AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation

Hauptbericht

14. April 2025

1

1

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation
Teil 1 – Hauptbericht

Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)

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

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

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Politische Steuerung Agglоprogramm

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

* Präsidentin Agglo Basel

Geschäftsleitung Agglоprogramm[1]

Alain Groff	Leiter Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Thom Waltert	Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Dr. Martin Sandtner	Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stellvertretender Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Hans Ruedi Rihs	Leiter Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau
Sacha Peter	Kantonsplaner Kanton Solothurn
Dr. Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Ulrich Hoehler	Erster Landesbeamter Landkreis Lörrach
Jean Rapp	Directeur Général Adjoint responsable du Pôle de la Stratégie et de la Prospective Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

1 Ehemalige Mitglieder der GL Agglоprogramm: Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services, SLA (Mitglied bis 09. März 2023)

Geschäftsleitung trireno[2]

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

Fachgruppe Klima

Susanne Fischer	Projektleiterin, Stv. Leitung Raumplanung Kanton Basel-Stadt
Till Berger	Leiter Fachstelle Klima Kanton Basel-Stadt
Dr. Matrin Huber	Kantonsplanung Kanton Basel-Landschaft
N.N.	Lufthygieneamt beider Basel
Nana von Felten	Projektleiterin Klima Kanton Aargau
Jonas Hostettler	Fachstelle Wanderwege/Grundlagen/Richtplanung Kanton Solothurn
Daniel Schneider	Zuständig für erneuerbare Energien, Solarenergie Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Inga Nietz	Stabsstellenleitung Klimaschutz Landkreis Lörrach
Martina Hinrichs	Stabsstellenleitung Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität Landkreis Lörrach
Jessica Mörsdorf	Koordinatorin Mobilitätsstationen Landkreis Lörrach
Marion Préfol	Responsable du service Environnement, Climat-Air-Énergie Saint-Louis Agglomération
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

2 Ehemalige Mitglieder GL trireno: Kjell Kolden, Delegierter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn (Mitglied bis 15. Januar 2024).

Fachgruppe Siedlung

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

Fachgruppe Strasse

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

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

Fachgruppe Güterverkehr

Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr Kanton Basel-Stadt
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Thomas Kühne	Verkehrsplaner Kanton Basel-Landschaft
Marco Lombardi	Stellvertretender Sektionsleiter ÖV Kanton Aargau
N.N.	Kanton Solothurn
Dr. Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Jean Rapp	Directeur Général Adjoint responsable du Pôle de la Stratégie et de la Prospective Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Fuss- und Veloverkehr

Andrea Büchel-Dürrenberger	Mobilitätsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Jasmin Ganter	Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Doris Capaul	Fachstelle Fuss- u. Wanderwege Kanton Basel-Landschaft

Jeannine Geiser	Projektleiterin Infrastruktur Kanton Aargau
Sascha Attia	Verkehrsplaner, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Ansgar Engbert	Radverkehrsbeauftragter Regierungspräsidium Freiburg
N.N.	Radverkehrsbeauftragte(r) Landkreis Lörrach
Florence Prudent	Responsable des affaires transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florian Massol	Adjoint au Directeur du Patrimoine et des Infrastructures Saint-Louis Agglomération
Alice Guillemin	Chargée de projets Mobilité durable Saint-Louis Agglomération

Fachgruppe Tram und Bus

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

Fachgruppe Verkehrsdrehscheiben

Doreen Heinzmann	Projektleiterin Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr Kanton Basel-Stadt

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Thomas Kühne	Verkehrsplaner Kanton Basel-Landschaft
Marco Lombardi	Stellvertretender Sektionsleiter ÖV Kanton Aargau
Jessica Mörsdorf	Koordinatorin Mobilitätsstationen Landkreis Lörrach
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Umwelt

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

Fachgruppe Umsetzung

Thomas Weiss	Abteilungsleiter Projektmanagement-Office Kanton Basel-Stadt
Carsten Fiedler	Projektleiter, Gestaltung Stadtraum Verkehr Kanton Basel-Stadt
Axel Mühlemann	Leiter Projektmanagement Kanton Basel-Landschaft
Bruno Bolliger	Leiter Planung und Steuerung Kanton Aargau
Heidi Gross	Controlling, Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Simone Hunziker	Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Beteiligte Beratungsbüros

	INFRAS AG **Forschung und Beratung Sennweg 2** **3012 Bern** Roman Frick Lutz Ickert Raphael Grässli Sandro Tanner
	BHP RAUMPLAN AG **Güterstrasse 22a** **3008 Bern** Georg Tobler Rahel Kobel
	BSB + Partner Ingenieure und Planer AG **Murbacherstrasse 34** **4056 Basel** Lionel Leuenberger
	EBP Schweiz AG **Mühlebachstrasse 11** **8032 Zürich** Remo Baumberger Linda Ammann
	movaplan **Bruggerstrasse 37** **5400 Baden** Stephan Erne
	Rapp AG **Max-Högger-Strasse 6** **8048 Zürich** Martin Ruesch Greta Hettich Paolo Todesco
	Arendt Consulting **Rottmannsbodenstrasse 12** **4102 Binningen** Michael Arendt
	Wälli AG Ingenieure **Brühlstrasse 2a** **9320 Arbon** Florian Kaiser Pascal Bürki
	RECHT & GOVERNANCE **Kornhausplatz 11** **3000 Bern 8** RA Dr. Daniel Arn RA Dr. Mirjam Strecker
	HENNEBERG | Werbeagentur GmbH & Co. KG **Heinrich-von-Stephan-Strasse 1** **79100 Freiburg** Vajra Niemeyer Marius Henneberg Jana Rupp

Moderatoren AGGLO-Foren

Südwestrundfunk (SWR)	**Petra Jehle**
Moderator	**Dieter Kohler**

Übersetzung/Lektorat

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

Druck

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

Inhaltsverzeichnis

Impressum 3

Abbildungsverzeichnis 20

Tabellenverzeichnis 25

Umgang mit der Ablehnung des Nationalstrassenausbaus 30

Vorwort 32

Zusammenfassung 34

1 Einleitung 50

1.1 Anlass und Auftrag 52

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms für die Agglomeration Basel 53

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation 54

1.3.1 Inhalte des Agglomerationsprogramms 54

1.3.2 Programmbausteine und Aktualisierungsrhythmus 56

1.4 Erfüllung der Grundanforderungen 58

2 Bearbeitungsperimeter und Grundlagen 60

2.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation 62

3 Situations- und Trendanalyse 64

3.1 Übergeordnete Ausgangslage 66

3.1.1 Institutionelle Unterschiede in den drei Ländern 66

3.1.2 Stand der Richt- und Regionalplanung 69

3.2 Klima 73

3.2.1 Einleitung 73

3.2.2 Einordnung in die Klimathematik in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich 73

3.2.3 Klimabezogene Treibhausgasemissionen 83

3.2.4 Fazit 83

3.3 Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung 84
3.3.1 Einleitung 84
3.3.2 Lärmbelastung 84
3.3.3 Luftschadstoffbelastung 89
3.4 Landschaft und Freiräume 93
3.4.1 Räumliche Gliederung 93
3.4.2 Grüne Finger 97
3.4.3 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume 105
3.4.4 Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung 106
3.4.5 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora 109
3.5 Siedlung 113
3.5.1 Entwicklungsdynamik der Bevölkerung 113
3.5.2 Entwicklungsdynamik der Arbeitsplätze 115
3.5.3 Entwicklungstrends von Bevölkerung und Arbeitsplätzen 116
3.5.4 Entwicklungspotenziale 120
3.6 Lenkung der Entwicklungsdynamik 130
3.6.1 Einleitung 130
3.6.2 Siedlungsbegrenzung und Vorgaben zur Innenentwicklung 130
3.6.3 Dichtevorgaben in Zahlen 136
3.6.4 Förderung der Innenentwicklung 138
3.6.5 Hochhausplanung 139
3.6.6 Nutzungsmix 141
3.6.7 Verkehrsintensive Einrichtungen 143
3.7 Verkehr 145
3.7.1 Gesamtverkehr 145
3.7.2 Verkehrssicherheit 151

3.7.3 Strassennetz 157
3.7.4 Verkehrsmanagement 161
3.7.5 Parkierung und Bewirtschaftung 165
3.7.6 Güterverkehr 169
3.7.7 Öffentlicher Verkehr – S-Bahn 175
3.7.8 Öffentlicher Verkehr – Tram und Bus 179
3.7.9 ÖV-Erschliessungsgüte 183
3.7.10 Veloverkehr 186
3.7.11 Fussverkehr 192
3.7.12 Verkehrsdrehscheiben 196
3.7.13 Individuelle kombinierte Mobilität 200
3.7.14 Mobilitätsmanagement 203

4 Umsetzungsstand 207

4.1 Zukunftsbild 208
4.2 Teilstrategien 208
4.3 MOCA 211
4.4 1. Programmgeneration 212
4.4.1 Mitfinanzierte Massnahmen 212
4.4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen 214
4.5 2. Programmgeneration 219
4.5.1 Mitfinanzierte Massnahmen 219
4.5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen 221
4.6 3. Programmgeneration 224
4.6.1 Mitfinanzierte Massnahmen 224
4.6.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen 226
4.7 4. Programmgeneration 230

4.7.1 Mitfinanzierte Massnahmen 230
4.7.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen 232

5 Zukunftsbild 254

5.1 Einleitung 256
5.2 Erläuterung des Zukunftsbildes 256
5.3 Ziele 2040 258
5.3.1 Raumspezifische Ziele 259
5.3.2 Mobilitätsziele 265
5.4 Quantitative Ziele 267
5.4.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale 267
5.4.2 Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren) 268

6 Handlungsbedarf 270

6.1 Herleitung und Struktur des Handlungsbedarfs 272
6.2 Quervergleich des Handlungsbedarfs nach Korridoren 273
6.3 Kernstadt 275
6.3.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 275
6.3.2 Handlungsbedarf nach Themen 276
6.4 Leimental 280
6.4.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 280
6.4.2 Handlungsbedarf nach Themen 281
6.5 Birstal 284
6.5.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 284
6.5.2 Handlungsbedarf nach Themen 285
6.6 Laufental/Thierstein 289
6.6.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 289

6.6.2 Handlungsbedarf nach Themen 290

6.7 Ergolztal/Frenkentäler 293

6.7.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 293

6.7.2 Handlungsbedarf nach Themen 294

6.8 Hochrhein 297

6.8.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 297

6.8.2 Handlungsbedarf nach Themen 298

6.9 Wiesental 301

6.9.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 301

6.9.2 Handlungsbedarf nach Themen 302

6.10 Oberrhein/Kandertal 305

6.10.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 305

6.10.2 Handlungsbedarf nach Themen 306

6.11 Saint-Louis Agglomération (SLA) 310

6.11.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf 310

6.11.2 Handlungsbedarf nach Themen 311

7 Teilstrategien 316

7.1 Einleitung 318

7.2 Querschnittsstrategie Klima 318

7.2.1 QSK1.1: Agglomeration der kurzen Wege fördern 319

7.2.2 QSK1.2: Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren 320

7.2.3 QSK1.3: Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern 321

7.2.4 QSK2.1: Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume fördern 322

7.2.5 QSK2.2: Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern 323

7.3 Teilstrategie Landschaft 325

7.3.1 L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental 326

7.3.2 L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg 326

7.3.3 L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg 327

7.3.4 L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene 327

7.3.5 L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse 327

7.3.6 L6: Fliessgewässer 328

7.4 Teilstrategie Siedlung 330

7.4.1 S1: Siedlungsausdehnung begrenzen 330

7.4.2 S2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen 331

7.4.3 S3: Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken 334

7.4.4 QS1: Siedlungsqualität konsequent fördern 335

7.4.5 QS2: Ortsverträgliche Dichte fördern 336

7.4.6 QS3: Vielfalt und kurze Wege fördern 337

7.4.7 QS4: Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen lenken 338

7.4.8 QS5: Information und Sensibilisierung 339

7.4.9 Fazit: Strategische Aufgaben der Akteure im Bereich Siedlung 340

7.5 Teilstrategie Verkehr 341

7.5.1 Gesamtverkehrliche Grundsätze und Strukturierung der Teilstrategie Verkehr 341

7.5.2 V1: Teilstrategie S-Bahn 343

7.5.3 V2: Teilstrategie Tram/Bus 347

7.5.4 V3: Teilstrategie Strasse 354

7.5.5 V4: Veloverkehr 361

7.5.6 V5: Fussverkehr 364

7.5.7 V6: Güterverkehr 367

7.5.8 QV1: Verkehrssicherheit 370

7.5.9 QV2: Mobilitätsmanagement 370

7.5.10 QV3: Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben 372

8 Massnahmen 378

8.1 Herleitung und Priorisierung 380

8.2 Massnahmen Landschaft im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 381

8.3 Massnahmen Siedlung im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 381

8.4 Massnahmen Verkehr 385

8.4.1 A-Massnahmen Verkehr 385

8.4.2 B-Massnahmen Verkehr 387

8.4.3 C-Massnahmen Verkehr 389

8.5 Übergeordnete Massnahmen 393

8.5.1 Schienennetz 395

8.5.2 Strassennetz 396

8.6 Strategische Massnahmen 397

8.7 Wirkungsnachweis 402

9 Ausblick 411

Glossar 414

Quellenverzeichnis 417

Anhang 421

Anhang 1: Massnahmen der Pauschalpakete im A-Horizont 422

Anhang 2: Massnahmen der Pauschalpakete im B-Horizont 426

Anhang 3: Tabellen zum Umsetzungsreporting 428

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zukunftsbild 2040 36

Abbildung 2: Struktur der Teilstrategien 41

Abbildung 3: Bausteine und roter Faden zur Weiterentwicklung und Umsetzung des AP5 56

Abbildung 4: Vergleich des Agglomerationsperimeters der 4. und 5. Generation 62

Abbildung 5: Vergleich der Staatsebenen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich 66

Abbildung 6: Regulatorischer Rahmen für die Planung (Top-Down-Ansatz) 66

Abbildung 7: Prüfungs- und Genehmigungswege (Bottom-up) 67

Abbildung 8: Instrumente auf den verschiedenen Planungsebenen 67

Abbildung 9: Überschneidungen von Gebietskörperschaften und Agglomerationsperimeter in AP5 68

Abbildung 10: Strassenlärmbelastung im schweizerischen Agglomerationsteil 85

Abbildung 11: Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen im deutschen Agglomerationsteil 85

Abbildung 12: Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen im französischen Agglomerationsteil 86

Abbildung 13: Lärmbelastete Gebiete im Umfeld des EuroAirports während des Tages und während der ersten Nachtstunde 88

Abbildung 14: Naturräumliche Gliederung der Agglomeration Basel 93

Abbildung 15: Inneres Freiraumsystem: städtische Freiraumversorgung 98

Abbildung 16: Äusseres Freiraumsystem: die grünen Finger 99

Abbildung 17: Stadtwälder an den Übergängen zwischen innerem und äusserem Freiraumsystem 100

Abbildung 18: Fliessgewässer als verbindende Achsen 100

Abbildung 19: Grüne Finger 101

Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2022 nach Raumkategorien und nach Korridoren 114

Abbildung 21: Vergleich der realen Bevölkerungsentwicklung mit den Lenkungszielen von AP4 117

Abbildung 22: Bauzonenkapazitäten nach Raumkategorien 123

Abbildung 23a: Bauzonenkapazitäten nach Korridoren 123

Abbildung 23b: Bauzonenkapazitäten inklusive Schwerpunktgebiete nach Korridoren 126

Abbildung 24: Potenzialräume für Hochhäuser 141

Abbildung 25: Verkehrsmittelanteile an den berichteten Inlandwegen nach Raumkategorie 147

Abbildung 26: Entwicklung des MIV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2021 148

Abbildung 27: Entwicklung des ÖV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2021 149

Abbildung 28: Pendlerströme innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration Basel 150

Abbildung 29: Grenzgängerverflechtungen in der Agglomeration Basel 151

Abbildung 30: Entwicklung der Unfallzahlen im trinationalen Raum Basel 152

Abbildung 31: Unfälle mit Personenschaden 2011 – 2022 (CH) und 2016 – 2022 (DE) 153

Abbildung 32: Agglomerationszentrum: Unfälle mit Personenschaden 2011 – 2022 (CH) und 2016 – 2022 (DE) 153

Abbildung 33: Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen von 2019 bis 2021 154

Abbildung 34: Unfallschwerpunkte im Kanton Basel-Stadt 155

Abbildung 35: Verkehrsunfälle im Département Haut-Rhin von 2019 bis 2021 156

Abbildung 36: Ist-Zustand des Strassennetzes 2025 hinsichtlich der Funktionen der Strategie Strasse 158

Abbildung 37: Durchschnittlicher Tagesverkehr auf Nationalstrassen von 2010 bis 2022 159

Abbildung 38: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Kanton Basel-Stadt von 2010 bis 2022 159

Abbildung 39: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Kanton Basel-Landschaft von 2010 bis 2022 160

Abbildung 40: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Landkreis Lörrach von 2010 bis 2022 160

Abbildung 41: Kommunikationsströme beim Verkehrsmanagement in der Agglomeration Basel 163

Abbildung 42: Vergleich der Parkraumbewirtschaftung in den Kommunen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung 2024 166

Abbildung 43: Marktumfang des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel 169

Abbildung 44: Aufkommensbezogener Modal Split des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel 170

Abbildung 45: Verkehrsarten und Transportströme im Güterverkehr in der Agglomeration Basel 171

Abbildung 46: Warengruppen im Strassengüterverkehr in der Agglomeration Basel 172

Abbildung 47: Logistikrelevante Megatrends 172

Abbildung 48: Einschätzung zur Entwicklung güterverkehrsrelevanter Faktoren in der Region Basel aus Sicht der Interviewpartner 173

Abbildung 49: Für den Güterverkehr relevante Infrastrukturen in der Agglomeration Basel 174

Abbildung 50: Liniennetzplan der trinationalen S-Bahn Basel 2023 176

Abbildung 51: Nachfrageentwicklung auf den Linien der trinationalen S-Bahn Basel 177

Abbildung 52: Liniennetzplan für Tram und Bus in Basel und Umgebung 179

Abbildung 53: Nachfrageentwicklung ausgewählter Tramlinien 181

Abbildung 54: Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien 182

Abbildung 55: Anteil der Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2022 184

Abbildung 56: Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2022 184

Abbildung 57: ÖV-Güteklassen in der trinationalen Agglomeration Basel 2020 185

Abbildung 58: Velo-Nachfragebeziehungen und Velo-Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel 186

Abbildung 59: Teilstrategie Velo – Typisierung der Netzhierarchiestufen 190

Abbildung 60: Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen in der Agglomeration Basel 193

Abbildung 61: Typisierung der Verkehrsdrehscheiben nach Raumkategorien und ÖV-Angebot 197

Abbildung 62: Standortkonzept ÖV-ÖV-Drehscheiben 198

Abbildung 63: Standortkonzept MIV-ÖV-Drehscheiben 199

Abbildung 64: Grösse und Belegung der Parkmöglichkeiten für Velos im TEB-Raum 201

Abbildung 65: Projektcockpit Umsetzungsstand AP1 [in Mio. CHF] 213

Abbildung 66: Projektcockpit Umsetzungsstand AP2 [in Mio. CHF] 220

Abbildung 67: Projektcockpit Umsetzungsstand AP3 [in Mio. CHF] 225

Abbildung 68: Umsetzungsstand Pauschalmassnahmen AP3 [in %, nach Leistungseinheiten] 226

Abbildung 69: Umsetzungsstand Pauschalmassnahmen AP4 [in %, nach Leistungseinheiten] 231

Abbildung 70: Zukunftsbild 2040 257

Abbildung 71: Handlungsbedarf Kernstadt 279

Abbildung 72: Handlungsbedarf Leimental 283

Abbildung 73: Handlungsbedarf Birstal 288

Abbildung 74: Handlungsbedarf Laufental/Thierstein 292

Abbildung 75: Handlungsbedarf Ergolztal/Frenkentäler 296

Abbildung 76: Handlungsbedarf Hochrhein 300

Abbildung 77: Handlungsbedarf Wiesental 304

Abbildung 78: Handlungsbedarf Oberrhein/Kandertal 309

Abbildung 79: Handlungsbedarf Saint-Louis Agglomération (SLA) 314

Abbildung 80: Überblick Teilstrategie Landschaft 329

Abbildung 81: Überblick Teilstrategie Siedlung 340

Abbildung 82: Liniennetzplan Zielzustand mittelfristiger Horizont 2030 345

Abbildung 83: Liniennetzplan Zielzustand im Horizont mit Herzstück 346

Abbildung 84: Neubaustrecken Tramnetz 2030 349

Abbildung 85: Liniennetz Tram 2030 350

Abbildung 86: Überblick Teilstrategie Tram/Bus 353

Abbildung 87: Teilstrategie Strasse 360

Abbildung 88: Teilstrategie Velo 363

Abbildung 89: Teilstrategie Fussverkehr 366

Abbildung 90: Teilstrategie Güterverkehr 369

Abbildung 91: Qualitätsanforderungen nach Typen von ÖV-ÖV-VDS 373

Abbildung 92: Typenabhängige Qualitätsanforderungen nach Typen von ÖV-ÖV-VDS 374

Abbildung 93: Qualitätsanforderungen nach Typen von MIV-ÖV-VDS 374

Abbildung 94: Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben 377

Abbildung 95: Massnahmenherleitung im AP5 380

Abbildung 96: MIV-Belastungsveränderungen Referenz 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) 403

Abbildung 97: MIV-Auslastung Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen), Abendspitzenstunde (ASP) 403

Abbildung 98: ÖV-Belastungsveränderungen Referenz 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) 404

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien 37

Tabelle 2: A-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation 44

Tabelle 3: B-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation 46

Tabelle 4: Aktualisierungsrhythmen der sechs Programmbausteine der 5. Generation 57

Tabelle 5: Anzahl der Kommunen nach alter und neuer Definition des Agglomerationsperimeters 63

Tabelle 6: Aktualität der Richtplanungen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich 68

Tabelle 7: Stand der Richt- und Regionalplanungen 69

Tabelle 8: Grundlagen Klima nach Gebietskörperschaft 76

Tabelle 9: Klimaschutz im Themenbereich Siedlung 77

Tabelle 10: Klimaschutz im Themenbereich Mobilität 78

Tabelle 11: Klimaanpassung im Themenbereich Siedlung 79

Tabelle 12: Klimaanpassung im Themenbereich Landschaft und Freiräume 80

Tabelle 13: Klimaanpassung im Themenbereich Mobilität 80

Tabelle 14: Quantitative Reduktionsziele bei den Treibhausgasemissionen 81

Tabelle 15: Reduktionsziele im Bereich Mobilität 82

Tabelle 16: Reduktionsziele im Bereich Gebäude 82

Tabelle 17: Weitere Reduktionsziele 82

Tabelle 18: Luftschadstoffsituation in der Agglomeration Basel 90

Tabelle 19: NO_2-Messdaten für 2023 90

Tabelle 20: PM10-Messdaten für 2023 91

Tabelle 21: PM2.5-Messdaten für 2023 91

Tabelle 22: Ozon-Messdaten für 2023 92

Tabelle 23: Funktional-räumliche und landschaftstopografische Gliederung der Agglomeration Basel 94

Tabelle 24: Situation und Herausforderungen der siedlungsnahen Grün- und Freiräume in den Korridoren 105

Tabelle 25: Situation und Herausforderungen des Landschaftsschutzes und der ökologischen Vernetzung in den Korridoren 106

Tabelle 26: Planungsinstrumente der Gebietskörperschaften und Elemente für Siedlungsgliederung, ökologische Vernetzung und Landschaftsschutz 108

Tabelle 27: Planungsinstrumente der Gebietskörperschaften für Naturschutz sowie für Lebensräume für Flora und Fauna 109

Tabelle 28: Situation und Herausforderungen des Naturschutzes in den einzelnen Korridoren 110

Tabelle 29: Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2022 113

Tabelle 30: Beschäftigtenentwicklung von 2011 bis 2020 115

Tabelle 31: Trendprognosen Bevölkerung und Beschäftigte, Vergleich AP4 und AP5 117

Tabelle 32: Bevölkerungsprognosen für 2040 118

Tabelle 33: Beschäftigtenprognosen für 2040 119

Tabelle 34: Bauzonenkapazitäten nach Raumkategorien und Korridoren 122

Tabelle 35: Flächen und Potenziale der Schwerpunktgebiete nach Korridoren 125

Tabelle 36: Umgang mit Dichtevorgaben in den einzelnen Gebietskörperschaften 136

Tabelle 37: Massnahmen der Gebietskörperschaften zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen 138

Tabelle 38: Lage und Nutzung der unterschiedlichen Hochhauskategorien 140

Tabelle 39: Einwohner und Arbeitsplätze je Korridor 142

Tabelle 40: Verkehrsintensive Einrichtungen in den einzelnen Gebietskörperschaften 143

Tabelle 41: Vorgaben der Gebietskörperschaften für die Planung verkehrsintensiver Einrichtungen 144

Tabelle 42: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten in den drei Ländern der Agglomeration Basel 145

Tabelle 43: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz 146

Tabelle 44: Anzahl Verunfallte pro 1000 Personen ausserhalb des Nationalstrassennetzes 2017 und 2021 151

Tabelle 45: Parkierungsregimes auf öffentlichem Grund 167

Tabelle 46: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 1. Generation 212

Tabelle 47: Realisierte Siedlungsmassnahmen aus AP1 215

Tabelle 48: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 2. Generation 219

Tabelle 49: In AP2 realisierte Landschaftsmassnahmen 222

Tabelle 50: In AP2 realisierte Siedlungsmassnahmen 222

Tabelle 51: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 3. Generation 224

Tabelle 52: In AP3 realisierte Landschaftsmassnahmen 226

Tabelle 53: In AP3 realisierte Siedlungsmassnahmen 227

Tabelle 54: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 4. Generation 230

Tabelle 55: In AP4 realisierte Landschaftsmassnahmen 232

Tabelle 56: Stand der Umsetzung noch nicht abgeschlossener Landschaftsmassnahmen AP2 – AP4 232

Tabelle 57: In AP4 realisierte Siedlungsmassnahmen 233

Tabelle 58: Stand der Umsetzung noch nicht abgeschlossener Siedlungsmassnahmen AP1-AP4 234

Tabelle 59: Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien 267

Tabelle 60: Zielwerte 2040 zu den MOCA-Indikatoren 269

Tabelle 61: Ist-Soll-Vergleich (Situations-/Trendanalyse vs. Zukunftsbild/Ziele) nach Korridoren 273

Tabelle 62: Handlungsbedarf Kernstadt 276

Tabelle 63: Handlungsbedarf Leimental 281

Tabelle 64: Handlungsbedarf Birstal 285

Tabelle 65: Handlungsbedarf Laufental/Thierstein 290

Tabelle 66: Handlungsbedarf Ergolztal/Frenkentäler 294

Tabelle 67: Handlungsbedarf Hochrhein 298

Tabelle 68: Handlungsbedarf Wiesental 302

Tabelle 69: Handlungsbedarf Oberrhein/Kandertal 306

Tabelle 70: Handlungsbedarf Saint-Louis Agglomération (SLA) 311

Tabelle 71: Hierarchiestufen und Verbindungsbedeutungen des Strassennetzes 355

Tabelle 72: Massnahmen Landschaft 381

Tabelle 73: Massnahmen Siedlung 381

Tabelle 74: A-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 386

Tabelle 75: B-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 388

Tabelle 76: C-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 390

Tabelle 77: Übergeordnete Massnahmen (ÜM) im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation 393

Tabelle 78: Strategische Massnahmen 397

Tabelle 79: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM) 404

Tabelle 80: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) 405

Tabelle 81: Qualitative Wirkungsanalyse der AP4-Massnahmen (A- und B-Horizont) 407

Tabelle 82: Teilmassnahmen Pauschalpaket Neue/Aufwertung Haltestellen 422

Tabelle 83: Teilmassnahmen Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum 422

Tabelle 84: Teilmassnahmen Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr 424

Tabelle 85: Teilmassnahmen Pauschalpaket Verkehrsmanagement 426

Tabelle 86: Teilmassnahmen Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum 426

Tabelle 87: Teilmassnahmen Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr 426

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

Umgang mit der Ablehnung des Nationalstrassenausbaus

Berücksichtigung der Resultate der Volksabstimmung vom 24. November 2024 im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

Am 24. November 2024 hat das Schweizer Stimmvolk über den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen abgestimmt. Die Vorlage wurde mit **52,7%** abgelehnt.

Damit ist für die trinationale Agglomeration Basel klar, dass der Rheintunnel in Basel nicht umgesetzt werden kann. Dabei ist zu erwarten, dass auch der Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst nicht wie vorgesehen umgesetzt wird. Beide Projekte sind im vorliegenden Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation als wichtige Pfeiler des zukünftigen Verkehrssystems hinterlegt. Da der Volksentscheid in die Finalisierungsphase und die politische Beschlussfassung dieses Programms gefallen ist, wäre eine komplette Überarbeitung vor diesem Hintergrund zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr möglich und auch nicht sinnvoll gewesen.

Die Agglomeration Basel hat die Erarbeitung der 5. Programmgeneration bereits 2021 gestartet. Der gesamte Erarbeitungsprozess des Programms hat sich über drei Jahre erstreckt. Er umfasste die Überarbeitung des Zukunftsbildes, die Integration des Querschnittsthemas Klima, die Erstellung von trinationalen Konzepten und Strategien sowie die Überprüfung des Handlungsbedarfs und die Ableitung von Massnahmen. Die Erarbeitung des Programms bedingte einen aufwendigen trinationalen Abstimmungsprozess mit diversen Zwischenentscheiden, Informationsveranstaltungen und schliesslich der öffentlichen Behördenvernehmlassung. In diesen Prozess waren diverse Behörden aus allen drei Ländern involviert. Allein der Prozess zur neuen trinationalen Strategie Strasse und die Abstimmung unter den Beteiligten hat über zwei Jahre Arbeit in Anspruch genommen. Diese Arbeiten der vergangenen Jahre wären grundlegend in Frage gestellt, wenn in der Finalisierungsphase der Rheintunnel als wesentlicher Pfeiler des Programms ohne sorgfältige Abstimmung und Absprache einfach aus dem Programm gestrichen würde.

Der Wegfall von zentralen Massnahmen im Verkehrssystem Strasse (der Rheintunnel und voraussichtlich auch der Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst) hat weitgreifende Konsequenzen für das gesamte Programm. Zudem sind die Gründe der Ablehnung der Nationalstrassenvorlage zu beachten: Ist es einfach die Ablehnung des Nationalstrassenausbaus? Oder gehen die Gründe tiefer und sind Ausdruck einer wachsenden Skepsis der Bevölkerung gegenüber dem anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, verbunden mit verdichtetem Bauen und dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen? Die Berücksichtigung der Abstimmungsergebnisse vom 24. November 2024 erfordert vor diesem Hintergrund eine komplette Überprüfung und eine weitgehende Überarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel. Deshalb hat sich die Agglomeration Basel entschieden, auf eine grundlegende Anpassung im Rahmen der vorliegenden 5. Generation des Agglomerationsprogramms zu verzichten, da eine solche Überarbeitung kurzfristig nicht in der gewünschten und geforderten Qualität, Konsistenz und Tiefe geleistet werden kann. Dies wird Aufgabe bei der Erarbeitung der 6. Generation sein.

Die Prüfung insbesondere der Massnahmenliste der zur Mitfinanzierung beim Bund beantragten Projekte im A-Horizont (Baustart 2028 – 2032) hat ergeben, dass keine unmittelbaren Abhängigkeiten zum am 24. November 2024 abgelehnten Projekt Rheintunnel sowie zum Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst vorhanden sind. Die Projekte sind allesamt auf einen Zeithorizont vor Inbetriebnahme dieser Verkehrsbauten ausgerichtet und sind auch dann erforderlich und zweckmässig, wenn diese Verkehrsbauten nie realisiert werden. Die Massnahmen im B- und C-Horizont sind hingegen im Detail noch zu prüfen. Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat eine Langfriststrategie Nationalstrassen erarbeitet. Diese wird dann die Grundlage für die Arbeiten im Agglomerationsprogramm Basel der 6. Generation sein.

Die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel hat aus diesen Gründen an ihrer Sitzung vom 13. Dezember 2024 beschlossen, die 5. Programmgeneration in der Endphase nicht mehr zu überarbeiten. Der Rheintunnel Basel ist somit weiterhin unter 5Ü-M2 «A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)» als übergeordnete Massnahme im A-Horizont (Baustart 2030) sowie in zahlreichen Texten, Karten und Verweisen enthalten. Mit dem Acht-Spur-Ausbau (5Ü-M4) wird analog verfahren. Entsprechende Textpassagen, Karten, Grafiken, Massnahmenblätter etc. mit Aussagen zum Rheintunnel bzw. zum Acht-Spur-Ausbau wurden entsprechend gekennzeichnet.

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

Dieser Entscheid bedeutet nicht, dass die Agglomeration Basel weiterhin an den Projekten Rheintunnel und Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst festhalten will. Viele Fragen hierzu sind derzeit unbeantwortet, und es ist absehbar, dass deren Klärung Zeit in Anspruch nehmen wird.

Vorwort

Die Abgabe der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel beim Bund ist ein wichtiger Meilenstein für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in unserer Region. Mit der Erarbeitung des Programms wurde bereits früh, im Jahr 2021, begonnen. Nach dem erfolgreichen 4. Programm hat sich die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel grundlegend und sehr sorgfältig mit der künftigen Ausrichtung des Programms befasst. Von Beginn an waren wir uns einig, dass die Erarbeitung der 5. und 6. Generation auf der Basis eines neuen Gesamtkonzepts erfolgen soll. Dies ermöglicht auch, dass nach der Abgabe der aktuellen 5. Generation schnell und nahtlos mit der Erarbeitung der 6. Generation fortgefahren werden kann.

Eine Vielzahl von Neuerungen ist bereits in das vorliegende 5. Programm eingeflossen. Der Schwerpunkt wurde vor allem auf eine noch bessere Koordination und eine noch tiefere Abstimmung von Klima, Landschaft, Siedlung und Verkehr gelegt. Die Themen Klima, Verkehrsdrehscheiben und Partizipation im Sinne von Bevölkerungsbeteiligung sind komplett neu hinzugekommen. Auch wurde das Agglomerationszentrum als neuer Fokusraum definiert. Hier werden künftig die grössten Veränderungen und Herausforderungen erwartet, und darauf wollen wir gemeinsam vorbereitet sein. Es wurde bereits zum jetzigen Zeitpunkt viel vom Gesamtkonzept in der aktuellen Generation aufgegriffen, dennoch definieren wir die 5. Generation als eine Art Zwischengeneration. Dies ist vor allem auch auf die grossen und strategisch existenziellen Weichenstellungen von Bundesseite zurückzuführen. Die Entscheide zum Ausbau des Bahnknotens Basel (mit Herzstück) werden die Strategie des Agglomerationsprogramms Basel entscheidend gestalten und auch dessen künftige Ausrichtung prägen. Wir erwarten nach der Volksabstimmung vom 24. November 2024 von Bundesseite auch eine strategische Aussage zum Umgang mit den Nationalstrassen in unserer Agglomeration.

Wir gehen davon aus, dass dem Schweizer Bund die Bedeutung der trinationalen Agglomeration Basel für die Eidgenossenschaft im Ganzen bewusst ist. Unser Raum ist ein Wachstumsraum und ein Wirtschaftsmotor für die Schweiz. Die überaus erfolgreiche Wirtschaft zieht zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner in die Region. Die Lebensqualität im landschaftlich und kulturell vielfältigen Grenzraum ist hoch: Grünräume, städtische Zentren, hochwertige Kultur- und Bildungsangebote und Gesundheitseinrichtungen sind bestens erreichbar. Es ist allerdings offensichtlich, dass unser Verkehrssystem schon heute an seine Grenzen stösst. Seit jeher fordert unsere Region erhebliche Ausbauten der nationalen Infrastrukturen, insbesondere bei der Eisenbahn. Ein weiteres Aufschieben dieser dringend benötigten Infrastrukturinvestitionen hätte grössere wirtschaftliche Konsequenzen zur Folge. Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 5. Generation bieten wir die Hand, um mit einer umfassenden Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Mobilitätsentwicklung in einer kohärenten, über die Grenzen abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung die Standortgunst und die Lebensqualität zu erhalten.

Wir laden die Bundesbehörden ein, an diesem gemeinsamen Prozess mitzuwirken und einen gewichtigen Beitrag zu leisten. Nur damit kann die überdurchschnittlich prosperierende Dreiländerregion auf eine ausreichend leistungsfähige Infrastruktur zählen, die mit der laufenden Entwicklung angemessen Schritt halten kann.

Das Ergebnis der Volksabstimmung vom 24. November 2024 über den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen hat für die trinationale Agglomeration Basel erhebliche Auswirkungen. Mit dem am 28. Januar 2025 vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angekündigten Projekt «Verkehr '45» will Bundesrat Albert Rösti eine moderne, gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Planung einleiten. Die unterzeichnenden Partner des Agglomerationsprogramms haben als direkt betroffene Akteure grosses Interesse daran und sind motiviert, am Projekt «Verkehr '45» mitzuarbeiten.

Die trinationale Agglomeration Basel spielt eine Schlüsselrolle für die Erreichbarkeit der ganzen Schweiz. Neben neuen Ansätzen für eine effizientere Nutzung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur insgesamt erwartet die Agglomeration Basel vom Bund, dass er dem dringend nötigen Ausbau des Bahnknotens Basel eine sehr hohe Priorität beimisst. In diesem Sinne will die Agglomeration zusammen mit den Bundesbehörden integrale Lösungen für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem entwickeln, in dem sich eine leistungsfähige und robuste Strasseninfrastruktur und eine attraktive trinationale S-Bahn Basel (bzw. das gesamte ÖV- und Bahnsystem) optimal ergänzen. Die Ergebnisse eines solchen gemeinsamen strategischen Prozesses werden das Grundgerüst für das Agglomerationsprogramm Basel der 6. Generation bilden.

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

14. April 2025

Esther Keller, Präsidentin Agglo Basel
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

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

Jean-Marc Deichtmann
Président Saint-Louis Agglomération

Stephan Attiger
Regierungsrat Kanton Aargau

Sandra Kolly
Frau Landammann Kanton Solothurn

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Basel – Schwerpunkte der 5. Generation
Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere als Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz sowie durch die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- und Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

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

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) baut auf den Arbeiten der 1. bis 4. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich aber nicht nur auf die inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt neue Akzente. Die **wichtigsten Neuerungen** von AP5 gegenüber der Vorgängergeneration sind:

Perimeter: In der Mineralölsteuerverordnung (MinVV, Anhang 4) (Schweizerische Eidgenossenschaft 2007) sind in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen die Namen der Agglomerationen Basel und Stein aufgeführt. In der Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) (Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2019) sind im Anhang die beitragsberechtigten Städte und Gemeinden, der beiden Agglomerationen Basel und Stein, aufgelistet. Die Städte und Gemeinden beider Agglomerationen wurden in der 5. Generation im vorliegenden Aggloprogramm Basel zusammengefasst. Der noch bis zur 4. Generation gültige Perimeter musste aufgrund von diversen kleineren Änderungen für die 5. Generation angepasst werden. Gegenüber der 4. Generation kommen damit 7 zusätzliche Kommunen hinzu. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 175 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.

Zukunftsbild: Das Zukunftsbild wurde überarbeitet, um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ins Agglomerationsprogramm zu integrieren. Dazu zählen unter anderem:

- die Ausweitung des Zukunftsbilds infolge des neuen Perimeters der 5. Generation;
- die neue Formulierung des Leitsatzes und der Grundsätze, um der Bedeutung der Klimathematik gerecht zu werden;
- die Ergänzung der raumspezifischen Ziele für jede Raumkategorie um ein neues Kriterium Klimaschutz und Klimaanpassung;
- die Ergänzung der Ziele zu den Landschaftselementen um Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung;
- die Umbenennung der Erschliessungsziele in Mobilitätsziele und die gezielte Ergänzung um klimarelevante Aussagen.

Handlungsbedarf: Wie bereits in AP4 ist der Handlungsbedarf nach Korridoren gegliedert, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Dabei wird zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden. Diese Gliederung in «bereits Erreichtes» und «verbleibenden Handlungsbedarf» wurde neu in AP5 eingeführt.

Querschnittsstrategie Klima: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Klimaschutzmassnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass die durch das Agglomerationsprogramm geförderten Entwicklungen zukunftsfähig sind.

Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben (Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben): Das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben typisiert und verortet die relevanten Verkehrsdrehscheiben (VDS) der Agglomeration Basel. Es wird differenziert zwischen ÖV-ÖV-Drehscheiben (ÖV-ÖV-VDS), die vorrangig durch den Umstieg zwischen ÖV-Angeboten charakterisiert sind, und MIV-ÖV-Drehscheiben (MIV-ÖV-VDS), an denen hauptsächlich der Umstieg zwischen MIV und ÖV erfolgen soll. Zudem legt das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben Qualitätsanforderungen für die einzelnen Typen Verkehrsdrehscheiben fest.

Trinationale Strategie Strasse: Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Im Rahmen der Aufdatierung des Ist-Netzes, wurde zuerst ein Zustand 2025 inklusive aller seit der 4. Generation erfolgten sowie der bis 2025 beschlossenen und finanzierten Netzänderungen erarbeitet. Das Netz unterscheidet vier Netzhierarchiestufen, die sogenannten Verbindungstypen. Jedem Verbindungstyp werden die in den drei Ländern der Agglomeration Basel vorhandenen Strassentypen zugeordnet. Basierend auf dem festgelegten Netz erfolgte mittels Analyse-Indikatoren eine Identifikation von Schwachstellen. Die Plausibilisierung und Konsolidierung der Schwachstellenanalyse wurde in Workshops mit Fachstellen aus den Korridoren sowie mittels einer agglomerationsweiten Befragung aller Gemeinden und Regionen durchgeführt.

Umsetzung: Die Organisation und Koordination der Umsetzung in der trinationalen Agglomeration Basel stellt hohe Ansprüche an die Governance. Deshalb beschäftigte sich die Geschäftsstelle Agglo Basel bereits früh mit der kohärenten Organisation der Prozesse. Nachdem im Jahr 2021 mit der Teilrevision der Statuten einhergehend, ein Reglement zur Bewirtschaftung der Pauschalmassnahmen (Schwerpunkt: Zuweisung Bundesmittel) verabschiedet wurde, folgte im Jahr 2023 die Überarbeitung und Ergänzung des Reglements mit dem Fokus auf Ersatzmassnahmen und. Dank dieses Reglements konnte ein Prozess zur Ab- und Anmeldung von Massnahmen geschaffen werden. Die potenziellen Massnahmenträger werden hierzu in einem halbjährlich erscheinenden Baubulletin über den Stand der Umsetzung informiert und erhalten eine Übersicht der offenen Leistungseinheiten, für die sie sich bewerben können. Dieses Vorgehen ist in der Agglomeration breit abgestützt und anerkannt und wird rege genutzt. Ebenfalls mit dem Überarbeitungsschritt 2023 wurde ein neues Reglement Einzelmassnahmen beschlossen. Darin wird die Bewirtschaftung aller Einzelmassnahmen geregelt. Neben dem Controlling der Verkehrsmassnahmen wird darin neu auch das Controlling der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen festgelegt. Auf Basis dieser beiden neuen Reglemente, wird mit jedem Massnahmenträger der 4. Generation eine Umsetzungsvereinbarung abgeschlossen. Diese beinhaltet die Pflichten und Rechte und behandelt Themen wie Ausführungsfristen, Massnahmenänderungen, Reporting und Controlling etc.

Prozesse und Lupen: Bei der Erarbeitung der 5. Generation, konnte dank der gut etablierten Teilstrategien der Fokus auf dringende Prozesse und räumlichen Vertiefungen (Lupen) gelegt werden. Diese Lupen sind örtlich in der Agglomeration verteilt und meist durch ein konkretes Verkehrsprojekt ausgelöst. Im Rahmen dieser Vertiefungen wurden Mitwirkungsverfahren mit Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung durchgeführt. Solche Verfahren wurden etwa durch die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (Zukunft Tram 8+) und durch den Zubringer Dornach/Aesch (Zukunft Birsraum) ausgelöst. Andere lokale Vertiefungen ohne Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung umfassen die Testplanung Riehen (Doppelspur Riehen) und die Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (u. a. Zubringer Bachgraben-Allschwil). Alle diese Prozesse laufen zusätzlich zu den Korridorprozessen ab und sind eminent wichtig zur Klärung der lokalen und regionalen Herausforderungen. Sie tragen damit wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Teilstrategien bei.

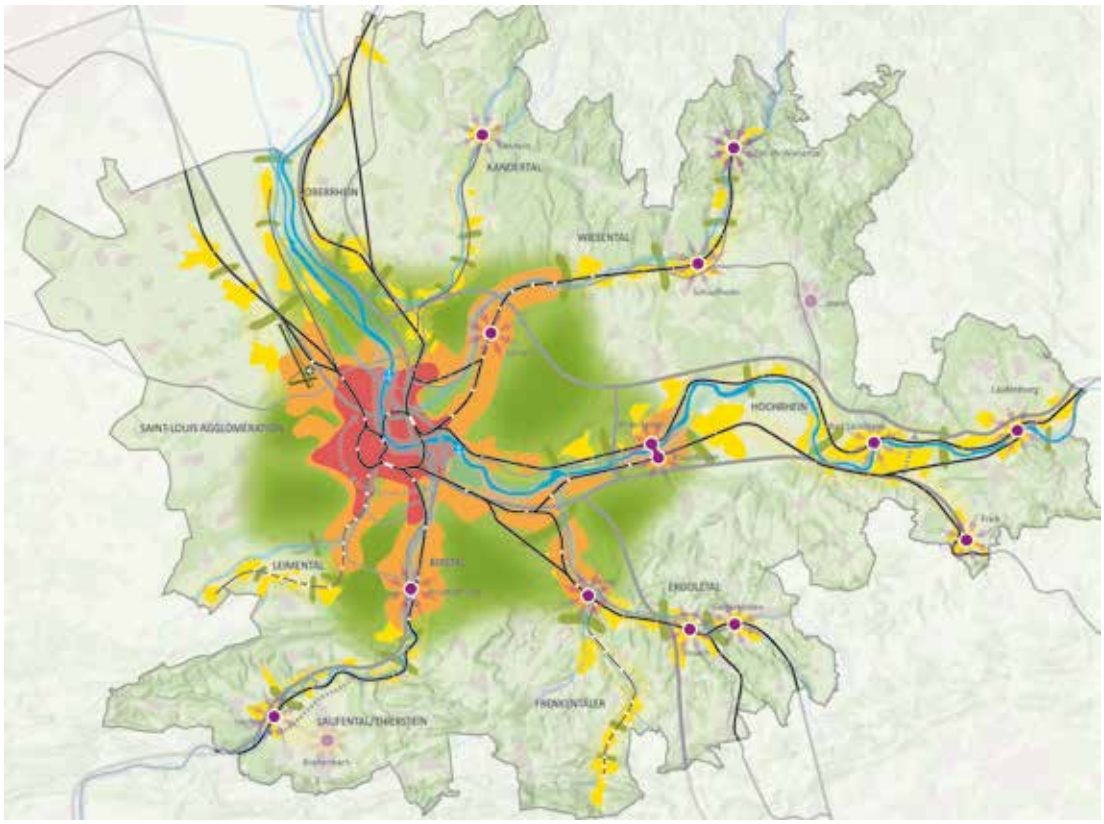
Zukunftsbild und Zielsetzungen

Das in AP4 neu erarbeitete Zukunftsbild wurde im Rahmen von AP5 auf den veränderten Perimeter der 5. Generation ausgeweitet und inhaltlich wie erläutert überarbeitet.

Kartenband

Karte 4.1

Abbildung 1:
Zukunftsbild 2040



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Die räumliche Verteilung der Bevölkerung soll sich in der Agglomeration Basel entsprechend den Grundsätzen und Zielen des Zukunftsbildes entwickeln. Das Bevölkerungswachstum soll zum grössten Teil im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren stattfinden. Die Entwicklung zwischen 2018 und 2022 verlief in den meisten Korridoren etwas langsamer, als dies mit dem Mengengerüst von AP4 prognostiziert worden war. Dabei gilt es jedoch festzuhalten, dass die Prognosen in AP4 relativ offensiv formuliert worden waren – als Korrektur zur Entwicklung zuvor, die dynamischer war als in AP3 prognostiziert. Gemäss den aktuellen Planungsständen können etwa 60 % des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums innerhalb der Schwerpunktgebiete erfolgen. Werden zudem die restlichen unbebauten Bauzonen deutlich dichter bebaut als der Durchschnitt der Bestandsgebiete und die Verdichtungspotenziale im Bestand aktiviert, kann das erwartete Wachstum ohne zusätzlichen Flächenbedarf aufgenommen werden.

Auf der Ebene der Agglomeration werden zusätzlich zu den Trendprognosen der statistischen Ämter und Richtpläne keine quantitativen Wachstumsziele festgelegt. Der Fokus liegt auf den qualitativen Entwicklungszielen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen und auf der Verteilung des Wachstums. Die in der folgenden Tabelle 1 dargestellte angestrebte Entwicklung zielt auf die Anteile der Bevölkerung zwischen den Raumkategorien. Gemäss dem Zukunftsbild 2040 sollen die Bevölkerungsanteile im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren steigen, in den äusseren Korridoren etwa gleich bleiben und im ländlichen Raum tendenziell abnehmen. Die Trendprognosen sagen eine minimale Anteilsverschiebung von 0,1% zum hin zum Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren voraus. Damit dieser Trendumbruch auch wirklich erfolgt bzw. noch verstärkt werden kann, sollen die Massnahmen zur angestrebten Entwicklung konsequent umgesetzt werden.

	Ist-Zustand		Trendprognosen			angestrebte Entwicklung (Anteilsverschiebung gegenüber Trend)
	Einwohner 2022	Verteilung 2022	Einwohner 2040	Verteilung 2040	Wachstum absolut	
Agglomerationszentrum	301 300	32,5%	332 200	32,6%	30 900	steigend ↗
Innere Korridore	280 100	30,2%	304 900	30,0%	24 800	steigend ↗
Äussere Korridore	239 300	25,8%	260 200	25,5%	20 900	gleichbleibend →
Ländlicher Raum	107 300	11,6%	122 800	12,0%	15 500	abnehmend ↘
Agglomeration	**928 000**		**1 020 100**		**92 100**	

Tabelle 1:
Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien

Quellen: Statistische Ämter der verschiedenen Gebietskörperschaften sowie kantonale Richtpläne

Verkehrlich wurden entlang der MOCA-Kriterien des Bundes die Ziele für den Horizont 2040 geschärft.

Das Ziel ist es, in der trinationalen Agglomeration Basel den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Tagesdistanz bis 2040 auf ca. 50–52% zu senken. Das bedingt, dass der grosse Anteil des zukünftigen Verkehrswachstums über den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie über Velo- und Fussverkehr bewältigt wird. Aufgrund der bisherigen Entwicklungen und der geplanten ÖV-Angebotsausbauten ist dies realisierbar. Zudem ist auch das Velo ist in den vergangenen zehn Jahren wieder attraktiver geworden.

Die Anzahl der verunfallten Personen ist in der Agglomeration Basel im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen mit 1,18 Verunfallten pro 1000 Personen pro Jahr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) bereits heute am tiefsten. Die Anzahl der Verunfallten soll bis 2040 weiter sinken und einen Wert von < 1 Verunfallten pro 1000 Personen pro Jahr erreichen.

Die Siedlungs- und Verkehrsstrategien sollen zu höheren Anteilen von Bevölkerung und Beschäftigten in Gebieten mit hohen ÖV-Güteklassen (A oder B) führen. Durch die Verdichtung und den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs – insbesondere durch den Komplettausbau der trinationalen S-Bahn inklusive Herzstück – sollen in Basel bis 2040 63% der Einwohner innerhalb von Gebieten der Güteklassen A und B wohnen.

Und schliesslich wird das Ziel formuliert, die durchschnittliche Siedlungsdichte über den gesamten Agglomerationsraum von heute rund 95 auf 105 Einwohner/Arbeitsplätze pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone bis 2040 zu steigern.

Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen (AP1 bis AP4)
Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der **1. und 2. Generation** schreitet insgesamt gut voran. Beide Generationen weisen einen hohen prozentualen Umsetzungsstand auf. So

sind gemessen an den Anteilen der finanziell verpflichteten Mio.-Beträge (Abschluss Finanzierungsvereinbarung) 63% aller Massnahmen der 1. Programmgeneration und 75% aller Massnahmen der 2. Programmgeneration realisiert. Nennenswerte, noch offene Massnahmen sind die ÖV-Direktverbindung Leimental–Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich), die 2. Etappe Ausbau Baslerstrasse Allschwil und wenige Massnahmen aus dem Massnahmenpaket zur Fertigstellung der kantonalen Radrouten. Auch die Massnahmen der **3. Generation**, insbesondere die pauschal mitfinanzierten Massnahmen (Pauschalmassnahmen), sind im Umsetzungsstand weit fortgeschritten. Von den für rund CHF 110 Mio. genehmigten Massnahmen im A-Horizont sind 61% verpflichtet. 30% der genehmigten Investitionen können nicht mehr rechtzeitig bis zum Ablauf der Ausführungsfrist realisiert werden. In den nächsten eineinhalb Jahren sollen von den noch offenen 10% noch die Massnahmen Umgestaltung Ortsdurchfahrt in Therwil, der Bushof Grellingen und Massnahmen in Muttenz und Augst realisiert werden. Bei den Pauschalmassnahmen sind rund 55% aller genehmigten Pauschalbeiträge bisher verpflichtet worden. Auch aus der erst kürzlich genehmigten **4. Generation** sind schon einzelne Massnahmen in Bau. So hat in Frankreich im Frühjahr 2024 die Umgestaltung der RD105 zwischen Saint-Louis/Hésingue begonnen. Im gleichen Projekt wird auch eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Autobahn A35 realisiert – ein lang erwarteter Lückenschluss. Auch aus den Pauschalpaketen Fuss- und Veloverkehr sowie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum ist bereits jeweils eine Massnahme in Realisierung gegangen. So werden in Kaiseraugst Veloabstellanlagen erstellt und in Village-Neuf die Ortsdurchfahrt aufgewertet. Allein mit diesen vier Massnahmen sind schon rund 36% in Umsetzung.

Auch im Siedlungsbereich schreitet die Umsetzung gut voran. Aus den in der 2. Generation eingereichten dreizehn Schwerpunktgebieten sind mehrere Massnahmen umgesetzt worden: Pratteln Mitte, Basel Badischer Bahnhof und Zentrum Liestal-Nord. Mittlerweile sind weitere, auch in der 4. Generation eingereichte Siedlungsareale fertiggestellt. Zu diesen gehören im Schweizer Teil der Agglomeration die Areale Erlenmatt, Felix-Platter-Spital und Stöcklin sowie im deutschen Teilraum die Areale Hohe Strasse, Verdichtungspotenzial Kernstadt (Weil am Rhein), MMZ (Areal Weberei Conrad) und der Bahnhof Zell.

Verschiedene strategische Eigenleistungen aus der 3. und 4. Generation wurden mit Hochdruck vorangetrieben. In diesem Rahmen wurde eine Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung in den vom Parkdruck am meisten betroffen Gemeinden erarbeitet, verschiedene Austausch- und Erfahrungsveranstaltungen im Bereich der Arealentwicklung organisiert und das Verleihangebot über die Landesgrenzen hinweg koordiniert. Seit April ist es erstmals möglich, mit Leihvelos von Basel nach Weil am Rhein oder Huningue (oder umgekehrt) zu fahren und diese dort abzustellen.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Abgleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, den Zielen des Zukunftsbildes sowie dem Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen (AP1 bis AP4). Das Kapitel Handlungsbedarf wurde gegenüber AP4 in Anlehnung an die neuen Richtlinien des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023b) deutlich ausgebaut und umstrukturiert. Es erfolgt weiterhin eine Gliederung nach Korridoren, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Neu wird zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden. Folgende Überlegungen zum Handlungsbedarf sind in AP5 leitend:

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung stimmt positiv, weil die Geschwindigkeit der Zersiedelung etwas abnimmt und die Trendumkehr eines vermehrten Bevölkerungswachstums im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren anhält. In der Folge nehmen die durchschnittlichen Siedlungsdichten zu. Die Reserven in den unbebauten Bauzonen nehmen weiter ab. In allen Raumtypen – insbesondere den inneren Korridoren – ist somit eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen zwingend. In einigen Korridoren besteht weiterhin eine erhöhte Zersiedelungsgefahr.

Die Abstimmung zwischen den nachhaltigen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus und S-Bahn) aber auch der Sharing-Angebote/Verleihangebote des öffentlichen Individualverkehrs (beispielsweise Velo- E-Bike oder Car-Sharing) sind in der 5. Generation in den Fokus gerückt. Bei der Vernetzung des ÖV-Feinverteilers besteht weiterhin Handlungsbedarf. Auch bei der Ausstattung einzelner Verkehrsdrehscheiben ist dieser Handlungsbedarf erkennbar, denn auch bei Sharing-Angebote des öffentlichen Individualverkehrs besteht Verbesserungspotenzial. Gleichzeitig besteht die Chance, mit dem Ausbau verschiedener Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen auch einzelne Wege in der Mobilitätskette einzusparen.

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

Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet, und zwar im Personen- und Güterverkehr. Ohne die geplanten Grossprojekte (v. a. Rheintunnel, Hagnau–Augst) und ein verstärktes Verkehrsmanagement wird auch der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

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

Der Veloverkehr hat weiterhin ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Neben dem konsequenten Ausbau des Hauptverbindungsnetzes besteht Handlungsbedarf bei der Umsetzung eines Velovorzugsroutennetzes mit erhöhten Standards für den Veloalltagsverkehr. Dies gilt insbesondere in den Einfallachsen der Agglomeration hin zum Kern.

Auch in den nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern besteht Handlungsbedarf – mit dem Ziel einer nachhaltigeren Verkehrsmittel-, Ziel- und Routenwahl. Massnahmen und Aktivitäten des Mobilitätsmanagements (v.a. im Bereich geteilter Verkehrsmittel) sind dahingehend zu fokussieren, dass verstärkt (länder-)grenzüberschreitende Wirkung entfaltet wird.

Handlungsbedarf ergibt sich schliesslich auch im Bereich der Elektrifizierung (Dekarbonisierung) des privaten und öffentlichen Verkehrs. Teilweise wurden dazu neue gesetzliche Grundlagen geschaffen und Ziele festgelegt. Daraus ergeben sich Massnahmen zahlreiche Massnahmen in AP5, etwa die 2. Etappe der Buselektrifizierung.

Teilstrategien

Mit den Teilstrategien wird auf die Frage geantwortet: «Wie soll der Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild umgesetzt werden?». Sie stellen damit die Verbindung zwischen dem Zukunftsbild und den einzelnen Massnahmen her. Für jeden Themenbereich (Siedlung, Landschaft und Verkehr) werden Teilstrategien formuliert. Die Inhalte der Teilstrategien werden, wo sinnvoll und möglich, kartografisch dargestellt. Das nachfolgende Schema zeigt die Strukturierung der Teilstrategien in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Mehrheit der Teilstrategien wurde nur punktuell sprachlich angepasst. In der 5. Generation erfolgte erstmals die Erarbeitung einer Querschnittsstrategie Klima und einer Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Erläuterung der Abkürzungen: S: Siedlung, L: Landschaft, V: Verkehr, QS: Querschnittsstrategie Siedlung, QV: Querschnittsstrategie Verkehr, QSK: Querschnittsstrategie Klima

2040

Klima

QSK2: Klimaanpassung
› QSK2.1 Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern
› QSK2.2 Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern

QV1: Verkehrssicherheit
› QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen
› QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen

QV2: Mobilitätsmanagement
› QV2.1 Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln
› QV2.2 Sharing-Angebote über die Grenzen denken
› QV2.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern
› QV2.4 Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern

QV3: Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben
› QV3.1 Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken
› QV3.2 Park&Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen
› QV2.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern
› QV2.4 Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern

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

V2: Tram/Bus
› V2.1 Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen
› V2.2 Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen
› V2.3 Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

V3: Strasse
› V3.1 Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln
› V3.2 Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden
› V3.3 Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

V4: Velo
› V4.1 Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren
› V4.2 Haupt- und Nebenverbindungen sicher und attraktiv ausgestalten
› V4.3 Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

V5: Fussverkehr
› V5.1 Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren
› V5.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

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

Verkehr

Landschaft und Verkehr

Abbildung 2:
Struktur der Teilstrategien

Mit den Teilstrategien strebt das Agglomerationsprogramm Basel die folgenden Ziele an:

- **Klima:** Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Klimaschutzmassnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass durch das Agglomerationsprogramm geförderte Entwicklungen zukunftsfähig sind. Die Querschnittsstrategie umfasst fünf Handlungsansätze (QSK1.1–3 und QSK2.1–2).
- **Landschaft:** Um im Bereich Landschaft den strategischen Fokus des Agglomerationsprogramms Basels definieren zu können, ist die Orientierung am Zukunftsbild und den darin hervorgehobenen grünen Fingern, blauen Bändern und grünen Verbindungen zentral. Der strategische Schwerpunkt liegt auf der Erholungsfunktion von Landschaftsfreiräumen und deren Bedeutung für die Lebensqualität. Ökologische Aspekte sind teilweise als Querschnittsthema von Bedeutung.
- **Siedlung:** Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) stellt die Lenkung der Siedlungsentwicklung auf gut erschlossene Lagen im Agglomerationszentrum, in den inneren und äusseren Korridoren sowie die Bewahrung der landschaftlichen Qualitäten sicher. Die Nutzung der grossen Potenziale zur Innenentwicklung (S2) ermöglicht auch in Zukunft eine dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Grenzen der bestehenden Siedlungsräume. Mit der Stärkung der Ortskerne im ländlichen Raum (S3) soll sichergestellt werden, dass dieser Raum auch in Zukunft seine Funktionen als wertvoller Wohn , Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum übernehmen kann. Die fünf Querschnittsstrategien Siedlung (QS1–5) unterstützen und verstärken die drei Teilstrategien Siedlung.
- **Verkehr:** Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft und noch besser aufeinander abzustimmen. Die Teilstrategien Verkehr bilden die strategische Grundlage für Massnahmen, die zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden. Das AP5 enthält sechs Teilstrategien und (neu) drei Querschnittsstrategien. In den Teilstrategien werden nach Verkehrsmitteln gegliedert die Netzkonzepte, Funktionen, Angebotsstandards und strategischen Ziele beschrieben. Gleichzeitig wird die Brücke geschlagen zu den wichtigsten Massnahmen (übergeordnet und auf Ebene der Agglomeration). Die Querschnittsstrategien betreffen das gesamte Verkehrssystem. Sie unterstreichen die zunehmende Bedeutung nicht-infrastruktureller Massnahmen, um das zukünftige Verkehrssystem funktionstüchtiger und die Siedlungen lebenswerter zu gestalten.

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

Massnahmen
Das Zusammenstellen und Priorisierung der Massnahmen erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Herbeigezogen wurden auch die noch nicht finanzierten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1., 2., 3. und 4. Generation (z.B. aus jeweiligen B-Horizont). Von einzelnen Massnahmen der 1. bis 3. Generation wurde mittlerweile Abstand genommen, was beim Handlungshandlungsbedarf berücksichtigt wurde. Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Die eingegangenen Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen des Agglomerationsprogramms sowie in den beiden Geschäftsleitungen «Agglomerationsprogramm» und «trireno» auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft.

Gegenüber AP4 ist das Massnahmenpaket im A-Horizont von AP5 deutlich kleiner. Das hat primär damit zu tun, dass sich diverse Massnahmen in der Agglomeration derzeit in frühen Planungsphasen befinden und die erforderliche Reife und Finanzierung erst in den kommenden Jahren erreichen werden. Hinzu kommen staatsrechtliche Fragen im Falle des Zubringers Bachgraben-Allschwil. In der Folge resultiert ein sehr umfangreiches Massnahmenpaket im B- und C-Horizont. Diese Prioritätensetzung ist nicht zuletzt das Resultat des einleitend beschriebenen strengeren Herleitungsverfahrens der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 5. Generation.

Die beantragten A-Massnahmen sind mit rund CHF 293 Mio. deutlich geringer als noch in den Vorgängergenerationen. Beim **öffentlichen Verkehr** zeigt der A-Horizont einen klaren Schwerpunkt bei den Verkehrsdrehscheiben. Damit kann die kombinierte Mobilität und Vernetzung der ÖV-Systeme weiter gefördert werden. Geografisch liegen einige dieser Massnahmen im Grenzraum (Laufenburg (DE), Murg, Bad Säckingen, Saint-Louis, EuroAirport), womit auch ein Beitrag geleistet wird, um den hohen MIV-Anteil im grenzquerenden Verkehr zu reduzieren. Der Schwerpunkt Verkehrsdrehscheiben ist nicht zuletzt eine Folge der strategisch-konzeptionellen Grundlagen, die für AP5 neu erarbeitet wurden. Ergänzt werden die ÖV-Massnahmen um verschiedene Bus-Massnahmen, seien dies Wendeschleifen, Busspuren oder Aufwertungen an Haltestellen. Schliesslich umfasst AP5 auch ein Pauschalpaket zur Aufwertung von Haltestellen. Auch diese Massnahmen sind geografisch auf alle drei Länder verteilt und helfen, die ÖV-Nutzung attraktiver zu machen. Im Gegensatz zu den bisherigen AP-Generationen ist kein Tramausbau im A-Horizont geplant. Einerseits sind die Planungen noch nicht reif genug, andererseits muss zuerst die Umsetzung bereits beschlossener Tramprojekte vorangetrieben werden.

Im Bereich **Strassse** legen die A-Massnahmen den Schwerpunkt auf die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums sowie auf die Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation schliesst hier an frühere Generationen an. Die (grösseren) Einzelmassnahmen konzentrieren sich geografisch auf Basel-Stadt. Hier ist der Handlungsdruck in den Gebieten Güterstrasse und Riehenring besonders gross, und die Projekte sind planerisch reif. Im Rahmen des Pauschalpakets Aufwertung/Sicherheit Strassenraum kommen weitere Massnahmen hinzu. Diese liegen schwerpunktmässig in den Agglomerationsgemeinden der inneren Korridore, deren Ortsdurchfahrten, Ortskerne und teilweise auch Quartiere unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.

Der **Fuss- und Veloverkehr** schliesslich beansprucht auch in dieser Generation ein umfassendes A-Pauschalpaket von Velo- und Fussverkehrsmassnahmen. Bei den wenigen (grösseren) Einzelmassnahmen geht es um bedeutende Netzlückenschlüsse in Dornach und Pratteln. Auch die Velovorzugsrouten werden mit der Eingabe von zweiten Etappen weiter gefördert. Im Rahmen des umfangreichen Pauschalpaketes von knapp CHF 49 Mio. kommen zahlreiche Massnahmen in allen drei Ländern der trinationalen Agglomeration Basel hinzu. Geografische Schwerpunkte sind Weil am Rhein, die Saint-Louis Agglomération sowie auf Schweizer Territorium das Birstal. Auch im Veloverkehr hat der Ausbau im grenzquerenden Verkehr ein überdurchschnittliches Verlagerungspotenzial.

A-Massnahmen (2028–2032)

Tabelle 2: A-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[3] (CHF)	Prio. AP5
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	Verkehrsdrehscheiben	SO	7 100 000	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	BL	12 500 000	A
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	3 350 000	A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	4 000 000	A
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 150 000	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 767 000	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	Verkehrsdrehscheiben	FR	21 000 000	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	3 000 000	A
5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	2 037 120	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	Verkehrsdrehscheiben	BS	5 000 000	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	Verkehrsdrehscheiben	BS	10 000 000	A
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	DE	222 150	A
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	FR	3 250 000	A
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	BL	7 000 000	A
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	AG	720 000	A
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	-	4 055 000	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	BS	9 391 000	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	70 000	A
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	100 000	A
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	A
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	31 000 000	A
5M5	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	49 000 860	A
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	Fuss- und Veloverkehr	SO	16 000 000	A
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 800 000	A

3 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[3] (CHF)	Prio. AP5
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt	Fuss- und Veloverkehr	BL	7 000 000	A
5FVV7	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	48 802 930	A
Summe				**293 316 060**	**A**

Die beantragten B-Massnahmen liegen mit rund CHF 1,0 Mrd. deutlich über dem Volumen aller Vorgängergenerationen. Das liegt nicht zuletzt an der konsequenten Berücksichtigung der Projektreife bei der Priorisierung. So erfolgt die etappenweise Weiterentwicklung des Tramnetzes im **öffentlichen Verkehr** im B-Horizont. Vier Projekte haben dabei Priorität: Mit dem Tram Bachgraben wird das gleichnamige, grosse Entwicklungsgebiet im Grenzraum CH/FR neben dem neuen Strassenzubringer auch ÖV-seitig deutlich besser erschlossen. Das Tramprojekt Klybeck verbindet die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander sowie mit der Basler Innenstadt und dem Bahnhof SBB. Ausserdem dient das Tram Klybeck als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende unterirdische S-Bahn-Haltestelle Klybeck im Rahmen des Herzstücks. Auch im B-Horizont sind diverse Ausbauten von Verkehrsdrehscheiben geplant. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Hochrheinachse. Hier sind gleich vier Verkehrsdrehscheiben in Bad Säckingen, Frick, Rheinfelden und Pratteln vorgesehen. Die beiden Letzteren wurden bereits in Vorgängergenerationen genehmigt (AP3 bzw. AP4). Die Planung wurde vorangetrieben, sodass nun den heutigen Gegebenheiten überarbeitete Projekte vorliegen.

Die mit Abstand teuerste **MIV-Massnahme** in AP5 ist der neue Zubringer Bachgraben-Allschwil. Das Projekt ist für die weitere Entwicklung des dynamischen Entwicklungsgebietes im Grenzraum CH/FR sehr wichtig und hat bereits eine hohe Planungsreife. Die zwei Strassennetzergänzungen (Zubringer Bachgraben-Allschwil und Umfahrung Hésingue/Hégenheim, neu «Boulevard Intercommunal Sud» genannt) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velonetzausbau und Strassenraumumgestaltungen). Zudem erfolgt parallel die tramseitige Erschliessung. Auch der B-Horizont ist im Strassenverkehr von weiteren Strassengestaltungsprojekten geprägt. Schwerpunkte sind hier Projekte in Basel-Landschaft (Binningen, Aesch) und Basel-Stadt (Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Heuwaage und Wolfareal). Diese Projekte betreffen durchwegs Strassenabschnitte mit grosser Verkehrsbelastung und haben aufgrund der hohen Siedlungsdichte bedeutendes Aufwertungspotenzial für die Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerschaft.

Im **Fuss- und Veloverkehr** sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zum Ausbau von Velovorzugs- und Velohauptrouten geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden, weshalb sie noch nicht in der A-Massnahmenliste enthalten sind. Geografische Schwerpunkte sind Basel-Stadt (Velostationen Bahnhof SBB West und Velobrücke Dreiländereck), Basel-Landschaft (Velotunnel Angenstein, Bahnhofserschliessungen in Laufen und Pratteln) sowie Lörrach. Weitere, geografisch verteilte Massnahmen im Pauschalpaket Fuss-/Veloverkehr komplettieren die FVV-Massnahmen der 5. Generation im B-Horizont.

B-Massnahmen (2032–2036)

Tabelle 3: B-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[4] (CHF)	Prio. AP5
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	19 950 000	B
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	Verkehrsdrehscheiben	BL	34 500 000	B
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	26 800 000	B
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	5 500 000	B
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 750 000	B
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	B
5VDS18	SLA : Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	Verkehrsdrehscheiben	FR	1 500 000	B
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	Tram/Stadtbahnen	BS	10 000 000	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	Tram/Stadtbahnen	BS	60 000 000	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	BS	160 000 000	B
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	BL	7 400 000	B
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	Bus/ ÖV-Infrastrukturen	FR	1 500 000	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	Kapazität Strasse	BL	405 000 000	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	Kapazität Strasse	FR	18 000 000	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	Kapazität Strasse	FR	4 800 000	B
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	BL	15 000 000	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	7 800 000	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	30 000 000	B
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	30 000 000	B
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	14 000 000	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	B
5M15	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	32 200 000	B
5M16	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	7 365 000	B

4 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[4] (CHF)	Prio. AP5
5VM1	Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)	Verkehrsmanagement	-	4 000 000	B
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Fuss- und Veloverkehr	BS	20 000 000	B
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	Fuss- und Veloverkehr	BS	15 000 000	B
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Fuss- und Veloverkehr	BL	8 000 000	B
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Fuss- und Veloverkehr	BL	2 000 000	B
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	Fuss- und Veloverkehr	BS	1 730 000	B
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 350 000	B
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	Fuss- und Veloverkehr	DE	12 000 000	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 000 000	B
5FVV17	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	17 130 000	B
Summe				**1 031 275 000**	**B**

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel ist neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms essenziell auf die Umsetzung der **übergeordneten Massnahmen (ÜM)** des Bundes und der angrenzenden Länder angewiesen. Nachdem in der Region Basel mit den Investitionsprogrammen Bahn 2000 und ZEB in den vergangenen Jahren mit anderen Schweizer Grossregionen verglichen eher unterdurchschnittlich investiert wurde, sind mit den Ausbauschritten STEP AS 2025 und insbesondere AS 2035 namhafte Investitionen in der Agglomeration Basel vom Schweizer Parlament bewilligt worden, und Teile davon sind bereits umgesetzt. Mit den beschlossenen Massnahmen werden die schweizerischen Zufahrtsachsen und der Knoten Bahnhof Basel SBB mehr Kapazitäten erhalten. Zudem werden einige neue S-Bahn-Haltestellen erstellt (Neuallschwil, Solitude, Dornach Apfelsee, Lörrach-Zentralklinikum). Auf ausländischem Territorium sind folgende im Grundsatz bewilligte Grossprojekte von entscheidender Bedeutung für die Agglomeration Basel: die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die Bahnanbindung des EuroAirports (EAP) sowie die Neubaustrecke zwischen Karlsruhe und Basel. Beim Bahnanschluss EAP sind Restfinanzierungsentscheide der französischen Partner noch immer ausstehend, wobei das Finanzierungsprinzip vereinbart, aber noch nicht endgültig vertraglich festgelegt wurde. Die Anbindung des EuroAirports ist für die Agglomeration als Ganzes sehr wichtig. Sie ermöglicht die Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots mit Taktverdichtungen und neuen grenzüberschreitenden Direktverbindungen zwischen den Korridoren.

Mit den bereits beschlossenen Massnahmen kann das Angebotskonzept im Horizont 2035 gemäss der **Teilstrategie S-Bahn** umgesetzt werden: Gegenüber heute können damit auf folgenden Abschnitten neu 15-Minuten-Takte mit der S-Bahn angeboten werden: Basel SBB–Liestal, Basel SBB–Aesch, Basel Badischer Bahnhof–Lörrach Hauptbahnhof (Hauptverkehrszeit) sowie Basel SBB–EuroAirport. Zudem wird die S-Bahn auf vielen Abschnitten durch beschleunigte, interregionale Angebote ergänzt (z. B. Basel–Laufen–Delémont). Für das längerfristige Ziel-Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel im Horizont mit Herzstück sind mit STEP AS 2035 zumindest die Planungskredite gesprochen. Damit werden zurzeit die Y-förmige unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem

Bahnhof einerseits und Bahnhof SBB und St. Johann andererseits sowie die beiden neue Bahn-Haltepunkte Basel-Mitte und Basel-Klybeck vertiefend geplant. Dieses Vorhaben ist für den weiteren ÖV-Ausbau der Agglomeration essenziell: Damit werden neue grenzüberschreitende Durchbindungen ermöglicht – mit entsprechenden Reisezeitgewinnen. Gleichzeitig werden die stark belasteten innerstädtischen Tram- und Buslinien sowie der Bahnhof Basel SBB entlastet. Für die Verdichtung zum 15-Minuten-Takt ist ausserdem auf der Schweizer Hochrheinstrecke ein drittes Gleis zwischen Pratteln und Rheinfelden notwendig, das aber ebenfalls noch nicht gesichert ist.

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

Strassenseitig haben zwei übergeordnete Massnahmen die grösste Bedeutung für die Agglomeration Basel – mit kurz- und mittelfristigen Abhängigkeiten zu den übrigen Massnahmen: die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes der Basler Osttangente durch den neuen Rheintunnel und in dessen Verlängerung, der Acht-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst. Gegenüber dem AP4 sind beide Projekte planerisch weiter vorangetrieben worden. Für beide Projekte liegen grundsätzlich die generellen Projekte (GP) vor, und das Ausführungsprojekt (AP) für den Rheintunnel ist in Bearbeitung. Durch eine stadtverträgliche Osttangente ergibt sich im Kontext des Agglomerationsprogramms mehr Spielraum für Strassengestaltungsprojekte, attraktivere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Quartieraufwertungen. Ohne den Rheintunnel würden vor allem die Anforderungen an die regionale Verkehrssteuerung sowie die Stauraumbewirtschaftung des grenzquerenden Güterverkehrs nochmals deutlich ansteigen, und der Druck auf das untergeordnete städtische Strassennetz würde sich massiv erhöhen. Integriert in die beiden Projekte Rheintunnel und Hagnau–Augst sind die Erneuerungen der betroffenen Autobahnanschlüsse (Anschlüsse Wiese, Basel-City, Hagnau, Pratteln, Liestal). Die Neugestaltung dieser Schnittstellen zum HVS-Netz ist essenziell, um eine möglichst grosse Lenkungswirkung auf das übergeordnete Strassennetz zu erzielen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der bedeutenden umliegenden Entwicklungsgebiete zu verbessern: Birsfelden, Muttenz, Salina Raurica, Kaiseraugst, Saint-Louis. Von den weiteren ÜM im Strassenverkehr ist auf dem deutschen Strassennetz der etappenweise Ausbau der A98 von entscheidender Bedeutung (Rheinfelden–Schwörstadt–Tiengen). Zudem wird die trimodale Umschlagsanlage Gateway Nord in Kleinhüningen gebaut und Effizienzsteigerungen für alle Verkehrsträger (Strasse, Bahn, Schifffahrt) bringen. Sehr relevant sind auch allfällige Ausbauten entlang der N18 zwischen Basel und Delémont (laufende Korridorstudie des ASTRA): Neben der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (v. a. Muggenbergtunnel) geht es hier vor allem um die Entlastung stark belasteter Ortsdurchfahrten im Laufental (Laufen, Zwingen).

Die **Siedlungsmassnahmen** fokussieren sich wie bisher auf die Realisierung von Schwerpunktgebieten (Neubau, Transformation und Nachverdichtung). Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation sind – wie schon in der 4. Generation – 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Die Umsetzung und Koordination erfolgt schwerpunktmässig im Rahmen der Korridorprozesse. Insgesamt stehen hier der Erfahrungsaustausch in den Korridoren und die Forcierung konkreter Umsetzungsprozesse mit den Städten und Gemeinden im gesamten Siedlungsbereich im Vordergrund.

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

Ausblick

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 5. Generation gelingt es der trinationalen Agglomeration Basel, einen weiteren Schritt hin zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu vollziehen. Strategien und Konzepte konnten verfeinert, inhaltliche Lücken geschlossen, Prozesse optimiert, die Umsetzung effizient weiterentwickelt und die Kommunen sowie punktuelle auch die Bevölkerung in den Erarbeitungsprozess einbezogen werden. Die erreichten Verbesserungen ermuntern die Mitglieder von Agglo Basel, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und die angestossenen Prozesse fortzusetzen. Der mit AP5 eingeschlagene Weg basiert auf einem Konzept, welches bereits Ende 2021 von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramm Basel beschlossen wurden. Dieses Konzept ist auf zwei Programmgenerationen ausgelegt und umfasst auch schon die 6. Generation. Auf Fachstufe laufen daher bereits die ersten Arbeiten zum Programm der 6. Generation. Bis Ende 2025 wird der Stand der Umsetzung des Konzepts nochmals evaluiert und gegebenfalls feinjustiert. Offizieller Start der Erarbeitung der 6. Generation wird das AGGLO-Forum 2026 sein (Sommer 2026).

1
Einleitung

KERNAUSSAGEN

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

- Bereits am 13. Dezember 2021 beschloss die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel die Erarbeitung der 5. Programmgeneration. Gleichzeitig wurde auch das inhaltliche Konzept beschlossen. Speziell an dem Konzept war, dass es inhaltlich auf zwei Generationen (AP5 und AP6) ausgelegt wurde. Die Arbeiten an der 5. Generation starteten bereits Ende 2021.

- Das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,86 Mrd. (A-, B- und C-Horizont).

- Mit dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt CHF 293 Mio. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2028 (A-Horizont).

- In der 5. Generation wurde den Kriterien Planungs- und Finanzreife ein deutlich höheres Gewicht eingeräumt als in früheren Generationen. In den Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms war die Priorisierung von Massnahmen ein ständiges Traktandum. Es wurden Kriterien für die Priorisierung der Massnahmen definiert, die strenger sind als die Bundeskriterien der RPAV. Damit soll verhindert werden, dass zur Mitfinanzierung genehmigte Massnahmen wieder zurückgezogen werden müssen.

- Das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation ist in sechs Programmbausteine unterteilt: Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsberichterstattung, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Alle sechs Programmbausteine wurden in der 5. Generation grundlegend aktualisiert und grösstenteils neu verfasst.

- Im Berichtsteil Organisation und Prozesse (Teil 6) wird erstmals die Organisation der Umsetzung in der Trägerschaft umfassend dokumentiert. Darüber hinaus beschreibt dieser Bericht den Erarbeitungsprozess, die zahlreichen partizipativen Prozesse zur Entwicklung von räumlichen Konzepten in ausgewählten Teilräumen der Agglomeration Basel sowie die politische Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation.

1.1 Anlass und Auftrag

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

Basis des Programms Agglomerationsverkehr bildet der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der am 30. September 2016 vom eidgenössischen Parlament unbefristet geschaffen wurde.[5] Zeitgleich wurde das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) (Schweizerische Eidgenossenschaft 2016) mit Änderungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer, für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) (Schweizerische Eidgenossenschaft 1985) beschlossen. Mit dem Beschluss ging die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 06. Oktober 2006 (IFG) (Schweizerische Eidgenossenschaft 2006) einher, auf dessen Basis die bisherigen Agglomerationsprogramme und die Projekte des vordringlichen Bedarfs finanziert worden waren. Am 12. Februar 2017 wurde von Volk und Ständen die Teilrevision der Bundesverfassung deutlich angenommen.

Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Erarbeitung, die Prüfung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind in der Verordnung vom 22. November 2017 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) (Der Schweizerische Bundesrat 2007) sowie in der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) (Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2019) beschrieben. Von zentraler Bedeutung ist die neue Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023b), die für eine effiziente und zielgerichtete Erarbeitung des Programms zu beachten ist.

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

Start Erarbeitung AP5

Bereits am 13. Dezember 2021, also rund ein halbes Jahr nach der Abgabe der 4. Generation, beschloss die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel die Erarbeitung der 5. Programmgeneration. Gleichzeitig wurde auch das inhaltliche Konzept beschlossen. Die Besonderheit des Konzeptes liegt darin, dass es inhaltlich auf zwei Generationen (AP5 und AP6) ausgelegt ist. In den Diskussionen zum neuen Konzept hatte sich gezeigt, dass es wenig zielführend ist, wenn wieder nur ein Konzept für eine Generation beschlossen wird. Auslöser hierfür waren vor allem die langläufig angelegten Prozesse (Klima, räumlichen Vertiefungen in den Korridoren, Partizipationsziele, Raumkonzept Agglomerationszentrum). Die Arbeiten an der 5. Generation konnten Ende 2021 gestartet werden. Mit dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation stellt sich die trinationale Agglomeration Basel erneut ihren besonderen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Die 5. Generation baut dabei auf den beim Bund eingereichten Arbeiten der 1., 2., 3. und 4. Generation auf und versteht sich in vielen Bereichen als eine umfassende Aktualisierung und Weiterentwicklung der bereits abgegebenen Programme. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich dabei nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente. Dazu zählen insbesondere die Überarbeitung des Zukunftsbildes im Hinblick auf die Klimathematik, die vertiefte Zusammenarbeit mit der

5 BBl 2016 7587: Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016.

kommunalen Ebene, die Partizipation bzw. Bevölkerungsbeteiligung sowie die Vertiefung verkehrlicher Themen wie Verkehrsdrehscheiben.

Die zentrale Änderung gegenüber den bisherigen Erarbeitungskonzepten ist für diese beiden Programmgenerationen eine Umorientierung der strategischen Ausrichtung der Arbeiten. Die bisher im Zentrum stehende Hauptaufgabe, nämlich die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms als Box mit Massnahmen und Berichten, ist zwar immer noch wesentlich und muss im Hinblick auf die Abgabefristen gewährleistet sein. Als Neuerung wurde aber die Umsetzung der Teilstrategien als Daueraufgaben ins Zentrum der Arbeiten gestellt. Diesem Schritt liegt die Erkenntnis zugrunde, dass mit der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme in Form einer Box zwar die Anforderungen des Bundes an die Programmeinreichung erfüllt und damit Bundessubventionen erzielt werden; die Raum- und Verkehrsplanung wird dadurch aber nicht automatisch aktiv koordiniert und abgestimmt. Mit der Erstellung der Agglo-Box kann zwar eine integrale Sichtweise erarbeitet werden. Dagegen ist aber erst mit der konsequenten Umsetzung der Teilstrategien ab der 5. Generation eine projektbasierte, aktive Koordination und Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglich.

Ein besonderes Augenmerk hat die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel in den vergangenen Jahren auf die Umsetzung der Projekte aus den vorherigen Generationen gelegt. Über 68% des finanziellen Projektvolumens der 1. und 2. Generation wurden verpflichtet, sind in Bau oder bereits realisiert. Rund 61% des finanziellen Projektvolumens der 3. Generation und vier Projekte der 4. Generation konnten bereits in Bau gehen.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,86 Mrd. im A-, B- und C-Horizont. Zur Mitfinanzierung beantragt die trinationale Agglomeration Basel insgesamt rund CHF 293 Mio. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2028 (A-Horizont).

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms für die Agglomeration Basel

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

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

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

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Gesamtverkehrssystem bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsmittel und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt in der trinationalen Agglomeration Basel diese Aufgabe. Es stellt damit sicher, dass die räumliche Entwicklung ganzheitlich betrachtet wird und Verkehrsinfrastrukturen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und untereinander koordiniert werden. Damit können heutige und künftige Mobilitätsbedürfnisse bestmöglich gesteuert werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit wird sichergestellt, und die Lebensqualität in der Agglomeration wird erhöht.

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

1.3.1 Inhalte des Agglomerationsprogramms

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation wurde zur besseren Orientierung in sechs Teilberichte unterteilt. Er umfasst folgende Hauptbestandteile:

- Teil 1 – Hauptbericht
- Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
- Teil 3 – Massnahmenband Verkehr
- Teil 4 – Kartenband
- Teil 5 – Korridorbericht
- Teil 6 – Organisation und Prozesse

Zusätzlich umfasst die 5. Programmgeneration auch die elektronische Dokumentation.

Teil 1: Hauptbericht
Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation. Er führt alle Fäden zusammen und beschreibt die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms. Neben den einleitenden Kapiteln (1–2) geben Kapitel 3 (Situations- und Trendanalyse) und Kapitel 4 (Umsetzungsstand) einen umfassenden Einblick in den aktuellen Stand der trinationalen Agglomeration Basel. Kapitel 5 (Zukunftsbild 2040), Kapitel 6 (Handlungsbedarf), Kapitel 7 (Teilstrategien) und Kapitel 8 (Massnahmen und Wirkungsnachweis) bilden den inhaltlichen Kern des Hauptberichts der 5. Generation. Zum Abschluss wird in Kapitel 9 ein Ausblick auf mögliche Weiterentwicklungen und Schwerpunkte der kommenden Programmgeneration gegeben.

Teil 2: Massnahmenband Landschaft und Siedlung
Dieser Berichtsteil beinhaltet die Massnahmenblätter Landschaft und Siedlung inklusive der Massnahmentabellen und Übersichtskarten. Jedes Schwerpunktgebiet wird in einer Übersicht textlich beschrieben sowie kartografisch dargestellt. Die einzelnen Areale eines Schwerpunktgebietes werden in den Massnahmenblättern ausführlich beschrieben.

Teil 3: Massnahmenband Verkehr
In diesem Berichtsteil befinden sich alle Massnahmenblätter der Verkehrsprojekte. Der Bericht ist wie folgt unterteilt:

- Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr
- Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr
- Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr
- Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr
- Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr
- Agglomerationsmassnahmen: Fuss- und Veloverkehr
- Agglomerationsmassnahmen: Pauschale Massnahmen
- Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen

Die Massnahmenblätter sind in den jeweiligen Kapiteln nach Horizonten sortiert.

Teil 4: Kartenband
Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Hauptbericht entsprechend verwiesen wird.

Teil 5: Korridorbericht
Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den Korridoren, der Kernstadt sowie dem Agglomerationszentrum zusammen. In diesem zusammenfassenden Bericht werden die Aktivitäten auf der Ebene der Städte und Gemeinden in den einzelnen Korridoren dargestellt. Damit dient der Korridorbericht auch dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Weiter wird gegenüber dem Bund aufgezeigt, wie die Korridore die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbildes in die Hand nehmen und wie die verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr in den Korridoren zusammenhängen.

Teil 6: Organisation und Prozesse
Dieser Berichtsteil dokumentiert die Organisation der Trägerschaft und der Umsetzungsprozesse. Darüber hinaus beschreibt er den Erarbeitungsprozess und die politische Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation.

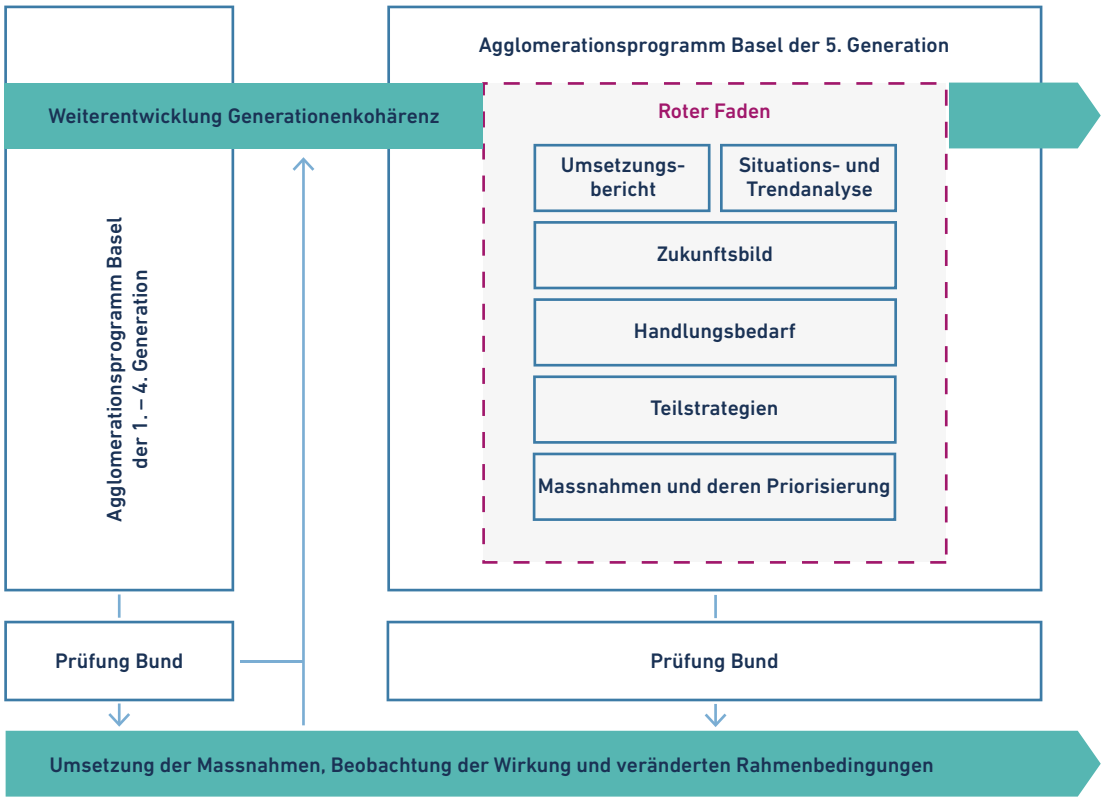
Elektronische Dokumentation
Zum Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation wird den Bundesbehörden ausserdem eine elektronische Datenablage zur Verfügung gestellt. In dieser befinden sich alle formalen Teilberichte (1–6) der 5. Generation sowie zahlreiche weitere Hintergrundberichte. Es handelt sich dabei beispielsweise um Dokumente zur trinationalen S-Bahn Basel, um thematische Vertiefungsberichte wie das Konzept zu den Multimodalen Drehscheiben, um den Aktualisierungsbericht zur Trinationalen Strategie Strasse, aber auch um diverse Raumkonzepte und Studien aus den Korridoren sowie notwendige Dokumente der zur Mitfinanzierung beantragten Verkehrsprojekte (Vorprojekte, Vorstudien, Konzepte etc.).

1.3.2 Programmbausteine und Aktualisierungsrhythmus

Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel orientiert sich an den Vorgaben des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) gemäss der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023b). Ausgangspunkte sind eine Situations- und Trendanalyse, der Umsetzungsstand sowie das neue Zukunftsbild 2040 der trinationalen Agglomeration Basel, das die Leitlinien der erwünschten langfristigen Entwicklung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr aufzeigt.

Ziel der Situations- und Trendanalyse ist es, in Spiegelung mit dem Zukunftsbild den Handlungsbedarf abzuleiten. Auf dieser Grundlage werden Teilstrategien formuliert, die dem Zukunftsbild entsprechen und die Zielsetzungen in den einzelnen Themenbereichen konkretisieren. Im letzten Schritt werden die Massnahmen hergeleitet, die zur skizzierten, angestrebten Entwicklung beitragen. Entsprechend ihrer Wirksamkeit und des Planungsstandes werden die Massnahmen priorisiert. Das Kapitel Umsetzungsreporting dient als Scharnier zwischen den verschiedenen Massnahmen und dem Zukunftsbild. Es zeigt, wie weit die Agglomeration bereits fortgeschritten ist im Erreichen ihrer Ziele. Alle sechs Programmbausteine wurden in der 5. Generation grundlegend aktualisiert und grösstenteils neu verfasst.

Abbildung 3:
Bausteine und roter Faden zur Weiterentwicklung und Umsetzung des AP5



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023

In der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023b) werden Mindeststandards für die Aktualisierung der 6 Programmbausteine vorgeschlagen. Nachfolgende Tabelle 4 gibt eine kurze Übersicht über die Aktualisierungsrhythmen der Programmbausteine des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation.

Programmbausteine	Empfehlung Bund (RPAV)	Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation
Situations- und Trendanalyse	4 – 8 Jahre	Umfassende Aktualisierung im AP5 in allen Bereichen: neue Daten, aktuelle Studien und aktuelle Grundlagen aus dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel und dem trinationalen Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben, zudem umfassende Ergänzungen im Umwelt- und Klimateil.
Umsetzungsbericht	4 Jahre	Komplette Aktualisierung im AP5 unter Anwendung des Web-GIS von Agglo Basel.
Zukunftsbild	8 – 12 Jahre	Seit der ersten Erarbeitung des Zukunftsbildes im Rahmen der 2. Generation und Aktualisierungen in der 3. und 4. Generation wurde das Zukunftsbild um den Aspekt Klima erweitert. Dabei wurde das Zukunftsbild inhaltlich und grafisch weiterentwickelt, ohne die grundlegenden inhaltlichen Stossrichtungen zu verändern.
Handlungsbedarf	4 Jahre	Umfassende Aktualisierung und inhaltliche Neukonzeption mit einer konsequenten Unterteilung in «bisher Erreichtes» und «verbleibender Handlungsbedarf». Wie in der 4. Generation ist das Kapitel nach Korridoren und nicht mehr nach Themen strukturiert. Neu hinzugekommen ist der Raum Agglomerationszentrum. Die Abstimmung von Landschaft, Siedlung und Verkehr pro Korridor und damit der Abgleich mit den Arbeiten in den Korridoren werden erleichtert.
Teilstrategien	4 – 8 Jahre	Auf Basis der umfassenden Strategiearbeiten im AP3 und AP4 wurden die Teilstrategien aktualisiert und in der Struktur verfeinert. Neu hinzugekommen ist die Teilstrategie Klima. Von Grund auf neu konzipiert wurde die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben.
Massnahmen	4 Jahre	Komplette Aktualisierung im AP5 auf Basis von AP4 und unter Berücksichtigung der übergeordneten Beschlüsse wie FABI STEP 2035, Botschaft 2023 und STEP Strasse, zudem Aufnahme von neuen Projekten.

Tabelle 4: Aktualisierungsrhythmen der sechs Programmbausteine der 5. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

1.4 Erfüllung der Grundanforderungen

Die Trägerschaft Agglo Basel hat das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation gemäss den Grundanforderungen des Bundes vorab selbst überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass die Grundanforderungen vollumfänglich erfüllt werden:

Grundanforderung 1 – Trägerschaft und Partizipation: Die Grundanforderung 1 wird erfüllt (siehe Teilbericht 6). Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss der Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung mit einbezogen. Über die Korridorprozesse (Teilbericht 5) sowie die übrigen Mitwirkungsprozesse und Partizipationsmöglichkeiten (Teilbericht 6) wurde der Einbezug der kommunalen Ebene sichergestellt. Möglichkeiten für eine noch bessere Integration der Akteure werden – wie bereits nach der 4. Generation – im Hinblick auf die Erarbeitung der 6. Generation geprüft.

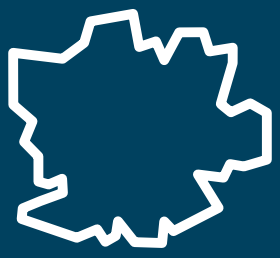
Grundanforderung 2 – Vollständigkeit und roter Faden: Alle sechs vom Bund geforderten Bausteine eines Agglomerationsprogramms liegen mit dem Hauptbericht des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation vor: Situations- und Trendanalyse (Kapitel 3), Umsetzungsbericht (Kapitel 4), Zukunftsbild (Kapitel 5), Handlungsbedarf (Kapitel 6), Teilstrategie (Kapitel 7) und Massnahmen (Kapitel 8). Die Themen Landschaft, Siedlung und Verkehr werden in allen Bausteinen in der gewünschten Genauigkeit dargestellt.

Grundanforderung 3 – Herleitung prioritärer Massnahmen: Die Grundanforderung 3 wird erfüllt (Kapitel 5, 6, 7 und 8). Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation wird wie bereits in der 4. Generation eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild 2040), der Zwischenebene (Teilstrategien) und den Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild 2040 wird die angestrebte Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung dargestellt. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitioniert, aber zugleich auch realistisch entworfen und nicht zuletzt dank der Mitwirkungs- und Partizipationsverfahren, dank der Korridorprozesse und dank des intensiven Austauschs in allen drei Ländern und auf allen Verwaltungsebenen breit akzeptiert. Die Teilstrategien, mit denen das Zukunftsbild 2040 vertieft wird, wurden in umfassenden Prozessen (z. B. Korridorprozesse, Klima, S-Bahn-Planung und Verkehrsdrehscheiben) teilweise nochmals grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Damit war eine noch bessere Ableitung konkreter und priorisierter Massnahmen möglich. Dabei wurden alle Bereiche abgedeckt: Landschaft, Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr. Alle Massnahmen greifen auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf zurück und beheben die offengelegten Schwachstellen. Mit dem logischen und nachvollziehbaren Aufbau des Agglomerationsprogramms der 5. Generation wird deutlich aufgezeigt, dass die priorisierten Massnahmen des Programms wesentlich zur Umsetzung des Zukunftsbildes und der Teilstrategien beitragen. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Die Prüfung der Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien erfolgt laufend und parallel zu den Teilprozessen in den Fachgruppen. In einem weiteren Schritt wurden der planerische Reifegrad geprüft und anschliessend die Massnahmen gemäss den ARE-Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Nutzen, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Kosten und Umsetzung (Reifegrad und Realisierungshorizont) finden sich für jede Massnahme in den Massnahmenblättern.

Grundanforderung 4 – Umsetzung und Controlling: Die Grundanforderung 4 wird vollumfänglich erfüllt, da die Einbindung des Agglomerationsprogramms in die kantonalen Planungen gewährleistet und damit behördenverbindlich verankert ist. Für die behördenverbindlichen Planungen im Ausland werden die Zielrichtungen des Agglomerationsprogramms Basel bei den Aktualisierungen des Regionalplans und des SCoT berücksichtigt. Die Abstimmung mit Zielen und Massnahmen des Bundes sowie mit den übergeordneten Behörden in Deutschland und Frankreich ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation sind in den strategischen Planungen aller sechs Teilräume mit hoher Priorität vorgesehen. Durch die breite Akzeptanz des Zukunftsbildes als übergeordnetes Zielbild für die gesamte trinationale Agglomeration und durch die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms in den Richtplänen

haben die zu tätigenden Investitionen höchste Priorität. Das vorliegende Agglomerationsprogramm enthält einen umfassenden Controlling-Report zur Umsetzung der Massnahmen der 1. – 4. Generation. Für die Koordination der Umsetzung hat die Trägerschaft Agglo Basel in den vergangenen 15 Jahren eine schlagkräftige Organisation und effiziente Prozesse aufgebaut, um die Anforderungen der 4 Vorgängergenerationen handhaben und somit die Umsetzung voranbringen zu können (Teilbericht 6).

2
Bearbeitungsperimeter und Grundlagen



KERNAUSSAGEN

- Die trinationale Agglomeration Basel nimmt mit ihrer Lage im Dreiländereck eine europaweit einmalige Rolle als wichtiger Lebens- und Wirtschaftsstandort für den umgebenden Grossraum ein.
- Der Bearbeitungsperimeter der trinationalen Agglomeration Basel wurde für die 5. Programmgeneration angepasst. Die Grundlage hierfür schaffte die neue Mineralölsteuerverordnung (MinVV).
- Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation werden die in der neuen Mineralölsteuerverordnung (MinVV) einzeln ausgewiesenen Agglomerationen Basel und Stein als gemeinsamer Raum bearbeitet.
- Neben punktuellen Anpassungen im Westen und Süden der Agglomeration wurde der Perimeter gegen Osten erweitert.
- Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 175 Städte und Gemeinden (+7) in drei Ländern (Schweiz, Deutschland und Frankreich).
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel trägt dafür Sorge, dass die Arbeiten des Agglomerationsprogramms Basel kompatibel mit den diversen übergeordneten Planungen und Planungsinstrumenten sind.

2.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

Kartenband

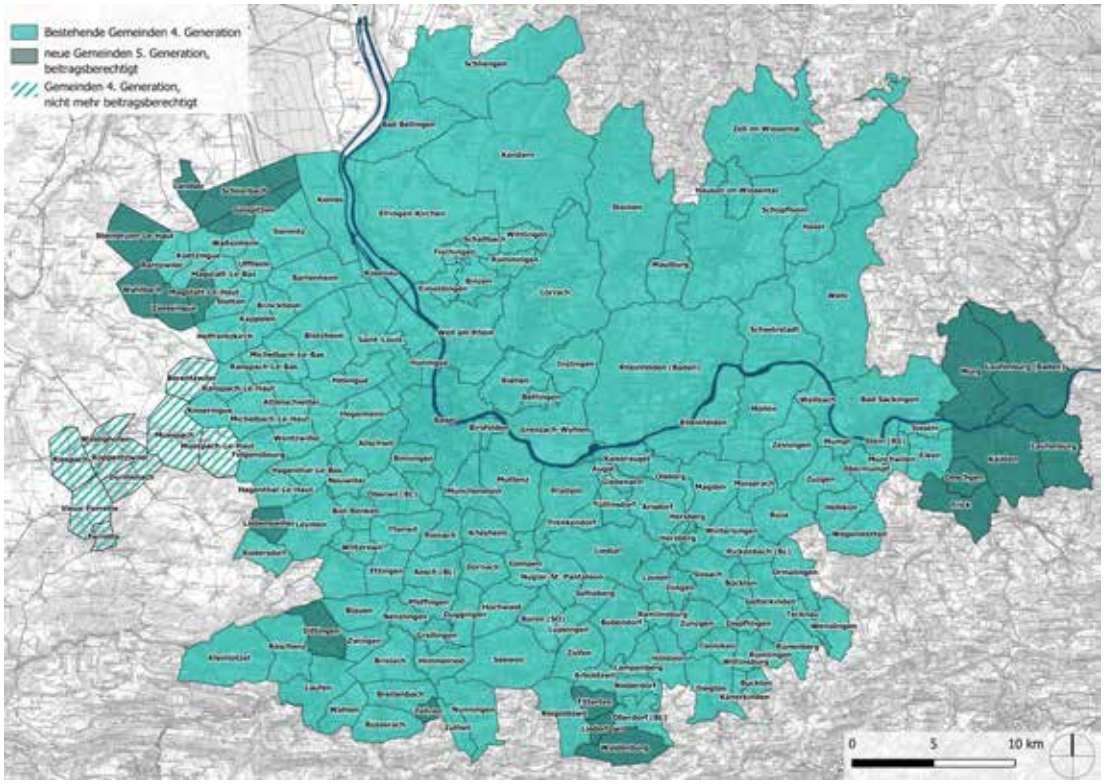
Karte 1.1

Die trinationale Agglomeration Basel umfasst im Ganzen den Kanton Basel-Stadt und die französische Saint-Louis Agglomeration sowie Gebietsteile der Schweizer Kantone Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn und der deutschen Landkreise Lörrach und Waldshut. Das Dreiländereck, an dem Deutschland, Frankreich und die Schweiz aufeinandertreffen, bildet die Schnittstelle dreier Länder, Kulturen und zweier Sprachen.

In der Mineralölsteuerverordnung (MinVV, Anhang 4) (Der Schweizerische Bundesrat 2007) sind in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen die Namen der Agglomerationen Basel und Stein aufgeführt. In der Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) (Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2019) sind im Anhang die beitragsberechtigten Städte und Gemeinden, der beiden Agglomerationen Basel und Stein, aufgelistet. Die Städte und Gemeinden beider Agglomerationen wurden in der 5. Generation im vorliegenden Agglo-programm Basel zusammengefasst. Der noch bis zur 4. Generation gültige Perimeter musste auf-grund von diversen kleineren Änderungen für die 5. Generation angepasst werden. Gegenüber der 4. Generation kommen damit 7 zusätzliche Kommunen hinzu. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 175 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.

Nachfolgende Abbildung 4 und Tabelle 5 geben eine Übersicht über die Veränderungen des Perimeters von der 4. zur 5. Generation.

Abbildung 4: Vergleich des Agglomerationsperimeters der 4. und 5. Generation



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf der MinVV (Stand AP4) sowie PAVV (Stand 1. Januar 2023, AP5)

Agglomerationsprogramm Basel.	AP4 (MinVV 2018)	AP5 (PAVV 2023)	Differenz AP4 zu AP5
Kommunen CH	99	109	+ 10
Kommunen FR	43	40	– 3
Kommunen DE	23	26	+ 3
Nicht beitragsberechtigte Kommunen CH[6]	2	0	– 2
Nicht beitragsberechtigte Kommunen DE[6]	1	0	– 1
Summe der Kommunen	**168**	**175**	**+ 7**

Tabelle 5:
Anzahl der Kommunen nach alter und neuer Definition des Agglomerationsperimeters

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6 Im Perimeter der 4. Generation wurden Eiken, Sisseln und Wehr berücksichtigt, obwohl diese Gemeinden gemäss der BeSA-Liste (Liste der beitragsberechtige Städte und Agglomerationen) nicht beitragsberechtigt waren.

3 Situations- und Trendanalyse

- Die Bevölkerung ist in den vergangenen Jahren in allen Korridoren weiter deutlich gewachsen. Bis 2040 wird eine Zunahme von 92 000 zusätzlichen Einwohnern und 58 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen innerhalb der Agglomeration Basel erwartet. Die Prognosen wurden gegenüber AP4 in einzelnen Teilräumen nach unten korrigiert.

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

- Das Potenzial der Schwerpunktgebiete ist insbesondere für das Wachstum im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren essenziell. In den Schwerpunktgebieten zusammen kann der grossmehrheitliche Teil der prognostizierten Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen aufgenommen werden.

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

KERNAUSSAGEN

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

- Der motorisierte Individualverkehr wird für gut die Hälfte aller Wege innerhalb der Agglomeration genutzt. Die MIV-Anteile in den französischen und deutschen Agglomerationsteilen sind deutlich höher als in der Schweiz. Auf Schweizer Territorium ist der MIV-Anteil leicht rückläufig, während der ÖV-Anteile gewinnt. Die Abnahme im Jahr 2021 ist auf die Covid-Pandemie zurückzuführen.

- Die Belastung des Schienennetzes ist aufgrund der überlagerten Beanspruchung durch den regionalen Personenverkehr sowie den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr sehr hoch. Die S-Bahn wies bis 2019 eine stetig wachsende Nachfrage auf, brach in den Covid-Jahren 2020 und 2021 jedoch ein und nimmt seitdem wieder zu.

- Die Agglomeration Basel verfügt über ein dichtes Tram- und Bus-Angebot. Das Tramnetz wies bis 2019 eine konstante Nachfrage auf, wobei die Dynamik je nach Linie unterschiedlich war. Nach dem covidbedingten Einbruch 2020 und 2021 nimmt die Nachfrage wieder zu.

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

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

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

- Auch Verkehrsdrehscheiben zum Umsteigen innerhalb des ÖV mit attraktiven Umsteigewegen und zusätzlichen Angeboten wie Einkaufsmöglichkeiten werden immer wichtiger.

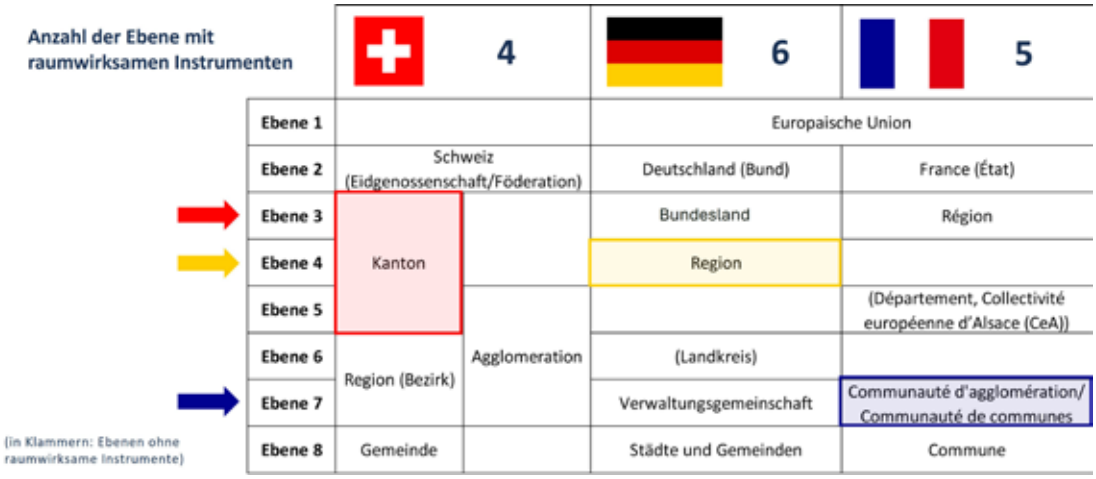
- Der Hauptteil des Güterverkehrs wird per Strasse transportiert, wobei in der Schweiz die Schiene und die Rheinschifffahrt und in Frankreich die Rheinschifffahrt ebenfalls bedeutend sind. Durch logistikrelevante Megatrends wird die Gesamtverkehrsmenge weiter zunehmen, weshalb kapazitätssichernde Infrastrukturprojekte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

3.1 Übergeordnete Ausgangslage

3.1.1 Institutionelle Unterschiede in den drei Ländern

Die Trinationalität der Agglomeration Basel stellt in verschiedener Hinsicht eine grosse Herausforderung dar, wie z. B. bei der Datenbeschaffung und Aufbereitung – viele Daten müssen erst harmonisiert werden, bevor sie auf den gesamten Perimeter angewendet werden können. Ausserdem bedeuten die institutionellen Unterschiede zwischen den Ländern weitere Herausforderungen für die Agglomeration Basel. Nachfolgend werden sie erläutert. Ein erster wesentlicher Unterschied besteht darin, dass die Länder über verschiedene Staatsebenen verfügen, die nicht direkt miteinander vergleichbar sind.

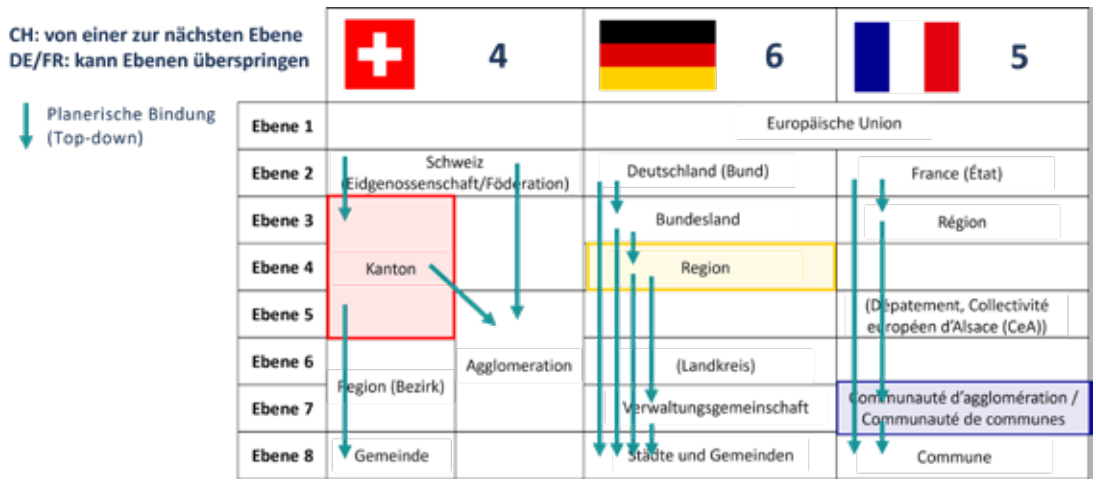
Abbildung 5:
Vergleich der Staatsebenen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf BSB und Partner (2022)

Nur die Ebene 8 (Gemeinde) ist sowohl politisch als auch räumlich und funktional in allen drei Ländern vergleichbar. Ebene 2 ist mit Einschränkungen politisch vergleichbar, nicht aber von der räumlichen Ausdehnung her. Die übrigen Ebenen sind politisch und räumlich-funktional heterogen. Das bedeutet unter anderem auch, dass die Vertretungen der Gebietskörperschaften in der Agglomeration Basel über unterschiedliche Kompetenzen verfügen (siehe farbig hervorgehobene Kästen): Die Kantone in der Schweiz (rot); die Region in Deutschland (gelb) und die Communauté d'agglomération in Frankreich (blau) agieren auf unterschiedlichen Ebenen. Auch die planerische Bindung und die Prüfungs- und Genehmigungswege zwischen den Ebenen sind in den drei Ländern unterschiedlich geregelt, wie nachfolgend Abbildung 6 und Abbildung 7 zeigen:

Abbildung 6:
Regulatorischer Rahmen für die Planung (Top-Down-Ansatz)



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf BSB und Partner (2022)

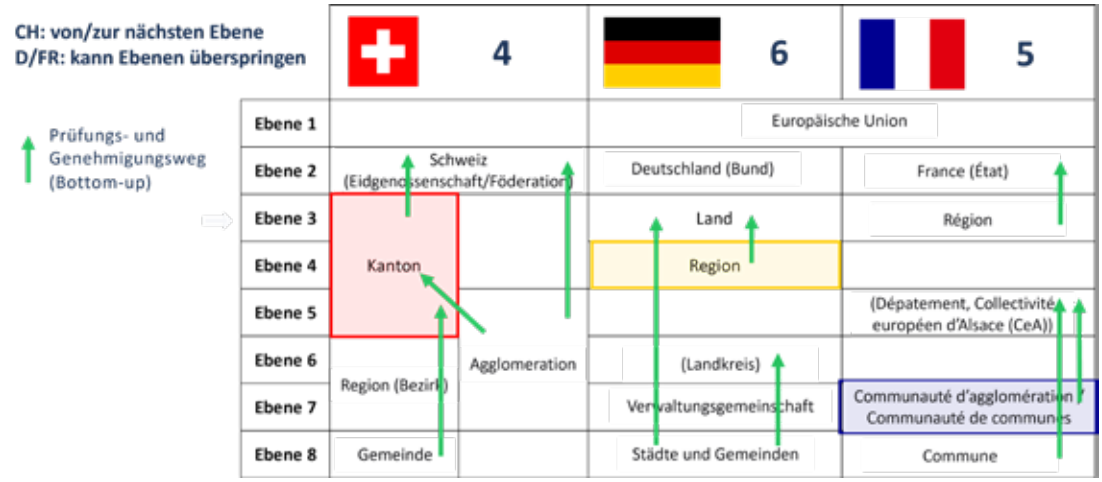


Abbildung 7: Prüfungs- und Genehmigungswege (Bottom-up)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf BSB und Partner (2022)

In der Schweiz erfolgen die planerische Bindung sowie die Prüfung und Genehmigung der Planungsdokumente zur und von der nächsten Ebene. In Deutschland und Frankreich werden je nach Kontext die Planungsebenen übersprungen. Insbesondere haben die französischen Gebietskörperschaften in der Agglomeration Basel nur Richtplan-, jedoch keine Prüfungs- und Genehmigungsbefugnis. In Deutschland werden die Planungsdokumente der Städte und Gemeinden vom Landkreis genehmigt – mit Ausnahme der kreisfreien Städte und der grossen Kreisstädte, deren Planungsdokumente von den Regierungspräsidien (Ebene der Bundesländer) genehmigt werden. Nachfolgende Abbildung 8 zeigt die pro Land bestehenden relevanten Instrumente auf den verschiedenen Planungsebenen:

Abbildung 8: Instrumente auf den verschiedenen Planungsebenen

	CH		DE	FR
Ebene 1			Europäische Union: Europäisches Raumentwicklungskonzept, 1999, unverbindlich	
Ebene 2	Schweiz: Raumkonzept, 2012 schematisch, und Sachpläne behördenverbindlich		Deutschland (Bund): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung, 2006 (ohne Festsetzungen)	France (État): (Directive territoriale d'aménagement et de développement durable (DTADD), 2020 ne sont pas directement opposables aux documents d'urbanisme locaux, elles peuvent le devenir au travers de projets d'intérêt général (PIG)
Ebene 3	Kanton: Richtplan inkl. Raumkonzept und Richtplankarte, behörden-verbindlich		Land: Landesentwicklungsplan, 2002 behördenverbindlich	Région: SRADDETT, 2019, cartographie schématique directrice, lie les autorités
Ebene 4			Region: Regionalplan, behördenverbindlich	
Ebene 5				(pas de documents d'urbanisme à l'échelle du département)
Ebene 6	Region	Agglomeration		
Ebene 7			Verwaltungsgemeinschaft: Flächennutzungsplan, behördenverbindlich	Communauté d'agglomération: SCoT cartographie schématique directrice, lie les autorités
Ebene 8	Gemeinde: Kommunaler Richtplan (BL fakultativ), behördenverbindlich Zonenplanung: parzellenscharf, eigentümerverbindlich		Städte und Gemeinden: Bebauungsplan parzellenscharf, eigentümerverbindlich	Intercommunalité: Plan local d'urbanisme intercommunal, PLUi ou Commune: PLU cartographie contraignante (parcelle) lie les particuliers

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend BSB und Partner (2022).

Hinweise: Die Perimeter der SCoT können mehr als eine einzige Gemeinde- oder Agglomerationsgemeinschaft umfassen; die SCOT berücksichtigen die Leitlinien des SRADDET und setzen diese auf ihrer Ebene um. Die PLUs berücksichtigen die SCOTs und deklinieren die Leitlinien auf ihrer Ebene.

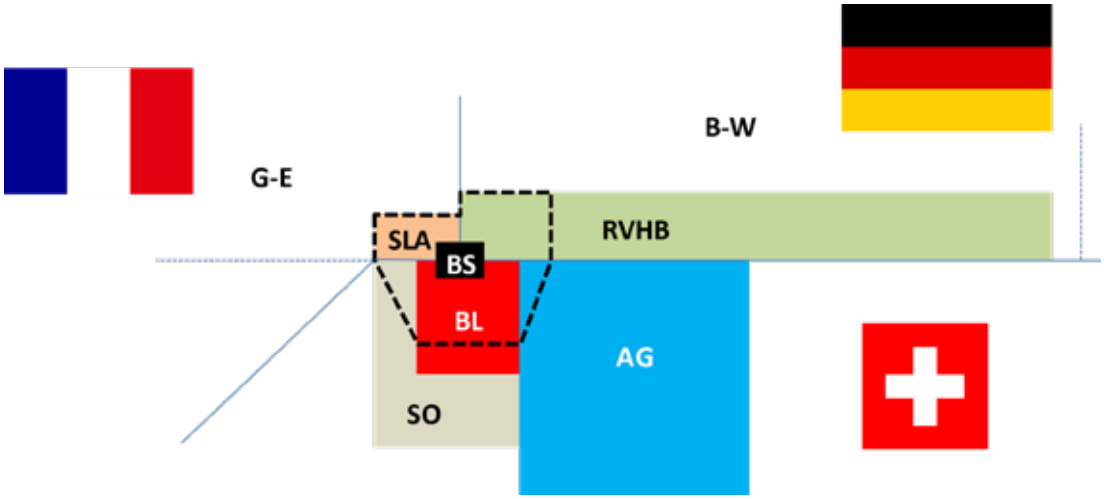
Die Richtplanungen sind in Bezug auf ihre Körnung und Massstäblichkeit insgesamt vergleichbar. Ein Unterschied besteht bei der Kartografie, wobei in den deutschen und französischen Gebietskörperschaften raumwirksame Inhalte abstrakter dargestellt werden als in den kantonalen Richtplänen. Was die Vergleichbarkeit der Richtplanungen zusätzlich erschwert, ist deren unterschiedliche Aktualität. Sie werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten aktualisiert.

Tabelle 6: Aktualität der Richtplanungen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich

BS	BL	AG	SO	RVHB	SLA
› KRIP 2009 (RRB), letzte Anpassung 2019	› KRIP 2007 (LRB), letzte Anpassung 2023	› KRIP 2011 (Grosser Rat), letzte Anpassung 2023	› KRIP 2018 (RRB), letzte Anpassung 2024 › OPR: 2018 bis ca. 2025	› LEP BW 2002 › RP 2000 (Neuer Entwurf Ende 2022)	› SRADDET Grand-Est 2019, letzte Anpassung 2023 › SCoT 2022, nächste Anpassung 2026 › PLU, nächste Anpassung 2027

Eine weitere Herausforderung besteht in der Tatsache, dass der Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel jeweils einen unterschiedlich grossen Teil des Gebietes der einzelnen dem Agglomerationsprogramm zugehörigen Gebietskörperschaften abdeckt (siehe Abbildung 9). Vier von sechs Gebietskörperschaften sind nicht deckungsgleich mit dem Agglomerationsperimeter.

Abbildung 9: Überschneidungen von Gebietskörperschaften und Agglomerationsperimeter in AP5



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf BSB und Partner (2022)

Nur die Flächen des Kantons Basel-Stadt und der Saint-Louis Agglomération liegen vollständig im Perimeter des Agglomerationsprogramms. Hier ist es möglich, die Gesetze und damit verbundenen Entwicklungsziele direkt mit den Zielen des Agglomerationsprogramms zu vergleichen. Die übrigen Gebietskörperschaften mit Ausnahme des Kantons Basel-Landschaft legen Entwicklungsziele und gesetzliche Rahmenbedingungen für ein weitaus grösseres Gebiet fest.

3.1.2 Stand der Richt- und Regionalplanung

In der Agglomeration Basel ist eine integrale Raum- und Verkehrsplanung eine besondere Herausforderung. Die Trinationalität erfordert die Abstimmung von drei verschiedenen Raumplanungssystemen und -mentalitäten. Deshalb werden an dieser Stelle die Instrumente der regionalen Planung, ihre Bedeutung und die relevanten Änderungen gegenüber dem AP4 erläutert.

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

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

Tabelle 7 gibt eine Übersicht über den Stand und die wichtigsten Inhalte der Richt- und Regionalplanungen aus Sicht des Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Tabelle 7: Stand der Richt- und Regionalplanungen

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Regionalplan (DE)			
› Regionalplan 2000 (verbindlich seit 1998) › Gesamtfortschreibung in Bearbeitung › Teilfortschreibung Windenergie in Bearbeitung › Teilfortschreibung Freiflächen-Photovoltaik in Bearbeitung	› Siedlungsschwerpunkte (Entwicklungsachsen, zentrale Orte, Raumstrukturen, Schwerpunkte für Wohnen, Gewerbe, Industrie und Eigenentwicklergemeinden) › Gebiete für Windenergieanlagen › Neu: Zusätzliche regionale Entwicklungsachsen und Standorte für grossflächigen Einzelhandel › Künftig: Gebiete für Freiflächen-PV-Anlagen	› Festlegung von regionalen Grünzügen, Grünzäsuren, Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege, von Gebieten zur Sicherung von Wasservorkommen und von Gebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz › Festlegung von Gebieten für den Abbau sowie zur Sicherung von oberflächennahen Rohstoffen	› Grundsätze zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur, Förderung des ÖV und des Schienenverkehrs › Neu (in Bearbeitung): Trassensicherung für Strassen-, Schienen- und Radschnellverkehr

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
SCoT (FR)			
› Genehmigung 29. Juni 2022 durch SLA › Eine Überprüfung muss eingeleitet werden, um spätestens im Februar 2027 genehmigt zu werden (Klimagesetz und Resilienz 2021 und 2023)	› Definition einer städtischen Struktur, auf der die Entwicklungsziele beruhen › Die bauliche Entwicklung findet vordringlich in bestehenden Bauzonen statt. › Definition einer städtischen Struktur, auf der die Entwicklungsziele beruhen. Erweiterungsgebiete auf unbebauten Flächen sind innerhalb bestimmter Grenzen zulässig und werden in der Regel in landwirtschaftlichen Gebieten lokalisiert. › Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten: Wirtschaft, Bahnhofsgebiete, Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung, Umstrukturierungsgebiete › Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen (VE, publikums- und güterverkehrsintensive Anlagen)	› Identifizierung von reichen natürlichen Lebensräumen (Wälder, Feuchtgebiete, Schutzgebiete) und Identifizierung von offenen Landschaften mit hoher landschaftlicher Sensibilität und strukturierenden Böschungen › Definition von Haltestellen für die linienhafte Urbanisierung › Definition des grünen und blauen Strukturen (Hauptprinzipien - Reservoirs und Korridore)	› Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität durch Optimierung der Verkehrs- und Transportinfrastrukturen › Die Stadt der kurzen Wege bevorzugen. › Weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes › Intermodale Verfahren und sanfte Fortbewegungsarten entwickeln
Kantonaler Richtplan Aargau			
› Richtplan im Jahr 2011 vom Grossen Rat beschlossen › Anpassung an das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG1): Beschluss durch den Grossen Rat im Jahr 2015, Genehmigung durch den Bund im Jahr 2017 › Gesamtüberprüfung des Richtplans Aargau, Teil 1 am 27. Juni 2023 genehmigt	› Festsetzung der Siedlungsgebiete › Festlegung der Wohnschwerpunkte (WSP) › Vorgaben für die Mindestdichten pro Raumtyp › Festlegung wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte (ESP)	› Darstellung der Waldausscheidung › Festlegung der Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Festlegung von Landschaften und Naturschutzgebieten von kantonaler Bedeutung › Festlegung von Agglomerationsparken als Erholungsräumen › Festlegung von Siedlungstrenngürteln	› Raumtypenspezifische Ansätze zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse › Bevorzugung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln (insbesondere in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen) › Optimierung von Mobilitätsketten und damit Sicherstellung des effizienten Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel › Sicherstellung der Erreichbarkeit als wichtigem Standortfaktor

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft			
› Anpassung des Richtplans 2021 (div. Verkehrsprojekte, FFF, Wasserkraft) zur Genehmigung eingereicht › Aktualisierung des Raumkonzepts, Abstimmung mit Fachstellen* › Richtplangesamtüberprüfung in thematischen Teilpaketen eingeleitet*	› Festsetzung von Siedlungsflächen und Entwicklungsgebieten differenziert nach Nutzungen › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) › Festlegung der Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet › Festlegung des Einzonungsstopps	› Abgrenzung von Wald-, Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Ausweisung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft › Festlegung von Siedlungstrenngürteln › Festlegung von Wildtierkorridoren › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten (Revitalisierung)	› Verkehr effizient, wirtschaftlich, umweltgerecht und differenziert nach Verkehrsarten bewältigen › Tram und Bahn als verkehrliches Rückgrat stärken › Erschliessung als wichtiges Standortmerkmal verbessern › Verkehrsplanung an der Siedlungsstruktur ausrichten
Kantonaler Richtplan Basel-Stadt			
› Richtplananpassung 2012 nach revidiertem Raumplanungsgesetz, genehmigt durch den Bund im Jahr 2015 › Richtplananpassung Siedlungsentwicklung, genehmigt durch den Bund im Jahr 2019 › Richtplananpassung Mobilität, genehmigt durch den Bund im Jahr 2020 › Richtplananpassung Klima und Umwelt seit dem 2. Quartal 2024 in öffentlicher Auflage *	› Festsetzung von Siedlungsgebieten › Festlegung von Siedlungsschwerpunkten › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) › Festlegung der Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet › Sicherung und Entwicklung der Siedlungsqualität › Integration von Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel* › Festlegung von Fokusgebieten Hitze und von Kaltluftkorridoren*	› Abgrenzung von Wald-, Landwirtschafts- und Fruchtfolgeflächen (FFF) › Festlegung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten (Revitalisierung) › Festlegung von Wildtierkorridoren* › Festlegung von Planungsgrundsätzen zum Schutz des Bodens*	› Stadtgerechte Mobilität entwickeln › Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr umsetzen › Gute Erreichbarkeit sicherstellen › Angebotsorientierte Verkehrsplanung vorantreiben

Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Kantonaler Richtplan Solothurn			
› Gesamtüberprüfung des Richtplans, genehmigt durch den Bund 2018 › Anpassung 2019 (u. a. Siedlungsentwicklung nach innen): 2022 genehmigt durch den Bund › Anpassung 2022 (u. a. Kompensationsregelung FFF, Velorouten von kantonaler Bedeutung) in Arbeit › Neu: Anpassung 2023 (u.a. Logistikanlagen von regionaler Bedeutung, Bodenaufwertungsgebiete) in Arbeit* › Anpassung 2021 (u. a. Grundwasser), 2024 genehmigt durch den Bund, Anpassung 2022: in Arbeit, Anpassung 2023 (u. a. Windenergie, Solaranlagen): in Arbeit.	› Quantitative Festsetzung des Siedlungsgebiets › Vordringliche Befassung der Ortsplanung mit bestehenden Bauzonen. › Überprüfung von Reservezonen und in der Regel Zuweisung zur Landwirtschaftszone › Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten für Wirtschaft, Bahnhofgebiete, Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung, Umstrukturierungsgebiete › sowie von güterverkehrsintensiven Anlagen und Logistikanlagen von regionaler Bedeutung * › Festlegung von Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen (VE, publikumsintensive und güterverkehrsintensive Anlagen)	› Abgrenzung von Wald- und Landwirtschaftsflächen (FFF) › Ausweisung von Schutzgebieten und Gebieten zur Landschaftsentwicklung (wie Vorranggebiete, Wildtierkorridore) › Festlegung von Siedlungstrenngürteln › Festlegung von Gebieten für Bodenaufwertungen/FFF-Kompensation*	› Angebotsorientierte Verkehrsplanung gemäss 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen) › Optimierung bestehender Infrastruktur, Erweiterung des Strassennetzes nur bei gravierenden Engpässen oder Umweltbelastungen › Festlegung von Velorouten von kantonaler Bedeutung*

Quellen: Bau- und Justizdepartement 2022, Regierungsrat Basel-Landschaft 2021, Bau- und Umweltschutzdirektion 2024, Regierungsrat Basel-Stadt 2020, Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2000, Saint-Louis Agglomération 2023, Kanton Aargau 2023, eigene Zusammenstellung,

Hinweis: Mit einem Stern (*) markierte Planungsabsichten sind beabsichtigte, aber noch nicht verabschiedete Festsetzungen. Als «neu» sind diejenigen Festsetzungen bezeichnet, die seit der Abgabe des AP4 hinzugekommen sind.

3.2 Klima

3.2.1 Einleitung

Die Klimathematik war in den vergangenen Agglomerationsprogrammen nicht explizit verankert. Sie war jedoch bereits indirekter Bestandteil, denn Klima ist eine Querschnittsthematik und tritt dadurch in verschiedensten Themenbereichen, insbesondere in der Mobilitätsplanung und Stadtplanung, in Erscheinung. Obwohl die Aufnahme der Klimathematik nicht ausdrücklich gefordert ist, wird sie zum Bestandteil des Agglomerationsprogramms gemacht. Das Agglomerationsprogramm kann dadurch die Gebietskörperschaften im Sinne der gemeinsam festgelegten Ziele und der gemeinsam definierten Querschnittsstrategie Klima unterstützen. Nebst der unterstützenden Funktion des Agglomerationsprogramms möchte die Agglomeration Basel mit der Aufnahme der Klimathematik eine Vorreiterrolle einnehmen und dadurch die anstehenden Aufgaben im Bereich Klima in eine nachhaltige Richtung weiterentwickeln.

3.2.2 Einordnung in die Klimathematik in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich

Alle drei an der Agglomeration Basel beteiligten Länder setzen sich für den Klimaschutz und für die Verringerung von Treibhausgasemissionen ein. Allerdings unterscheiden sich die Zielvorstellungen und die gesetzgeberischen Massnahmen im Detail:

Schweiz: In der Schweiz bilden das Klima- und Innovationsgesetz sowie das CO_2-Gesetz den Rahmen für die langfristige Klimapolitik und legen die wichtigsten Klimaziele fest. Das Klima- und Innovationsgesetz tritt Anfang 2025 in Kraft und sieht vor, den Verbrauch von Öl und Gas ohne Verbote zu reduzieren, indem Anreize für klimafreundliche Heizungen und innovative Technologien geschaffen werden. Das geltende CO_2-Gesetz verlangt, dass die Schweiz zwischen 2021 und 2024 die Emissionen jedes Jahr um 1,5 % gegenüber 1990 vermindert. Das CO_2-Gesetz ist zeitlich beschränkt (bis 2024). Zur Revision des Gesetzes liefen parlamentarischen Beratungen, und per 15. März 2024 konnte das revidierte Gesetz verabschiedet werden. Es regelt die Reduktionsziele bis 2030 und soll ab 2025 in Kraft treten. Das Ziel der Klimaneutralität soll bis 2050 erreicht werden.[7]

Deutschland: Mit dem im Jahr 2021 geänderten Klimaschutzgesetz wurden die Zielvorgaben für die Reduktion von Treibhausgasemissionen angehoben. So wurde das Treibhausgasminderungsziel über die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft und Abfall bis 2030 von 55 % auf 65 % gegenüber 1990 erhöht, wobei Deutschland sich verpflichtet hat, das Ziel Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen. Um zu prüfen, ob sich Deutschland auf dem richtigen Pfad befindet, wurde zudem ein kontinuierliches Monitoring eingeführt. Nebst den neuen Reduktionszielen wurde erstmals auch ein verbindliches Ziel für natürliche Senken zur Bindung von CO_2, beispielsweise durch Wälder und Moore, festgelegt. Die Rolle des Expertenrats für Klimafragen wurde gestärkt, indem er etwa eigene Vorschläge zur Weiterentwicklung geeigneter Klimaschutzmassnahmen vorlegen kann. Das Klimaschutzgesetz erfordert ein Klimaschutzprogramm, welches konkrete Massnahmen für die Erreichung der Klimaschutzziele bis 2045 enthält. Viele der Massnahmen des Klimaschutzprogramms wurden bereits umgesetzt und helfen so bei der Zielerreichung bis 2045. Um die Erreichung der Klimaziele zusätzlich zu unterstützen, wurde im Jahr 2021 von der Bundesregierung das Klimaschutzsofortprogramm 2022 verabschiedet. Mithilfe dieses Sofortprogramms werden Klimaschutzmassnahmen in allen Sektoren finanziell mit total rund EUR 8 Mrd. unterstützt.[8] Das Land Baden-Württemberg hat als erstes Bundesland spe-

7 Quellen: https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/umwelt/klimaschutz.html und https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/klima-und-innovationsgesetz.html. (Abgerufen am 08.01.2025)

8 Quellen: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Industrie/klimaschutz.html, https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/klimaschutzgesetz-2197410 und https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672. (Abgerufen am 08.01.2025)

zifische Reduktionsziele vorgegeben: Energiewirtschaft 75%, Industrie 62%, Verkehr 55%, Gebäude 49%, Landwirtschaft 39%, Abfallwirtschaft und Sonstiges 88% sowie Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (4,4 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalente). Um das Reduktionsziel von 55% der Emissionen zu operationalisieren, hat sich das Verkehrsministerium fünf konkrete Ziele für die Verkehrswende gesetzt: Bis 2030 soll eine Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs erreicht sein, jedes zweite Auto klimaneutral fahren, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein, jede zweite Tonne klimaneutral fahren und jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuss oder mit dem Rad zurückgelegt werden.[9]

Frankreich: Im Vorfeld der internationalen Klimakonferenz im Jahr 2015 in Paris wurde in Frankreich das Gesetz über den Energiewandel für grünes Wachstum entwickelt. Mit diesem Gesetz wurde erstmals eine Verpflichtung zur nationalen Dekarbonisierungsstrategie sowie eine Programmplanung erstellt. Mit dem Gesetz über den Energiewandel für grünes Wachstum sollen Treibhausgasemissionen reduziert, die Energieeffizienz gesteigert sowie der Anteil an erneuerbaren Energien erhöht werden. Die Dekarbonisierungsstrategie legt sowohl ein langfristiges Ziel bis 2050 als auch kurzfristige Emissionsbudgets für einen Fünfjahreszyklus fest. Auch die Programmplanung ist auf einen Fünfjahreszyklus ausgerichtet und legt für die jeweiligen Zeiträume sektorspezifische Ziele fest.[10] Das Energie- und Klimagesetz vom 8. November 2019 zielt darauf ab, der ökologischen und klimatischen Notlage zu begegnen. Es verankert diese Dringlichkeit im Energiegesetz sowie das Ziel, bis 2050 CO_2-neutral zu werden, indem die Treibhausgasemissionen bis zu diesem Zeitpunkt mindestens um den Faktor sechs reduziert werden.[11] Das Klima- und Resilienzgesetz vom 22. August 2021 setzt einen Teil der 146 Vorschläge des Bürgerkonvents für das Klima (CCC) um. Es zielt darauf ab, unsere Treibhausgasemissionen massiv zu reduzieren. in einem Geist der sozialen Gerechtigkeit. Der Text ist um die fünf Themenbereiche herum aufgebaut, an denen der Bürgerkonvent für das Klima (CCC) im Jahr 2020 gearbeitet hat: konsumieren, produzieren und arbeiten, fortbewegen, wohnen und ernähren. Das Gesetz verschärft auch die Strafen für Verstösse gegen das Umweltrecht. Der Staat verpflichtet sich im ersten Artikel des Gesetzes, das europäische Ziel einer Senkung der Treibhausgasemissionen, um mindestens 55% bis 2030 einzuhalten. Dies entspricht dem europäischen Fahrplan «Fit for 55», der im Jahr 2021 verabschiedet werden soll.[12] Das Gesetz «Climate and Resilience» vom 22. August 2021 legt ein Ziel von Null Netto-Aktivierung (ZAN) bis 2050 fest. Das Gesetz vom 20. Juli 2023 soll die Umsetzung des Ziels erleichtern.[13]

Die Aussagen betreffend jeweils die Entwicklung der Emissionen innerhalb der Grenzen des jeweiligen Landes. Sie beziehen nicht die Emissionen mit ein, welche durch die Produktion von im jeweiligen Land konsumierten Gütern und Dienstleistungen im Ausland generiert werden. Würden diese Emissionen mitberücksichtigt, wäre der Pro-Kopf–Ausstoss wesentlich höher.

Entwicklung der Treibhausgasemissionen:

Schweiz: Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen innerhalb der Schweizer (ohne Güter und Dienstleistungen ausserhalb der Schweiz) um 24,4% gesunken (Stand: 2022). Die Treibhausgase in der Schweiz werden durch den Verkehr (33% ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr), durch Gebäude (23%), durch die Industrie (23%) sowie durch die Landwirtschaft (16%), die Abfallbehandlung und dem Ausstoss von synthetischen, klimaschädigenden Gasen (5%) verursacht. Bis 2021 erzielte der Sektor Gebäude mit einer Abnahme von 44% gegenüber 1990 die grösste Reduktion. Die Emissionen im Sektor Verkehr nahmen gegenüber dem Jahr 1990 um 8% ab und diejenigen des Sektors

9 Quelle: https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/ziele-der-verkehrswende-in-baden-wuerttemberg.
10 Quellen: https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.890490.de/24-4-1.pdf, https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2023/en/19-french-policies-to-tackle-climate und https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-du-climat-lair-et-lenergie. (Abgerufen am 08.01.2025)
11 https://www.vie-publique.fr/loi/23814-loi-energie-et-climat-du-8-novembre-2019 (Abgerufen am 08.01.2025)
12 https://www.ecologie.gouv.fr/actualites/loi-climat-resilience-bilan-2-ans (Abgerufen am 08.01.2025)
13 https://www.ecologie.gouv.fr/presse/communique-presse-zero-artificialisation-nettepublication-decrets-dapplication (Abgerufen am 08.01.2025)

Industrie um 27 % ab.[14] Trotzdem bleibt die Schweiz hinter der international vereinbarten Entwicklung der Klimaneutralität bis 2050 zurück.

Deutschland: Im Jahr 2022 sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % gesunken. Dies entspricht einer Minderung um rund 40 % im Vergleich zum Referenzjahr 1990. Die Entwicklung der Treibhausgasemissionen unterscheidet sich stark in den verschiedenen Sektoren. Während die Treibhausgasemissionen im Sektor Abfallwirtschaft und Sonstiges um 78 % gesenkt werden konnten, waren es in den Sektoren Energiewirtschaft und Gebäude knappe 50 % (Energie 47 %, Gebäude 45 %). Etwas geringere Treibhausgasemissionen erzielten die beiden Sektoren Industrie mit 36 % und Landwirtschaft mit 25 %. Die geringste Reduktion wurde im Sektor Verkehr erreicht, diese liegt lediglich bei 9 %.[15]

Frankreich: Im Jahr 2022 sind die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sektorübergreifend um rund 25 % gesunken. Auch in Frankreich lassen sich dabei grosse Unterschiede zwischen den verschiedenen Sektoren feststellen. Die grössten Abnahmen wurden in den Sektoren Energie und Verarbeitendes Gewerbe mit knappen 50 % erzielt (Energie 43 %, Verarbeitendes Gewerbe 48 %). Im Gebäudesektor fand eine Abnahme der Treibhausgasemissionen um 31 % statt. Die Treibhausgasemissionen in den Sektoren Land- und Forstwirtschaft nahmen im Vergleich zum Referenzjahr um 13 % und diejenigen im Sektor Abfallwirtschaft um 4 % ab. Einzig im Verkehrssektor konnte keine Reduktion erzielt werden, die Treibhausgasemissionen wuchsen hier sogar um 5 %.[16]

Klimathematik in den Gebietskörperschaften
Um das Thema Klimaschutz im AP5 zu integrieren, wurde der Fokus im ersten Schritt auf die Gebietskörperschaften und ihre Grundlagen zu den Themenfeldern Klimaschutz und Klimaanpassung gelegt. Mithilfe dieser Grundlagenstudien konnten wichtige Themen identifiziert, Lücken aufgedeckt und Handlungsfelder definiert werden. Gemäss den folgenden Arbeitsschritten wurden die Grundlagen aufgenommen, sortiert und weiterverarbeitet:

1. Die Gebietskörperschaften erarbeiteten eine Zusammenstellung aller klimarelevanter Grundlagen.
2. Die klimarelevanten Massnahmen, Zielbilder und Stossrichtungen wurden in zwei Tabellen überführt, eine Tabelle für das Thema Klimaschutz und eine für das Thema Klimaanpassung.
3. Alle aufgenommenen Inhalte wurden im nächsten Schritt nach der Relevanz für das Agglomerationsprogramm kategorisiert.
4. Alle Massnahmen mit Relevanz für das Agglomerationsprogramm wurden thematisch zusammengefasst und in Synthesetabellen visualisiert.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Grundlagenarbeit werden im Folgenden dargestellt. Alle Erkenntnisse basieren auf den von den Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellten Grundlagen, die als relevant für das Agglomerationsprogramm beurteilt wurden.

14 https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html#-1439031040 und https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/zustand/daten/treibhausgasinventar.html. (Abgerufen am 08.01.2025)
15 https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Klimaschutz/klimaschutz-in-zahlen.pdf. (Abgerufen am 08.01.2025)
16 https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2023/en/9-french-overview-of-greenhouse-gases. (Abgerufen am 08.01.2025)

Tabelle 8: Grundlagen Klima nach Gebietskörperschaft

Nr.	Grundlage	Gebietskörperschaft
1	Klima-Charta der Nordwestschweizer Regierungskonferenz	Kanton Aargau, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Bern (assoziiertes Mitglied), Kanton Jura, Kanton Solothurn
2	Freiraum- und Naturschutzkonzept 3Land	Kanton Basel-Stadt, Landkreis Lörrach, Saint-Louis Agglomération
3	Kantonaler Richtplan, Anpassung Klima und Umwelt (Entwurf)	Kanton Basel-Stadt
4	Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt
5	Klimaschutzstrategie Netto-Null 2037: Absenkpfade, Ziele, Gap-Analyse	Kanton Basel-Stadt
6	Stadtklimakonzept des Kantons Basel-Stadt	Kanton Basel-Stadt
7	Stadtklimaanalyse Kanton Basel-Stadt 2019	Kanton Basel-Stadt
8	Freiräume in Basel – Werte für alle	Kanton Basel-Stadt
9	Klimastrategie Basel-Landschaft 2024	Kanton Basel-Landschaft
10	Klimawandel im kantonalen Richtplan Basel-Landschaft, Konzeptbericht 2022	Kanton Basel-Landschaft
11	Statusbericht Klima 2020	Kanton Basel-Landschaft
12	Klimaanalysekarten	Kanton Basel-Landschaft
13	Richtplan Kanton Aargau	Kanton Aargau
14	Massnahmenplan Luft	Kanton Aargau
15	Klimastrategie des Regierungsrates bestehend aus Klimakompass und Massnahmenplan	Kanton Aargau
16	Leitfaden für hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	Kanton Aargau
17	Massnahmenplan Klimaschutz	Kanton Solothurn
18	Richtplan Kanton Solothurn	Kanton Solothurn
19	Energiekonzept Kanton Solothurn 2022	Kanton Solothurn
20	Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel	Kanton Solothurn
21	Klimaanalysekarten und Massnahmenkatalog	Kanton Solothurn
22	Abschlussbericht Elektromobilitätskonzept des Landkreises Lörrach	Landkreis Lörrach
23	Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach (Abschlussbericht)	Landkreis Lörrach
24	Umsetzung der Mobilitätsstrategie; Strategiegruppe Mobilität Landratsamt Lörrach	Landkreis Lörrach
25	Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach (Stand Dezember 2022)	Landkreis Lörrach
26	Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept	Landkreis Lörrach
27	Klimawandel und Klimaanpassung im Grenzraum Deutschland–Österreich–Schweiz–Lichtenstein (DACH+)	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
28	Regionalplan 2000	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
29	Regionalplan 3.0 (Entwurf)	Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Nr.	Grundlage	Gebietskörperschaft
30	Regionalplan, Teilfortschreibung 3.1: Freiflächen-Photovoltaik (Entwurf)	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
31	Regionalplan, Teilfortschreibung 3.2: Windenergie (Entwurf)	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
32	SCoT Tome 4 – Plan d'actions, dispositifs de suivi et d'evaluation und Plan Climate Air Energie	Saint-Louis Agglomération

Quelle: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Die wichtigsten Erkenntnisse in Kürze

Die vielfältigen bereits vorhandenen Massnahmenpläne, Klimastrategien, Leitfäden, Klimakarten, Richtplaninhalte, Klimaanalysen und Konzepte zeigen, dass sowohl der Klimaschutz als auch die Klimaanpassung in den Gebietskörperschaften wichtige Themen sind. Die Thematik Klimaschutz ist im Vergleich zur Thematik Klimaanpassung präsenter und dringlicher. Dies spiegelt sich im Detaillierungsgrad der Massnahmen und in ihrer thematischen Breite wider. Die Gebietskörperschaften greifen den Klimaschutz und die Klimaanpassung in ihren Grundlagen unterschiedlich auf und setzen sehr vielfältige thematische Schwerpunkte. Sie behandeln Themen unterschiedlich stark differenziert oder gewichten die einzelnen Thematiken anders. Die Grundlagen der Gebietskörperschaften unterscheiden sich dadurch nicht nur thematisch, sondern weisen auch verschiedenste Zeithorizonte für die Erreichung ihrer Zielsetzungen auf.

Die hier beschriebenen Unterschiede der Grundlagen der Gebietskörperschaften verunmöglichen eine direkte Zusammenfassung und Übernahme der Ziele und Massnahmen der Gebietskörperschaften in das Agglomerationsprogramm.

Klimaschutz in den Gebietskörperschaften

Im Folgenden wird tabellarisch aufgezeigt, welche Gebietskörperschaften bereits über Massnahmen, Stossrichtungen, Ziele etc. zum Klimaschutz mit Relevanz für das Agglomerationsprogramm verfügen. In der ersten Spalte wird das Themenfeld kurz erläutert. Alle Gebietskörperschaften, bei denen in den entsprechenden Zeilen eine Nummer eingetragen ist, behandeln dieses Themenfeld. Die Nummern verweisen dabei auf die Grundlagen der Gebietskörperschaften (Tabelle 8). Die Tabelle 9 bildet allerdings nicht ab, in welcher Weise sich die Gebietskörperschaften mit der Thematik Klimaschutz befassen. Die Flughöhe, die Differenzierung und die Herangehensweise können daher zwischen den Gebietskörperschaften stark variieren.

Tabelle 9: Klimaschutz im Themenbereich Siedlung

Gebietskörperschaften	BS	BL	AG	SO	LÖ	RVHB	SLA
Verkürzung der Wegstrecken mittels Entwicklungsplanung und Unterstützung emissionsarmer, klima- und ressourcenschonender Mobilität bei der Städteplanung	1, 3	1, 9	1, 13, 15	1, 17		28, 29	
Integration des Klimaschutzes in Instrumente und Massnahmen der Raumplanung	3	9	1, 13, 15	17, 18, 20		30	32
Vorbildrolle der öffentlichen Hand bei der vorausschauenden, ressourcen- und klimaschonenden Planung und Realisierung von öffentlichen Infrastrukturen	5	9	1, 13, 15	17			

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, Eigene Zusammenstellung

Im Themenbereich Siedlung streben die Gebietskörperschaften eine Nutzungsdurchmischung an, sodass die Wege kurz sind und mit klimaschonenden Mobilitätsformen zurückgelegt werden können. Die Gebietskörperschaften verankern den Klimaschutz vermehrt in den raumplanerischen Instrumenten. Vereinzelt übernimmt die öffentliche Hand in den Gebietskörperschaften eine Vorbildfunktion bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten.

Tabelle 10: Klimaschutz im Themenbereich Mobilität

Gebietskörperschaften	BS	BL	AG	SO	LÖ	RVHB	SLA
Ausbau und Förderung von CO_2-neutralen Antriebstechnologien	4, 5	9, 10	14	17, 19	24, 26		32
Ausbau und Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (FVV)	2,4	9	13, 15	17	2, 23, 24, 26	28, 29	2, 32
Ausbau und Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)	4	9	13, 15	17	24, 25, 26	28, 29	32
Ausbau und Förderung der kombinierten Mobilität	4	9, 10	14, 15	18	24, 26	28, 29	32
Anpassung der Planungsinstrumente zur Förderung nachhaltiger und klimaschonender Mobilität		10	14, 15	17		29	32
Verkehrsberuhigungen und bauliche Umgestaltungen der Strassenräume	4	10					
Massnahmen und Instrumente zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	1, 4, 5	1, 10	1	1, 18	26	29	32
Ressourcenschonende Realisierung und Erhaltung von Strasseninfrastrukturen	5	9			24	29	
Nutzung der Chancen durch Digitalisierung und Innovation	4		15		24		
Entwicklung von Konzepten für den Güterverkehr	4			17, 18		29	

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, Eigene Zusammenstellung

Die Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen den Ausbau und die Förderung von CO_2-neutralen Antriebstechnologien, des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie der kombinierten Mobilität. Gleichzeitig ergreifen sie Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, wobei vereinzelt auch Verkehrsberuhigungen und die bauliche Umgestaltung des Strassenraums gefördert werden. Die Strasseninfrastruktur soll dabei ressourcenschonend realisiert und instandgehalten werden. Auch im Themenbereich Mobilität verankern die Gebietskörperschaften mehrheitlich den Klimaschutz in ihren Planungsinstrumenten.

Klimaanpassung in den Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaften	BS	BL	AG	SO	LÖ	RVHB	SLA
Klimaangepasste und biodiversitätsfreundliche Ausgestaltung von Infrastrukturen	2, 6	10	13, 15	20	2	29	2
Nutzung des Potenzials der Fassaden- und Dachbegrünung	2, 6, 7		15, 16	21	2, 26		2
Berücksichtigung der Aspekte der Kaltluftströme, der Windverhältnisse sowie der Durchlüftung in der Planung, Erhaltung bestehender Kaltluftentstehungsgebiete	6, 7	10	15, 16	20, 21	26	28, 29	
Erhalt und Ausbau des Anteiles an unversiegelten Flächen	6, 7	10	15, 16	16, 21	26	29	
Koordinierte Zusammenarbeit über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinaus Sensibilisierung der Gemeinden für die Integration der Klimaanpassung in der Nutzungsplanung Einbeziehung der Grundeigentümer als wichtige Partner in die klimaangepasste Siedlungsentwicklung	6, 7		15	20	26		
Förderung kleiner bis mittlerer Grünräume als wichtige Elemente einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung	2, 3, 6	10	15, 16	20, 21	2	27, 28, 29	2
Unterstützung des Lokalklimas mithilfe der Materialisierung und der Farbgebung von Oberflächen	7, 6		16				
Zurückhaltung und Verdunstung des Regenwassers als Voraussetzung für eine dezentrale Bewirtschaftung des Regenwassers	7, 6	10	15, 16	21			

Tabelle 11: Klimaanpassung im Themenbereich Siedlung

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Weit verbreitet in den Gebietskörperschaften ist die klimaangepasste Ausgestaltung von Infrastrukturen und die Nutzung der Potenziale von Infrastrukturen, beispielsweise durch Fassaden- und Dachbegrünungen. Nebst den grossen Grünraumstrukturen wird von den Gebietskörperschaften auch die Wichtigkeit von kleinen und mittleren Grünräumen im Siedlungsraum anerkannt, und sie werden entsprechend gefördert. Die Durchlüftung des Siedlungsgebietes und der dafür notwendige Erhalt von Kaltluftentstehungsgebieten werden in den Planungsinstrumenten einiger Gebietskörperschaften verankert. Sie halten fest, dass für die Kühlung des Siedlungsgebietes nicht nur die Kaltluftströme, sondern auch die Verdunstung des Regenwassers von Bedeutung sind. Eine dezentrale Bewirtschaftung des Regenwassers sowie eine Entsiegelung des Bodens ist dabei nicht nur aufgrund des kühlenden Effektes im Siedlungsgebiet zentral – vielmehr können durch Retention, Versickerung und Verdunstung im Siedlungsgebiet Starkniederschlagsereignisse abgefedert werden. Vereinzelt wird in den Gebietskörperschaften eine Verbesserung des Lokalklimas mittels Materialisierung und Farbgebung von Oberflächen gefördert. Die Koordination der Verwaltung über die Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinaus sowie eine Sensibilisierung der Bevölkerung für die Klimaanpassung wird in den Gebietskörperschaften angestrebt.

Tabelle 12: Klimaanpassung im Themenbereich Landschaft und Freiräume

Gebietskörperschaften	BS	BL	AG	SO	LÖ	RVHB	SLA
Erhaltung und Aufwertung von Gewässern zur Kühlung des Siedlungsraums und zur Erhöhung der Wasserrückhaltekapazität Nutzung künstlicher Wasserelemente zur Hitzereduktion	2, 6	10	13, 15	20	2	29	2
Koordination von Klimaanpassungsmassnahmen über die Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinweg	2, 8	10		20	2		2
Sicherung und Aufwertung ökologisch wertvoller Grünräume	2, 6. 7, 8		13	18	2	28, 29	2
Förderung der klimaangepassten und vielfältigen Gestaltung von Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität und gesicherter Zugänglichkeit	2, 6, 7	12	11, 13, 14		2	28, 29	2
Vernetzung wertvoller Lebensräume innerhalb der Quartiere und über die Quartiersgrenzen hinaus	2, 6 , 8		13		2	27	2

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Im Themenbereich Landschaft und Freiräume haben die Gebietskörperschaften mehrheitlich Ziele, Strategien und Massnahmen zur Klimaanpassung erarbeitet. Die Schwerpunkte liegen auf der kühlenden Funktion von Gewässern sowie der Aufwertung, Vernetzung und Zugänglichkeit von Grünräumen. Auch im Themenbereich Landschaft und Freiräume nimmt die Koordination über die Gemeinde-, Kantons- sowie Landesgrenzen hinaus eine wichtige Funktion ein und wird entsprechend bei fast allen Gebietskörperschaften thematisiert.

Tabelle 13: Klimaanpassung im Themenbereich Mobilität

Gebietskörperschaften	BS	BL	AG	SO	LÖ	RVHB	SLA
Gestaltung von Fuss- und Velowegen sowie von Strassenachsen als attraktive Verbindungen mit genügend Schatten und hoher Aufenthaltsqualität	2, 6, 7		13, 14		2		2
Reduktion der Wärmebelastung im Siedlungsgebiet durch Entsiegelungen im Strassenraum	6		13, 14				
Umsetzung einer klimaangepassten Verkehrsinfrastruktur auf Basis des Strassengesetzes auch auf den Gemeindestrassen		10				28	
Umsetzung durchgehender, attraktiver Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr als Verbindung des Siedlungsgebietes mit den umliegenden Landschaftsräumen	2			18	2	28	2

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Die Gebietskörperschaften thematisieren vor allem die Aufwertung und Klimaanpassung mittels Begrünung und Beschattung der Fuss- und Velowege sowie weiterer Strassenachsen. Daneben ist die Klimaanpassung im Themenbereich Mobilität lediglich vereinzelt in den Gebietskörperschaften präsent.

Quantitative Reduktionsziele der Gebietskörperschaften
Die Gebietskörperschaften haben neben qualitativen auch quantitative Reduktionsziele festgesetzt. Diese werden in den folgenden Tabellen thematisch geordnet aufgeführt:

Tabelle 14: Quantitative Reduktionsziele bei den Treibhausgasemissionen

Gebietskörperschaft	Quantitative Reduktionsziele	Horizont
Kanton Aargau	Schrittweise Senkung des Ausstosses von Treibhausgasen auf Netto-Null.	Bis 2050
Kanton Basel-Stadt	Erreichung der Netto-Null mit Zwischenzielen, die alle fünf Jahre überprüft werden	Bis 2037
	Klimaneutralität der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt	Bis 2030
Kanton Basel-Landschaft	Netto-Null bei den Treibhausgasemissionen über alle Sektoren hinweg	Bis 2050
	Netto-Null bei den Treibhausgasemissionen im Gebäudesektor	Bis 2045
Kanton Solothurn	Reduktion der Treibhausgasemissionen um mindestens 35 % gegenüber 2019 bzw. auf maximal 1 Mio. t CO_2 (entspricht einer Reduktion um 50 % gegenüber 1990)	Bis 2035
Landkreis Lörrach	Reduktion der Treibhausgase um 65 % im Vergleich zum Basisjahr 1990	Bis 2030
	Klimaneutralität der Verwaltung des Landkreises Lörrach	Bis 2030
	Klimaneutralität des Landkreises	Bis 2040
Saint-Louis Agglomération	Verringerung der Treibhausgasemissionen um 37 %	Bis 2030
	Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Energiemix auf 32 %	Bis 2030

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Tabelle 15: Reduktionsziele im Bereich Mobilität

Gebietskörperschaft	Quantitative Reduktionsziele	Horizont
Kanton Aargau	Erreichung der Netto-Null bei den Treibhausgasemissionen	Bis 2050
Kanton Basel-Stadt	Klimaneutralität des öffentlichen Verkehrs	Bis 2027
	Reduktion der direkten Emissionen des Verkehrs auf rund 5%	Bis 2037
Kanton Basel-Landschaft	Reduktion der direkten Emissionen des Verkehrs um 35%	Bis 2030
	Absenkung der direkten Emissionen im Verkehrsbereich mit wenigen Ausnahmen auf null	Bis 2050
Kanton Solothurn	Absenkung der direkten Emissionen im Verkehrsbereich mit wenigen Ausnahmen auf null	Bis 2050
Landkreis Lörrach	-	-
Saint-Louis Agglomération	Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehrssektor um 24% und der Treibhausgasemissionen um 36% im Vergleich zum Referenzjahr 2016	Bis 2030

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Tabelle 16: Reduktionsziele im Bereich Gebäude

Gebietskörperschaft	Quantitative Reduktionsziele	Horizont
Kanton Aargau	Erreichung Netto-Null bei den Treibhausgasemissionen	Bis 2050
Kanton Basel-Stadt	Reduktion der direkten Emissionen auf Netto-Null	Bis 2037
Kanton Basel-Landschaft	Reduktion der Treibhausgasemissionen der Gebäudewärme um 60%	Bis 2030
	Erreichung einer nahezu CO_2-freien Gebäudewärme	Bis 2045
Kanton Solothurn	Reduktion der Treibhausgasemissionen für Raumwärme und Warmwasser auf null	Bis 2050
Landkreis Lörrach	-	-
Saint-Louis Agglomération	Reduktion des Energieverbrauchs um 18% und der Treibhausgasemissionen um 66% im Vergleich zum Referenzjahr 2016	

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

Tabelle 17: Weitere Reduktionsziele

Gebietskörperschaft	Quantitative Reduktionsziele	Horizont
Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Bereitstellung von 2% der Landesfläche für Windenergie und Fotovoltaikanlagen	Bis 2032
Saint-Louis Agglomération	Verringerung des Energieverbrauchs um 21%	Bis 2030
	Verringerung der NOx-Emissionen um 15%	Bis 2030
	Reduktion des Energieverbrauchs im Industriesektor um 27% und der Treibhausgasemissionen um 55% reduziert im Vergleich zum Referenzjahr 2016	Bis 2030

Quellen: Grundlagen der Gebietskörperschaften, eigene Zusammenstellung

3.2.3 Klimabezogene Treibhausgasemissionen

Im Jahr 2020 ermöglichte das Projekt Atmo-VISION auch eine Erhebung der Emissionen der verschiedenen Treibhausgase. Dadurch konnten die Beiträge der verschiedenen Quellen sehr detailliert bestimmt werden. Es ist nun möglich, Massnahmen zur Verringerung der Emissionen zu identifizieren und eine Lösung zu finden, um einen weiteren Anstieg der Treibhausgasemissionen zu verhindern, um den Klimawandel abzuschwächen. Diese Informationen werden derzeit im Rahmen des INTERREG VI Oberrhein-Projekts Atmo-Rhena PLUS aktualisiert und sollen Mitte 2026 veröffentlicht werden.

Erhebungen zu Treibhausgasemissionen sind für verschiedene Massstäbe (national, regional etc.) und mit unterschiedlichen Auflösungen verfügbar. In der Regel werden die Emissionen eher berechnet als gemessen. Daher können sich die Methoden von Inventar zu Inventar unterscheiden, ebenso wie die Ergebnisse. Daraus ergibt sich der Wert dieser grenzüberschreitenden Arbeiten und die Bedeutung der Nachvollziehbarkeit der Annahmen, die im gesamten Untersuchungsgebiet dieser Projekte so weit wie möglich harmonisiert werden. Die Ergebnisse werden in Form von Grafiken und Karten mit einer geografischen und sektoralen Aufschlüsselung dargestellt, um einen Überblick über die Daten zu ermöglichen.

3.2.4 Fazit

Die Zielsetzungen und die angestrebten Zeithorizonte unterscheiden sich zwischen den Gebietskörperschaften deutlich. Während sich Basel-Stadt das ehrgeizige Ziel der Netto-Null bis 2037 gesetzt hat, orientieren sich andere Gebietskörperschaften am Zeithorizont des Pariser Klimaabkommens und legen ihre Umsetzungshorizonte auf 2050 fest.

Fünf Gebietskörperschaften geben sich explizite Ziele im Bereich der Mobilität. Aber auch in diesem Themenbereich sind die Zielsetzungen sehr unterschiedlich und reichen von der Klimaneutralität[17] im Verkehrssektor über allgemeine Reduktionsziele im Bereich der Mobilität bis hin zur Vermeidung von direkten Emissionen durch den Verkehr.

In fünf Gebietskörperschaften werden zudem quantitative Reduktionsziele beim Gebäudepark definiert. Weitere quantitative Ziele in den Gebietskörperschaften finden sich bei der Bereitstellung von Flächen für die regenerative Energiegewinnung, und teilweise wird eine Verringerung des Energieverbrauchs im Allgemeinen sowie spezifisch im Industriesektor angestrebt.

Wie aus der tabellarischen Aufführung der qualitativen Ziele klar ersichtlich wird, kann aus den Zielen der Gebietskörperschaften keine gemeinsame Zielformulierung für das Agglomerationsprogramm abgeleitet werden. Deshalb wurden in einem gemeinsamen Prozess mit allen Gebietskörperschaften ambitionierte Ziele in das Zukunftsbild aufgenommen (Kapitel 5) und eine gemeinsame Querschnittsstrategie Klima erarbeitet (Kapitel 7.2).

17 Klimaneutralität bedeutet nicht, dass keine direkten Emissionen mehr entstehen, sondern, dass unvermeidbare Restemissionen durch entsprechende Massnahmen ausgeglichen werden (z.B. Aufforstung von Wäldern). (Abgerufen am 08.01.2025)

3.3 Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung

3.3.1 Einleitung

Die Agglomeration Basel ist trotz der getroffenen Schutz- und Reduktionsmassnahmen nach wie vor stark von Lärm und Luftschadstoffen belastet. Die primäre Lärmquelle ist der Strassenlärm, daneben sind der Eisenbahn- und der Flugverkehr (EuroAirport) als sekundäre Lärmquellen zu nennen. Auch bei den Luftschadstoffen ist die Belastung an verkehrsexponierten Standorten am höchsten.

3.3.2 Lärmbelastung

Strassenlärm
Im **schweizerischen Agglomerationsteil** bestehen mit den kantonalen Lärmkatastern räumlich hoch aufgelöste Übersichten zur örtlichen Lärmbelastung. Diese zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (je nach Empfindlichkeitsstufe zwischen 55 und 70 dB(A) am Tag) an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen innerorts und an den Hochleistungsstrassen verbreitet überschritten werden. Die folgenden Strassenzüge sind mit besonders hohen Lärmbelastungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete verbunden.[18]

- **Kanton Basel-Stadt:** Bahnhof SBB (Grosspeterstrasse, Nauenstrasse), äusserer Stadtring (Morgartenring, Wasgenring, Luzernerring), innerer Stadtring (Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring), Innenstadt (Steinengraben), St. Alban und Breite (Hardstrasse, Zürcherstrasse, Gebiete im Umfeld der A2), Matthäus und Clara (Feldbergstrasse, Klybeckstrasse, Riehenring), Wettstein (Grenzacherstrasse, Riehenstrasse), Gundeldingen (Gundeldingerstrasse, Margarethenstrasse, Münchensteinerstrasse, Dornacherstrasse) Riehen (Aeussere Baselstrasse, Baselstrasse, Reinacherstrasse)
- **Kanton Basel-Landschaft:** Allschwil (Binningerstrasse, Baslerstrasse), Binningen–Bottmingen–Oberwil (Oberwilerstrasse, Binningerstrasse), Therwil–Reinach (Birsigtalstrasse), Münchenstein (Reinacherstrasse, Bruderholzstrasse, Schwertrainstrasse, A18), Reinach (Baselstrasse, Bruggstrasse, A18), Arlesheim (Birseckstrasse), Aesch (Haupstrasse, A18), Laufen–Zwingen (A18), Muttenz–Pratteln (St. Jakobs-Strasse, Prattelerstrasse, Hardstrasse, Hohenrainstrasse)
- **Kanton Aargau:** Rheinfelden (Habich-Dietschy-Strasse, Fröschweid, Salinenstrasse, Riburgstrasse, Kaiserstrasse, Zürcherstrasse), Kaiseraugst (Landstrasse), Möhlin (Hauptstrasse, Landstrasse, Zeiningerstrasse, Haldenstrasse)
- **Kanton Solothurn:** Dornach (Bruggweg)

Für eine Übersicht über die Lärmbelastung im gesamten schweizerischen Agglomerationsteil kann die Lärmdatenbank sonBASE des Bundesamtes für Umwelt verwendet werden. Zur Beurteilung der Betroffenheit einzelner Gebäude oder Grundstücke sind die feinen aufgelösten Daten der kantonalen Lärmkataster vorzuziehen.

18 Diese Aussagen beziehen sich auf die aktuellen kantonalen Lärmkataster, die online über die Geoportale der kantonalen Verwaltungen einsehbar sind. (Abgerufen am 08.01.2025)

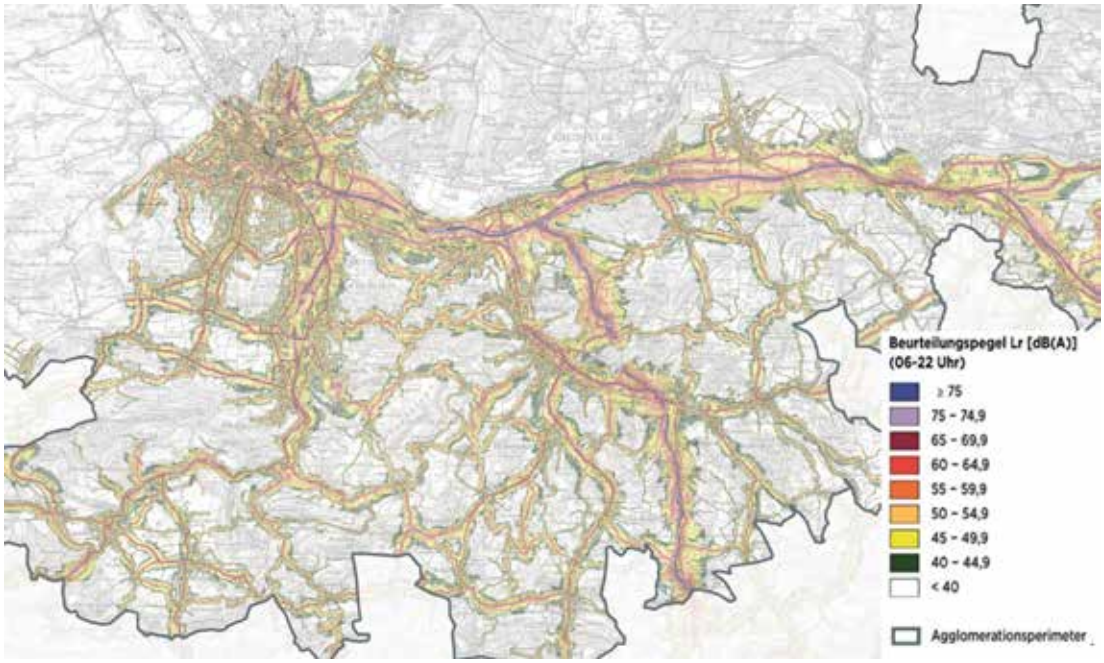


Abbildung 10: Strassenlärmbelastung im schweizerischen Agglomerationsteil

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf sonBASE – Lärmdatenbank des Bundes, Bundesamt für Umwelt (2024)

Für die **deutschen und französischen Agglomerationsteile** wurden im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) die Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstrassen (mehr als 16 200 Fahrzeuge pro Tag) und an Haupteisenbahnstrecken (mehr als 164 Züge pro Tag) kartiert.

Im **deutschen Agglomerationsteil** finden sich von Strassenlärm belastete Siedlungsgebiete in Haltingen, entlang der B317 im Wiesental und an der A5. In Lörrach befinden sich von Strassenlärm belastete Gebiete an der Bundesautobahn A98, genauer sind die Gebiete Röttelnweiler, Homburgersiedlung und Salzert davon betroffen.

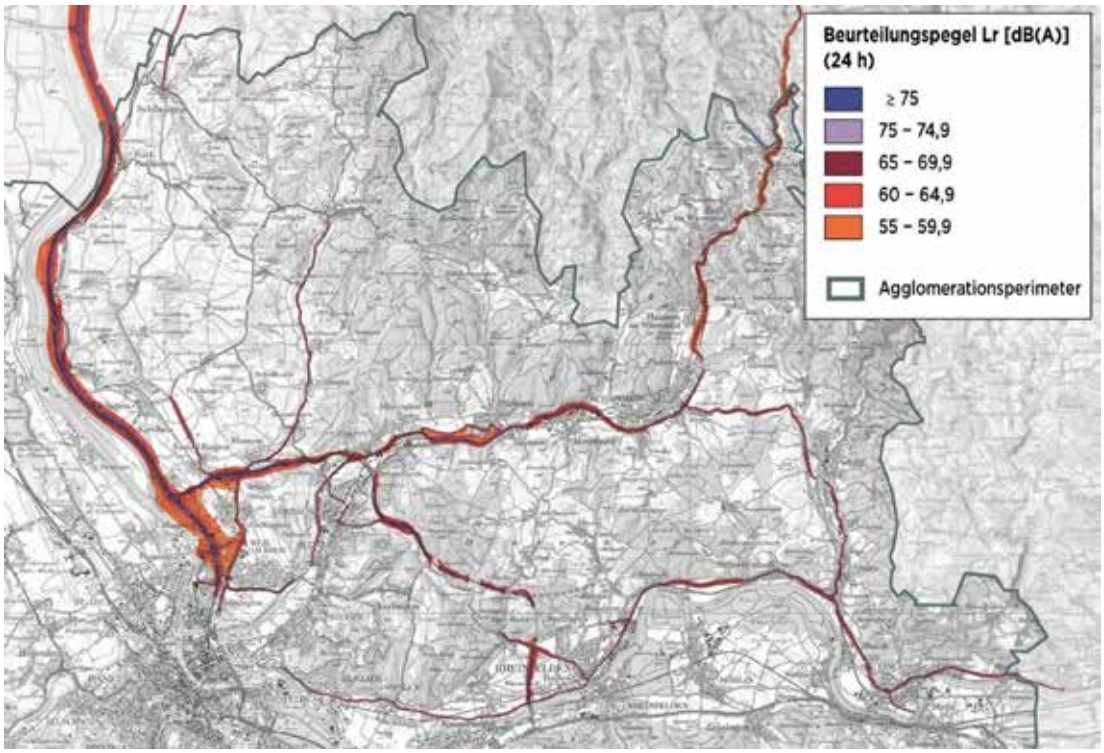
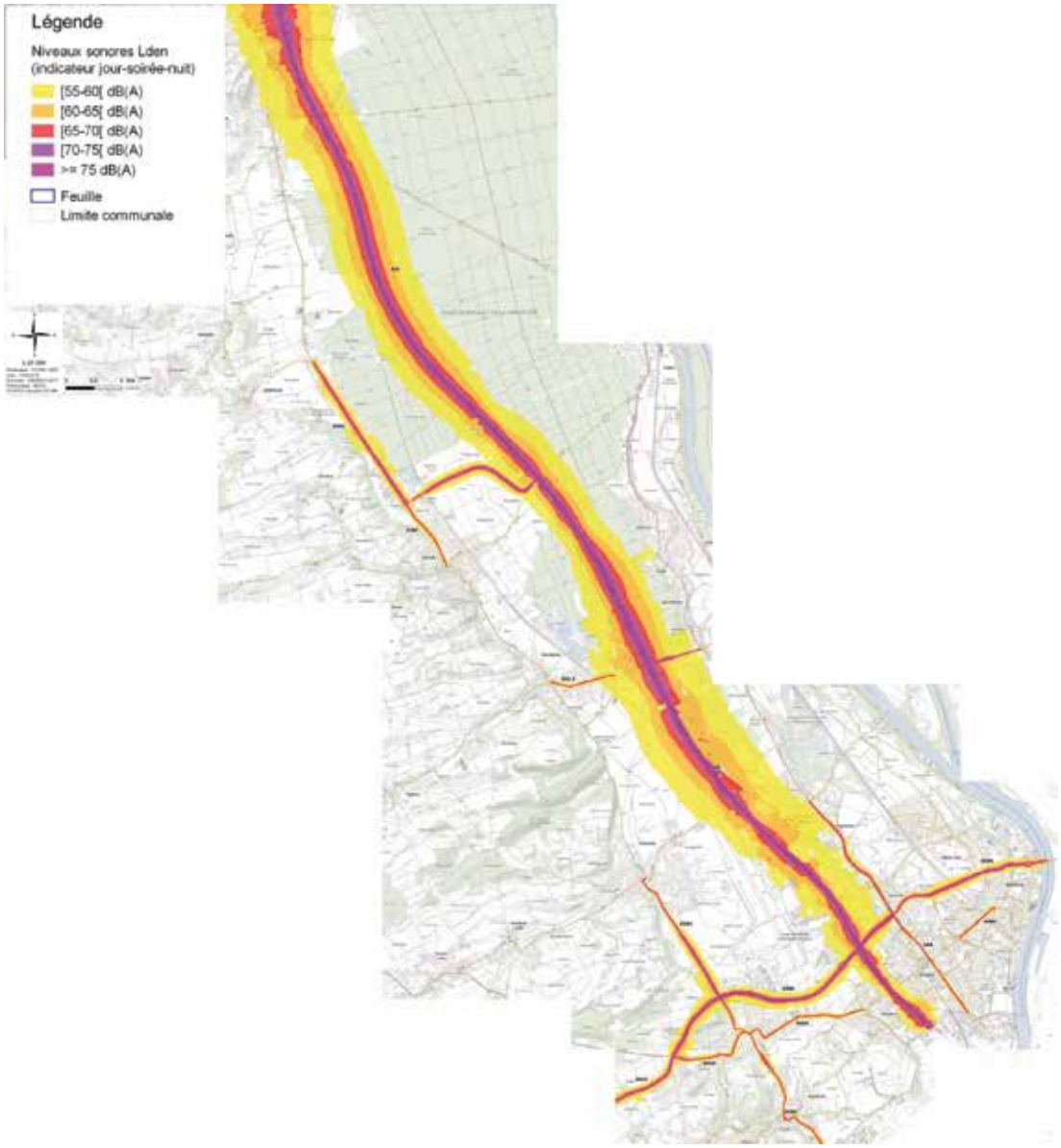


Abbildung 11: Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen im deutschen Agglomerationsteil

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: Messungen und Naturschutz (Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) 2017)

Im **französischen Agglomerationsteil** sind die A3 und die RD105 im Abschnitt Palmrain-Brücke bis Hésingue die am stärksten von Lärm betroffenen Hauptachsen. Auf lokaler Ebenen kommen die Strassen parallel zur Autobahn auf der Nord-Süd-Achse hinzu, insbesondere die D66 und die D201. Der Abschnitt zwischen dem Quartier Neuweg und der Friedhof-Kreuzung (Carrefour du cimetière) in Saint-Louis ist besonders vom Strassenlärm beeinträchtigt.

Abbildung 12: Lärmbelastung an Hauptverkehrsstrassen im französischen Agglomerationsteil



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel basierend auf: Atlas du bruit (Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin 2018), Hinweis : Die Messdauer beträgt 24h

Eisenbahnlärm
Die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr ist aufgrund der geringeren Netzausdehnung räumlich konzentrierter.

In der **Schweiz** treten im Fricktal und im Ergolztal beträchtliche Belastungen auf, insbesondere nachts durch den Schienengüterverkehr, auch wenn die infrastrukturellen Projekte zur Bahnlärmsanierung durch die Erstellung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern sind im Schweizer Agglomerationsteil abgeschlossen sind. Seit Anfang 2020 dürfen keine lauten Güterwagen mit Gusseisen-Bremsklötzen mehr durch die Schweiz fahren. Dieses Verbot hat bereits zu einer raschen und merklichen Entlastung der von Lärm betroffenen Gebiete beigetragen: Im ersten Quartal 2020 erfüllten bereits 98% des Bahngüterverkehrs die neuen Vorschriften. Für die verbleibenden lauten Wagen sind schrittweise schärfere Sanktionen vorgesehen.

In **Deutschland** sind Gebiete entlang der Bahnstrecke Basel–Karlsruhe von hohen Lärmbelastungen betroffen, insbesondere Haltingen, Efringen-Kirchen, Rheinweiler und Bad Bellingen.

In **Frankreich** sind hauptsächlich die Siedlungsgebiete von Sierentz und Saint-Louis (von Saint-Louis la Chaussée bis Saint-Louis Centre/Quartier de la gare) dem Eisenbahnlärm ausgesetzt.[19] In der Gemeinde Saint-Louis sind die Lärmbelastungen entlang der Bahnlinie parallel zur Autobahn A35 sehr präsent.

In der EU gilt das Verbot von lauten Güterwagen seit dem 13. Dezember 2020 und wird voraussichtlich ebenfalls für eine deutliche Verringerung der Bahnlärmbelastung sorgen.

Flugverkehrslärm
Der EuroAirport ist die dritte bedeutende verkehrliche Lärmquelle in der Agglomeration Basel. Die Landungen erfolgen grundsätzlich aus Norden und die Starts nach Süden. Bei besonderen Windverhältnissen ergeben sich Abweichungen von diesem Pistenbenützungsregime. Dadurch schwanken die Benützung der Piste 33 für Landungen (Südanflug) und die damit verbundenen Lärmimmissionen. Die folgenden beiden Abbildungen zeigen, dass sich das Pistenbenützungsregime in der Lärmbelastung widerspiegelt. Tagsüber tangiert der Fluglärm einzelne Siedlungsgebiete in Bourgfelden und Hésingue. In den Nachtstunden bewirken tiefere Immissionsgrenzwerte (IGW) eine Ausdehnung der belasteten Gebiete. Davon sind insbesondere Hégenheim, grössere Gebiete von Hésingue und Bourgfelden sowie Teile Allschwils betroffen.

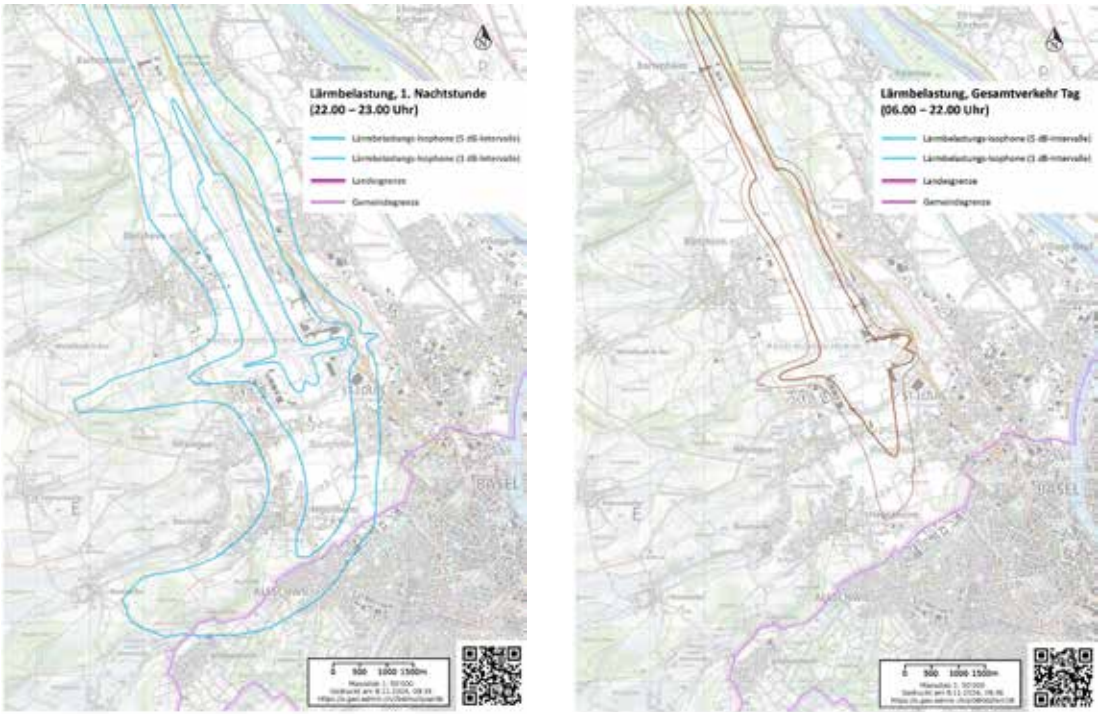
Im Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist festgelegt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse mindestens alle drei Jahre einen Nachweis über die Lärmbelastung erstellen und dem BAZL einreichen muss. Die Flughafendirektion ist dieser Vorgabe nachgekommen. Erkenntnisse: Nachdem in den Jahren 2020 und 2021 die Lärmbelastung – bedingt durch die Corona-Pandemie – deutlich zurück ging, hat sie im Beurteilungszeitraum (2022) wieder deutlich zugenommen. Da der Flugbetrieb das Betriebsvolumen vor der Pandemie (2019) noch nicht erreicht hat (ungefähr 80%), ist insbesondere die Tagesbelastung noch deutlich geringer als beim letzten ordentlichen Lärmnachweis[20]. Obwohl die Anzahl Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr) fast 25% unter den Werten von 2019 liegen, ist die lärmbelastete Fläche im Süden des Flughafens, auf Schweizer Territorium, mit der belasteten Fläche von 2019 vergleichbar und die massgebenden IGW werden erneut überschritten. Die Anzahl der von dieser IGW-Überschreitung betroffenen Personen ist in der ersten Nachtstunde von 80 (2019) auf ca. 300 Personen gestiegen. Auch die Belastung in der zweiten Nachtstunde ist wieder mit jener aus dem Jahr 2019 vergleichbar.

19 Im französischen Teil der Agglomeration sind die Lärmkarten und der PPBE Haut-Rhin 2018–2023 für Eisenbahnlinien mit 82 Zügen/Tag und mehr erstellt worden.

Die Zunahme der Lärmbelastung in der Nacht erstaunt im ersten Augenblick, liegen die massgeblichen Flugbewegungszahlen doch deutlich unter jenen von 2019 (-25%). Das Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr (Block-Off) und die Zunahme der Landungen nach 23 Uhr führen zu einem stark verdichteten Flugplan in der Zeit direkt vor und nach 23 Uhr. Dies führt dazu, dass der gesamte Betrieb mehrheitlich in Nord-Süd Richtung abgewickelt wird. Dadurch hat in der Nacht der Anteil Starts auf Piste 15 (gegen Süden) von 40% im Jahr 2019 auf 65% im Berichtsjahr zugenommen. Aus diesem Grund ist die Lärmbelastung im Süden trotz gesamthaft geringerem Verkehrsaufkommen erneut auf das Niveau von 2019 gestiegen.

Mit verschiedenen Massnahmen hat der Flughafen bereits erreicht, dass 2023 die Anzahl Starts nach 23 Uhr um bis zu 40% reduziert werden konnten. Mit der Einführung von erheblich höheren Lärmgebühren für Starts nach 22 Uhr (ab Januar 2024) soll eine weitere Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden. Weitere Massnahmen sind im neuen französischen Lärmvorsorgeplan (PPBE) 2024 – 2028 enthalten.

Abbildung 13: Lärmbelastete Gebiete im Umfeld des EuroAirports während des Tages und während der ersten Nachtstunde



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt (2022)

Entwicklungstrends

Auf Schweizer Seite waren Bund, Kantone und Kommunen gemäss der Lärmschutzverordnung verpflichtet, Nationalstrassen bis 2015 und übrige Strassen bis 2018 lärmschutztechnisch zu sanieren. Im Kanton Basel-Landschaft umfasst dies insbesondere die Lärmsanierung der A2, der A18 sowie der stark belasteten Kantonsstrassen. Im Kanton Basel-Stadt betrifft dies die angrenzenden Gebiete der Stadtautobahn, die Hauptverkehrsachsen in der Stadt und die Kantonsstrasse in der Gemeinde Riehen.

Der **Kanton Basel-Landschaft** hat sein gesamtes Kantonsstrassennetz sowie die wichtigsten Gemeindestrassen bereits einer ersten Lärmsanierung unterzogen und bedeutende Massnahmen gegen die hohe Lärmbelastung umgesetzt. Nun werden für die verbleibende Lärmbelastung sogenannte Nachsanierungsprojekte aufgelegt, um die heutige Lärmbelastung noch weiter zu senken.

Der **Kanton Basel-Stadt** baut bei Belagsersatz an stark befahrenen Strassen standardmässig einen lärmmindernden Belag ein. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Temporeduktionen sollen weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auch während der Nachtstunden umgesetzt werden.

Auf **französischer Seite** wird die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet signifikativ gesenkt, indem die auf der Zoll-Plattform geparkten Kühllastwagen an einen neuen Standort verlegt werden (Auffahrt A35/A2). Ausserdem werden in Gebieten, in denen der Einsatz von Lärmschutzwänden oder Lärmwällen nicht möglich ist, Fenster isoliert – weitere Massnahmen sieht der PPBE 2018 – 2023 nicht vor.

Im **Bahnbereich** ist der Einsatz von verbessertem Rollmaterial ein wichtiges Ziel. Gerade im grenzüberschreitenden Güterverkehr kommt teilweise noch lautes Rollmaterial mit Gusseisen- Bremsklötzen zum Einsatz.[20] Die Umrüstung des Rollmaterials mit leiseren Bremseinrichtungen dauert noch an. Durch angepasste Trassenpreissysteme sind in diesem Bereich in den nächsten Jahren Verbesserungen zu erwarten. Zudem werden die Verbote von lauten Güterwagen vor allem in der Nacht zu einer Abnahme der Lärmbelastung führen.

Der **Fluglärm** hat in den vergangenen Jahren insbesondere in der Nacht stark zugenommen. Bereits heute liegen die Lärmbelastungen in ausgewählten Siedlungsgebieten der Agglomeration Basel während der Nachtstunden nahe an den Immissionsgrenzwerten. Die Mehrbelastung wird mit der vom Bund beschlossenen Umsetzung des Vorhabens FABEC SWAP voraussichtlich weiter zunehmen, weil die geplante Verkehrsverlagerung zu einer Erhöhung der Anzahl der Starts führt. Auf französischer Seite können dank der Fluglärmsteuer Gebäude in Flughafennähe lärmtechnisch saniert werden.

3.3.3 Luftschadstoffbelastung

Die Luftqualität in der Oberrheinregion, in welcher auch die Agglomeration Basel liegt, hat sich bei Feinstaub und Stickstoffdioxid verbessert, bleibt aber bei Ozon unbefriedigend. In den nachfolgenden Tabellen wird auf Werte innerhalb der Agglomeration Basel eingegangen.

Die Gefahr von Vertragsverletzungsverfahren seitens der Europäischen Kommission nimmt ab, und die Umweltzonen mit niedrigen Emissionen werden nach und nach umgesetzt. Dennoch stellen die Schadstoffbelastungen weiterhin eine Gefahr für die Gesundheit der in der Agglomeration lebenden Menschen dar. Darüber hinaus wurden die WHO-Richtlinien im Jahr 2021 verschärft, die nicht immer erreicht werden. Schliesslich wurde die Richtlinie über die Luftqualität von 2008 der EU überarbeitet, die Grenzwerte vorsieht, die den WHO-Richtlinien entsprechen oder nahekommen, und in Kürze verabschiedet werden soll, wodurch die Anstrengungen und Massnahmen zur Senkung der Konzentrationen deutlich erhöht werden.

Die Expertengruppe Luftqualität der Oberrheinkonferenz hat Anfang 2023 das Projekt Atmo-Rhena PLUS im Rahmen des Programms INTERREG VI Oberrhein gestartet. Dieses Projekt hat folgende Ziele:

- Eine grenzüberschreitende Beobachtungsstelle Luft-Klima-Energie in der Oberrheinregion einrichten: mit harmonisierten Datenbanken zum Energieverbrauch und zur Energieerzeugung, zu den Treibhausgasemissionen und den Emissionen von Luftschadstoffen
- Eine innovative Entscheidungshilfe anbieten: Durch eine Bewertung der Massnahmen werden neben den Aspekten Energie, Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe auch die Aspekte Gesundheit, Sozioökonomie, Biodiversität, Wälder und Landwirtschaft multidisziplinär einbezogen.

In den Jahren 2024 und 2025 werden hochauflösende Karten für Jahresstatistiken und korrigierte Echtzeitprognosen etwa alle drei Stunden erstellt (Website www.atmo-rhena.eu).

Anhand der Beurteilungskriterien der schweizerischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) sowie der europäischen Regularien ergibt sich für die Luftqualität der Agglomeration Basel folgende Situation:

20 https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/dossiers/verkehrslaerm.html (abgerufen am 08.01.2025)

Tabelle 18: Luftschadstoffsituation in der Agglomeration Basel

Standorttyp	Feinstaub (PM10 und PM2.5)		Stickstoffdioxid (NO_2)		Ozon	
	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung
Stark verkehrsbelastet						
Städtische Wohnquartiere						
Agglomerationsgemeinden						
Ländliches Gebiet						

Legende: grün = Grenzwerte eingehalten; gelb = im Bereich der Grenzwerte; rot = Grenzwerte überschritten,

Quelle: Atmo-VISION 2020, Anmerkung: Die Immissionsgrenzwerte für Schwefeldioxid (SO_2) und Kohlenmonoxid (CO) werden schon seit einigen Jahren flächendeckend eingehalten. Auf diese Schadstoffe wird deshalb nicht näher eingegangen.

An stark verkehrsbelasteten Orten ist die Luft sowohl durch PM10, PM2.5 wie auch durch NO_2 übermässig belastet. Dies trifft sowohl auf die Dauer- als auch auf die Kurzzeitbelastung zu. In städtischen Wohnquartieren und in den Agglomerationsgemeinden liegt die Dauerbelastung für PM10, PM2.5 und NO_2 abseits der Hauptverkehrsachsen im Bereich der Grenzwerte oder darunter.

Flächendeckend übermässig ist hingegen die kurzzeitige PM10- und PM2.5-Belastung in den städtischen Wohnquartieren, in den Agglomerationsgemeinden und im ländlichen Gebiet. In diesen Gebieten treten jedoch keine übermässigen kurzzeitigen NO_2-Konzentrationen mehr auf. Übermässige Ozonbelastungen kommen im Sommer flächendeckend vor.

Stickstoffdioxid

Stickstoffdioxid (NO_2) wird hauptsächlich von Fahrzeugen und Verbrennungsanlagen ausgestossen. Bei hohen Konzentrationen ist Stickstoffdioxid ein giftiges Gas, das die Augen und die Atemwege reizt. Bei Asthmatikern erhöht es die Häufigkeit und Schwere der Anfälle, und bei Kindern fördert es Lungeninfektionen. Stickstoffdioxid trägt ausserdem zur Bildung von bodennahem Ozon bei.

Die gesetzlich festgelegten Jahresgrenzwerte für Stickstoffdioxid betragen 40 µg/m³ in Deutschland und Frankreich sowie 30 µg/m³ in der Schweiz. Der von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlene Wert wurde im Jahr 2021 von 40 µg/m³ auf 10 µg/m³ für den Jahresmittelwert gesenkt. Die europäischen und schweizerischen Grenzwerte wurden im Jahr 2023 auf dem gesamten Gebiet des Agglomerationsprogramms Basel eingehalten, die Empfehlungen der WHO dagegen nicht.

Tabelle 19: NO_2-Messdaten für 2023

Land	Name der Station	Standortcharakterisierung	Jahresmittelwert in µg/m³
FR	Saint-Louis Agglomération	Städtischer Hintergrund	16
CH	Basel, St. Johannspark	Städtischer Hintergrund	17
CH	Basel, Feldbergstrassse 5	Städtisch, verkehrsexponiert	24
CH	Binningen, NABEL	Agglomeration Hintergrund	12
CH	Dornach	Agglomeration Hintergrund	10
CH	Sissach, Bützenen	Agglomeration Hintergrund	12
DE	Weil am Rhein	Städtischer Hintergrund	11

Quelle: ATMO Grand Est (2024)

Feinstaub

PM10 sind Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern. Die wichtigsten Quellen von PM10-Emissionen sind Feuerungen und der Strassenverkehr. Je nach ihrer Grösse dringen die Partikel mehr oder weniger tief in die Lunge ein. Feinste Partikel können schon bei relativ geringen Konzentrationen die unteren Atemwege reizen und die gesamte Atemfunktion beeinträchtigen. Einige Partikel haben mutagene und karzinogene Eigenschaften.

Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte für PM10 im Jahresdurchschnitt betragen in Deutschland und Frankreich 40 µg/m³ sowie in der Schweiz: 20 µg/m³. Der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene Wert für den Jahresmittelwert wurde 2021 von 20 µg/m³ auf 15 µg/m³ gesenkt.

Tabelle 20:
PM10-Messdaten für 2023

Land	Name der Station	Standortcharakterisierung	Jahresmittelwert in µg/m³
FR	–	–	–
CH	Basel, St. Johannspark	Städtischer Hintergrund	14
CH	Basel, Feldbergstrasse 5	Städtisch, verkehrsexponiert	16
CH	Binningen, NABEL	Agglomeration Hintergrund	12
CH	Dornach	Agglomeration Hintergrund	12
CH	Sissach, Bützenen	Agglomeration Hintergrund	12
DE	Weil am Rhein	Städtischer Hintergrund	11

Quellen: ATMO Grand Est (2024)

Die PM10-Konzentrationen sind seit Beginn der Messungen rückläufig. In der Stadt und in stadtnahen Gebieten der Agglomeration Basel liegt die Belastung im Bereich des Jahresgrenzwertes der LRV von 20 µg/m³ oder darunter, im ländlichen Gebiet deutlich tiefer.

PM2.5 sind Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern. Die Hauptquellen der PM2.5-Emissionen sind wie bei den PM10-Emissionen Feuerungen und der Strassenverkehr. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte für PM2.5 für den Jahresdurchschnitt betragen in Deutschland und Frankreich 25 µg/m³ sowie in der Schweiz: 10 µg/m³. Der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene Wert für den Jahresmittelwert wurde 2021 von 10 µg/m³ auf 5 µg/m³ gesenkt.

Tabelle 21:
PM2.5-Messdaten für 2023

Land	Name der Station	Standortcharakterisierung	Jahresmittelwert in µg/m³
FR	–	–	–
CH	Basel, St. Johannspark	Städtischer Hintergrund	10
CH	Basel, Feldbergstrasse 5	Städtisch, verkehrsexponiert	10
CH	Binningen, NABEL	Agglomeration Hintergrund	noch nicht publiziert
CH	Dornach	Agglomeration Hintergrund	8
CH	Sissach, Bützenen	Agglomeration Hintergrund	9
DE	Weil am Rhein	Städtischer Hintergrund	7

Quellen: ATMO Grand Est (2024)

Fazit Luftschadstoffsituation:

- **Grenzwerte DE, FR und CH für Stickstoffdioxid (NO_2) werden eingehalten und WHO-Empfehlung erreicht.**
- **Grenzwerte DE, FR und CH für PM10 werden eingehalten und WHO-Empfehlung erreicht.**
- **Grenzwerte DE, FR und CH für PM2.5 werden eingehalten. WHO-Empfehlung wird noch nicht erreicht.**

Ozon

Ozon entsteht in der Atmosphäre unter dem Einfluss der Sonneneinstrahlung durch komplexe chemische Reaktionen zwischen bestimmten primären Schadstoffen wie Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen.

Das Vorhandensein des Reizgases Ozon kann zu Husten, Brustbeschwerden, Kurzatmigkeit, Nasen- und Augenreizungen führen, ausserdem erhöht es die Pollen-Sensibilisierung. Wenn die Ozonkonzentration in der Luft ansteigt, ist in den folgenden Tagen ein Anstieg der Gesundheitsindikatoren (vorzeitige Mortalität, Krankenhauseinweisungen usw.) in der Grössenordnung von 1–4% zu beobachten.

Der regulatorische Zielwert beträgt 120 µg/m³, wobei das Tagesmaximum des 8-Stunden-Mittelwertes in Frankreich und in Deutschland nicht mehr als 25 Tage pro Kalenderjahr gemittelt über 3 Jahre überschritten werden darf. In der Schweiz darf dieser Wert nur einmal pro Jahr als 1-Stunden-Mittelwert überschritten werden. Der Richtwert der Weltgesundheitsorganisation beträgt 100 µg/m³ für den täglichen maximalen 8-Stunden-Mittelwert.

Tabelle 22:
Ozon-Messdaten für 2023

Land	Name der Station	Standortcharakterisierung	Anzahl Stundenwerte über µg/m³
FR	–	–	–
CH	Basel, St. Johannspark	Städtischer Hintergrund	304
CH	Basel, Feldbergstrasse 5	Städtisch, verkehrsexponiert	70
CH	Binningen, NABEL	Agglomeration Hintergrund	321
CH	Dornach	Agglomeration Hintergrund	296
CH	Sissach, Bützenen	Agglomeration Hintergrund	354
DE	–	–	–

Quellen: ATMO Grand Est (2024)

3.4 Landschaft und Freiräume

3.4.1 Räumliche Gliederung

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

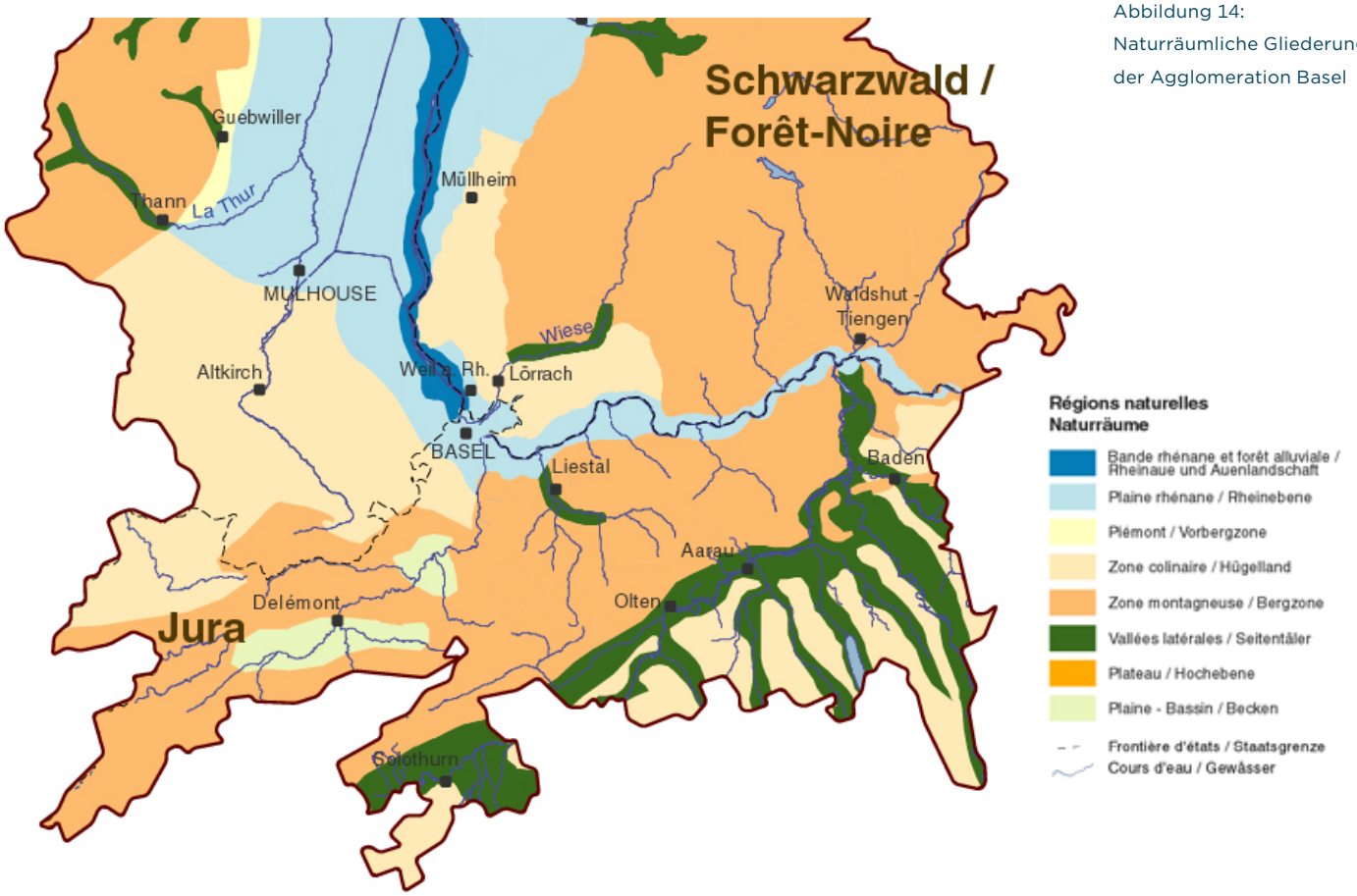


Abbildung 14: Naturräumliche Gliederung der Agglomeration Basel

Quelle: Oberrheinkonferenz 2007

Die Siedlungsstrukturen in der Agglomeration Basel sind historisch gewachsen und stark von den naturräumlichen Gegebenheiten geprägt. Die grösseren Siedlungen liegen in Talachsen und verdichten sich gegen das Agglomerationszentrum hin. Die Stadt Basel und ihre Vorortgemeinden sind in den letzten Jahrzehnten siedlungsmorphologisch zusammengewachsen. Demgegenüber lassen die dörflichen Siedlungsstrukturen in den peripheren Agglomerationsgebieten zwischen den Talachsen noch das regelmässige Besiedlungsraster der Kelten erkennen.[21]

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

21 Diener et al. 2005.

Priorisierung und Bewertung der Massnahmen berücksichtigen die räumliche Gliederung.

Tabelle 23: Funktional-räumliche und landschaftstopografische Gliederung der Agglomeration Basel

Funktional-räumliche Gliederung – Raumkategorien der Agglomeration Basel (Raumtypen aus dem Zukunftsbild)	
Agglomerationszentrum	Das Agglomerationszentrum umfasst den dicht bebauten, zusammenhängenden Stadtkörper und beinhaltet die Stadt Basel sowie die angrenzenden Gürtelgemeinden.
Innere Korridore	Die inneren Korridore umfassen die an das Agglomerationszentrum anschliessenden Städte und Gemeinden, die weitgehend einem zusammenhängenden Siedlungsband angehören und mit dem ÖV gut bis sehr gut erschlossen sind.
Äussere Korridore	Die äusseren Korridore umfassen die an die inneren Korridore anschliessenden Hauptsiedlungsachsen und sind durch klare Grünzäsuren gegliedert.
Korridorzentren	Korridorzentren sind Orte mit regionaler Versorgungsfunktion in den inneren oder äusseren Korridoren.
Ankergemeinden	Ankergemeinden sind Orte mit überörtlicher Begegnungs- und Versorgungsfunktion für die Städte und Gemeinden im ländlichen Raum.
Ländlicher Raum	Der ländliche Raum umfasst Ortschaften abseits der Hauptsiedlungsachsen mit ländlichem Charakter.
Landschaftstopografische Gliederung – Korridore der Agglomeration Basel	
Kernstadt	Die sehr urban geprägte Stadt Basel
Birstal	Stadtnahe Gemeinden entlang der Birs
Ergolztal/Frenkentäler	Städte und Gemeinden entlang der Ergolz von Pratteln in Richtung Gelterkinden einschliesslich des vorderen Frenkentals, des Waldenburgertals und des hinteren Frenkentals
Hochrheintal	Südliche und nördliche Rheinseite zwischen Birsfelden (BL)/Grenzach-Wyhlen (DE) und Laufenburg (AG)/Laufenburg (DE)
Laufental/Thierstein	Städte und Gemeinden entlang der Birs von Duggingen in Richtung Laufen
Leimental	Gemeinden entlang des Birsigs von Binningen/Bottmingen bis Rodersdorf
Oberrhein	Deutsche Rheinseite nördlich von Basel von Weil am Rhein bis Schliengen
Kandertal	Deutsches Seitental des Rheintals, das sich entlang der Kander von Kandern bis Binzen erstreckt
Saint-Louis Agglomération	Französische Rheinseite nördlich von Basel und ländliche Region westlich des Rheingrabens zwischen Basel, Mulhouse und dem Sundgau. Die Saint-Louis Agglomération ist im engeren Sinne kein Korridor, sondern eine Talebene mit Anschluss an die Sundgauer Hügellandschaft im Westen.
Wiesental	Städte und Gemeinden entlang der Wiese von Basel über Riehen und Lörrach in Richtung Zell

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Birstal

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

Ergolztal/Frenkentäler

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

Hochrhein

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

Laufental/Thierstein

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

Leimental

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

Oberrhein/Kandertal
Das Gebiet des Oberrheins gliedert sich von West nach Ost in die rheinnahe alluviale Niederung, die östlich anschliessende Niederterrasse, das Markgräfler Hügelland und die Vorbergzone einschliesslich des Kandertals. Der Schwarzwald bildet die östliche Begrenzung dieses Raumes.

Die Rheinebene ist nur noch wenig durch die früher prägende Auenlandschaft charakterisiert. Infolge der Rheinkorrektur dominieren trockene, von Kiefern und Eichen bestockte Standorte. Die bandartige Siedlungsstruktur und die von Nord nach Süd gerichtete Strassen- und Bahninfrastruktur fragmentieren die Rheinebene in hohem Masse. Das Hügelland ist durch mächtige Lössauflagen nivelliert und durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die Höhenzüge sind überwiegend bewaldet.

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

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

Kernstadt
Der Kern der Agglomeration Basel, die Stadt Basel, ist äusserst urban geprägt. Mit einem grossen Anteil der Siedlungsfläche von rund 71% der baselstädtischen Kantonsfläche und einer hohen Bevölkerungsdichte von rund 5300 Einwohnern pro Quadratkilometer sind die Grün- und Freiflächen sowohl qualitativ als auch quantitativ unter Druck.

3.4.2 Grüne Finger

Die Verzahnung der grünen Finger mit den Siedlungsstrukturen der inneren Korridore und des Agglomerationszentrums ist von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität in diesen Hauptwachstumsräumen der Agglomeration Basel. Das Agglomerationsprogramm Basel legt in strategischer Hinsicht den Schwerpunkt auch im AP5 auf die grünen Finger. Deshalb stellt die Beschreibung der grünen Finger das Kernelement der Situations- und Trendanalyse dar. Für die Themen Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung sowie Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora sind hauptsächlich die Mitglieder des Vereins Agglo Basel sowie die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel zuständig. Die entsprechenden Regelungen sind in deren behördenverbindlichen Instrumenten verankert.

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

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

Exkurs A: Landschaftsverständnis und Freiraumtypen

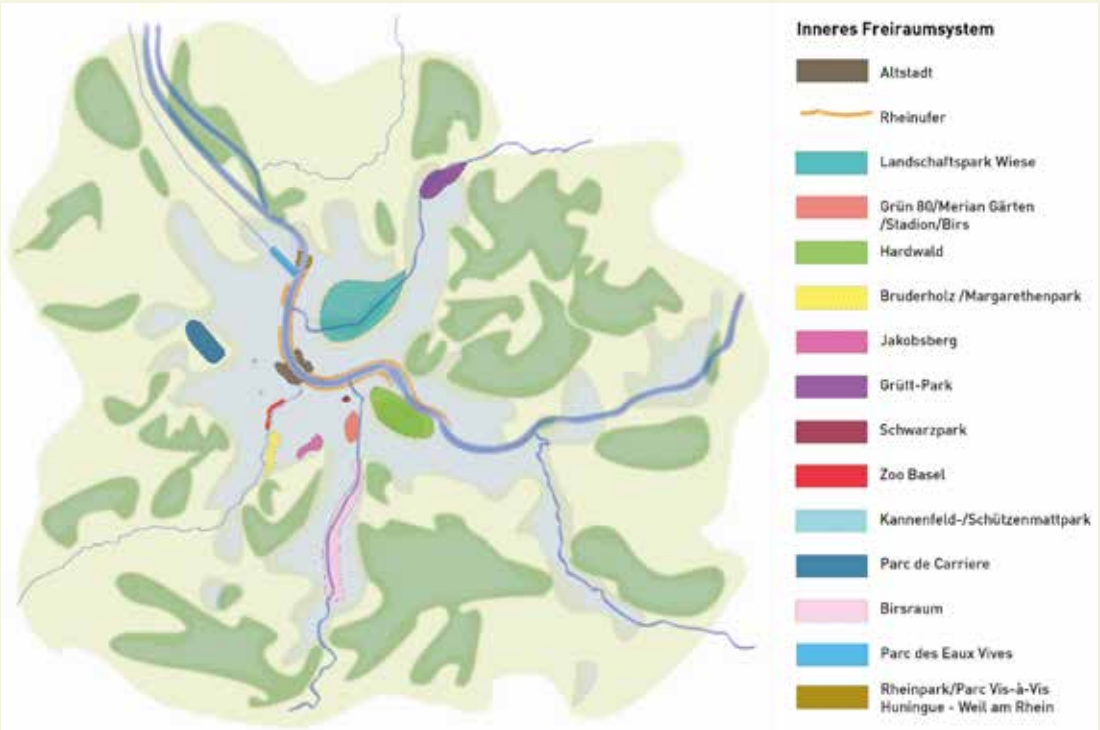
Das Agglomerationsprogramm versteht Landschaft grundsätzlich im Sinne der Europäischen Landschaftskonvention ELK (Europarat, 2000).[22] Im täglichen Sprachgebrauch wird unter Landschaft meistens das Gebiet ausserhalb der Siedlungen, also das nicht bebaute Gebiet, gemeint. Dieses wird gern auch freie oder offene Landschaft genannt. Es wird im Folgenden als **Landschaftsfreiraum** bezeichnet. Da ein Freiraum per definitionem ein unbebauter Raum ist, gibt es auch Freiräume im Siedlungsgebiet. Für diese wird der Begriff **Siedlungsfreiraum** verwendet.

Die Unterscheidung zwischen **innerem und äusserem Freiraumsystem** hilft, die Freiräume funktional zu bündeln und einen Überblick über die primären Nutzungen und die Angebotsvielfalt sowie allfällige Defizite zu erlangen.

Das **innere Freiraumsystem** umfasst die Siedlungsfreiräume. Dazu zählen beispielsweise Spiel- und Sportflächen, Freiräume für Rückzug und Ruhe wie Friedhöfe oder Familiengartenareale, Pärke, Allmenden und Begegnungsräume wie die Basler Innenstadt. Das äussere Freiraumsystem umfasst hingegen die siedlungsnahen Landschaftsfreiräume. Charakteristisch für die Agglomeration Basel ist, dass sie wie grüne Finger ins Siedlungsgebiet vordringen und eng mit diesem verwoben sind. Das innere und äussere Freiraumsystem sind zwei einander ergänzende Bausteine. Wichtige Verbindungselemente zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem sind **Stadtwälder** und **Fliessgewässer**.

Die einzelnen Bausteine des inneren Freiraumsystems werden nachfolgend schematisch dargestellt und kurz beschrieben:

Abbildung 15:
Inneres Freiraumsystem: städtische Freiraumversorgung



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

22 Europäisches Landschaftsübereinkommen (0.451.3). Bundesrecht: https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/landschaft/fachinformationen/landschaftsqualitaet-erhalten-und-entwickeln/die-landschaftsstrategie-des-bafu.html, Zugriff am 08.01.2025: «Landschaft umfasst den Raum, wie wir ihn wahrnehmen und erleben. Landschaft bildet räumlich die gelebte und erlebte Umwelt des Menschen, welche ihm als Individuum sowie der Gesellschaft die Erfüllung physischer und psychischer Bedürfnisse ermöglicht. Landschaft hat dabei als Ressource vielfältige Funktionen. Sie ist Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Identifikationsraum für den Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie räumlicher Ausdruck des kulturellen Erbes und des kulturellen Verständnisses für deren Werte. Zudem leistet sie einen Beitrag zur Wertschöpfung. Landschaft ist ein dynamisches Wirkungsgefüge und entwickelt sich aufgrund natürlicher Faktoren und durch die menschliche Nutzung und Gestaltung stetig weiter.»

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

Der Bedarf an grossflächigen, grünen Parkanlagen für die Naherholung ist vor allem in stark städtisch geprägten Gebieten sehr hoch. Die Freiraumversorgung im Siedlungsgebiet wird im Agglomerationsprogramm Basel in der Querschnittsstrategie Siedlung (QS1: Siedlungsqualität, Kapitel 7.4.4) sowie im strategischen Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft (Massnahmenband Siedlung und Landschaft) im Detail behandelt.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

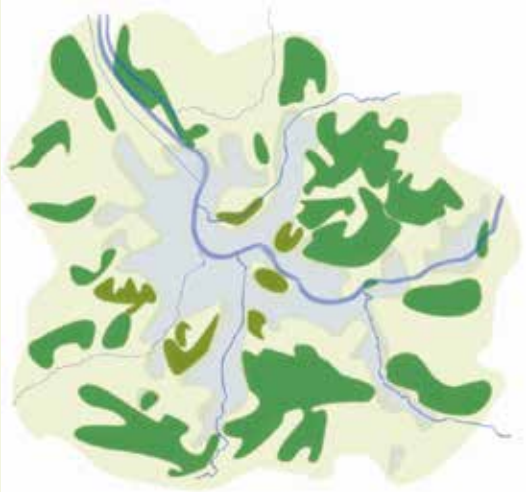
Abbildung 16:
Äusseres Freiraumsystem: die grünen Finger

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

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

Die Zahlen verweisen auf die Teilstrategie Landschaft, vgl. Kapitel 7.3 und auf die Abbildung 19.

Abbildung 17:
Stadtwälder an den Übergängen zwischen innerem und äusserem Freiraumsystem



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

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

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

Abbildung 18:
Fliessgewässer als verbindende Achsen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Abbildung 19 illustriert die grünen Finger der Agglomeration Basel, die im Folgenden einzeln beschrieben werden.

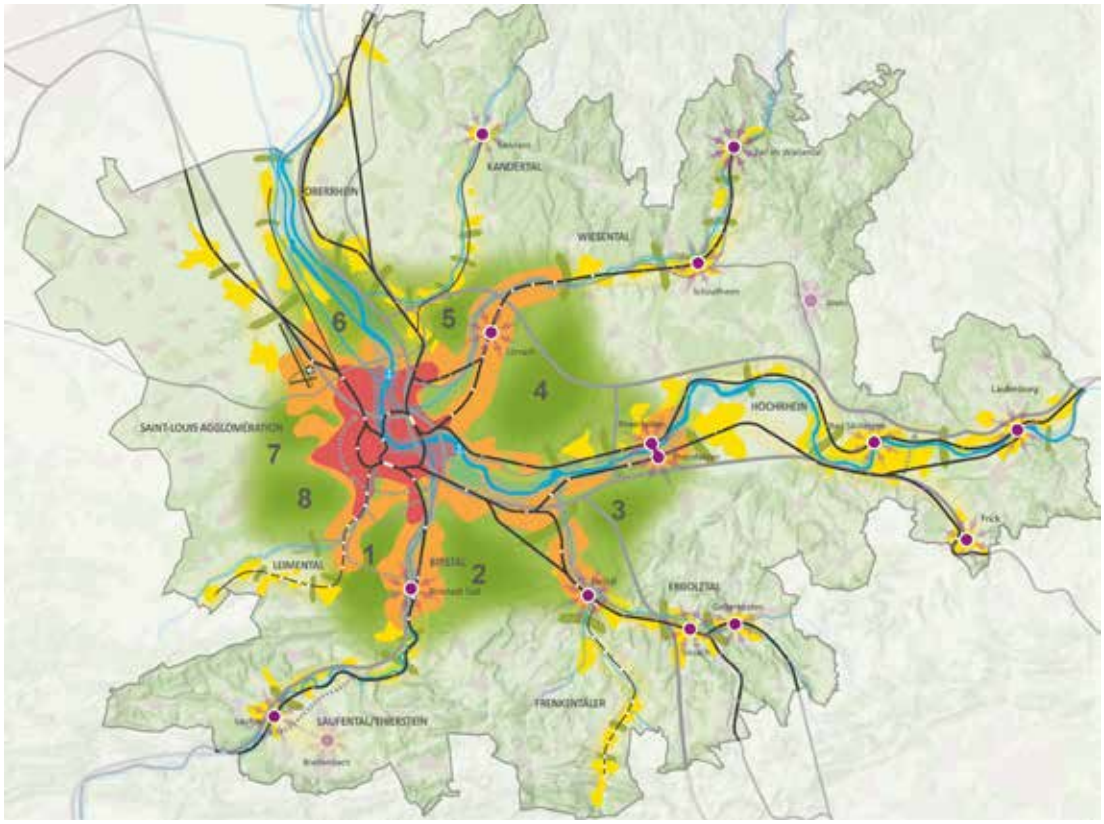


Abbildung 19:
Grüne Finger

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

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Landschaftsraum Bruderholz (Nr. 1)
Der Bruderholzrücken ist eine topografische Erhebung zwischen dem Birstal sowie dem Leimental und dem Birsigtal. Der grüne Finger Landschaftsraum Bruderholz erstreckt sich zwischen den beiden Tälern und reicht an seinem nördlichen Ende bis in das Gebiet der Stadt Basel. Die Abhänge sind bewaldet und fassen die landwirtschaftlich geprägte Anhöhe ein. Entlang des Siedlungsrandes gibt es eine Akkumulation von verschiedenen Freizeitnutzungen wie Familiengärten, Sport- und Freizeitanlagen. Hier besteht eine enge Verflechtung zwischen dem inneren und dem äusseren Freiraumsystem: Die Siedlungsfreiräume liegen teilweise bereits in der offenen Landschaft, und der Landschaftsfreiraum geht in die Siedlungsfreiräume über. In Siedlungsnähe ist die Gestaltung parkartig. Mit zunehmender Entfernung vom Siedlungsgebiet nimmt die gestalterische Durchdringung ab. Insgesamt gibt es ein hohes Angebot an Naherholungsinfrastruktur. Der Landschaftsraum Bruderholz ist eine klassische Landschaft vor der Haustüre[23] und wird als gut erreichbares Naherholungsgebiet stark genutzt.

Im hinteren, südlichen Teil gibt es eine enge Verzahnung zwischen Wald und Offenland. Der Wald wirkt dabei stark kulissenbildend für die offenen Landschaftskammern. Dieses kleinteilige Mosaik aus Wald und Offenland wirkt kontrastreich und erzeugt ein abwechslungsreiches Landschaftsbild. Die landwirtschaftliche Nutzung auf dem Bruderholzrücken ist eher kleinteilig und intensiv. Elemente der klassischen Kulturlandschaft wie Hochstammobstgärten, Hecken und Feldgehölze bereichern das Landschaftsbild. Sie fördern als Strukturelemente die kleinräumige ökologische Vernetzung. Es gibt verschiedene Höfe, die eine

23 «Landschaft vor der Haustüre» bezeichnet einen siedlungsnahen Landschaftsfreiraum, der in kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden kann. Der Aufenthalt dauert meistens rund eine Stunde, weshalb in diesem Zusammenhang gerne auch von «Landschaft für eine Stunde» gesprochen wird. Typische Erholungsaktivitäten sind Joggen, Spazieren oder Gassigehen mit dem Hund. Begriffsprägend ist der Bericht «Landschaft für eine Stunde» der Agglomeration St. Gallen – Bodensee von Feddersen & Klostermann und Schmid Architekten. Quelle: https://www.regio-stgallen.ch/wp-content/uploads/L1h_Doku_160609.pdf (Abgerufen am 08.01.2025)

Direktvermarktung ihrer Produkte anbieten. Die Bauern profitieren dadurch vom starken Erholungsdruck im Raum und schaffen zugleich einen zusätzlichen Erlebniswert für die Naherholenden (Tiere beobachten, Kauf von saisonalen und regionalen Produkten kombiniert mit gastronomischen Angeboten). Im Landschaftsraum Bruderholz ist ein dichtes Wegnetz vorhanden, das vorwiegend aus forst- und landwirtschaftlichen Erschliessungsstrassen gebildet wird und sich gut für Wanderungen und Mountainbiketouren auf den markierten Routen eignet.

Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 2)
Zwischen dem Birstal und dem Ergolztal stösst ein weiterer grüner Finger bis an den Siedlungsrand von Muttenz und Pratteln. Landschaftsprägend ist das stark bewegte Relief, das charakteristisch für diesen Ausläufer des Tafeljuras ist. Auf den Anhöhen gibt es attraktive Aussichtslagen, die stellenweise zu beliebten Grillplätzen ausgebaut wurden. Am Siedlungsrand des inneren Korridors bilden verschiedene Siedlungsfreiräume den Übergang zum Landschaftsfreiraum. Es gibt eine Anhäufung von Naherholungsinfrastrukturen wie Feuerstellen und Ausflugsgaststätten. Auffallend sind hier die Rebenlandschaften an den südexponierten Hängen und die verschiedenen Ruinen als Zeitzeugen der Geschichte. Die topografisch weniger steilen Hänge in Siedlungsnähe werden vorwiegend für die Ackerbewirtschaftung genutzt. Diese ist eher kleinteilig und wenig intensiv. Hochstammobstbäume, Hecken und Feldgehölze wirken strukturgebend. In den topografisch steileren Lagen prägt ein Wald-Offenland-Mosaik das Landschaftsbild. Der Waldanteil dominiert dabei und betont das stark geformte Relief zusätzlich. Die Waldränder sind gebuchtet, und es gibt einen kontrastreichen Wechsel zwischen Wald und Offenland. Die offenen Landschaftskammern werden primär als Weiden oder Wiesen bewirtschaftet. Die vereinzelten Höfe sind gut in das Landschaftsbild eingebettet und von typischen Hochstammobstbäumen umgeben. In südlicher Richtung des Waldgebietes nimmt der Offenlandanteil wieder zu. Die Dörfer Gempen, Hochwald und Nuglar sind gut in die Landschaft integriert und von ausgeprägten Hochstammobstgärten umgeben.

Agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 3)
Zwischen dem Ergolztal und dem Hochrhein befindet sich eine agrargeprägte Mosaiklandschaft. Die bewaldeten und ansteigenden Talflanken der beiden Korridore rahmen die sanft bewegte und landwirtschaftlich geprägte Anhöhe um Arisdorf, Olsberg und Magden ein. Die Waldgebiete wirken kulissenbildend für das agrargeprägte Offenland. Eine kleinteilige Acker-, Wiesen- und Weidenbewirtschaftung bestimmt die landwirtschaftliche Nutzung. Charakteristisch sind die vielen Strukturelemente wie Hochstammobstbäume, Hecken, Feld- und Bachgehölze. Sie bereichern das Landschaftsbild und sorgen für eine gute landschaftliche Einbettung der Dörfer. Diese liegen etwas abgesenkt und schmiegen sich an die umliegenden Hügelzüge an. Die Naherholung erfolgt primär linear entlang des Wegnetzes.

Waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg (Nr. 4)
Der bewaldete Höhenzug Dinkelberg ist ein Ausläufer des Südschwarzwaldes und grenzt als ein weiterer grüner Finger an den Agglomerationsraum Basel. Typisch sind die Karsterscheinungen mit den verschiedenen Höhlen. Das Landschaftsbild wird durch die grossen zusammenhängenden Waldgebiete geprägt, die stellenweise durch offene Landschaftskammern unterbrochen werden. Diese sind landwirtschaftlich genutzt und teilweise mit Strukturelementen wie Hecken oder Einzelbäumen durchdrungen. Die landwirtschaftlichen Betriebe bieten mancherorts eine Direktvermarktung ihrer Produkte an. Ein weiteres prägendes Landschaftselement sind die kleineren Bachläufe. Das Element Wasser ist für Naherholende besonders attraktiv. Es gibt verschiedene Wanderwege, die entlang der Bachläufe führen. Das Wegnetz ist insgesamt gut ausgebaut und dicht. Der Dinkelberg ist eine beliebte Erholungslandschaft. Besonders im vorderen Wiesental bei Basel gibt es eine Akkumulation von Naherholungsinfrastrukturen am Siedlungsrand. Das Siedlungsgebiet bei Bettingen, Riehen und Lörrach ist stark mit dem Landschaftsfreiraum verzahnt. Mit zunehmender Distanz zum Siedlungsgebiet kommen Qualitäten wie Naturbeobachtung und Ruhe stärker zum Tragen.

Rebbaulandschaft Tüllinger Berg (Nr. 5)
Der Tüllinger Berg liegt zwischen dem Wiesental und dem Kandertal. Als Ausläufer des Markgräflerlands stösst er als grüner Finger zwischen Lörrach und Weil am Rhein an die Stadt Basel. Der Tüllinger Berg ist die letzte grössere Erhebung, bevor sich gegen Westen die Rheinebene erstreckt. Mit seinen südexponierten Reb- und Obstbaugebieten und Strukturelementen wie Hecken und Einzelbäumen ist der Tüllinger Berg nicht nur eine bedeutende Kulturlandschaft, sondern auch ein wichtiges agglomerationsnahes Erholungsgebiet. Besonders schön ist der Ausblick auf die Stadt Basel und ihre Umgebung. Das Landschaftsbild ist typisch für das Markgräflerland. Die sanfte Hügellandschaft erhebt sich hinter Lörrach und Weil am Rhein. Prägend für diese Landschaft sind das Wald-Offenland-Mosaik und das Vorhandensein vieler typischer Kulturlandschaftselemente wie Hecken, Reben und Hochstammobstbäume. Die Klimagunst, der Wein- und Obstbau, die Lage am Schwarzwaldrand und Thermalquellen machen das Markgräfler Hügelland für die Naherholung sowie für den Tages- und Mehrtagestourismus interessant. Die Erholungsform ist eher ruhig und landschaftsbezogen. Darauf baut auch eine Reihe von Wein- und Naturlehrpfaden auf.

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

Flusstallandschaft Oberrheinebene (Nr. 6)
Für die Flusstallandschaft Oberrheinebene mit dem Rhein als durchgehendem blauen Band ist die ausgeprägte Schwemmebene charakteristisch. Diese ist von einer kleinräumigen landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Verschiedene kleinere Waldstücke, Hecken und die Uferbestockung von Zuläufen sind strukturgebend und sorgen für ein abwechslungsreiches Landschaftsbild. Landschaftsprägend und für die Naherholung besonders interessant sind die verschiedenen Kanäle und Zuläufe, entlang denen ein Fuss- und Velowegnetz führt. Der Rhein und die Kanäle werden zudem gerne für Wassersportaktivitäten genutzt. Von besonderer Schönheit und naturkundlicher Bedeutung ist das Naturschutzgebiet Petite Camargue Alsacienne. Zwischen der französischen und der deutschen Seite des Rheins sind nur wenige Querungsmöglichkeiten vorhanden, weshalb die beiden Seiten weitgehend eigenständige siedlungsnahe Erholungsräume bilden.

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

Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse (Nr. 7)
Dieser grüne Finger reicht vom Sundgau-Plateau im Westen hinunter bis zur Rheinterrasse und stösst bei Hégenheim an das Siedlungsgebiet von Saint-Louis und der Stadt Basel. Die offene Ebene zwischen Hégenheim, Hésingue, Bourgfelden und Allschwil ist fast vollständig von Siedlungsgebiet umgeben. Westlich von Hégenheim gibt es eine kleine, noch durchgehend intakte Landschaftsverbindung. Am Siedlungsrand liegen verschiedene Naherholungsinfrastrukturen wie Familiengärten, Sport- und Freizeitanlagen. Der Landschaftsfreiraum wird landwirtschaftlich genutzt. Eine eher intensive Acker- und Weidebewirtschaftung dominiert das Landschaftsbild. Strukturelemente gibt es vor allem um Hégenheim. Hier bereichern kleine Waldstücke, Hecken und die Ufervegetation des Lertzbachs das Landschaftsbild. Im nordöstlichen Teil wird das Landschaftsbild durch Kiesabbaugebiete bestimmt. Das IBA-Projekt Parc des Carrières sieht vor, einen Teil des ehemaligen Kiesabbaugebiets der Bevölkerung als Landschaftspark zugänglich zu machen und das Gebiet als ökologisch wertvollen Lebensraum zu stärken.

Landschaftsraum vorderes Leimental (Nr. 8)
Der Landschaftsraum vorderes Leimental grenzt als grüner Finger bei Allschwil, Binningen, Oberwil und Biel-Benken an das Siedlungsgebiet. Auf dieser Anhöhe eröffnet sich ein Panorama über das Leimental und die Stadt Basel. Am Siedlungsrand gibt es eine Anhäufung von Naherholungsinfrastrukturen. Durch diese enge Verzahnung und die gute Erreichbarkeit ist der Landschaftsraum vorderes Leimental ein beliebtes Naherholungsgebiet. Mit zunehmender Entfernung vom Siedlungsrand nimmt die Dichte an Naherholungsinfrastrukturen und die gestalterische Durchdringung ab. Das Landschaftsbild ist entweder agrargeprägt oder durch ein Wald-Offenland-Mosaik bestimmt. Das Waldgebiet ist ein wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere und ermöglicht einen ruhigen, stadtnahen Ausgleich. Eichen dominieren das Waldbild, und gebuchtete Waldränder fassen die offenen Landschaftskammern ein. Die siedlungsnahen Landwirtschaftsflächen werden intensiv für Acker- und Weidebewirtschaftung genutzt. Ein typisches und vielfach gesehenes Kulturlandschaftselement sind die Hochstammobstbäume.

Fazit grüne Finger:

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

3.4.3 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume

Während Kapitel 3.4.2 die grünen Finger umfassend beschreibt, gibt dieses Kapitel einen Überblick über die Charakteristiken und Herausforderungen der siedlungsnahen Grün- und Freiräume in den neun Korridoren der Agglomeration Basel. Auch sind Aussagen zum inneren Freiraumsystem enthalten, wobei die Flussläufe hier eine grosse Bedeutung haben. Trotz dieser grossen Bedeutung, fehlt teilweise die Sicherung solcher Flächen in den Planungsinstrumenten.

Tabelle 24: Situation und Herausforderungen der siedlungsnahen Grün- und Freiräume in den Korridoren

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

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

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Fazit

- **Die siedlungsnahen Grün- und Freiräume spielen als Naherholungsräume für die Freizeit- und Kurzzeiterholung eine wichtige Rolle.**
- **Sie stehen durch ihre Siedlungsnähe teilweise unter einem hohen Nutzungsdruck.**
- **Teilweise fehlt die Sicherung solcher Flächen in den Planungsinstrumenten.**

3.4.4 Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung

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

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

Tabelle 25: Situation und Herausforderungen des Landschaftsschutzes und der ökologischen Vernetzung in den Korridoren

Korridor	Situation und Herausforderungen
Birstal	Das zunehmend verdichtete Siedlungsband wirkt zusammen mit der Autobahn und der Bahnlinie als kaum durchlässige Vernetzungsbarriere für Bewegungen von Osten nach Westen. Der Birs fehlt teilweise der ihrer Grösse angemessene Gewässerraum zur wirksamen Längsvernetzung. Im Siedlungsgebiet sind zum Teil nur wenige ökologische Trittsteine und Freiflächen vorhanden.
Ergolztal/Frenkentäler	Das Siedlungsband, die Hochleistungs- und Kantonsstrasse sowie die Bahnlinie bilden einschneidende Verbreitungszäsuren. Die Siedlungstrenngürtel als wichtige Verbindungskorridore sind unter Druck. Die aquatische und terrestrische Vernetzung entlang der Fliessgewässer ist innerhalb des Siedlungsbandes fast durchgehend beeinträchtigt. Das Netz an ökologischen Ausgleichsflächen ist gebietsweise lückenhaft.

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

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Zur Gliederung von Siedlungsgebieten und zum Erhalt verbleibender Grünraumverbindungen (Grünkorridore) und ökologischer Vernetzungsachsen definieren die Gebietskörperschaften in ihren Richt- und Regionalplanungen geschützte Bereiche.

Tabelle 26: Planungsinstrumente der Gebietskörperschaften und Elemente für Siedlungsgliederung, ökologische Vernetzung und Landschaftsschutz

Planungsinstrument	Siedlungsgliedernde Elemente	Landschaftsschutz – Ökologische Vernetzung	Landschaftsschutz – Weitere Themen
Regionalplan (DE)	› Grünzäsuren	› Schutzbedürftige Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege › Landschaftsrahmenplan 2007 als fachliche Grundlage mit Zielaussagen zu Schwerpunkträumen und grossräumigen funktionalen Beziehungen	› Regionale Grünzüge, Schutzgebiete und Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege
SCoT (FR)	› Wälder, strukturierende Böschungen, offene Landschaften, lineare Siedlungsgrenzen und grüne und blaue Bänder	› Identifizierung und Schutz grüner Verbindungen und blauer Bänder, um Standorte mit hoher Biodiversität durch ökologische Korridore zu verbinden › Schutz der Gewässer und Feuchtgebiete › Schutz der Standorte mit hoher Artenvielfalt (Landschaft mit grossem ökologischem Nutzen) und der erfassten Korridore	› Natürliche, landschaftlich wertvolle Räume
Kantonaler Richtplan Aargau	› Siedlungstrenngürtel	› Überregionale Ausbreitungsachsen, Wildtierkorridore	› Landschaften von kantonaler Bedeutung
Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft	› Siedlungstrenngürtel	› Wildtierkorridore (überregional, regional) › Raumbedarf Fliessgewässer	› Vorranggebiete Landschaft › Vorranggebiete Natur
Kantonaler Richtplan Basel-Stadt	› Siedlungsgliedernde Freiräume	› Ökologische Korridore und Bewegungsachsen	› Landschaftsschutzgebiete
Kantonaler Richtplan Solothurn	› Siedlungstrenngürtel	› Wildtierkorridore	› Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft, Juraschutzzone

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die offene Landschaft wurde in den vergangenen Jahrzehnten bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung und die zunehmende Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten von einem schnell und unkoordiniert ausgreifenden Siedlungs- und Infrastrukturwachstum zurückgedrängt. Aufgrund des Gesinnungswandels in der Raumplanung (Siedlungsentwicklung nach innen) sowie der Einführung und Anpassung entsprechender Instrumente hat der Stellenwert der Landschaft und des Kulturlanderhaltes wieder zugenommen.

In den Schweizer Agglomerationsteilen ist die Dynamik in der Zunahme des Fächenverbrauchs vorerst durch RPG1 gestoppt. In Deutschland und in Frankreich gibt es ebenfalls sehr weitreichende Vorgaben, die den Schutz der Landschaft sicherstellen und Siedlungsflächenwachstum nur begrenzt zulassen. Allerdings könnte in den deutschen und französischen Kommunen der Agglomeration ein weiteres Siedlungsflächenwachstum stattfinden, das den Druck auf siedlungsnahe Freiflächen örtlich erhöhen könnte (siehe Kapitel 3.6.2).

Fazit Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung:

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

3.4.5 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora

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

Kartenband

Karte 2.1

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

Tabelle 27: Planungsinstrumente der Gebietskörperschaften für Naturschutz sowie für Lebensräume für Flora und Fauna

Fachplanungsbehörden Natur und Landschaft (DE)[24]	Fauna-Flora-Habitate (FFH), Special Protection Area for Wild Birds (SPA), Schutzgebietssystem Natura 2000, Waldschutzgebiete, Auenschutzgebiete, Naturschutzgebiete.
SCoT (FR)	Fauna-Flora-Habitate (FFH), Special Protection Area for Wild Birds (SPA), Schutzgebietssystem Natura 2000, Vogelschutzgebiet, Forêt de protection, Réserves naturelles, Espaces naturels sensibles (ENS)
Kantonale Behörden (CH)	Kantonale Naturschutzgebiete, Naturschutzzonen der Kommunen, Waldflächen, Gewässer- und Uferschutzgebiete

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Im deutschen Agglomerationsteil sind am Oberrhein, am Hochrhein und im Wiesental grossflächige Fauna-Flora-Habitate (FFH) und Special Protection Areas (SPA) vorhanden, im Schwarzwald sind Waldgebiete und entlang des Oberrheins Auengebiete prägend. Mit der FFH-Richtlinie (FFH-RL) und der Vogelschutzrichtlinie Special Protection Area for Wild Birds (SPA-RL) hat die Europäische Union ein verbindliches europäisches Naturschutzrecht mit einem strengen Schutz bis auf Stufe der einzelnen Objekte geschaffen. Die Richtlinien bezwecken einen europäischen, Ländergrenzen übergreifenden Biotopverbund Natura 2000 zum Schutz gefährdeter wildlebender Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. Ergänzend existieren Naturschutzgebiete, die in der Regel von den höheren Naturschutzbehörden (Regierungspräsidien) festgelegt werden, und Landschaftsschutzgebiete, die wiederum von den unteren Naturschutzbehörden (Landratsämtern) erlassen werden. Besonders geschützte Biotope sind in den Naturschutzgesetzen des Bundes und

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

der Länder benannt und geniessen unmittelbaren gesetzlichen Schutz. Es handelt sich dabei um besonders wertvolle und gefährdete Lebensräume. Waldschutzgebiete schliesslich werden von den höheren Forstbehörden ausgewiesen.

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

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

Tabelle 28: Situation und Herausforderungen des Naturschutzes in den einzelnen Korridoren

Korridor	Situation und Herausforderungen
Birstal	Neben dem meist beengten Flussraum der Birs ist das national bedeutsame Trockenvegetationsgebiet der Reinacher Heide der wichtigste Lebensraum für Fauna und Flora. Es liegt inmitten des Siedlungsbandes, und die Konkurrenz durch Freizeit- und Erholungsnutzungen ist eine ständige Herausforderung. Die Westflanken des Gempenplateaus tragen vielfältige, reich verzahnte Waldgesellschaften mit hohem Biodiversitätswert. Ihr Fortbestand ist durch den Schutz grossflächiger Gebiete (z. B. Eremitage) nicht gefährdet. Weiter zu erwähnen sind die Hofstattobstbaumlandschaften des Gempenplateaus.
Ergolztal/Frenkentäler	Die Biodiversität folgt einem deutlichen West-Ost-Gradienten: Der Anteil an schützenswerten und geschützten Naturobjekten, teils von nationaler Bedeutung, nimmt im östlichen Talabschnitt deutlich zu. Im Vordergrund stehen südexponierte, artenreiche Wiesen- und Weidelandflächen sowie trockenwarme Waldhänge mit seltenen Waldgesellschaften. An manchen Orten, insbesondere in den Siedlungen, steht den Fliessgewässern der für ihre Funktionen nötige Raum nicht zur Verfügung.
Hochrhein	Die Klimagunst der Oberrheinebene erreicht das Hochrheintal noch knapp. Die für Flora und Fauna charakteristischen Auen- und Trockengebiete finden sich nur noch fragmenthaft (z. B. im Hardwald und am Grenzacher Horn). Bodensaure Buchenwälder auf Deckenschotter bei Olsberg-Magden sowie die Eichenbestände bei Rheinfelden-Möhlin und am Dinkelberg sind für die Region bedeutsam. Der Dinkelberg ist eine Kulturlandschaft mit naturnahen Buchenwäldern, Hecken, Kalkmagerrasen, Glatthaferwiesen, Höhlen und einem temporären Karstsee und daher ein hervorragender Lebensraum für zahlreiche FFH-Arten. Deshalb ist der Dinkelberg in grossen Bereichen Bestandteil des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000 (FFH-Gebiet). Der Rhein ist als aquatischer Lebensraum eingeschränkt, u. a. wegen fehlender Geschiebezufuhr.
Laufental/Thierstein	Die Biodiversität des Laufentals ist regional wie gesamtschweizerisch ausserordentlich gut. Der südexponierten Magerwiesen- und Magerweiden-Gürtel kontrastiert mit reichhaltigen Waldbeständen auch in schattigen Nordlagen. Obwohl mehrfach gestaut, fliesst die Birs ausserhalb der Siedlungen weitgehend naturnah. Für freies Mäandrieren fehlt ihr jedoch der erforderliche Raum.
Leimental	Die intensive Landschaftsbeanspruchung schränkt die Biodiversität ein. Die Förderung der national bedeutsamen Eichenwälder erfolgt nicht flächendeckend. Im Offenland sind naturnahe Lebensräume punktuell und verinselt. Vereinzelt fehlen gebietstypische Feucht- und Nasshabitate. An manchen Orten, insbesondere in den Siedlungen, steht den Fliessgewässern der für ihre Funktionen nötige Raum nicht zur Verfügung.

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

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Fazit Naturschutz und Lebensräume für Flora und Fauna:

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

3.5 Siedlung

3.5.1 Entwicklungsdynamik der Bevölkerung

In der Agglomeration Basel leben aktuell 928 000 Personen (Stand 2022). Die bevölkerungsreichsten Kommunen sind neben Basel die deutschen Städte Lörrach, Rheinfelden (Baden) und Weil am Rhein. Auch Saint-Louis, Riehen, Allschwil und Schopfheim verzeichnen über 20 000 Einwohner, während die Bevölkerungszahlen aller übrigen Städte und Gemeinden darunter liegen. Es leben derzeit knapp zwei Drittel der Bevölkerung im Agglomerationszentrum oder in den inneren Korridoren, während nur 26% in den äusseren Korridoren und 12% im ländlichen Raum wohnen (Tabelle 29).

Kartenband

Karte 2.2

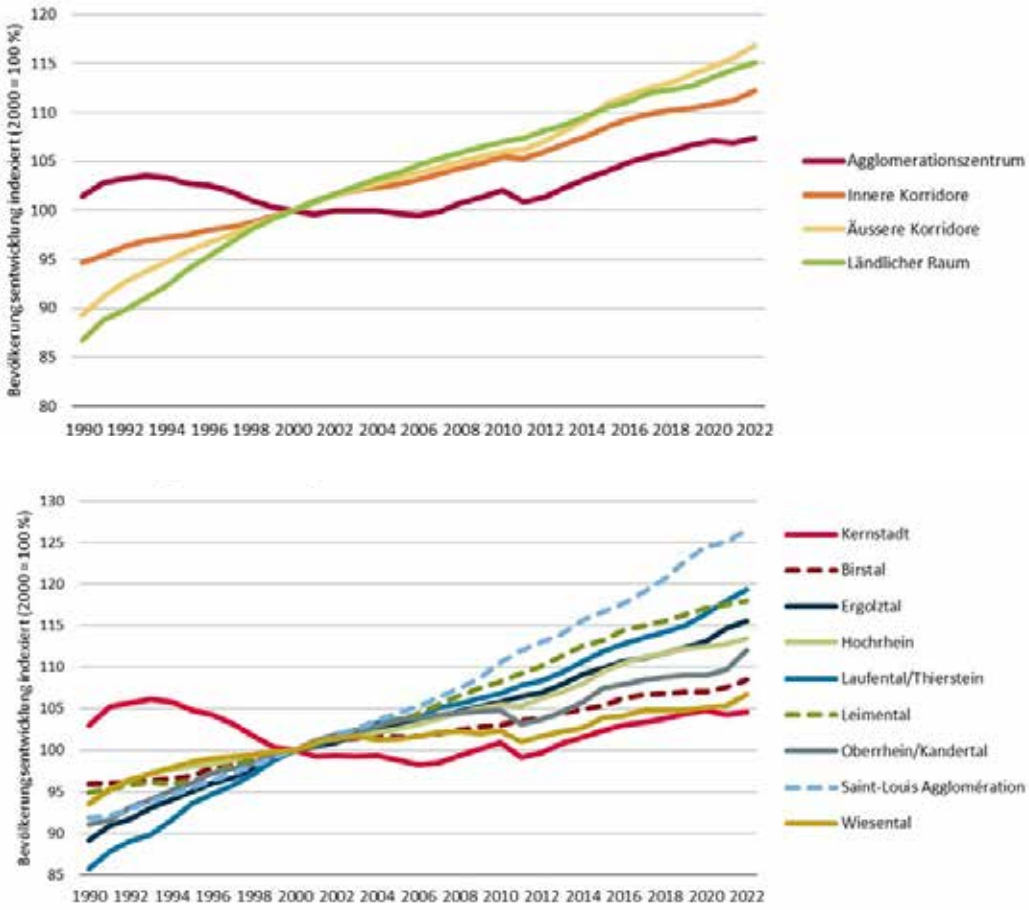
Tabelle 29: Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2022

		Bevölkerung 2000	Verteilung 2000	Bevölkerung 2022	Verteilung 2022	Wachstum absolut 2000–2022	Jährliches Wachstum 2000–2022	Jährliches Wachstum 2012–2022
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	280 000	33,9%	301 000	32,5%	21 000	0,3%	0,6%
	Innere Korridore	250 000	30,1%	280 000	30,2%	30 000	0,5%	0,6%
	Äussere Korridore	205 000	24,7%	239 000	25,8%	35 000	0,7%	0,9%
	Ländlicher Raum	93 000	11,3%	107 000	11,6%	14 000	0,6%	0,6%
Korridor	Kernstadt	166 000	20,0%	174 000	18,7%	8000	0,2%	0,5%
	Birstal	58 000	7,0%	63 000	6,8%	5000	0,4%	0,4%
	Ergolztal/Frenkentäler	75 000	9,1%	87 000	9,4%	12 000	0,7%	0,8%
	Hochrhein	191 000	23,1%	217 000	23,4%	26 000	0,6%	0,7%
	Laufental/Thierstein	26 000	3,1%	30 000	3,3%	5000	0,8%	1,0%
	Leimental	71 000	8,5%	83 000	9,0%	13 000	0,8%	0,7%
	Oberrhein/Kandertal	62 000	7,5%	69 000	7,5%	7000	0,5%	0,8%
	Saint-Louis Agglomération	67 000	8,0%	84 000	9,1%	18 000	1,1%	1,1%
	Wiesental	113 000	13,6%	120 000	13,0%	8000	0,3%	0,5%
Gesamte Agglomeration		**828 000**		**928 000**		**100 000**		

Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2000 und 2022 (Bundesamt für Statistik (BFS) 2023), Population municipale 2000 und 2020 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE 2023), Bevölkerung Basis Zensus 2000 und 2022 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa) 2023).

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

Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung von 1990 bis 2022 nach Raumkategorien und nach Korridoren



Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung jeweils am 31.Dezember (Bundesamt für Statistik (BFS) 2023), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE 2023), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa) 2023), Daten indexiert: Jahr 2000 = 100 %

Hinweis: Für die Kommunen der Saint-Louis Agglomération wurden fehlende Daten auf Grundlage der vorhandenen Bevölkerungszahlen interpoliert. Bevölkerungszahlen liegen für die Jahre 1990, 1999, 2006 – 2020 vor.

Die Bevölkerung der Agglomeration Basel ist innerhalb von etwas mehr als 20 Jahren um 12 % gewachsen. Dabei weisen alle Korridore seit 1990 ein relativ konstantes Bevölkerungswachstum auf. Die Kernstadt Basel ist dagegen ein Spezialfall: In der Entwicklung der Einwohnerzahlen erkennt man die Abwanderung aus der Stadt in den 1990er-Jahren und die darauffolgende Reurbanisierung im letzten Jahrzehnt. Städtische Wohnlagen haben wieder deutlich an Anziehungskraft gewonnen. Dennoch weisen die äusseren Korridore die höchsten Wachstumsraten auf. Besonders hohe Wachstumsraten über die gesamte Periode verzeichnen die Korridore Saint-Louis Agglomération, Laufental/Thierstein, Leimental und Ergolztal. Betrachtet man hingegen die jüngsten Zahlen ab 2012, ist das Wachstum wieder etwas ausgeglichener verteilt. Jedoch sind auch in jüngster Zeit die äusseren Korridore proportional am stärksten gewachsen. Die meisten Korridore verzeichnen in den vergangenen zehn Jahren hohe Wachstumsraten von 0,7 bis 1,1 % pro Jahr, mit Ausnahme des Birstals (0,4 %) und des Wiesentals (0,5 %). Auch in der Kernstadt (0,5 %) hat sich das Wachstum zuletzt wieder etwas abgeschwächt.

3.5.2 Entwicklungsdynamik der Arbeitsplätze

In der Agglomeration Basel arbeiten aktuell 531 000 Beschäftigte (Stand 2020). Knapp 80% der Arbeitsplätze liegen in Kommunen des Agglomerationszentrums und der inneren Korridore. In den äusseren Korridoren befinden sich 18% und im ländlichen Raum lediglich 5% aller Arbeitsplätze.

Kartenband

Karte 2.3

In Tabelle 30 sind die Beschäftigtenzahlen von 2011 und 2020 ersichtlich. Innerhalb von zehn Jahren wurden in der Agglomeration Basel 43 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Deutlich erkennbar ist, dass die Arbeitsplätze in den inneren und äusseren Korridoren die höchsten jährlichen Wachstumsraten verzeichnen. Im ländlichen Raum insgesamt und in einzelnen Korridoren (insbesondere Laufental/Thierstein und Saint-Louis Agglomération) stagnieren die Arbeitsplatzzahlen im Vergleich zur teilweise starken Bevölkerungsentwicklung.

Tabelle 30: Beschäftigtenentwicklung von 2011 bis 2020

		Beschäftigte 2011	Verteilung 2011	Beschäftigte 2020	Verteilung 2020	Wachstum absolut 2011–2020	Jährliches Wachstum 2011–2020
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	237 000	48,6%	248 000	47,2%	16 000	0,5%
	Innere Korridore	141 000	29,0%	156 000	29,7%	16 000	1,1%
	Äussere Korridore	85 000	17,4%	96 000	18,3%	11 000	1,4%
	Ländlicher Raum	24 000	5,0%	25 000	4,8%	1000	0,5%
Korridor	Kernstadt	178 000	36,5%	184 000	35,2%	10 000	0,4%
	Birstal	37 000	7,6%	39 000	7,5%	2000	0,6%
	Ergolztal/Frenkentäler	40 000	8,3%	44 000	8,4%	4000	1,1%
	Hochrhein	100 000	20,5%	111 000	21,2%	12 000	1,2%
	Laufental/Thierstein	11 000	2,3%	11 000	2,1%	0	0,0%
	Leimental	28 000	5,8%	30 000	5,7%	3000	0,8%
	Oberrhein/Kandertal	22 000	4,6%	27 000	5,2%	5000	2,3%
	Saint-Louis Agglomération	24 000	4,9%	25 000	4,8%	1000	0,5%
	Wiesental	47 000	9,6%	52 000	9,9%	6000	1,1%
Gesamte Agglomeration		**488 000**		**523 000**		**36 000**	

Quellen: STATENT Anzahl Beschäftigte 2011 und 2020 (Bundesamt für Statistik BFS, 2023), Emplois au lieu de travail 2011 und 2020 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE, 2023), Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2011 und 2020 (Bundesagentur für Arbeit, Statistik, 2023).

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

Fazit Entwicklungsdynamik:

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

3.5.3 Entwicklungstrends von Bevölkerung und Arbeitsplätzen

Die Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel verwenden unterschiedliche Methoden zur Berechnung ihrer Bevölkerungsprognosen. In der folgenden Tabelle 31 sind die für die 5. Programmgeneration relevanten Prognosen aufgeführt. Dabei wurden die jährlichen Wachstumsraten in Prozent aus den Zahlen von 2022 (Deutschland: 2020) und den Prognosen für 2040 bestimmt. Daneben wird der Vergleich zu den Wachstumsraten der 4. Generation gezeigt. Veränderte Prognosedaten des BFS erleichtern dabei die Vorhersage für die Agglomeration Basel.

Es sind keine eigenständigen Prognosen für die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen vorhanden. Daher wird vereinfachend davon ausgegangen, dass sich die Beschäftigten überall proportional zur Bevölkerung entwickeln. In der 4. Generation wurde für Basel-Stadt ein Lenkungsziel für Beschäftigte festgelegt, das etwas höher lag. Deshalb wurde damals für Basel-Stadt das Lenkungsziel als Prognose verwendet. In den Kantonen BS, BL, AG und SO sowie im französischen Teil der Agglomeration sind die Wachstumsraten vergleichbar mit denen im AP4.

Gebiet	Quelle Prognose 2040	Jährliches Wachstum Bevölkerung		Jährliches Wachstum Beschäftigte
		AP5	AP4	AP5
BS	BFS Kantonale Szenarien 2020, mittleres Szenario	0,48 %	0,50 %	0,48 %
BL	BFS Kantonale Szenarien 2020, hohes Szenario	0,61 %	0,70 %	0,61 %
AG	BFS Kantonale Szenarien 2020, mittleres Szenario	1,01 %	0,90 %	1,01 %
SO	BFS Kantonale Szenarien 2020, mittleres Szenario	0,79 %	0,70 %	0,79 %
DE	Statistik BW, Bevölkerungsvorausberechnung bis 2040	0,13 %	0,40 %	0,13 %
FR	SLA (2019), Überarbeitung SCoT	1,30 %	1,40 %	1,30 %[25]

Tabelle 31: Trendprognosen Bevölkerung und Beschäftigte, Vergleich AP4 und AP5

Quellen: Bevölkerungsprognosen AP5: BS: Kantonale Prognose 2019, mittleres Szenario, BL: KRIP 2019, AG: BFS Kantonale Szenarien 2015, Referenzszenario, SO: BFS Kantonale Szenarien 2015, Referenzszenario, DE: Studie Fleck (2017) – Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2015–2035 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone, LK Lörrach, FR: SLA (2019), Überarbeitung ScoT; Beschäftigtenprognosen aus Bevölkerungsprognosen abgeleitet.

Die Entwicklung zwischen 2018 und 2022 verlief in den meisten Korridoren etwas langsamer, als dies mit dem Mengengerüst von AP4 prognostiziert worden war (siehe Abbildung 21). Dabei gilt es jedoch festzuhalten, dass die Prognosen im AP4 relativ offensiv formuliert worden waren, als Korrektur zur Entwicklung zuvor, die dynamischer war, als im AP3 prognostiziert wurde.

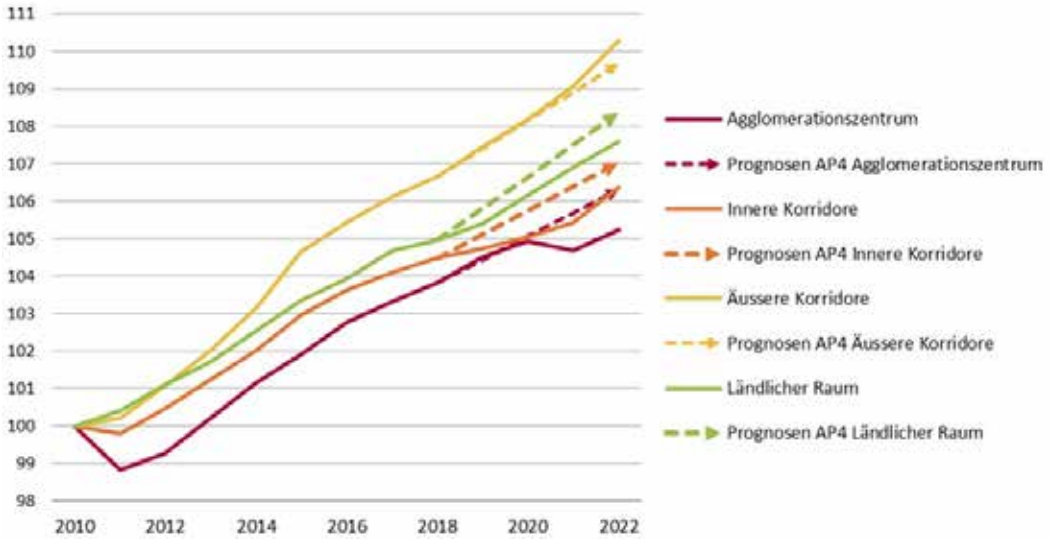


Abbildung 21: Vergleich der realen Bevölkerungsentwicklung mit den Lenkungszielen von AP4

Quellen: STATPOP (Bundesamt für Statistik (BFS) o. J.-b), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE o. J.-b), Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa) o. J.), jeweils für die Jahre 2010–2022. Daten indexiert: Jahr 2010 = 100 %

Im Agglomerationszentrum, in den inneren Korridoren und im ländlichen Raum war die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung von 2018 bis 2022 geringer, als sie im Mengengerüst des AP4 prognostiziert wurde. Einzig in den äusseren Korridoren wuchs die Bevölkerung seit 2018 etwa so stark, wie dies im AP4 erwartet wurde.

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

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

Tabelle 32: Bevölkerungsprognosen für 2040

		Bevölkerung					
		Anzahl 2022	Verteilung 2022	Anzahl 2040	Verteilung 2040	Wachstum absolut	Jährliches Wachstum
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	301 300	32,5%	332 200	32,6%	30 900	0,5%
	Innere Korridore	280 100	30,2%	304 900	29,9%	24 700	0,5%
	Äussere Korridore	239 300	25,8%	260 200	25,5%	20 900	0,5%
	Ländlicher Raum	107 300	11,6%	122 800	12,0%	15 400	0,7%
Korridor	Kernstadt	173 600	18,7%	189 100	18,5%	15 500	0,5%
	Birstal	63 000	6,8%	70 600	6,9%	7700	0,6%
	Ergolztal/Frenkentäler	87 200	9,4%	97 500	9,6%	10 300	0,6%
	Hochrhein	216 900	23,4%	237 500	23,3%	20 600	0,5%
	Laufental/Thierstein	30 400	3,3%	34 400	3,4%	4000	0,7%
	Leimental	83 400	9,0%	93 300	9,2%	10 000	0,6%
	Oberrhein/Kandertal	69 200	7,5%	69 500	6,8%	300	0,0%
	Saint-Louis Agglomération	84 200	9,1%	105 000	10,3%	20 900	1,2%
	Wiesental	120 200	13,0%	123 100	12,1%	2900	0,1%
	Gesamte Agglomeration	928 000		1 020 100		92 000	

Quellen: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022 (Bundesamt für Statistik (BFS) 2023), Population municipale 2020 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE 2023), Bevölkerung Basis Zensus 2022 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa) 2023); Bevölkerungsprognosen 2040 gemäss den Quellen aus Tabelle 31. Die Summen können aufgrund von Rundungsfehlern abweichen.

Tabelle 33: Beschäftigtenprognosen für 2040

		Beschäftigte					
		Anzahl 2020	Verteilung 2020	Anzahl 2040	Verteilung 2040	Wachstum absolut	Jährliches Wachstum
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	247 500	47,3%	274 900	47,2%	27 400	0,5%
	Innere Korridore	155 700	29,7%	172 800	29,7%	17 100	0,5%
	Äussere Korridore	96 000	18,3%	106 200	18,2%	10 200	0,5%
	Ländlicher Raum	24 600	4,7%	28 100	4,8%	3500	0,7%
Korridor	Kernstadt	183 600	35,1%	202 000	34,7%	18 400	0,5%
	Birstal	38 500	7,4%	43 700	7,5%	5100	0,6%
	Ergolztal/Frenkentäler	43 700	8,3%	49 400	8,5%	5700	0,6%
	Hochrhein	111 400	21,3%	124 900	21,5%	13 500	0,6%
	Laufental/Thierstein	11 500	2,2%	13 100	2,3%	1600	0,7%
	Leimental	30 300	5,8%	34 400	5,9%	4000	0,6%
	Oberrhein/Kandertal	27 300	5,2%	28 200	4,8%	900	0,2%
	Saint-Louis Agglomération	25 200	4,8%	32 700	5,6%	7400	1,3%
	Wiesental	52 200	10,0%	53 800	9,2%	1500	0,1%
	Gesamte Agglomeration	524 000		582 000		58 200	

Quellen: STATENT Anzahl Beschäftigte 2020 (Bundesamt für Statistik BFS, 2023), Emplois au lieu de travail 2020 (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE, 2023), Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2020 (Bundesagentur für Arbeit 2023). Beschäftigtenprognosen 2040 gemäss den Quellen aus Tabelle 31. Die Summen können aufgrund von Rundungsfehlern abweichen.

Basierend auf den Prognosen hat die Agglomeration Basel bis 2040 mit zusätzlichen 92 000 Einwohnern und 58 200 Arbeitsplätzen zu rechnen. Ein Drittel des absoluten Bevölkerungs- und über die Hälfte des Arbeitsplatzwachstums sollen im Agglomerationszentrum stattfinden, aber auch in den inneren und äusseren Korridoren ist ein starkes Wachstum vorgesehen. Wo die Kapazitäten für dieses Wachstum im Detail liegen, wird im nächsten Kapitel erörtert.

Fazit Entwicklungstrends:

- **Die Lenkungsziele von AP4 waren eher zu hoch angesetzt. Die reale Entwicklung ist vor allem im Agglomerationszentrum, in den inneren Korridoren und im ländlichen Raum langsamer fortgeschritten als prognostiziert. Mit den neu zugrunde gelegten (kantonalisierten) BFS-Prognosen werden die zukünftigen Entwicklungen zwischen den Kantonen besser harmonisiert.**
- **Bis 2040 werden in der Agglomeration Basel 150 200 zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze erwartet. Ein Drittel des absoluten Bevölkerungs- und die Hälfte des Arbeitsplatzwachstums sollen im Agglomerationszentrum stattfinden.**

3.5.4 Entwicklungspotenziale

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

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

1. Über die Berechnung der theoretischen Kapazitäten in den unbebauten und in den bebauten Bauzonen. Sie lehnt sich an die Logik der Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE an.
2. Über die Berechnung der Kapazitäten in den Schwerpunktgebieten. Sie beruht auf den Abschätzungen der zuständigen Behörden, die diese aufgrund des aktuellen Planungsstands gemacht haben.

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

› Die Annäherungen beruhen auf unterschiedlichen Berechnungsmethoden. Die Zahlen der Schwerpunktgebiete sind genauer und verlässlicher als die Zahlen der Bauzonenkapazitätsberechnung, weil sie auf einer Beurteilung der konkreten Situation und nicht auf allgemeinen Berechnungsannahmen beruhen.

› Die Schwerpunktgebiete werden bei der Berechnung der theoretischen Kapazitäten einbezogen.

› Die Schwerpunktgebiete decken umgekehrt nicht alle unbebauten und bebauten Bauzonen ab.

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

Die Bauzonenkapazitäten wurden folgendermassen berechnet:

Schweiz	**Frankreich**[26]	**Deutschland**
Bauzonenstatistiken der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn Stand: 2023 (AG, BS) 2021 (BL, SO) Berücksichtigte Flächen (unterteilt in bebaut und unbebaut): › Wohnzonen › Mischzonen › Zentrumszonen	Bebaute Bauzonen: erhoben anhand von Luftaufnahmen, Katastern, Satellitenaufnahmen, Baugenehmigungen etc. Unbebaute Bauzonen: erhoben anhand der Überarbeitung des SCoT Cantons de Huningue et Sierentz, Berechnung gemäss SIAM Urba Stand: 2019 Berücksichtigte Flächen: › Siedlungsflächen › Flächen von Freizeit- und Sporteinrichtungen	Flächennutzungsplandaten aus dem automatisierten Raumordnungskataster AROK des RP Freiburg, Geoportal BW Stand: 2022 Berücksichtigte Flächen (unterteilt in Bestand und Planung): › Wohnbauflächen › Gemischte Bauflächen Als unbebaute Flächen wurden die Planungsflächen berücksichtigt, die nicht mit einem Bebauungsplan[27] überlagert sind.

Kapazitätsberechnung nach den Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE

Im AP4 wurde für die Kapazitätsberechnung der bebauten Bauzonen von einer möglichen Innenverdichtung um +5% ausgegangen. Für die unbebauten Bauzonen wurde das 3. Quartil der Bestandsdichten (angegeben in Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektar – EWAP/ha) der Raumkategorie der jeweiligen Gemeinde verwendet. Im AP5 wird nun die Kapazitätsberechnung gemäss den Technischen Richtlinien Bauzonen (TRB) durchgeführt. Für die **unbebauten Bauzonen** wird die reale Flächenbeanspruchung mit dem Median der Flächenbeanspruchung der jeweiligen Raumkategorie verglichen. Ist die reale Flächenbeanspruchung tiefer als der Median (d. h. die EWAP-Dichte ist vergleichsweise hoch), wird davon ausgegangen, dass die Flächenbeanspruchung in der unbebauten Bauzone der realen Flächenbeanspruchung entsprechen wird. Ist die reale Flächenbeanspruchung höher als der Median (vergleichsweise tiefe EWAP-Dichte), wird angenommen, dass die Flächenbeanspruchung in der unbebauten Bauzone gleich dem Median der jeweiligen Raumkategorie sein wird. Für die **bebauten Bauzonen** wird wie bereits im AP4 ein Nachverdichtungspotenzial von 5% angenommen. Dies ist zwar eine Abweichung von der TRB-Methode, bei der kein Nachverdichtungspotenzial ausgewiesen wird, wenn die reale Flächenbeanspruchung bereits tiefer ist als der Median der jeweiligen Raumkategorie. Ohne diese Annahme würden urbane und grosse Gemeinden mit bereits hoher EWAP-Dichte wie Basel und Lörrach aber kein Nachverdichtungspotenzial aufweisen, was nicht realistisch wäre.

Die gesamte Fläche der bebauten Bauzonen (nur Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) beträgt in der Agglomeration Basel ungefähr 15 170 Hektar, während die Fläche der unbebauten Bauzonen 1170 Hektar umfasst (Tabelle 34). Dadurch errechnet sich eine Kapazität von 72 600 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen (EWAP) durch innere Verdichtung sowie 96 600 EWAP auf unbebauten Bauzonen. Insgesamt liegen die Bauzonenkapazitäten damit bei 169 200 zusätzlichen EWAP und damit knapp 20 000 EWAP über dem prognostizierten Bedarf für 2040 (92 000 EW und 58 200 AP, Total: 150 200 EWAP).

Kartenband

Karte 2.7

26 Die Daten sind identisch mit denen, die bereits im AP4 verwendet wurden.

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

Tabelle 34: Bauzonenkapazitäten nach Raumkategorien und Korridoren

		Fläche bebaut	Fläche unbebaut	Bedarf 2040	Kapazität bebaut	Kapazität unbebaut	Differenz Kapazität und Bedarf
		[ha]	[ha]	[EWAP]	[EWAP]	[EWAP]	[EWAP]
Raumkategorie	Agglomerationszentrum	2310	90	58 300	27 400	10 400	-20 500
	Innere Korridore	4060	230	41 800	21 800	27 300	7300
	Äussere Korridore	4300	480	31 100	16 800	38 300	24 000
	Ländlicher Raum	4480	380	18 900	6600	20 600	8300
Korridor	Kernstadt	930	0	33 900	17 900	0	-16 000
	Birstal	910	50	12 800	5100	5800	-1900
	Ergolztal/Frenkentäler	1480	200	16 000	6500	16 700	7200
	Hochrhein	3630	260	34 100	16 400	22 700	5000
	Laufental/Thierstein	650	110	5600	2100	7400	3500
	Leimental	1190	70	14 000	5700	6800	-1500
	Oberrhein/Kandertal	1310	140	1200	4800	11 200	14 800
	Saint-Louis Agglomération	3270	210	28 300	5500	14 300	-8500
	Wiesental	1800	120	4400	8600	11 600	15 800
	Agglomeration	**15 170**	**1170**	**150 200**	**72 600**	**96 600**	**18 900**

Quellen: Bau- und Umweltschutzdirektion (2023), Kanton Aargau (2023), Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (2024),Saint-Louis Agglomération (2019), Statistisches Amt Basel-Stadt (2023)

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

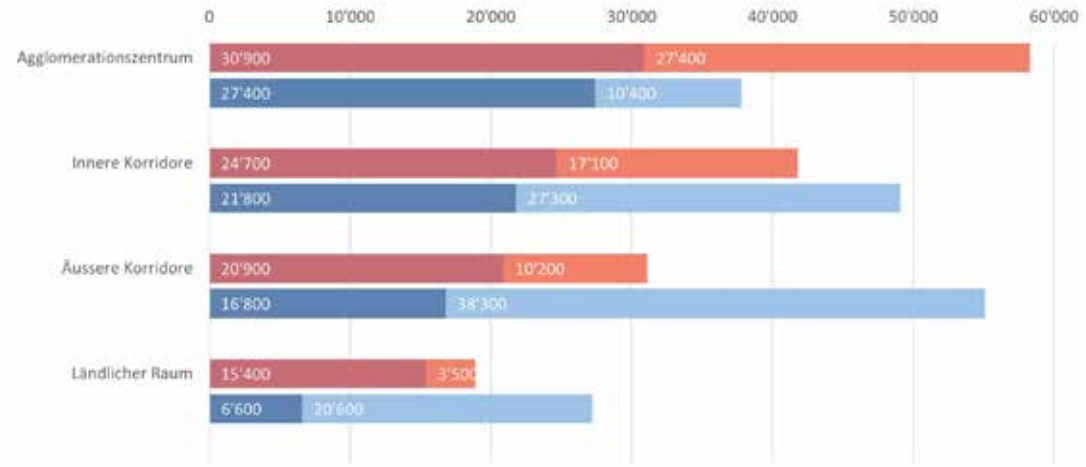


Abbildung 22: Bauzonenkapazitäten nach Raumkategorien

Quellen: siehe Abbildung 23a.

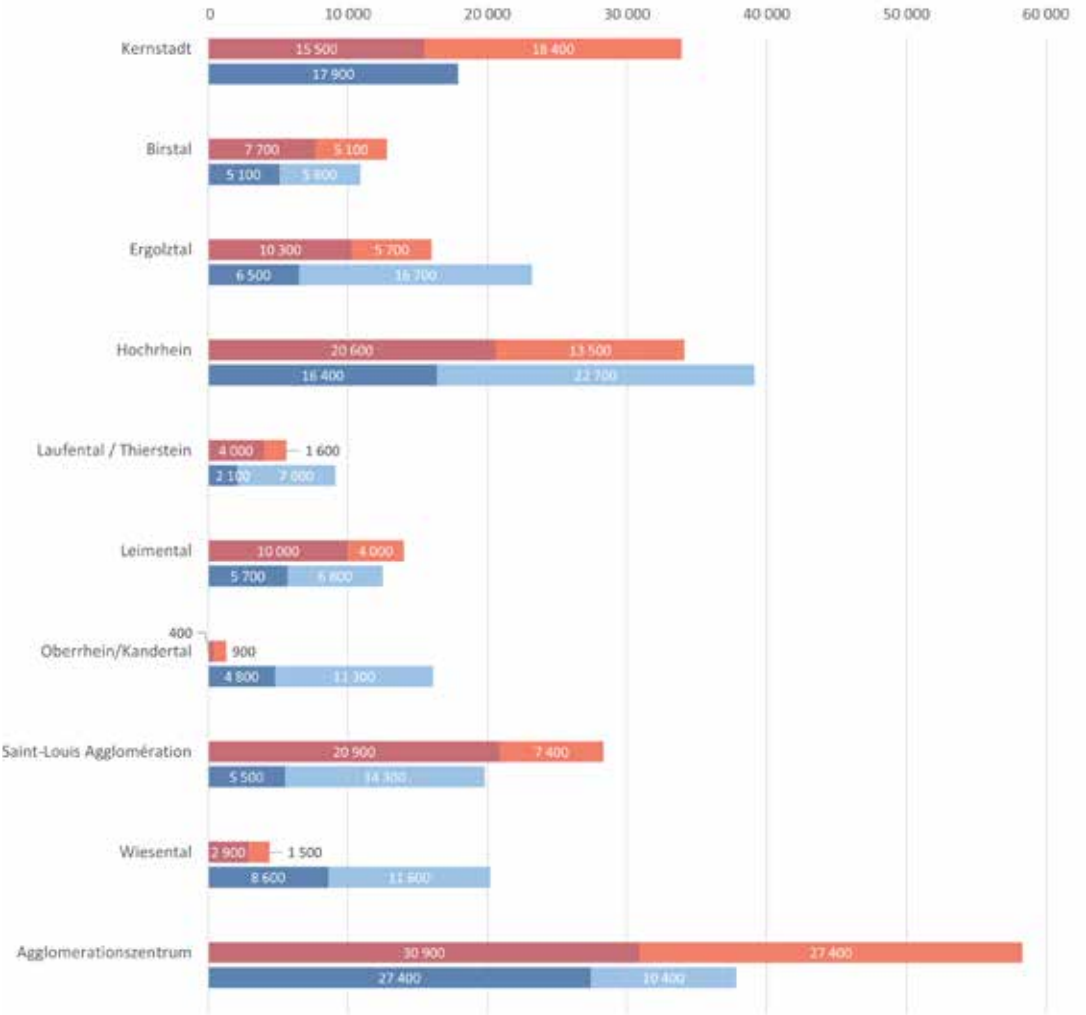


Abbildung 23a: Bauzonenkapazitäten nach Korridoren

Quellen: Bau- und Justizdepartement 2023; Bau- und Umweltschutzdirektion 2023; Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg 2024; Statistisches Amt Basel-Stadt 2023.

Hinweise: Die Flächen von reinen Arbeitszonen wurden in Anlehnung an die technischen Richtlinien des Bundes nicht einbezogen. In der Kernstadt gibt es keine unbebauten Bauzonen mehr.

Die Gegenüberstellung zeigt einen starken Unterschied zwischen dem Agglomerationszentrum und den anderen Raumkategorien. Während in den inneren und äusseren Korridoren sowie im ländlichen Raum die Kapazität grösser ist als der Bedarf, sind die theoretischen Bauzonenreserven im Agglomerationszentrum zu klein. Im AP4 war man noch davon ausgegangen, dass die Kapazität in allen Raumkategorien nicht dem Bedarf entsprechen wird. Dieser Kapazitätsmangel hat sich nun entschärft, da die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land von einem geringeren prozentualen Wachstum ausgehen, als dies noch im AP4 der Fall war.

Fazit: Bauzonenkapazität nach den Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE:

- **Die Agglomeration Basel verfügt insgesamt über alle Raumkategorien hinweg über genügend Reserven, um das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufzunehmen. Im Agglomerationszentrum jedoch übersteigt der Bedarf die vorhandenen Flächenreserven. Dasselbe gilt für den Korridor Saint-Louis Agglomération, wo die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen allerdings hoch angesetzt sind.**
- **Im Bestand (bebaute Bauzonen) kann knapp die Hälfte des prognostizierten Wachstums aufgenommen werden.**
- **Die grössten Kapazitäten liegen zum einen im Korridor Hochrhein sowohl in unbebauten als auch in bebauten Bauzonen und zum anderen in unbebauten Bauzonen im Ergolztal, in der Saint-Louis Agglomération und in den beiden deutschen Korridoren. Grössere Kapazitäten gibt es auch in bebauten Bauzonen in der Kernstadt.**
- **Im Agglomerationszentrum können nur knapp 20 % des prognostizierten Bedarfs auf unbebauten Flächen aufgenommen werden. In den übrigen Raumkategorien kann ein grösserer Anteil der Entwicklung auf den unbebauten Flächen realisiert werden.**
- **Im Agglomerationszentrum müsste im Bestand als Zielgrösse eine Innenverdichtung von mehr als +5 % angestrebt werden, damit das prognostizierte Wachstum aufgenommen werden kann. Zusätzlich müssten die unbebauten Bauzonen dichter bebaut werden – und zwar dichter als der Median der Bestandsdichten, wo das situationsbedingt möglich und sinnvoll ist.**
- **In AP6 soll der Fokus verstärkt auf den unbebauten Kapazitäten in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum liegen, damit unerwünschte Effekte bei ungünstiger (ÖV-)Erschliessung vermieden werden können.**

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

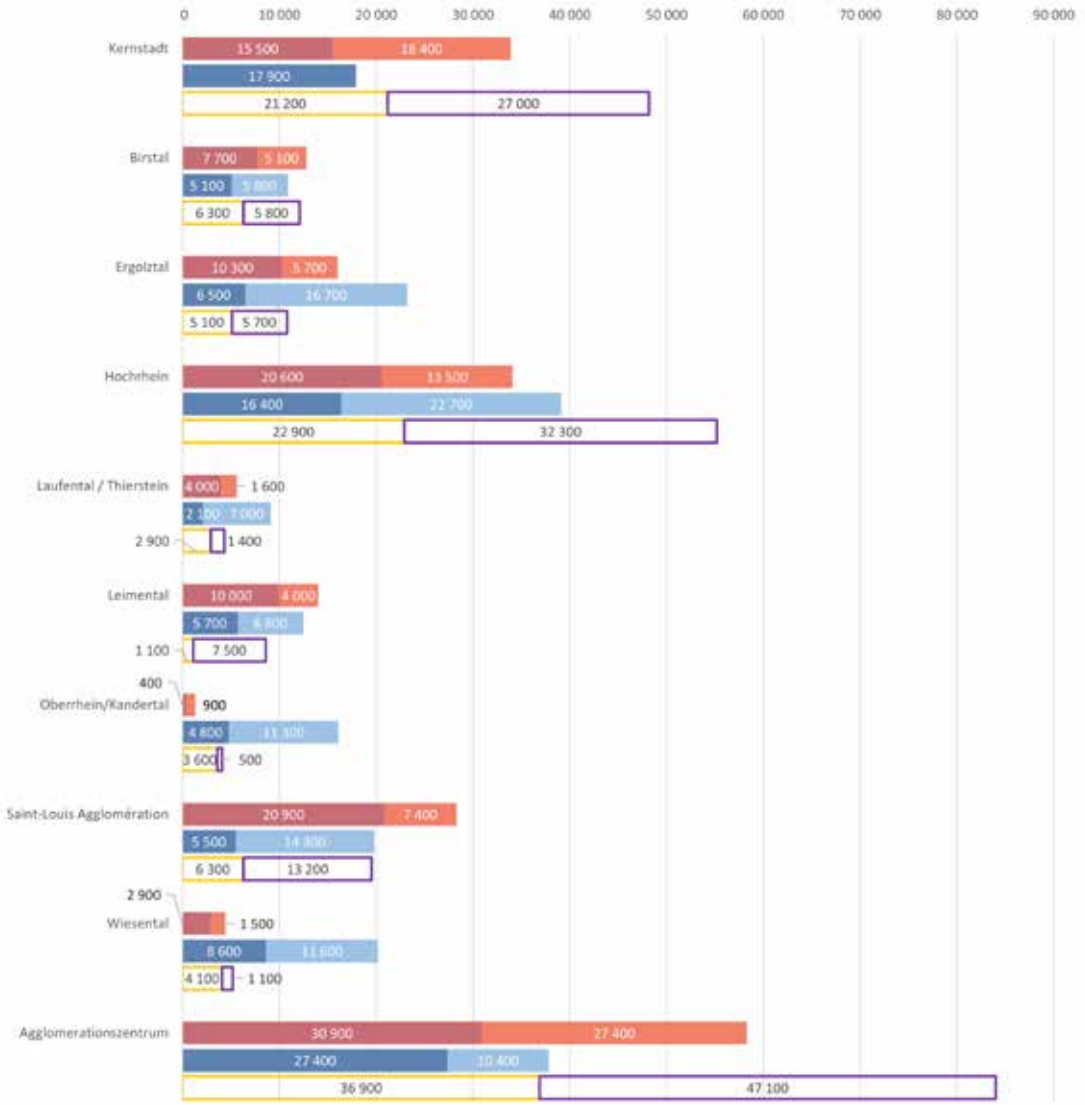
Kapazitätsberechnung in den Schwerpunktgebieten der Agglomeration Basel
Neben den Bauzonenkapazitäten geben die in den Schwerpunktgebieten der Agglomeration Basel gelegenen Areale Anhaltspunkte über die Bauzonenkapazitäten. Die Potenziale, die bei den Schwerpunktgebieten ausgewiesen werden, wurden arealweise bei den federführenden Behörden nachgefragt und entsprechen den Abschätzungen, die aufgrund des aktuellen Planungsstandes gemacht werden können. Die Potenziale, die in den einzelnen Korridoren in den Schwerpunktgebieten vorhanden sind, sind in Tabelle 35 und in Abbildung 23 ausgewiesen. Insgesamt umfassen die Areale in den Schwerpunkten der Agglomeration Basel eine Fläche von 369 ha (Stand 31. Januar 2025).

Tabelle 35:
Flächen und Potenziale der Schwerpunktgebiete nach Korridoren

		Fläche [ha]	Potenzial zusätzliche EW	Potenzial zusätzliche AP
Korridor	Kernstadt	930	0	33 900
	Birstal	910	50	12 800
	Ergolztal/Frenkentäler	1480	200	16 000
	Hochrhein	3630	260	34 100
	Laufental/Thierstein	650	110	5600
	Leimental	1190	70	14 000
	Oberrhein/Kandertal	1310	140	1200
	Saint-Louis Agglomération	3270	210	28 300
	Wiesental	1800	120	4400
Agglomerationszentrum		**776**	**36 900**	**47 100**
Gesamte Agglomeration		**1806**	**73 300**	**94 700**

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel (Massnahmenband Siedlung)

Abbildung 23b: Bauzonenkapazitäten inklusive Schwerpunktgebiete nach Korridoren



Quellen: Quellen: Bauzonenstatistiken Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn 2021, Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg: Flächennutzungsplan Geodaten März 2024, Überarbeitung SCoT Cantons de Huningue et Sierentz 2020. Hinweis: Das Agglomerationszentrum ist sowohl Korridor als auch Raumkategorie. Seit AP5 wird gemeinsam mit den Korridorgemeinden die Erarbeitung eines Raumkonzeptes aufgegleist (ein sog. Korridorprozess wurde lanciert). Hierfür werden u.a. Informationen zu den Bauzonenkapazitäten benötigt, die hier ausgewiesen werden.

Lesehilfe zu Abbildung 23a und 23b:

Die Bauzonenkapazitäten beruhen auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden und können deshalb nicht direkt miteinander verglichen werden. Hier eine kurze Erläuterung der drei Datenbalken:

Oberer Balken: Die Zahlen beruhen auf Bevölkerungsprognosen und geben somit die **erwartete Anzahl an zusätzlichen Einwohnern** (dunkelrot) **und zusätzlichen Arbeitsplätzen** (hellrot) **bis 2040** an). Die Entwicklung der Arbeitsplätze ist schwierig abzuschätzen. In diesem Fall wird pauschal von derselben Entwicklung wie bei den Einwohnern ausgegangen.

Mittlerer Balken: Er zeigt die theoretischen Bauzonenkapazitäten für Einwohner (dunkelblau) und Arbeitsplätze (hellblau) an, die nach den Technischen Richtlinien Bauzonen des ARE ermittelt wurden (siehe Abbildung 22).

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

	zusätzliche Einwohner	zusätzliche Arbeitsplätze
Prognosen bis 2040:	92 000	58 000
Kapazität innerhalb von bebauten WMZ-Zonen [EWAP]:	73 000	
Kapazität innerhalb von unbebauten WMZ-Zonen [EWAP]:	97 000	
Kapazität innerhalb von Schwerpunktgebieten:	75 000	85 000

→ Alle prognostizierten Einwohner und Arbeitsplätze könnten innerhalb von Schwerpunktgebieten untergebracht werden. Falls dieses Potenzial nicht vollständig ausgenutzt wird oder das prognostizierte Wachstum übertroffen wird, ist durch Innenverdichtung und Bauzonenreserven genügend Kapazität vorhanden. Im AP4 waren die Prognosewerte höher als die Kapazität in den Schwerpunktgebieten. Im AP5 hat sich die Situation grundlegend verbessert, da die Prognosen tiefer sind und die Kapazität der Schwerpunktgebiete zugenommen hat.

Pro Korridor ergibt sich damit folgendes Bild:

Kernstadt: In den Schwerpunktgebieten stehen bis 2040 mehr als genug Kapazitäten für die Anzahl der prognostizierten Arbeitsplätze und Einwohner zur Verfügung. Ergänzend steht zusätzliches Potenzial durch die Verdichtung von bebauten Bauzonen für Wohnen und Arbeiten zur Verfügung. Die Problematik besteht in der Kernstadt in der Aktivierung der Potenziale. Die Entwicklung der Areale erfordert hohen Prozess- und Abstimmungsaufwand, und zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze werden erst mit einer beträchtlichen zeitlichen Verzögerung zur Verfügung stehen. Die Nachfrage übersteigt deshalb weiterhin das Angebot an Wohnraum und an Arbeitsflächen.

Birstal: Das prognostizierte Arbeitsplatzwachstum kann in den Schwerpunktgebieten aufgefangen werden. Für die prognostizierten Einwohnenden kann der Wohnraumbedarf in den Schwerpunktgebieten nicht abgedeckt werden. Mit den übrigen unbebauten Bauzonen und dem Verdichtungspotenzial in den bebauten Bauzonen stehen jedoch ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Insgesamt verfügt das Birstal bis 2040 über genug Bauzonenkapazitäten. Auch hier stellt die Aktivierung der Potenziale die grösste Herausforderung dar, und es wird entscheidend sein, ob zeitnah ausreichend Wohn- und Arbeitsraum angeboten werden kann, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Ergolztal/Frenkentäler: Im Ergolztal stehen für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 in den Schwepunktgebieten ausreichend Potenziale zur Verfügung. Der Bedarf an Wohnraum kann nur zur Hälfte in den Schwerpunktgebieten abgedeckt werden. Die bebauten und unbebauten Bauzonen enthalten jedoch noch sehr viele Bauzonenkapazitäten. Wenn sich

diese aktivieren lassen, kann ein ausreichend grosses Angebot geschaffen werden, um die zusätzlichen Einwohner aufzunehmen.

Hochrhein[28]: Der Hochrhein kann das gesamte Wachstum in den Schwerpunktgebieten aufnehmen. Allerdings besteht zwischen dem Nutzungsmix Arbeiten und Wohnen der prognostizierten Entwicklung und dem vorgesehenen Nutzungsmix in den Schwerpunktgebieten eine Diskrepanz: Die Prognosen gehen davon aus, dass das Bevölkerungswachstum deutlich höher ist als das Arbeitsplatzwachstum (zwei Drittel Wohnen, ein Drittel Arbeiten). Die Schwerpunktgebiete fassen jedoch deutlich mehr zusätzliche Arbeitsplätze als Einwohner. Die Herausforderung liegt somit in der regionalen Koordination des Nutzungsmixes. Die übrigen unbebauten Bauzonen und das Verdichtungspotenzial in den bebauten Bauzonen bieten weitere Kapazitäten, die das Wachstum ebenfalls auffangen könnten. Insgesamt verfügt der Hochrhein über Bauzonenkapazitäten, die auch den Bedarf nach 2040 abzudecken vermögen.

Laufental/Thierstein: Die Schwerpunktgebiete können nicht das gesamte Wachstum aufnehmen. Gut 70% des Bedarfs an Wohnraum kann in den Schwerpunktgebieten abgedeckt werden. Bei den Arbeitsplätzen können knapp 90% der Nachfrage in den Schwerpunktgebieten angeboten werden. In den bebauten und unbebauten Bauzonen stehen jedoch mehr als genug Kapazitäten für die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen und für den Bau von Wohnungen zur Verfügung.

Leimental: Die im Bachgraben vorhandenen Kapazitäten für die Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen übersteigen den Bedarf um fast das Doppelte. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass das Allschwiler Bachgraben-Areal, an der Basler Stadt-Grenze liegend, ein Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung ist und die hier zur Verfügung gestellte Fläche für Arbeitsnutzung agglomerationsweite Bedeutung hat. Für Wohnnutzung bestehen im Leimental wenig Kapazitäten in den Schwerpunktgebieten. Deshalb ist es wichtig, dass die Bauzonenkapazitäten in den bebauten und unbebauten Bauzonen ausserhalb der Schwerpunktgebiete aktiviert werden, damit der Wohnungsdruck nicht zu stark ansteigt. Ausserdem ist eine gute Ausnutzung mit höheren, an den Kontext angepassten Dichten wichtig.

Oberrhein/Kandertal: Aufgrund des tiefen Einwohner- und Arbeitsplatzwachstums und den noch grossen Reserven in den bebauten und unbebauten Bauzonen verfügen der Oberrhein und das Kandertal auch nach 2040 noch über ausreichend Potenziale.

Saint-Louis Agglomération: Alleine das Schwerpunktgebiet Euro3lys kann das prognostizierte Arbeitsplatzwachstum aufnehmen. Die zusätzlichen Einwohnenenden können jedoch nur dann aufgefangen werden, wenn alle Kapazitäten ausgeschöpft werden.

Wiesental: Das prognostizierte Bevölkerungswachstum kann in den Schwerpunktgebieten aufgenommen werden. Für die prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung stehen hingegen knapp zu wenig Potenziale zur Verfügung. Die übrigen unbebauten Bauzonen und das Verdichtungspotenzial in den bebauten Bauzonen bieten jedoch weitere Kapazitäten, die das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ebenfalls auffangen könnten.

Damit die Potenziale aktiviert werden können, ohne die Verkehrssysteme zu überlasten, sind allerdings bei den meisten Arealen Massnahmen im Bereich Verkehr nötig, um eine attraktive Erschliessung sicherzustellen. Darüber hinaus braucht es auch Restriktionen u. ä. im motorisierten Individualverkehr (Push- und Pull-Massnahmen). Im Kapitel 6 Handlungsbedarf wird über die benötigten Infrastrukturmassnahmen informiert, und die Massnahmenblätter Siedlung und Verkehr geben detailliert Auskunft über die Einzelmassnahmen.

28 Eine Bemerkung zur Kongruenz mit dem kantonalen Richtplan AG: Die Kapazitäten im Aargauer Teil des Hochrheins sind gemäss kantonalem Richtplan AG ausreichend. Auch die weiteren Aussagen im Abschnitt zum Korridor Hochrhein treffen nur bezogen auf den Aargauer Teil des Hochrheins nicht zu. Im Agglomerationsprogramm Basel werden Kapazitätsüberlegungen jedoch für die funktionalen Räume – die Korridore – gemacht, um den Handlungsbedarf und Koordinationsfragen in diesen Räumen festzuhalten. Deshalb können die Informationen im AP5 bei grenzüberschreitenden Korridoren von den Inhalten der Instrumente der übergeordneten Behörden abweichen. Dies ist jedoch nur bedingt durch die unterschiedlichen Perimeter, für welche Aussagen betreffend Prognose und Kapazitäten gemacht werden.

Bilanz der Kapazitäten
Das Agglomerationsprogramm Basel geht bis 2040 von einem prognostizierten Wachstum von rund 92 000 Einwohnern und 58 200 Arbeitsplätzen aus (Total: 150 200 EWAP).

Innerhalb der bebauten Flächen besteht ein Innenentwicklungspotenzial von rund 73 000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Auf den unbebauten Flächen steht ein Potenzial für rund 97 000 Einwohner und Arbeitsplätze zur Verfügung. Insgesamt verfügt die Agglomeration Basel gemäss den Bauzonenkapazitätsberechnungen aus Tabelle 34 über ein Potenzial von rund 345 000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Demnach übersteigen die Bauzonenkapazitäten die Prognose um rund 216 000 Einwohner und Arbeitsplätze.

Die detaillierte Analyse der Schwerpunktgebiete zeigt, dass die effektiven Potenziale deutlich höher liegen, als wenn nur die theoretischen Bauzonenkapazitäten herangezogen werden. Dies zeigt sich besonders deutlich in der Kernstadt und im Korridor Birstal. Insgesamt bieten die Schwerpunktgebiete Potenziale für rund 175 000 EWAP, was rund 35 % mehr Potenziale sind, als die erwartete Entwicklung gemäss Prognose an Nachfrage erwarten lässt (vgl. Tabelle 32 und Tabelle 33).

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

Fazit Entwicklungspotenziale:

- **In den Schwerpunktgebieten kann die komplette prognostizierte Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen aufgenommen werden. In den übrigen unbebauten Bauzonen und durch die Verdichtung in bestehenden Bauzonen könnten im Bedarfsfall zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze untergebracht werden.**
- **Das Potenzial der Schwerpunktgebiete konzentriert sich vor allem auf das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore. Dabei befinden sich allein innerhalb der Kernstadt Basel 40 % der gesamten Einwohner- und Arbeitsplatz-Potenziale. Dadurch ist es möglich, einen wesentlichen Anteil des Wachstums auf das Agglomerationszentrum und die inneren Korridore zu lenken.**
- **Die teilweise schwierige Aktivierung der Reserven in den unbebauten und bebauten Bauzonen ist in mehreren Korridoren zwingend notwendig, um der Nachfrage gerecht zu werden. In der Saint-Louis Agglomération sollten zudem höhere Dichten angestrebt werden als jene, die zur Berechnung der Reserven herangezogen wurden.**

3.6 Lenkung der Entwicklungsdynamik

3.6.1 Einleitung

Für die Umsetzung des Zukunftsbildes ist es nicht nur erforderlich, die für die Entwicklungsdynamik benötigten Bauzonenkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich sind Massnahmen vorzusehen, um die Dynamik an die geeigneten Standorte zu lenken, die Innenentwicklung und die Verdichtung am richtigen Ort und in hoher Qualität zu fördern und die Nutzungsdurchmischung zu unterstützen. Auch verkehrsintensive Einrichtungen sind auf dafür geeignete Standorte zu lenken und im gesamten Agglomerationsgebiet aufeinander abzustimmen. Ausserdem soll das Siedlungsgebiet konsequent begrenzt werden.

In diesem Kapitel werden die entsprechenden Vorgaben der übergeordneten Behörden in ihren behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (kantonale Richtpläne, SCoT, Regionaler Richtplan) dargestellt und bewertet. Ausserdem wird aufgezeigt, wie die übergeordneten Behörden die Innentwicklung fördern. In Bezug auf die Innenentwicklung ist es wichtig, die richtigen Dichten an den richtigen Standorten zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist eine koordinierte Hochhausplanung in der Agglomeration Basel von Bedeutung (Kapitel 3.6.5). Für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung, die kurze Wege ermöglicht und die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr in den Quartieren möglichst reduziert, sind Angaben betreffend Nutzungsmix (Kapitel 3.6.6) wichtig und ist die Lage von verkehrsintensiven Einrichtungen bedeutend (Kapitel 3.6.7).

3.6.2 Siedlungsbegrenzung und Vorgaben zur Innenentwicklung

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

Das Prinzip des sparsamen Umgangs mit dem Boden und somit die Förderung innerstädtischer Siedlungsentwicklung vor einer Ausdehnung ins Umland gilt als grundlegendes Prinzip für sämtliche Gebietskörperschaften. Die übergeordneten Behörden, die in den Prozess involviert sind, regeln sowohl die Begrenzung der Siedlungsfläche als auch die räumliche Verteilung der Entwicklung durch behördenverbindliche Instrumente. Die konkrete Umsetzung der Siedlungsbegrenzung variiert dabei in den drei Ländern bedingt durch die unterschiedlichen institutionellen Ebenen und Verfahren (Kapitel 3.1.1).

Eine besondere Situation ist in Frankreich festzustellen. Hier legt alleine die Staatsebene (état) die Gesetze fest; auf untergeordneter Ebene wird ausschliesslich der Vollzug geregelt. So legt der SRADDET (regionale Ebene) für einzelne Gebiete (ein oder mehrere SCoT) Ziele in Bezug auf die Reduktion des Bodenverbrauchs in Zehnjahresschritten fest (2021 – 2031, 2031 – 2041, 2041 – 2050). Ziel ist es, im Jahr 2050 keinen zusätzlichen Boden mehr zu verbrauchen (zéro artificialisation nette, ZAN).

Folgende Gesetze gelten in den drei Ländern.

Schweiz Bund: › Bundesgesetz über die Raumplanung/Raumplanungsgesetz RPG (vom 22. Juni 1979, Stand 1. Januar 2019) Kantone: › BS: Bau- und Planungsgesetz BPG (vom 17. November 1999, aktuelle Version in Kraft seit 1. August 2022) › BL: Raumplanungs- und Baugesetz RBG (vom 8. Januar 1998, aktuelle Version in Kraft seit 1. Januar 2024) › AG: Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen BauG (vom 19. Januar 1993, aktuelle Version in Kraft seit 1. Januar 2022) › SO: Planungs- und Baugesetz PBG (vom 3. Dezember 1978, aktuelle Version in Kraft seit 1. Juli 2018)	
Deutschland Bund: › Raumordnungsgesetz (Inkraftsetzung 30. Juni 2009, letzte Änderung: 9. Juni 2021), Baugesetzbuch (Bekanntmachung: 3. November 2017, letzte Änderung: 20. Juli 2022) Land Baden-Württemberg: › Landesplanungsgesetz (Fassung vom 10. Juli 2003)	
Frankreich Staat: › Code de l'urbanisme (Stand: 1. Mai 2022)	

Nachfolgend wird ausgeführt, wie die Siedlungsbegrenzung in den drei Ländern geregelt wird.

In der Schweiz besteht die Zielsetzung mit dem Boden haushälterisch umzugehen. Dabei wird eine Trennung des Baugebietes vom Nichtbaugebiet vorgenommen und es besteht die Bestrebung der Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Einzonungen sind nur möglich, wenn neuer Flächenbedarf nach konsequenter Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven ausgewiesen wird (§ 15 Abs. 4b RPG). Das Prinzip der Auslastung ist massgebend (Bevölkerungsprognose, Bevölkerungsdichte, innere Reserven, vgl. § 5a RP. Es gibt keine Plafonierung des Siedlungsgebiets – die Kantone können jedoch einen Plafond festlegen, wie dies in den Kantonen BS und AG erfolgte. Eine standardisierte und quantifizierte Raumbeobachtung sowie Flächennachweiseinforderung besteht und wird herangezogen, um die Zielsetzung zu monitoren und umzusetzen.

In Deutschland wird die Zielsetzung Netto-Null bei der Siedlungsflächenbewirtschaftung auf Bundesebene bis 2050 verfolgt. Bis jetzt gibt es keine strikt verbindlichen Weisungen an die untergeordneten Ebenen und es gibt auch keine veröffentlichten Stossrichtungen zu Raumbeobachtung und Bewirtschaftung.

In Frankreich gibt es bislang das nationale Ziel, den Landverbrauch in den nächsten zehn Jahren um 50 % im Vergleich zu den vorherigen zehn Jahren zu reduzieren. Der SCoT von SLA (genehmigt 2022) bezieht diese Ziele mit ein (-50 % im Vergleich zur Dekade 2008 – 2018). Das Gesetz über Klima und Resilienz (2021) legt ein Nullziel für die Flächeninanspruchnahme bis 2050 fest und zielt auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs um 50 % für den Zeitraum 2021 – 2031 im Vergleich zum Zeitraum 2011 – 2021 auf nationaler Ebene ab, wobei die SRADDET verpflichtet sind, territoriale Vorgaben zu definieren, die in die SCoT und anschliessend in die PLU übernommen werden. Die SCoT müssen alle sechs Jahre und die

PLU alle drei Jahre auf der Grundlage präziser Indikatoren überprüft werden. Die Verpflichtung, das SCoT zu überarbeiten, wenn es eine Diskrepanz zwischen den Leitlinien des SCoT und der festgestellten Realität gibt.

Nachfolgend wird detailliert erläutert, wie die einzelnen Gebietskörperschaften die Siedlungsbegrenzung regeln. Als andere Seite der Medaille wird auch die Innenentwicklung geregelt u.a. mit Dichtevorgaben (siehe hierzu auch Kapitel 3.6.3)

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

Kanton Basel-Landschaft: Der kantonale Richtplan (KRIP) legt das Siedlungsgebiet räumlich konkret und abschliessend fest (Horizont 2035). Dazu gehört die Überprüfung und allfällige Reduktion der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) in Kommunen mit einer Auslastung von weniger als 90 %. Ausserdem gibt der KRIP zu erreichende Einwohnerdichten für das Siedlungsgebiet vor. Hier besteht das Ziel, eine Erhöhung der Dichte des Siedlungsgebietes um 2 % pro 5 Jahre zu erreichen. Zudem werden konkrete Entwicklungsgebiete und -schwerpunkte innerhalb des Siedlungsgebietes festgelegt, in denen die bauliche Dichte ebenfalls eine Mindesteinwohnerdichte ermöglichen soll. Eine Erweiterung des Siedlungsgebietes ist nur möglich, wenn die Auslastung der Wohn-, Misch- Zentrumszonen in der Gemeinde und im entsprechenden Handlungsraum (dem die Gemeinde zugeordnet ist) über 100 % liegt. In diesem Fall ist eine Erweiterung in der in der KRIP-Karte vorgesehenen Gebieten grundsätzlich möglich. Bei Arbeitszonen ist eine projektbezogene Einzonung möglich, sofern dieses Vorhaben nicht in den bestehenden Arbeitszonen realisiert wird.

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

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

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

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

Bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans[29] muss der Bedarf für die Ausweisung neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe nachgewiesen und begründet werden. Für den Bedarfsnachweis müssen vom Plangeber Daten und Angaben vorgelegt werden, die von den Genehmigungsbehörden geprüft werden. Hierzu zählen u. a. Vorgaben des Landesentwicklungs- und des Regionalplans, Daten zur Bevölkerungsentwicklung des statistischen Amtes, Belegungsdichte, Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Darstellung von Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken, andere Nachverdichtungsmöglichkeiten sowie mögliche Mobilisierungsstrategien.

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

SCoT de Saint-Louis Agglomération à l'horizon 2040: Der SCoT 2040 legt die maximale Grösse des Siedlungsgebietes fest.[30] Die Festlegung des Siedlungsgebietes basiert dabei auf der allgemeinen Bevölkerungsprognose für die nächsten 20 Jahre und der erwarteten Bevölkerungsentwicklung in den unterschiedlichen Raumkategorien. Auch das bestehende und zukünftige Angebot des öffentlichen Verkehrs und die örtliche Lage von wichtigen Einrichtungen und Arbeitsplatzgebieten werden bei der Begrenzung des Siedlungsgebietes berücksichtigt. Der SCoT 2040 definiert auch, wo und wie die Siedlungsentwicklung stattfinden soll: Für die unterschiedlichen Raumkategorien legt er fest, wie viele Wohnungen pro Jahr durchschnittlich gebaut werden sollen. Dabei wird die Wohnbauentwicklung in den raumstrukturierenden Achsen (Agglomerationszentrum, innere und äussere Korridore) akzentuiert: 90 % des Wohnungsbaus entfallen auf diese Gebiete.

29 Die Vorbereitung und Leitung der baulichen und sonstigen Nutzung von Grundstücken in den Kommunen erfolgt in Deutschland durch den Flächennutzungsplan (FNP, vorbereitender Bauleitplan) und den Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan). Im FNP soll die vorhandene und die beabsichtige Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen dargestellt werden. Der FNP ist nur behördenverbindlich und stellt die Grundlage und den Rahmen für die eigentümerverbindlichen Bebauungspläne dar. Die Karte des FNP wird im Regelfall im Massstab 1:10 000 erstellt und ist entsprechend nicht parzellenscharf. Aus dem FNP kann kein Anspruch auf die Genehmigung eines Bauvorhabens abgeleitet werden.

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

30 Das Siedlungsgebiet umfasst die bereits bebauten Siedlungsflächen und die zukünftigen Erweiterungsflächen, wobei der SCoT die maximale Ausdehnung der Erweiterungsflächen festlegt. Jedes zukünftige Bauprojekt, das nicht innerhalb des initialen Siedlungsgebietes liegt, gilt als Siedlungserweiterung, und zwar unabhängig davon, ob es bereits im derzeit geltenden Zonenplan (PLU) erfasst ist. Die Kommunen sind verpflichtet, die Angaben des SCoT nach und nach im Rahmen der Revision ihrer Zonenpläne (PLU) zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass heutige Bauzonen angepasst werden und gegebenenfalls Bauflächen ausgezont werden. Pro Raumkategorie wird ein Kontingent an Siedlungserweiterungsflächen vergeben (z. B. Coeur d'agglomération: ca. 25 ha), und jede Erweiterung führt zu einer Reduktion dieses Kontingents.

Gleichzeitig wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ein grosses Gewicht auf die Reduktion des Bodenverbrauchs gelegt: Gegenüber den letzten zehn Jahren soll der Bodenverbrauch von 2020 bis 2030 um 50% und von 2030 bis 2050 um 75% reduziert werden. Damit dies gelingt, werden die Kommunen angewiesen, die Kapazitäten für eine Innenentwicklung[31] in den Zonenplänen (Plan local d'urbanisme, PLU) zu ermitteln. Die Kapazitäten durch Innenentwicklung sind zu mobilisieren und haben Vorrang gegenüber Siedlungserweiterungen, die ausserhalb des im SCoT definierten bestehenden Siedlungsgebietes liegen.[32] In der Raumkategorie «Coeur d'agglomération» sollen durch Innenentwicklung mindestens 88% der neuen Wohnungen realisiert werden, in den «Pôles secondaires» mindestens 60%, in den «Pôles d'équilibre» und den «Bourgs et villages» mindestens 50%. Bei der Fortschreibung der Zonenpläne (PLU) muss der Bedarf für Siedlungserweiterungen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes nachgewiesen und begründet werden. Für den Bedarfsnachweis müssen vom Plangeber Daten und Angaben vorgelegt werden, die von den Genehmigungsbehörden geprüft werden.

Die Innenentwicklung allein wird nicht ausreichen, um die nötigen Wohnungen bauen zu können. Die Erweiterungen von bisher unbebauten Flächen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sollen sich jedoch an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Neu zu bebauende Flächen grenzen an den bestehenden Siedlungskörper an (Ausnahmen sind möglich, um die bestehende Siedlungszäsur zu sichern, ökologische Flächen und Verbindungsachsen zu erhalten und um zusammenhängende Landwirtschaftsflächen zu bewahren).
- Neu zu bebauende Flächen befinden sich im Umfeld eines effizienten ÖV-Angebots mit attraktiver Taktdichte (attraktive Alternative zum MIV).
- Neu zu bebauende Flächen liegen in der Nähe von Dienstleistungen und von Versorgungsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs.
- Auf neu zu bebauenden Flächen werden höhere Dichten erzielt, um Bodenverschwendung zu verhindern.

Im Grundsatz sollen aber zwei Drittel des neuen Wohnangebots innerhalb des Siedlungsgebietes geschaffen werden durch die Erneuerung und Verdichtung von bestehenden Bauten.

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

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

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

Fazit Siedlungsbegrenzung:

- Alle beteiligten Gebietskörperschaften definieren Rahmenbedingungen zur Siedlungsbegrenzung. Stark lenkende Wirkung entfalten die Vorgaben der Schweizer Kantone. Sie legen das Siedlungsgebiet fest.
- Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee definiert das Siedlungsgebiet nicht definitiv. Die Eingrenzung des Siedlungswachstums erfolgt aus dem Blickwinkel des Landschafts- und Freiraumschutzes. Regional ergeben sich daraus sehr restriktive Rahmenbedingungen für die weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes. Ausserdem werden auf deutscher Seite aufgrund des schon seit 2000 geltenden Vorrangs der Innenentwicklung keine überdimensionierten Bauzonen in den Flächennutzungsplänen mehr ausgewiesen – Siedlungsbegrenzung wird seit Jahren auf kommunaler Ebene bereits zielorientiert umgesetzt. Die Ausweisung einer Fläche im Flächennutzungsplan ist nicht eigentümerverbindlich, und eine Verkleinerung einer im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche führt nicht zu einer Entschädigungspflicht gegenüber dem Eigentümer. Auszonungen sind daher einfacher durchsetzbar als in der Schweiz.
- Auf französischer Seite definiert das Loi climat et résilience eine Reduzierung des Bodenverbrauchs in Zehnjahresschritten, um bis 2050 einen Netto-Bodenverbrauch von null zu erreichen. Dies wird durch die SRADDET auf Gebietsebene (SCoT oder mehrere SCoT) umgesetzt. In diesem Rahmen können Kriterien der demografischen sowie der ökologischen und ökonomischen Entwicklung berücksichtigt werden. Zurzeit ist vorgesehen, dass in grösserem Umfang neue Flächen in Anspruch genommen werden können (273,7 ha für Arbeitsplatzgebiete und 220 ha für Wohnen).
- Verteilungsziele betreffen die in den behördenverbindlichen Instrumenten festgelegten Raumkategorien. Die kleinräumigere Festlegung der Siedlungsentwicklung, insbesondere die Art und Dichte der Entwicklung, wird auf kommunaler Ebene entschieden. Für die Siedlungsqualität sind diese räumlich-konkreten Festlegungen von entscheidender Bedeutung.

3.6.3 Dichtevorgaben in Zahlen

Die Planungen der übergeordneten Behörden legen auch quantitative Ziele für die räumliche Verteilung des Bevölkerungswachstums fest. Dichtevorgaben stellen dabei eine wichtige Kenngrösse zur Steuerung der räumlichen Entwicklung dar.

Die nachfolgende Tabelle 36 zeigt auf, wie die einzelnen Gebietskörperschaften mit Dichtevorgaben umgehen.

Tabelle 36: Umgang mit Dichtevorgaben in den einzelnen Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaft	Planungsinstrumente und Dichtevorgaben
AG	KRIP, Mindestdichten (EW/ha, bebaut/unbebaut, Kapitel S1.2) › Kernstädte und urbane Entwicklungsräume: 70/90 › Ländliche Zentren: 55/75 › Ländliche Entwicklungsachsen: 50/70 › LändlicheEntwicklungsräume: 40/60 › Wohnschwerpunkte in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum: 120–150
BL	KRIP, Mindestdichten (EWAP/ha, Objektblatt RK Raumkonzept Basel-Landschaft) › Verdichtungsräume und innere Korridore: 95 › Regionalzentren: 80 › Ländliche Entwicklungsachsen: 60 › Ländlicher Raum: 50 Mindestziele in Entwicklungsgebieten (in Quartierplänen über die bauliche Dichte festzuhalten) › Innere Korridore: 125 › Regionalzentren: 100 › Ländliche Entwicklungsachsen: 90
BS	–
SO	KRIP, Dichtewerte nach Handlungsräumen, Kapitel S-1.1 › Urban: 150 m^2/EWAP › Agglomerationsgeprägt: 212 m^2/EWAP › Ländlich: 255 m^2/EWAP Umgerechnete Werte (EWAP/ha): › Urban: 67 › Agglomerationsgeprägt: 47 › Ländlich: 39

Gebietskörperschaft	Planungsinstrumente und Dichtevorgaben
RVHB	Regionalplan 3.0 (Entwurf, Stand: 16.05.2023), Dichtewerte EW/ha, Plansatz 2.3.4 › Oberzentren: 100 › Mittelzentren im Verdichtungsraum: 90 › Mittelzentren in den Randzonen um die Verdichtungsräume sowie im ländlichen Raum: 80 › Unterzentren im Verdichtungsraum: 75 › Unterzentren in den Randzonen um die Verdichtungsräume sowie im ländlichen Raum: 70 › Kleinzentren im Verdichtungsraum: 65 › Kleinzentren in den Randzonen um die Verdichtungsräume sowie im ländlichen Raum: 60 › Sonstige Gemeinden im Verdichtungsraum: 55 › Sonstige Gemeinden in den Randzonen um die Verdichtungsräume sowie im ländlichen Raum: 50
SLA	Densités minimales moyennes selon la typologie urbaine logement/ha (SCOT, Tome 3, p. 12) › Cœur de l'agglomération: 75 › Pôles secondaires: 40 › Pôles d'équilibre: 30 › Bourgs et villages: 20 › Densités minimales habitantes/ha › Cœur de l'agglomération: 157 › Pôles secondaires: 84 › Pôles d'équilibreein: 63

Quelle: Kanton Aargau 2025; Kanton Basel-Landschaft 2024; Kanton Solothurn 2023; Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2023; Saint-Louis Agglomération 2022

Ausser Basel-Stadt legen alle Gebietskörperschaften Dichtevorgaben für die unterschiedlichen Raumtypen fest. Diese werden entweder als Richtgrössen oder als Minimalwerte verstanden. Die Werte für urbane Zentren werden vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee und von der Saint-Louis Agglomération höher angesetzt als von den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn. Die Vergleichbarkeit der Dichten ist allerdings schwierig, weil sie sich teilweise auf unterschiedliche Einheiten beziehen (EWAP/ha im Kanton Basel-Landschaft und EW/ha im Kanton Aargau). Die Dichtevorgaben der Saint-Louis Agglomération könnten im Rahmen der Anpassung an das Loi clima et réslilience überarbeitet werden und dann ambitionierter ausfallen.

3.6.4 Förderung der Innenentwicklung

Neben dem Ausformulieren von Vorgaben fördern die übergeordneten Behörden auch direkt die Siedlungsentwicklung nach innen. Tabelle 37 gibt Auskunft über die Massnahmen in den einzelnen Gebietskörperschaften.

Tabelle 37: Massnahmen der Gebietskörperschaften zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gebietskörperschaft	Massnahmen
Kanton Aargau	› Aktive Beratung und Unterstützung der Kommunen durch die Abteilung Raumentwicklung (u. a. Vermittlung von Grundlagen, Gespräche, Arbeitshilfen) › Beiträge an regionale Planungsverbände und Kommunen im Rahmen des Dekrets über die Beiträge an die Raumplanung
Kanton Basel-Landschaft	› Aktive Beratung und Unterstützung der Kommunen durch das Amt für Raumplanung (u. a. Vermittlung von Grundlagen, Gespräche, Arbeitshilfen) › Beiträge an regionale Planungsverbände gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz
Kanton Basel-Stadt	› Aktive Beratung und Unterstützung der Kommunen durch die Abteilung Städtebau sowie die Immobilien BS › Anwendung qualitätssichernder Verfahren und Steuerung über die Sondernutzungsplanung
Kanton Solothurn	› Modulares Impulsprogramm «Siedlungsentwicklung nach innen, aber qualitätsvoll! IQ!» zur Stärkung der kommunalen Strukturen im Umgang mit qualitätsrelevanten Fragen und Vorhaben. Die Module umfassen fachliche Unterstützung, Wissensaustausch und finanzielle Unterstützung. › Jährlich 1 bis 2 Treffen von Planer- und Planerinnen zum Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen dem Amt für Raumplanung (ARP) und den Planungsbüros.
Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)	› Beratung und Information von Kommunen und politischen Mandatsträgern zum Thema Siedlungsdichte und -qualität, auch mit Blick in den grenznahen Raum › Siedlungsmonitoring der Regionalverbände im Rahmen der Wohnraumallianz Baden-Württemberg
Saint-Louis Agglomération	› Unterstützung der Kommunen beim Kauf von privaten Grundstücken für Wohnzwecke durch die Mitgliedschaft der Saint-Louis Agglomération beim Etablissement public foncier d'Alsace › Unterstützung beim Bau von Sozialwohnungen › Umsetzung des Programme local de l'habitat (PLH) approuvé en 2022 sur la période 2023–2028 › Die Saint-Louis Agglomération ist Projektträgerin von Arealentwicklungen mit Schwerpunkt Gewerbe (z. B. Euro3lys) und setzt die Prinzipien der Siedlungsentwicklung nach innen (u. a. kontextabhängig höhere Dichten) dabei zielgerichtet um.

Quelle: Kanton Aargau 2025; Kanton Basel-Landschaft 2024; Kanton Solothurn 2023; Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2023; Saint-Louis Agglomération 2022

Fazit Förderung der Innenentwicklung:

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

3.6.5 Hochhausplanung

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

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

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

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

Kanton Basel-Stadt: Auch der Kanton Basel-Stadt verfügt über ein Hochhauskonzept. Es beinhaltet städtebauliche Prinzipien: die Akzentuierung von Gleis- und Flussräumen, die punktuelle Akzentuierung, Verdichtungszentren um Bahnhöfe, die Konzentration von Hochhausgruppen in Firmenarealen, die Verdichtung im Bestand von Hochhäusern und die Strukturierung in Stadtentwicklungsgebieten. Es definiert die Anforderungen an Hochhäuser in Bezug auf die Themen Städtebau, Nutzung, Verkehr, Grün- und Freiräume und äussert sich zum Umgang mit dem Schattenwurf. Wie im Hochhauskonzept des Kantons Basel-Landschaft werden Eignungsgebiete festgelegt und in einer Konzeptkarte dargestellt. Bei der Ausscheidung der Eignungsgebiete werden allerdings zusätzliche, auf den städtischen Kontext bezogene und von den städtebaulichen Prinzipien abgeleitete Kriterien herangezogen. Die wichtigsten Eignungskriterien sind Verkehrsdrehscheiben, Stadtentwicklungsgebiete und Transformationsgebiete mit Potenzial für vertikale Verdichtung, schwerpunktmässige Standortentwicklung mit Clusterbildung zur Konzentration der Verdichtungen, vertikale Verdichtung im Bestand von Hochhausgruppen sowie räumliche Bezüge zu Gleis- und Flussräumen mit entsprechender Anordnung von Hochhäusern. Im Ergebnis setzt das Hochhauskonzept des Kantons Basel-Stadt Schwerpunkte auf die Bahnhöfe, grosse Firmenareale sowie Hafen- und Industrieareale am Stadtrand.

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

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

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

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

Weiter wurde untersucht, in welchen Gebieten der Agglomeration die drei identifizierten Hochhauskategorien vorkommen. Tabelle 38 stellt die spezifischen Unterschiede von Lage und Nutzung zwischen den Kategorien gegenüber.

Tabelle 38: Lage und Nutzung der unterschiedlichen Hochhauskategorien

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

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel, Hochhausstrategie (Metron Raumentwicklung AG 2020)

Basierend auf der Hochhausdefinition, der aktuellen räumlichen Verteilung der Hochhäuser und unter Berücksichtigung der drei Kriterien Innenentwicklung/Schwerpunktgebiete, Topografie und ÖV-Erschliessung wurden Potenzialräume für Hochhäuser festgelegt. Ausserhalb dieser Räume soll der Verdichtungstyp Hochhaus aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Ortskerne, Verkehrsbelastung, grossräumige Wirkung etc. nicht zur Anwendung kommen. Abbildung 24 bildet die Potenzialräume ab. Dunkelblau sind die Räume abgebildet, die alle Kriterien erfüllen, und hellblau jene Räume, die die Kriterien Innenentwicklung oder Schwerpunktgebiet und Topografie erfüllen, jedoch einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung bedürfen.

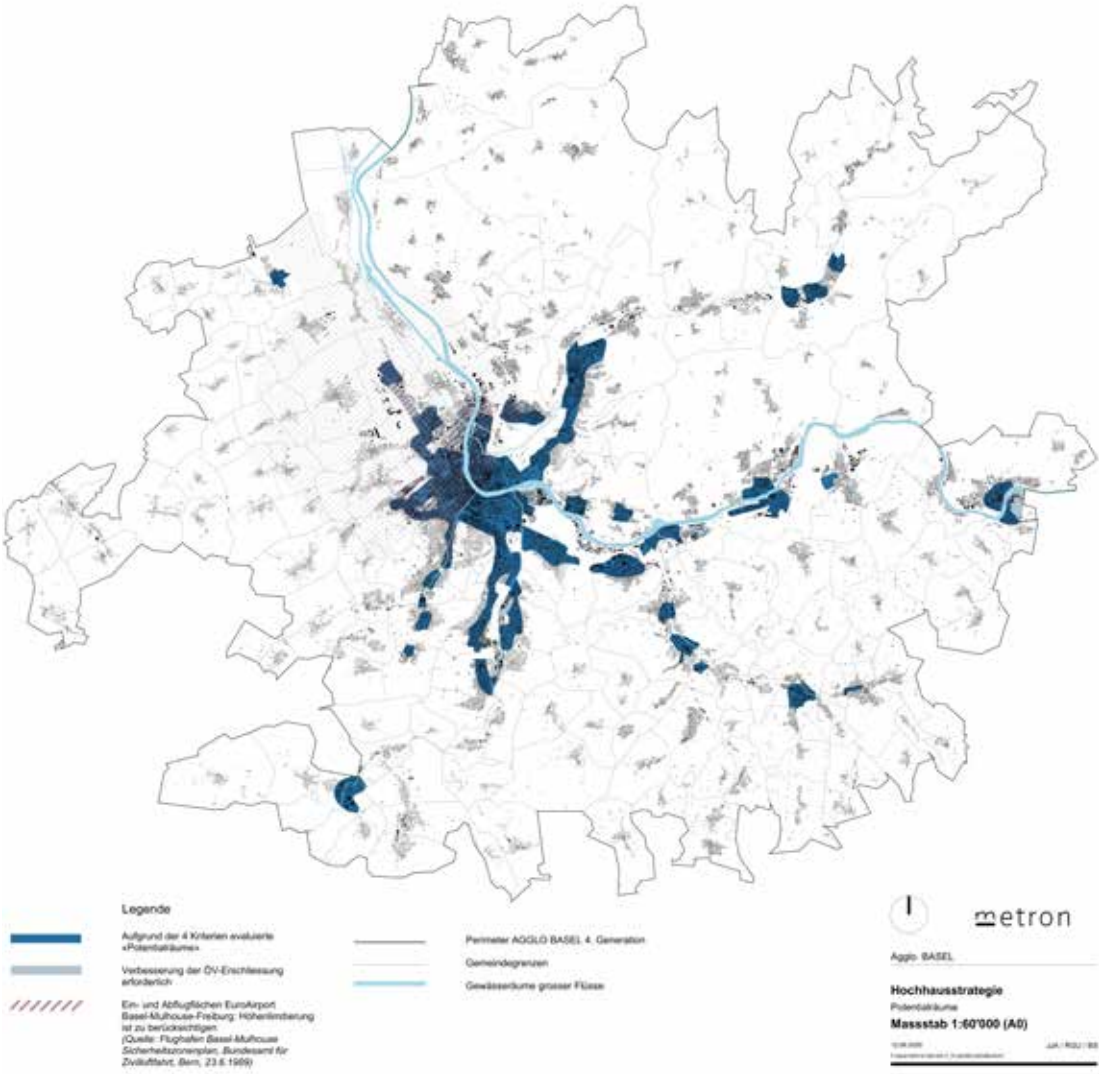


Abbildung 24:
Potenzialräume für Hochhäuser

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel, Hochhausstrategie (Metron Raumentwicklung AG 2020)

Fazit Hochhausplanung:

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

3.6.6 Nutzungsmix

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

Tabelle 39 gibt Auskunft über das aktuelle Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnern in den einzelnen Korridoren und über die Entwicklungsprognosen für zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze.

Tabelle 39: Einwohner und Arbeitsplätze je Korridor

Korridore	Anzahl EW (2022)	Anzahl AP (2020)	Verhältnis EW/AP	Prognose EW (2040)	Prognose AP (2040)	Verhältnis EW/AP
Kernstadt	173 500	183 600	49:51	189 100	202 000	48:52
Birstal	63 000	38 500	62:38	70 000	43 700	62:38
Ergolztal/ Frenkentäler	87 200	43 700	67:33	97 500	49 400	66:34
Hochrhein	216 900	111 400	66:34	237 500	124 900	66:34
Laufental/ Thierstein	30 400	11 500	73:27	34 400	13 100	72:28
Leimental	83 400	30 300	73:27	93 300	34 400	73:27
Oberrhein/ Kandertal	69 200	27 300	72:28	69 500	28 200	71:29
Saint-Louis Agglomération	84 200	25 200	77:23	105 000	32 700	76:24
Wiesental	118 200	52 700	69:31	126 400	56 800	69:31

Quellen: Bevölkerung: STATPOP Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022 (Bundesamt für Statistik BFS), Population municipale (Institut national de la statistique et des études economiques INSEE) 2022, Bevölkerung Basis Zensus (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa) 2022

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

Hinweis: Für die deutschen Kommunen sind nur Daten zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten verfügbar. Um diese mit den Schweizer und französischen Zahlen vergleichen zu können, wurde ein Zuschlag von 30% dazugerechnet. Dies entspricht der Differenz zwischen der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und den Erwerbstätigen im Landkreis Lörrach. Die Prognosen wurden gem. Kap. 3.5.1/3.5.2 Entwicklungsdynamik EW/AP getroffen.

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

Die Verhältnisse werden sich gemäss den aktuellen Prognosen kaum ändern. Dies ist aber auf die bei der Prognose getroffene Annahme zurückzuführen, dass sich die Beschäftigten überall proportional zur Bevölkerung entwickeln (Kapitel 3.5.3).

Fazit Nutzungsmix und Durchmischung:

Ein Verhältnis von etwa einem Drittel Arbeitsplätzen und zwei Dritteln Einwohnern kann als knapp ausgewogen betrachtet werden. Nur in drei von neun Korridoren wird dieses Verhältnis erreicht. In fünf Korridoren verschiebt sich das Verhältnis teilweise deutlich auf die Seite der Einwohner. In der Kernstadt überwiegen die Arbeitsplätze.

3.6.7 Verkehrsintensive Einrichtungen

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

Kartenband

Karte 2.6

Die Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel definieren verkehrsintensive Einrichtungen unterschiedlich, einige verwenden diesen Begriff sogar überhaupt nicht. Für eine agglomerationsweite Übersicht wurde deshalb eine qualitative Auslegung des Begriffs verwendet. Tabelle 40 zeigt, dass sich die flächenintensiven Fachmärkte (v. a. für Investitionsgüter wie Möbel, Baubedarf etc.) auf Standorte ausserhalb des Agglomerationszentrums mit sehr guter Strassenerschliessung konzentrieren (z. B. Pratteln, Lörrach, Binzen). Mit zunehmender Nähe zum städtischen Zentrum sind eher Einkaufs- und Freizeitzentren für Güter des täglichen Bedarfs und für Konsumgüter als verkehrsintensive Einrichtungen anzutreffen.

Tabelle 40: Verkehrsintensive Einrichtungen in den einzelnen Gebietskörperschaften

Basel-Landschaft	**Basel-Stadt**
Aesch-Nord (Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung)	Dreispitz-Nord (Einkaufszentrum)
Muttenz, St. Jakob/Hagnau (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)	St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)
Pratteln, Grüssenareal (Fachmärkte) und Henkelareal	Gebiet Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann (Vororientierung)
Lausen (als Vororientierung im KRIP enthalten, Nutzung noch offen)	Bahnhof SBB (Einkaufen, Dienstleistungen)
Sissach, Gewerbegebiet Brühl (als Vororientierung im KRIP enthalten)	Stücki, Einkaufs- und Freizeitzentrum
Münchenstein, Spenglerareal (als Vororientierung im KRIP enthalten)	Gebiet Bahnhof St. Johann (Vororientierung)
Arlesheim, Schoren/ABB-Areal (als Vororientierung im KRIP enthalten	
Aargau	**Solothurn**
Keine verkehrsintensiven Einrichtungen im Agglomerationsperimeter	Keine verkehrsintensiven Einrichtungen im Agglomerationsperimeter
Deutschland	**Frankreich**
Lörrach, Ob der Gass (Gewerbegebiet, Fachmärkte)	Saint-Louis, Géant Casino (Einkaufszentrum)
Lörrach, Blasiring (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	Saint-Louis-la-Chaussée, Zone commerciale du Neuweg (Einkaufszentrum)
Lörrach-Haagen (Fachmarkt)	Sierentz, Hyper U Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Laguna (Freizeitzentrum)	Blotzheim, Leclerc Hypermarché (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Rheincenter (Einkaufszentrum)	EuroAirport
Weil am Rhein/Binzen, Dreiländereck (Fachmärkte)	
Rheinfelden (DE), Gewerbegebiet Schildgasse (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	

Quellen: Bau- und Justizdepartement SO 2023; Bau- und Umweltschutzdirektion 2023; Kanton Aargau 2023; Regierungsrat Basel-Stadt 2019; Geschäftsstelle Agglo Basel, SLA: Einschätzung der Verwaltung basierend auf dem SCOT (Begriff gibt es in Frankreich nicht).

Die folgende Tabelle 41 zeigt auf, welche Rahmenbedingungen die übergeordneten Behörden in der Agglomeration Basel für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) setzen.

Tabelle 41: Vorgaben der Gebietskörperschaften für die Planung verkehrsintensiver Einrichtungen

Gebietskörperschaft	Vorgaben
Kanton Aargau	Für Standorte mit hohem Personenverkehr ist im Kanton Aargau ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren sowie ausserhalb der ESP mit entsprechender Vorrangnutzung ein Richtplanverfahren zwingend notwendig (Festsetzung Einzelstandort), wenn einer der drei Schwellenwerte überschritten wird: 1500 Personenwagenfahrten pro Tag, 300 Parkfelder oder 3000 m² Nettoladenfläche. Für Einzelstandorte gelten die Kriterien gemäss Richtplankapitel S 3.1. Der Richtplan weist zudem bei den ESP Flächen für Nutzungen mit hohem Personenverkehr aus. Zudem gilt die Planungshilfe «Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen».
Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft	Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verfolgen eine Positivplanung: Verkehrsintensive Einrichtungen werden im kantonalen Richtplan festgesetzt. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die mehr als 4000 MIV-Fahrten (= 2000 Hin- und 2000 Rückfahrten) pro Tag auslösen. Es kann sich dabei um einzelne Gebäude oder um Standorte mit mehreren Gebäudekomplexen handeln, die räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängen.
Kanton Solothurn	Die Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen sind im Richtplan festgelegt. Als publikumsintensiv gilt eine Anlage, wenn sie mehr als 1500 tägliche Personenfahrten erzeugt. Eine güterverkehrsintensive Anlage erzeugt mehr als 400 tägliche Fahrten von Last- und Lieferwagen. Verkehrsintensive Anlagen sind möglichst im urbanen Raum zu realisieren, im ländlichen Raum sind sie ausgeschlossen. Ausserdem sind Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung als Vorhaben in den Richtplan aufzunehmen. Im Gebiet der Agglomeration Basel ist aktuell kein Vorhaben aufgenommen.
Deutschland	In Deutschland wird der Begriff «verkehrsintensive Einrichtung» in der Raumplanung nicht verwendet. Es gelten jedoch sinngemäss folgende Grundsätze: Grössere Einzelhandelsansiedlungen sind grundsätzlich nicht in kleinen Kommunen ohne zentralörtliche Funktion zulässig. Die raumordnerischen Vorgaben schützen insbesondere die zentralen Versorgungsbereiche (i. d. R. Innenstädte und Zentren).
Frankreich	Auch in Frankreich wird der Begriff «verkehrsintensive Einrichtung» in der Raumplanung nicht eingesetzt. Alle wichtigen grösseren Einkaufs- und Freizeitanlagen ab 1000 m² Verkaufsfläche werden in Frankreich von der Commission Départementale d'Aménagement Commercial geprüft und ggf. genehmigt. Die Kommission orientiert sich bei ihren Entscheidungen an der jeweiligen verkehrlichen Situation und an Nachhaltigkeitsüberlegungen.

Quellen: Décret n° 2019 – 331 du 17 avril 2019 Artikel 4 (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038386673, abgerufen am 31.01.2025), Bau- und Justizdepartement Solothurn: Kantonaler Richtplan, Oktober 2018, Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft 2024

Fazit verkehrsintensive Einrichtungen (VE):

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

3.7 Verkehr

3.7.1 Gesamtverkehr

Verkehrsverhalten

Die Analyse des Verkehrsverhaltens im Schweizer Agglomerationsgebiet basiert auf den Erhebungen des Mikrozensus[33]. Für Deutschland werden die neuesten Daten der Studie MiD 2017[34] (Mobilität in Deutschland) für die Bewohner des Landkreises Lörrach verwendet. Die Daten des französischen Teils der Agglomeration Basel stammen aus der Haushaltsbefragung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), die im Frühjahr 2011 durchgeführt wurde. Eine neue Studie ist in Bearbeitung. In Tabelle 42 werden die wichtigsten Mobilitätskennzahlen der drei Länder verglichen (allesamt Vor-Corona-Niveau 2015). Die Anzahl täglicher Wege liegt überall auf einem ähnlichen Niveau, wobei sie in Frankreich am höchsten ist. Der Grund dafür liegt in einem höheren Bevölkerungsanteil im mittleren Alter (PTV 2011). Entsprechend ist die Aufkommensrate der immobilen Personen etwas tiefer als in Deutschland und der Schweiz. Die mittlere Tagesdistanz betrug 2021 in der Schweiz bei 32 km und 2017 in Deutschland 40 km, für Frankreich bestehen keine Distanzdaten. Für diese Distanzen sind die Bewohner durchschnittlich ca. 80 Minuten pro Tag unterwegs. In Frankreich liegt die Reisezeit je Weg tiefer als in Deutschland und der Schweiz. Der prozentuale Anteil der Wege, die hauptsächlich mit dem MIV vorgenommen werden, liegt im Schweizer Teil der Agglomeration bei rund 40%. Im Landkreis Lörrach sind es 57% und im französischen TEB-Gebiet sogar 67%. Der MIV-Anteil ist im Schweizer Gebiet so tief, weil v. a. in der Kernstadt für die meisten Wege kein Auto zum Einsatz kommt – ein Grossteil der Wege wird hier zu Fuss oder auf dem Velo absolviert. Mit 39% in der Schweiz und 33% in Deutschland ist der Velo- und Fussverkehr bedeutender als in Frankreich mit 24%. Der ÖV wird anteilsmässig seltener genutzt, er erreicht in der Schweiz den höchsten Anteil mit rund 20%. Gemessen an der Anzahl der Wege ist der motorisierte Individualverkehr nach wie vor das bedeutendste Verkehrsmittel.

	Schweiz[35]	Deutschland[36]	Frankreich[37]
Mobilitätskennziffern			
Mittlere Anzahl Wege pro Tag	2,8 (3,3)	3,0	3,7
Immobile Personen	16,0% (10,9%)	14,0%	8,4%
Mittlere Tagesdistanz [km]	23 (32)	40	k. A.
Reisezeit je Weg [min]	26 (24)	28	20
Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)			
ÖV	13,3% (19,9%)	10,0%	7,7%
MIV	37,9% (39,7%)	57,0%	66,8%
Velo- und Fussverkehr	47,3% (38,7%)	33,0%	23,8%
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen			
Personen über 18 Jahren mit Führerschein	84%	90%	94%
Haushalte mit Auto	68%	88%	96%

Tabelle 42: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten in den drei Ländern der Agglomeration Basel

Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS) 2021 (in Klammern 2015); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI 2017; PTV 2011, Geschäftsstelle Agglo Basel

33 Die Erhebungen im Jahr 2021 waren von der Covid-19-Pandemie und den gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen geprägt. In der Tabelle 42 werden daher die Werte der Erhebung 2015 weiterhin in Klammer geführt. Diese sind insbesondere für Vergleiche mit den deutschen und französischen Teilen der Agglomeration repräsentativer.
34 Die Daten zur Folgestudie MiD 2023 sind noch nicht verfügbar.
35 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel.
36 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im Landkreis Lörrach.
37 Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im französischen Teil des TEB und in einzelnen ausserhalb des Distrikts liegenden Kommunen.

Um das Mobilitätsverhalten besser einschätzen zu können, lohnt sich ein detaillierterer Blick in die einzelnen Raumkategorien der Agglomeration Basel und ein Vergleich mit anderen Schweizer Grossagglomerationen.

Hinweis:

Die folgenden weitergehenden Informationen beziehen sich nur auf den Schweizer Teil der Agglomeration Basel. Hierzu wird auf den neuesten Mikrozensus 2021 abgestützt (in Klammer die Werte von 2015, also aus der Zeit vor der Pandemie).

Tabelle 43: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz

Gebiet	MIV-Anteil an der Tagesdistanz	Mittlere Tagesdistanz [km]	Mittlere Anzahl Wege
Schweizer Agglomerationen			
Gesamtschweiz	70,3% (66,1%)	30,0 (36,8)	2,8 (3,4)
Zürich	61,8% (57,6%)	29,1 (34,5)	2,6 (3,3)
Bern	61,6% (54,2%)	31,2 (39,3)	2,7 (3,3)
Genf	65,0% (65,2%)	20,1 (25,6)	2,8 (3,5)
Basel	61,1% (56,8%)	23,5 (32,1)	2,8 (3,3)
Raumkategorien Agglomeration Basel			
Agglomerationszentrum	51,1% (45,4%)	19,2 (28,3)	2,9 (3,3)
Innere Korridore	60,3% (59,1%)	23,7 (31,8)	2,8 (3,2)
Äussere Korridore	67,9% (66,6%)	29,0 (41,1)	2,6 (3,3)
Ländlicher Raum	78,8% (73,8%)	29,6 (35,6)	2,6 (3,2)

Quellen: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023a) für Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz im Jahr 2021 pro Person und Tag (in Klammern 2018), BFS Mikrozensus 2021 (in Klammern 2015), Berechnung INFRAS (nur für in der Schweiz wohnhafte Personen)

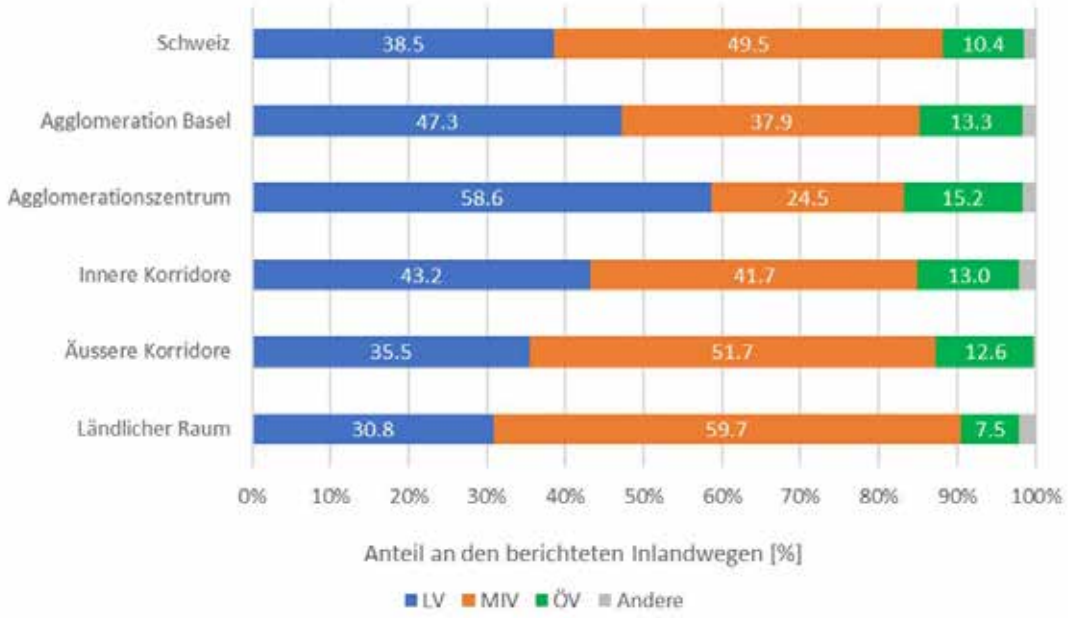
Im Vergleich zu den anderen Schweizer Grossagglomerationen ist der MIV-Anteil mit 61,1% in der Agglomeration Basel am tiefsten. Innerhalb der Agglomeration Basel wiederum unterscheiden sich die MIV-Anteile stark. So wird im ländlichen Raum 79% der Tagesdistanz mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, während der Anteil im Agglomerationszentrum nur 51% beträgt.

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

Die Bevölkerung des Agglomerationszentrums bewältigt die kürzeste Tagesdistanz mit 19 Kilometern (nur Wege im Inland), die Bevölkerung der äusseren Korridore und im ländlichen Raum die längste mit knapp 30 Kilometern. Die Anzahl der täglichen Wege liegt in der gesamten Agglomeration ähnlich hoch.

Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile gemessen an der Anzahl der Wege (siehe Abbildung 25; in dieser Differenzierung nur für das Schweizer Territorium auswertbar) zeigt, dass die ÖV- und LV-Anteile in der Agglomeration Basel (13,3% und 47,3%) über dem Schweizer Durchschnitt liegen (10,4% und 38,5%). Ein Grund dafür ist das gut ausgebaute ÖV-Angebot. Die Auswertungen des Mikrozensus bestätigen, dass sich die Verkehrsmittelwahl bei guter ÖV-Erschliessung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Fussverkehr verschiebt (BFS 2017). Bemerkenswert ist ausserdem die starke Ausrichtung des Agglomerationszentrums auf den ÖV (15,2%) sowie den Velo- und Fussverkehr (58,6%) und der tiefe MIV-Anteil (24,5%). Im Gegensatz dazu ist das Auto – gemessen an der Anzahl der Wege – in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum immer noch das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel.

Abbildung 25:
Verkehrsmittelanteile an den berichteten Inlandwegen nach Raumkategorie



Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS) 2021, Geschäftsstelle Agglo Basel. Die Daten beziehen sich nur auf in der Schweiz wohnhafte Personen; für den französischen und deutschen Agglomerationsteil liegen keine Daten vor

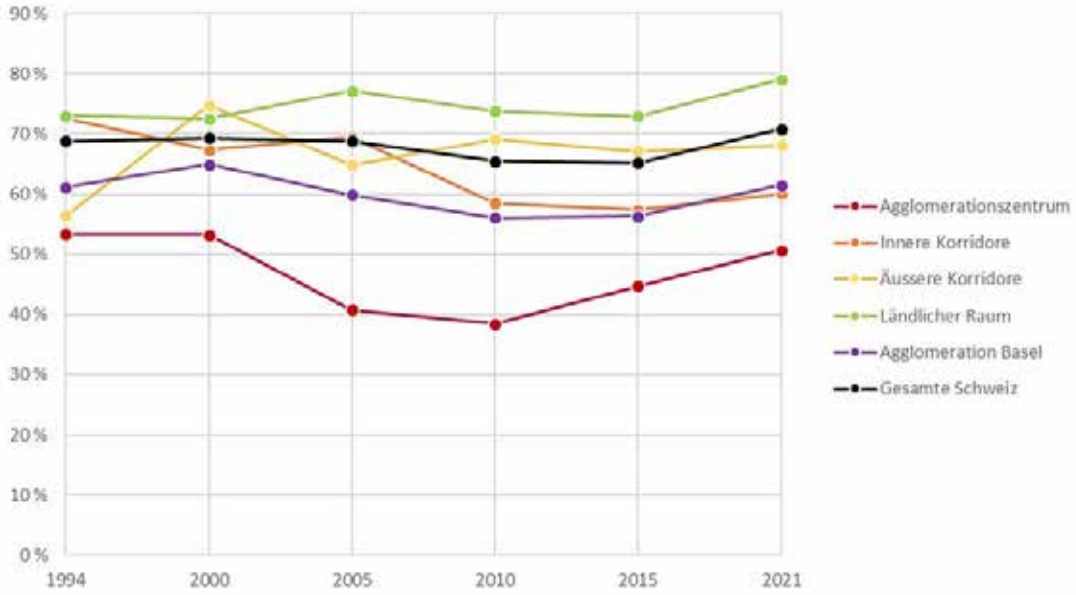
Gemäss schweizerischem Mikrozensus hat sich die Anzahl der täglichen Wege in der Schweiz und auch in der Agglomeration Basel seit 1994 kaum verändert. Die mittleren Tagesdistanzen haben dagegen etwas zugenommen. Interessanterweise liegt die Tagesdistanz in der Agglomeration Basel stets einige Kilometer unter jener der Gesamtschweiz, die Unterwegszeit unterscheidet sich aber jeweils nur um wenige Minuten (siehe Tabelle 42).

Innerhalb der Agglomeration Basel bestehen grössere Unterschiede im Hinblick auf die täglich zurückgelegten Wege. So hat sich beispielsweise die Anzahl der Wege in allen Raumkategorien zwischen 1994 und 2000 deutlich erhöht. Anschliessend ist dieser Wert jedoch überall ausser im Agglomerationszentrum wieder stark gesunken. Seit 2005 liegen nun alle im selben Bereich und schwanken weniger. Die täglich zurückgelegte Distanz hat in jüngerer Zeit nur noch leicht zugenommen, nachdem sie bis ca. 2000 stetig gewachsen ist. Im ländlichen Raum absolvierte die Bevölkerung bis 2010 jeweils die grössten Distanzen, 2015 lag dieser Höchstwert in den äusseren Korridoren. 2021 wurden erneut im ländlichen Raum die grössten Distanzen zurückgelegt.

Der Blick auf die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile zeigt, dass der MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz gesamtschweizerisch von 2000 bis 2010 leicht abgenommen hat (siehe Abbildung 26). Dieser Effekt ist in der Agglomeration Basel noch deutlicher zu erkennen, am stärksten sind die MIV-Anteile in den inneren Korridoren sowie im Agglomerationszentrum zurückgegangen. Zwischen 2010 und 2015 sind die Anteile relativ konstant geblieben, einzig im Agglomerationszentrum ist der MIV-Anteil gestiegen. Im Jahr 2021 ist der MIV-Anteil in allen Raumtypen angestiegen. Hauptursache dafür waren die Covid-19-Pandemie und der damit verbundene starke Rückgang der ÖV-Anteile.

Die ÖV-Anteile sind zwischen 2000 und 2010 in allen Raumkategorien relativ stark angestiegen (siehe Abbildung 27). Zwischen 2010 und 2015 verzeichneten die ÖV-Anteile dann sogar einen leichten Rückgang im Agglomerationszentrum und im ländlichen Raum, da die ÖV-Angebote in diesem Zeitraum nicht mehr bedeutend ausgebaut werden konnten. 2021 ist der ÖV-Anteil gesamtschweizerisch und in der Agglomeration Basel aufgrund der Covid-19-Pandemie stark eingebrochen. Der ÖV galt als einer der möglichen Verbreitungsorte der Pandemie und wurde entsprechend von einem Teil der Bevölkerung gemieden.[38]

Abbildung 26:
Entwicklung des MIV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2021



Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS) 2021, Geschäftsstelle Agglo Basel. Die Daten beziehen sich nur auf in der Schweiz wohnhafte Personen; für den französischen und deutschen Agglomerationsteil liegen keine Daten vor.

38 Im 2. Halbjahr 2021 haben sich die gesamtschweizerischen Anteile bereits wieder den 2015 registrierten Werten angenähert.

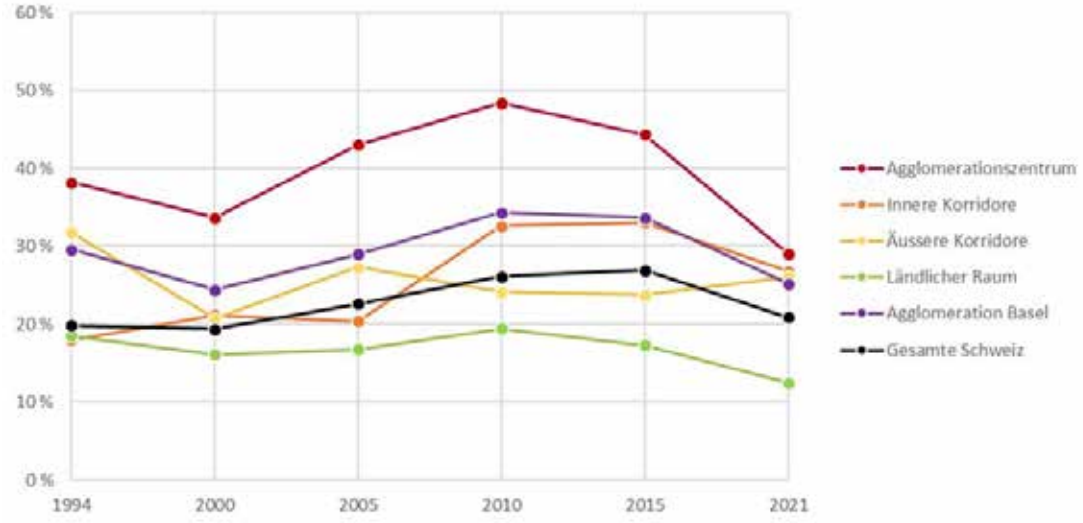


Abbildung 27: Entwicklung des ÖV-Anteils nach Raumkategorien von 1994 bis 2021

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS) 2021 (Wege im In- und Ausland), Geschäftsstelle Agglo Basel, Die Daten beziehen sich nur auf in der Schweiz wohnhafte Personen; für den französischen und deutschen Agglomerationsteil liegen keine Daten vor

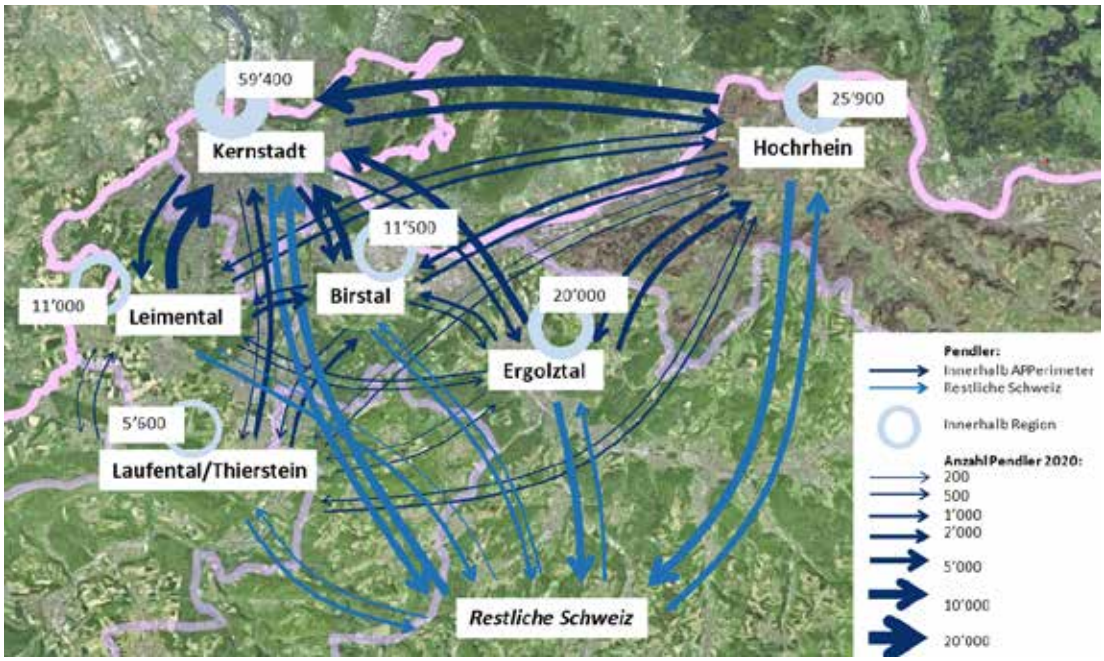
Pendlermobilität

Im Jahr 2021 haben acht von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz ihr Wohngebäude verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen und waren demzufolge Pendlerinnen und Pendler. Dies ist eine Abnahme von rund 10% gegenüber 2014, die auf den durch die Pandemie verstärkten Home-Office-Trend zurückzuführen ist. Unter den Pendlerinnen und Pendlern arbeiteten 71% ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Ein Vergleich der Schweizer Kantone zeigt, dass Basel-Stadt und Zug gemessen an ihrer Grösse die meisten Pendlerinnen und Pendler aus anderen Kantonen anziehen (Bundesamt für Statistik (BFS) 2020b)

In Abbildung 28 sind die Pendlerströme (Relationen Wohnort – offizieller Arbeitsort) innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration Basel für das Jahr 2020 ersichtlich. Knapp 60 000 Beschäftigte in der Kernstadt wohnen auch innerhalb dieser. Weitere 54 000 wohnen im Schweizer Teil der Agglomeration Basel und arbeiten in der Kernstadt. Der grösste Teil davon ist in den Korridoren Leimental, Birstal, Ergolztal und Hochrhein wohnhaft, wobei die meisten aus den Nachbargemeinden Allschwil, Riehen, Binningen, Reinach (BL), Muttenz und Birsfelden stammen. 10 000 Beschäftigte pendeln aus der restlichen Schweiz in die Kernstadt.

Neben der Kernstadt verfügen auch die Korridore Hochrhein, Ergolz- und Birstal über eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Im Korridor Hochrhein und im Korridor Ergolztal/Frenkentäler sind 56% bzw. 66% der Beschäftigten Binnenpendler, d. h. sie wohnen und arbeiten im selben Korridor. Im Birstal ist der Anteil der Binnenpendler etwas kleiner (43%), da ein Grossteil der Erwerbstätigen in Basel arbeitet. Die Ströme zwischen den Korridoren sind zwar deutlich kleiner als jene in die Kernstadt, aber in der Summe bedeutend. Aus der restlichen Schweiz pendeln 20 000 Beschäftigte in den Schweizer Teil der Agglomeration, und umgekehrt arbeiten 31 000 der in der Agglomeration Wohnhaften ausserhalb.

Abbildung 28:
Pendlerströme innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration Basel



Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS) 2020b)

Durch die Lage am Dreiländereck gibt es viele Grenzgänger, also Personen, deren Wohnort in einem anderen Land liegt als ihr Arbeitsort. In der folgenden Abbildung 29 sind die Verflechtungen zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften im Perimeter der Agglomeration Basel ersichtlich. Die Grenzgängerstatistik des BFS liefert eine gute Grundlage zu den Einpendlern, zu Auspendlern gibt es in der Schweiz jedoch keine Daten. Die Oberrheinkonferenz stellt auf Basis von deutschen und französischen Daten grobe Zahlen für die Pendlerbewegungen zwischen der Nordwestschweiz und der Region Baden sowie dem Elsass zusammen. Diese Zahlen sind in den Relationen zwischen Deutschland und Frankreich in Abbildung 29 enthalten.

Es ist auf den ersten Blick ersichtlich, dass eine Vielzahl von Personen in der Schweiz arbeitet, aber nicht dort wohnt. Umgekehrt gibt es nur sehr wenige Grenzgänger aus der Schweiz.[39] Die Anzahl der Grenzgänger, die im Schweizer Teil der Agglomeration Basel arbeiten, beläuft sich auf ca. 72 000 Personen. Etwa die Hälfte davon arbeitet innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ungefähr ein Drittel im Kanton Basel-Landschaft, aber auch im Kanton Aargau sind es knapp 14 000 Grenzgänger. 54% der Grenzgänger in Basel-Stadt und in Basel-Landschaft wohnen in Frankreich, und etwa 46% stammen aus Deutschland. Die Anzahl der Grenzgänger hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Im Jahr 2000 waren es 44 000 Personen, im Jahr 2014 62 000 Personen. Innert 20 Jahren gab es also ein Wachstum von 64% auf nun 72 000 Grenzgänger im Schweizer Teil der Agglomeration Basel.

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

Abbildung 29: Grenzgängerverflechtungen in der Agglomeration Basel

Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS) 2020a; Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz 2022

3.7.2 Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Im Jahr 2021 verunfallten im Schweizer Teil der Agglomeration Basel 1,17 Personen pro 1000 Einwohner ausserhalb des Nationalstrassennetzes. Dies ist im Vergleich zu den anderen grossen Agglomerationen eine niedrigere Rate. Die Anzahl der Verunfallten ist in der Agglomeration Basel 11% tiefer als 2017. Jedoch hat auch die Verkehrsleistung aufgrund der Pandemie abgenommen; daher kann keine eindeutige Aussage zur Verkehrssicherheit im Verhältnis zu den Personenkilometern getroffen werden.

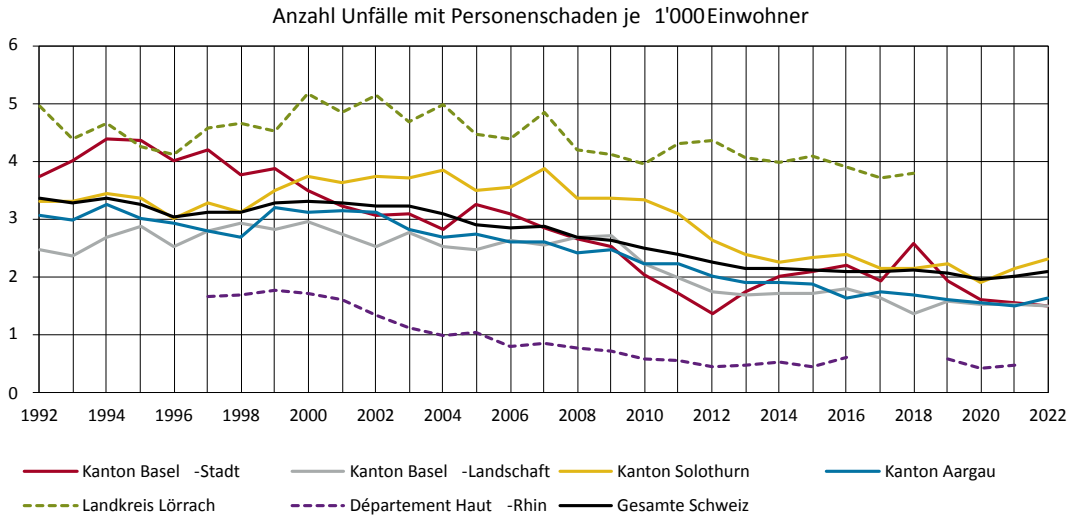
Tabelle 44: Anzahl Verunfallte pro 1000 Personen ausserhalb des Nationalstrassennetzes 2017 und 2021

Agglomeration	Anzahl Verunfallte pro 1000 Personen	
	2017	2021
Zürich	1,68	1,54
Bern	1,50	1,48
Genf	1,89	1,75
Lausanne	1,44	1,55
Basel	1,32	1,17

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023a

In allen Teilgebieten der Agglomeration Basel sind jährliche Unfallstatistiken verfügbar. Im Schweizer Teil der Agglomeration ist die Anzahl der Unfälle im Kanton Solothurn vergleichbar mit dem gesamtschweizerischen Wert. In den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau sind die Werte auf gleichem Niveau tiefer. Zwischen den drei Ländern bestehen definitorische und methodische Unterschiede. Unabhängig davon zeigen die Zahlen auch in Deutschland und Frankreich sinkende Unfallraten. Im trinationalen Vergleich fallen die bezogen auf die Bevölkerungszahl sehr tiefen Unfallzahlen im Département Haut-Rhin gegenüber den höheren und stärker schwankenden Unfallzahlen im Landkreis Lörrach auf. Hier spielen methodische Unterschiede eine Rolle, besonders bei der Definition des Personenschadens.

Abbildung 30: Entwicklung der Unfallzahlen im trinationalen Raum Basel



Quellen: Bundesamt für Statistik (BFS) 2024; Préfet de la région Grand Est 2024; Statistisches Bundesamt 2024;Geschäftsstelle Agglo Basel, Hinweis: Die Zahlen gelten jeweils für die gesamte Gebietskörperschaft, nicht nur für den Teil innerhalb der Agglomeration Basel. Es ist zu beachten, dass zwischen den drei Ländern methodische Unterschiede bestehen, weshalb die Zahlen aus Deutschland und Frankreich (gestrichelte Linien) nicht direkt mit den Schweizer Zahlen vergleichbar sind.

Abbildung 31 zeigt die Unfälle mit Personenschaden kategorisiert nach Unfalltyp für den schweizerischen und deutschen Teil des Agglomerationsperimeters. Die Daten aus dem französischen Teil der Agglomeration liegen nicht vergleichbar vor und werden weiter unten separat analysiert (Abbildung 35). Der Grossteil der Unfälle ist im Agglomerationszentrum sowie entlang der Hauptachsen Pratteln–Liestal–Sissach und Basel–Lörrach–Schopfheim zu verorten. Abbildung 32 stellt die gleichen Daten mit Fokus auf das Agglomerationszentrum dar. Wenig überraschend zeigt sie eine Häufung von Fussgängerunfällen im Stadtkern. Auffallend sind dabei die Häufungen am Centralbahnplatz und entlang der Tramachse zwischen Barfüsserplatz und Marktplatz. Auf der Autobahn und auf einzelnen stark befahrenen Zufahrtsachsen zum Stadtzentrum ereignen sich gehäuft Auffahrunfälle mit zumeist leichten Personenschäden.

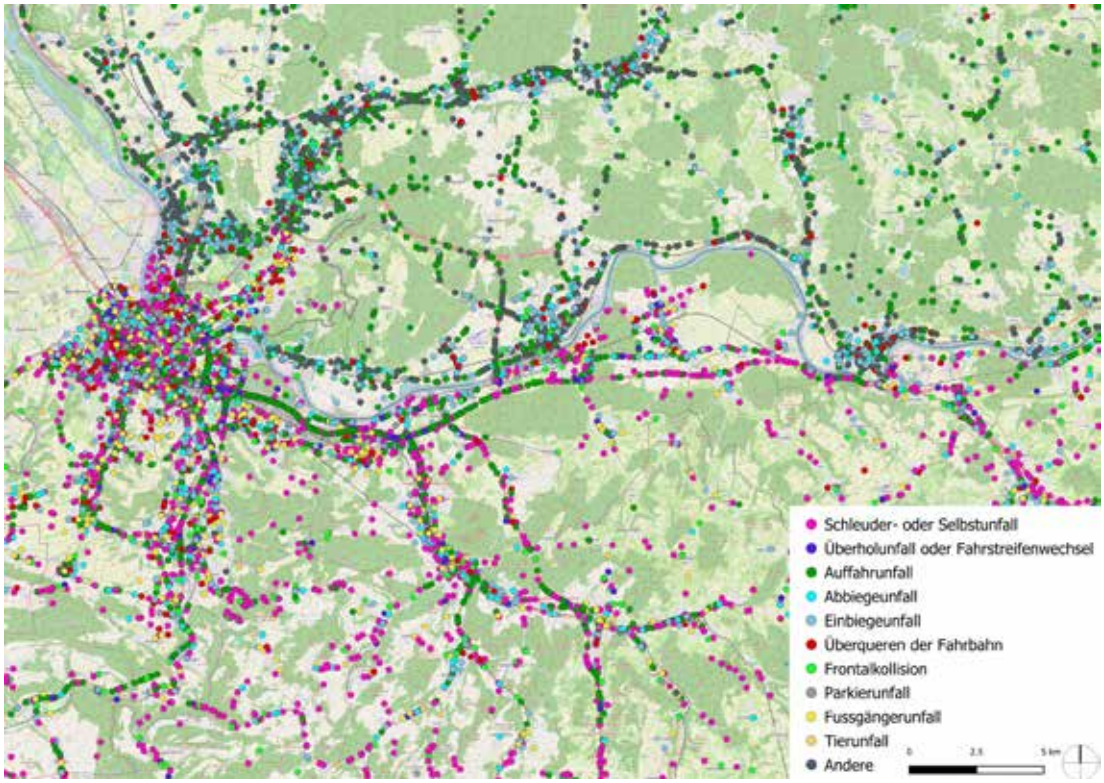


Abbildung 31:
Unfälle mit Personenschaden 2011 – 2022 (CH) und 2016 – 2022 (DE)

Quellen: CH: Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2023, DE: Statistisches Bundesamt 2024

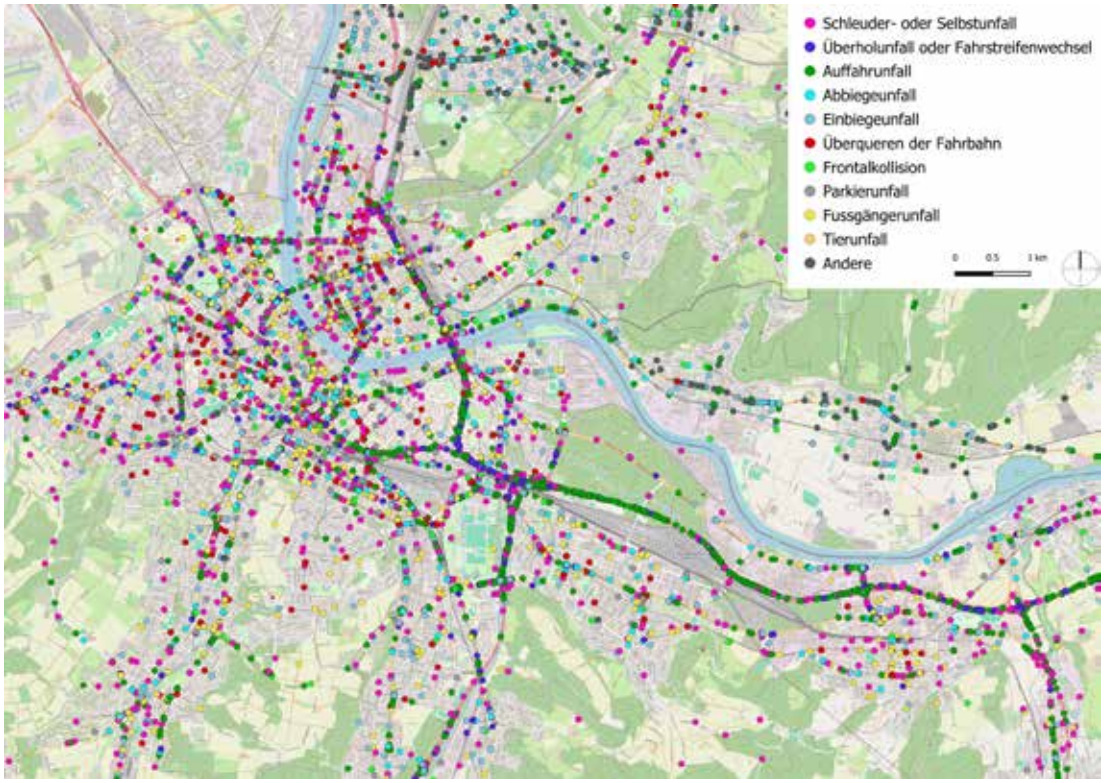


Abbildung 32:
Agglomerationszentrum: Unfälle mit Personenschaden 2011 – 2022 (CH) und 2016 – 2022 (DE)

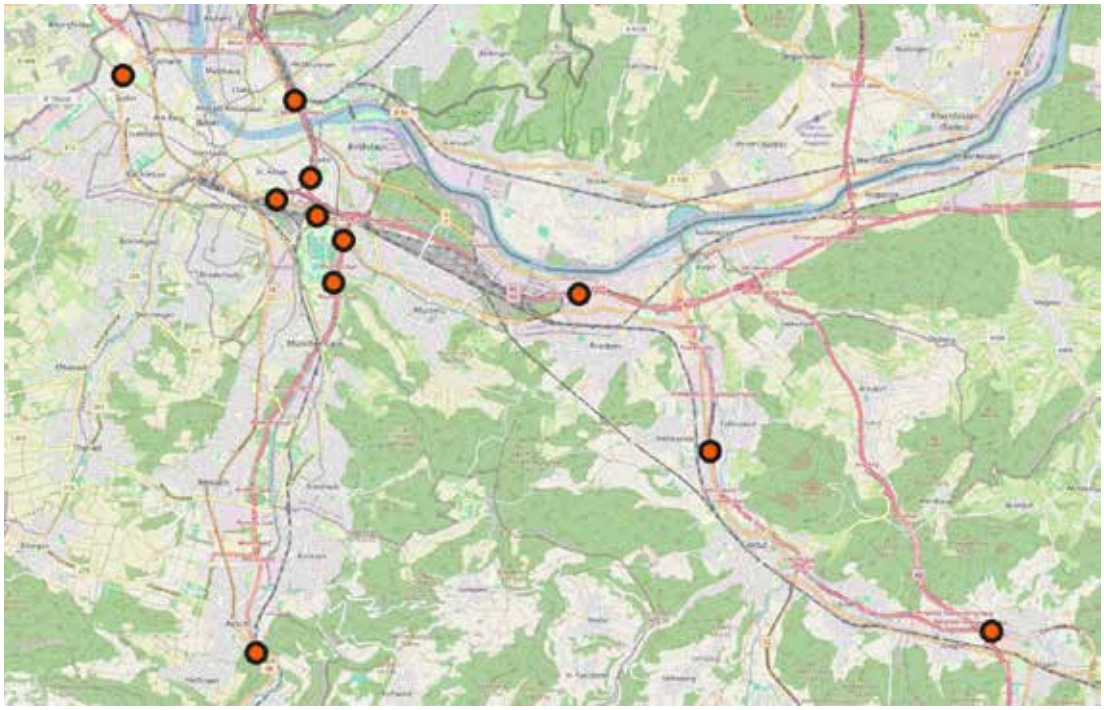
Quellen: CH: Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2023, DE: Statistisches Bundesamt 2024

Unfallschwerpunkte

Gemäss Art. 6a Abs. 3 des Schweizer Strassenverkehrsgesetzes analysieren Bund, Kantone und Gemeinden ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung. Die Lokalisierung von Unfallschwerpunkten ist in der VSS-Norm SN 641 724 geregelt (Strassenverkehrssicherheit; Unfallschwerpunkt-Management). Der Berechnungswert entspricht der Summe der nach Unfallschwerekategorie gewichteten Anzahl der Unfälle der letzten drei Jahre innerhalb einer definierten Zone[40] im Strassennetz. Für die Agglomeration Basel ergibt sich daraus folgender Befund:

Nationalstrassen: Das ASTRA identifizierte für die Jahre 2019 bis 2021 in der Schweiz 121 Unfallschwerpunkte, von denen elf in der Agglomeration Basel liegen (Abbildung 33). Die meisten Unfallschwerpunkte befinden sich im Knotenbereich der Nationalstrassen. Der Hauptanteil entfällt auf Anschlussknoten zum untergeordneten Netz der Kantons- und Gemeindestrassen. Im Vergleich zu den Jahren 2016 bis 2018 konnte die Anzahl der Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen innerhalb der Agglomeration von 16 auf 11 reduziert werden. So sind je zwei Stellen bei Rheinfelden (CH) und Basel-Breite nicht mehr als Unfallschwerpunkte registriert.

Abbildung 33: Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen von 2019 bis 2021



Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2023

Basel-Stadt: Genauso wie die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden konnte im Kanton Basel-Stadt auch die Anzahl der Unfallschwerpunkte in den letzten Jahren gesenkt werden. Abbildung 34 zeigt die Unfallschwerpunkte von Basel-Stadt. Zehn davon (in Türkis dargestellt) stehen aktuell unter Beobachtung, für die übrigen sind Massnahmen bereits projektiert oder umgesetzt. Für den in Riehen dargestellten Unfallschwerpunkt sind Massnahmen getroffen worden.

40 Als Zonen gelten Strassenabschnitte mit einer Länge von 50 m innerorts, 150 m ausserorts und 200 m auf Autobahnen und Autostrassen.

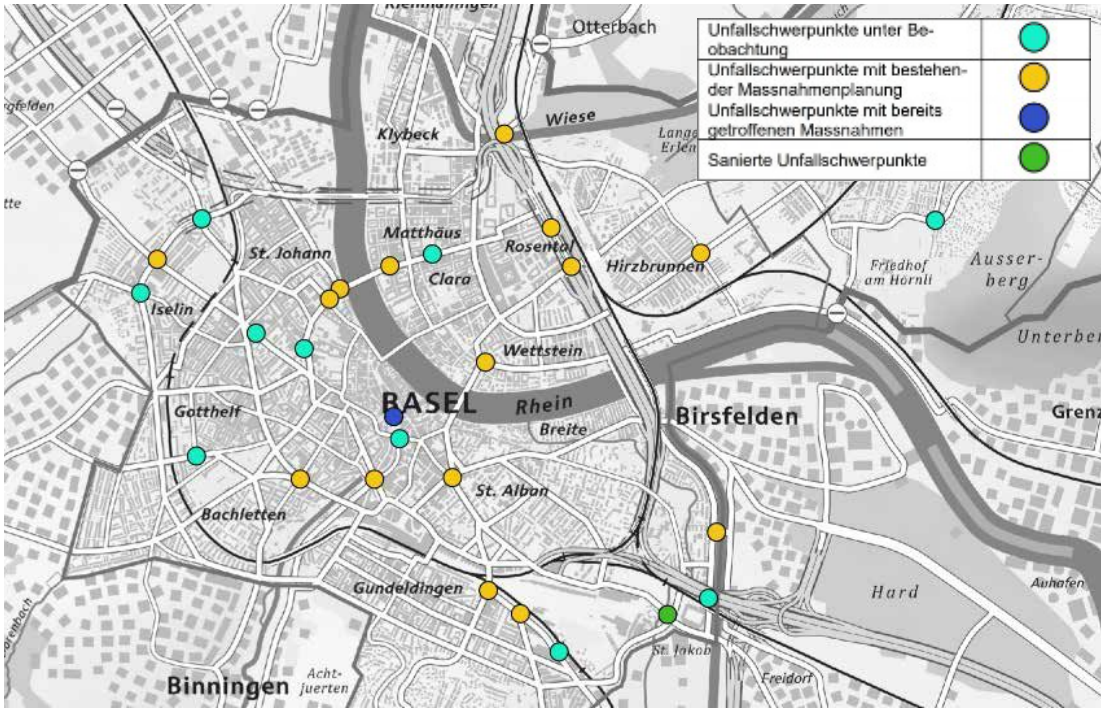


Abbildung 34: Unfallschwerpunkte im Kanton Basel-Stadt

Quelle: Geoportal Kanton Basel-Stadt 2023

Basel-Landschaft: Der Kanton Basel-Landschaft arbeitet mit den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI), die vom ASTRA erarbeitet wurden. Dazu gehört auch das Black-Spot-Management (BSM), das eine schrittweise Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz zum Ziel hat. Die Massnahmenliste auf Grundlage der Unfallschwerpunkte wird jährlich überarbeitet und aktualisiert, die entsprechenden Massnahmen werden anschliessend vom Tiefbauamt als Projekte umgesetzt.

Aargau: Auch der Kanton Aargau nutzt das Black-Spot-Management (BSM), um systematisch Unfallschwerpunkte nach Sanierungspriorität zu identifizieren. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden auf Basis der Unfallanalyse abgeleitet, projektiert und realisiert. Auf diese Weise besteht ein Programm, mit dem die Unfallschwerpunkte nach und nach saniert werden. Der Kanton hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr mindestens drei Unfallschwerpunkte dauerhaft zu sanieren.

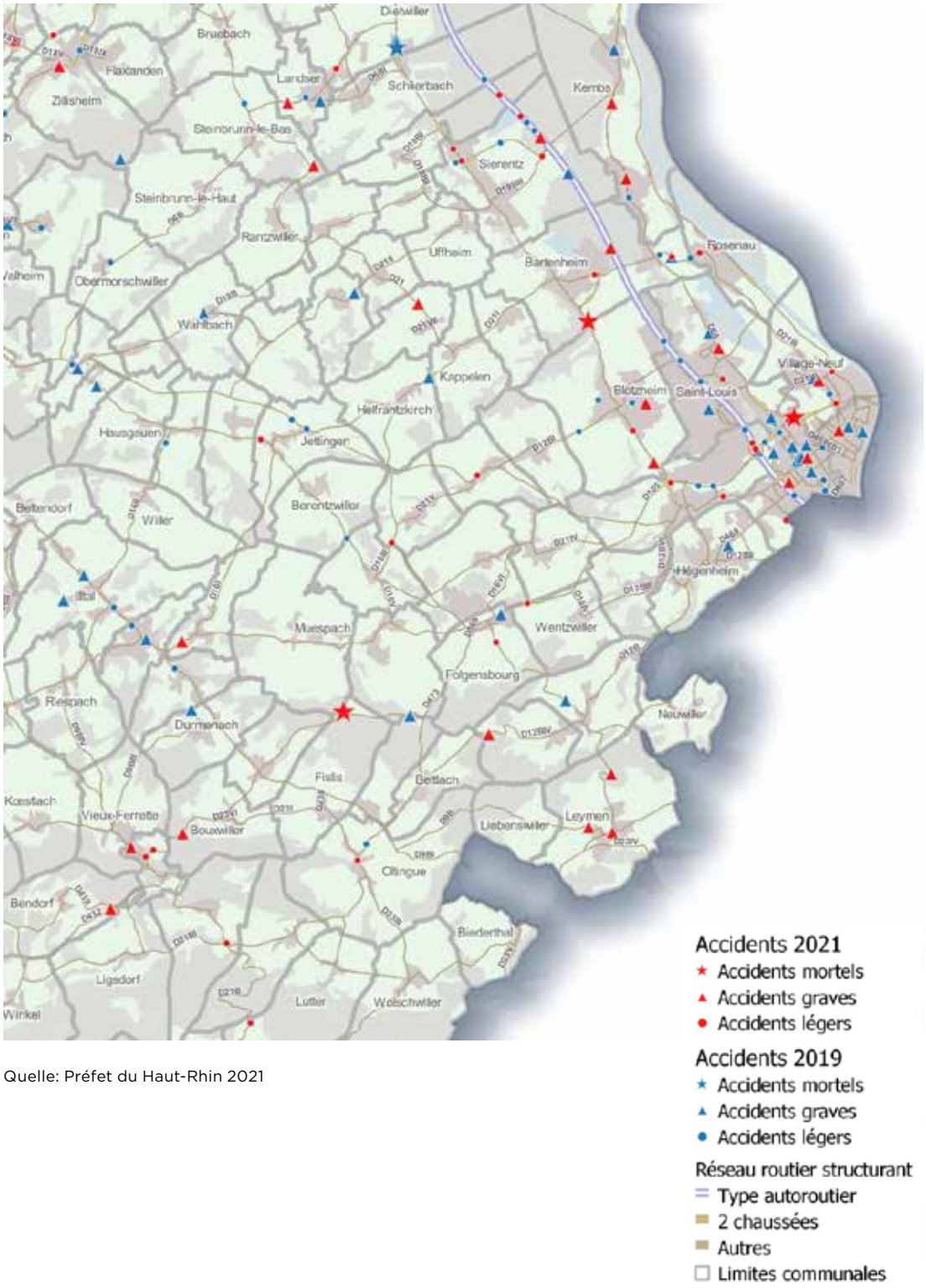
Solothurn: Wie die übrigen Kantone betreibt auch der Kanton Solothurn ein Black-Spot-Management (BSM). Zurzeit sind im Solothurner Teil der Agglomeration Basel allerdings keine Unfallschwerpunkte nach VSS-Norm ausgewiesen.

Deutschland: Das Bundesland Baden-Württemberg verfügt über ein Verkehrssicherheitsscreening-Werkzeug, das 2018 beim eGovernment-Wettbewerb als bestes Infrastrukturprojekt ausgezeichnet wurde. Dieses Werkzeug führt alle relevanten Informationen wie Unfalldaten, Strassenzustand sowie Strecken- und Verkehrsdaten zusammen. So können besonders kritische Strecken identifiziert und Mittel gezielt eingesetzt werden. Die zugrundeliegenden Unfalldaten der Polizeidienststellen können im Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes eingesehen werden. Darin ist ersichtlich, auf welchen Strassenabschnitten häufig Unfälle passieren. In der Abbildung 31 sind Fahrzeugunfälle und Unfälle mit Fussgänger-Beteiligung ersichtlich.

Frankreich: Die Staatsbehörden betreiben pro Departement eigene Websites zum Thema Strassenverkehrssicherheit, auf denen sie Informationen zum aktuellen Strassenzustand und zur Unfallprävention sowie Unfallstatistiken veröffentlichen. Im Département Haut-Rhin liegt diese Verantwortung beim Service transports, risques et sécurité der Direction Départementale des Territoires (DDT) du Haut-Rhin. Abbildung 35 lokalisiert die Unfälle von 2021 und 2019 im Agglomerationsteil Haut-Rhin. Die meisten Unfälle konzentrieren sich auf das

Gebiet um Saint-Louis und auf Abschnitte der A35 Richtung Mulhouse.

Abbildung 35: Verkehrsunfälle im Département Haut-Rhin von 2019 bis 2021



Quelle: Préfet du Haut-Rhin 2021

Fazit Verkehrssicherheit:

- **Die Anzahl der im Strassenverkehr verunfallten Personen liegt in der Agglomeration Basel tiefer als in den anderen Grossagglomerationen und in der restlichen Schweiz.**
- **Die Anzahl der verunfallten Personen ist in den letzten Jahren mehr oder weniger konstant gesunken. In den Schweizer Kantonen liegt sie in einem ähnlichen Bereich, in Basel-Stadt ist sie zwar zeitweise etwas angestiegen, seit 2020 liegen die Werte jedoch wieder auf dem Niveau von Basel-Landschaft und Aargau. Im Landkreis Lörrach sind es deutlich mehr und in der Saint-Louis Agglomération wesentlich weniger verunfallte Personen als im Schweizer Teil der Agglomeration, dies liegt aber an der Methodik der Erhebung.**
- **Alle Gebietskörperschaften identifizieren systematisch Unfallschwerpunkte, um darauf basierend Prioritäten für Sanierungsarbeiten bestimmen zu können. Mit diesem Vorgehen kann die Anzahl der Unfallschwerpunkte kontinuierlich reduziert werden.**

3.7.3 Strassennetz

Für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation wurde die Strategie Strasse überarbeitet. Die Arbeitsschritte umfassten die Anpassung des trinationalen Strassennetzes auf einen Zustand 2025+, die quantitative Ermittlung der Schwachstellen, eine mehrstufige Plausibilisierung durch die Fachgruppe Strasse, durch die Fachstellen sowie durch die Gemeinden und Transportunternehmen und schliesslich die Ableitung des Handlungsbedarfs. Im Zustand 2025+ sind die innerhalb der ca. nächsten fünf Jahre (also ca. bis Ende 2030) zu erwartenden Veränderungen bei der Netzsituation abgebildet. In einer zweiten Phase wurde das Zielnetz 2040 aktualisiert (Kapitel 7.5.4). Das Zielnetz 2040 umfasst zusätzliche geplante Infrastrukturen, welche nach aktuellem Stand in einem Zeithorizont bis 2040 umgesetzt sein sollten. Im Folgenden wird die Analyse zum Strassennetz und zum Verkehrsmanagement dargelegt. Die Parkierung wird im nächsten Kapitel gesondert behandelt.

Netzstruktur

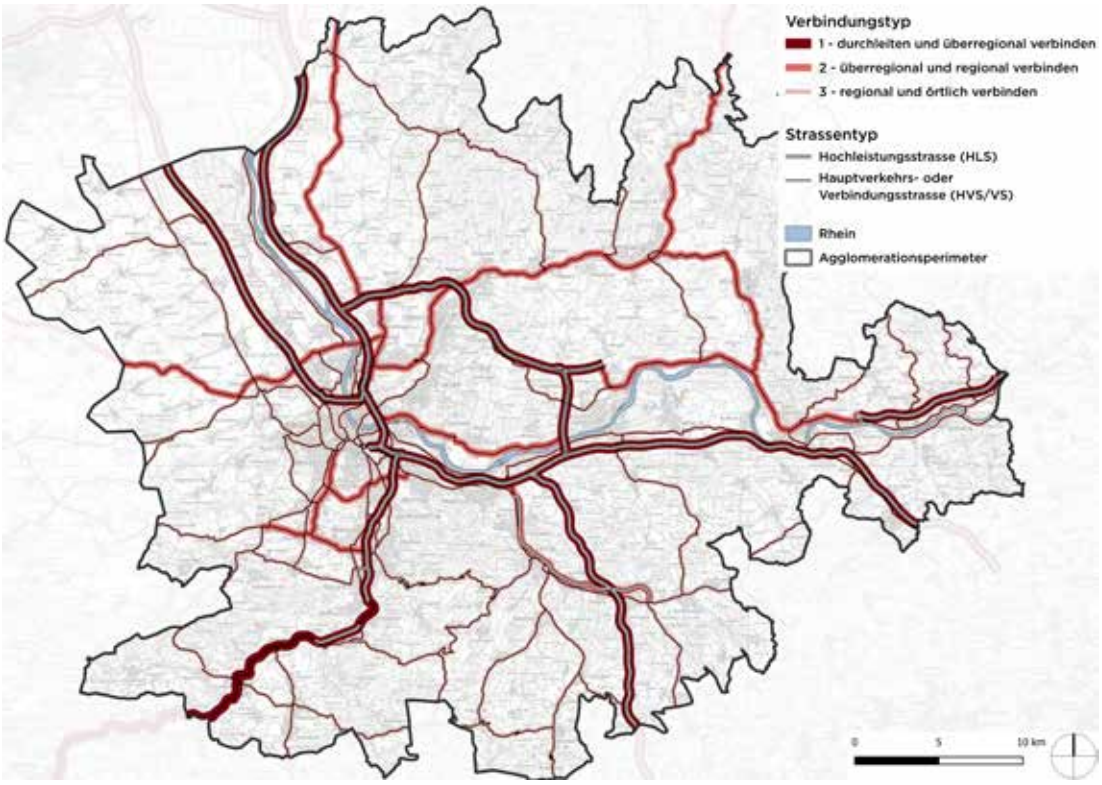


Abbildung 36: Ist-Zustand des Strassennetzes 2025 hinsichtlich der Funktionen der Strategie Strasse

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband

Karte 2.9

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

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

Die deutsche A98 und die daran anschliessende Querspange A861, die die A5 bei Weil am Rhein und die A3 bei Rheinfelden (DE) verbinden, bilden eine alternative Autobahnverbindung für die Umfahrung des Stadtgebiets von Basel. Die A18 von Aesch bis zur Verzweigung Hagnau ergänzt das Hochleistungsstrassennetz. Die N18, die das Laufental und den Jura mit der Agglomeration Basel verbindet, ist mit dem neuen Netzbeschluss seit dem 1. Januar 2020 vollständig ins Netz der Bundesstrassen überführt worden. Die A22 im Ergolztal ist als Hochleistungsstrasse zwischen dem A2-Anschluss Liestal und Sissach seit dem 1. Januar 2020 ebenfalls Bestandteil des Nationalstrassennetzes, allerdings mit einer geringeren überregionalen Bedeutung als die N18.

Die offiziellen rechtlichen und funktionalen Strassenklassierungen in den drei Ländern der Agglomeration Basel sind nur bedingt miteinander vergleichbar. Um eine gemeinsame und abgestimmte Sicht auf das Strassennetz und dessen Entwicklung zu ermöglichen, wurde im Rahmen der Strategie Strasse ein agglomerationsweites Zielnetz definiert (Kapitel 7.5.4).

Strassenverkehrsaufkommen

Aus den Zahlen der Schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) ist ersichtlich, dass zwischen 2010 und 2022 auf verschiedenen Autobahnabschnitten in der Agglomeration Basel eine generelle Verkehrszunahme stattfand (Abbildung 37). Die meistbefahrene Strasse ist die A2/A3 bei Muttenz mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 130 000 Fahrzeugen pro Tag. Infolge von Sättigungseffekten stagnieren hier die Querschnittsbelastungen. Die grösste relative Zunahme von 2010 bis 2022 ist auf der A22 bei Lausen (+36 %, v. a. aufgrund der Fertigstellung des Abschnitts Liestal–Pratteln) sowie auf der A3 vor dem Grenzübergang Saint-Louis (+20 %) zu verzeichnen.

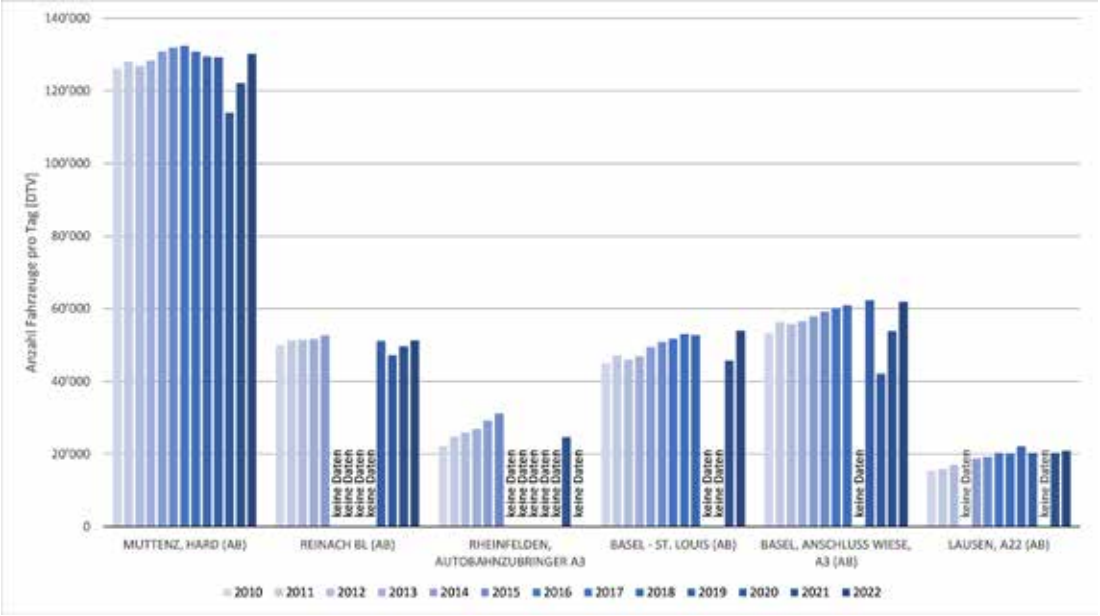


Abbildung 37: Durchschnittlicher Tagesverkehr auf Nationalstrassen von 2010 bis 2022

Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2022 (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Im Kanton Basel-Stadt kann hingegen auf den Kantonsstrassenquerschnitten mit automatischen Zählstellen eine stetige Abnahme des durchschnittlichen Tagesverkehrs beobachtet werden (Abbildung 38).

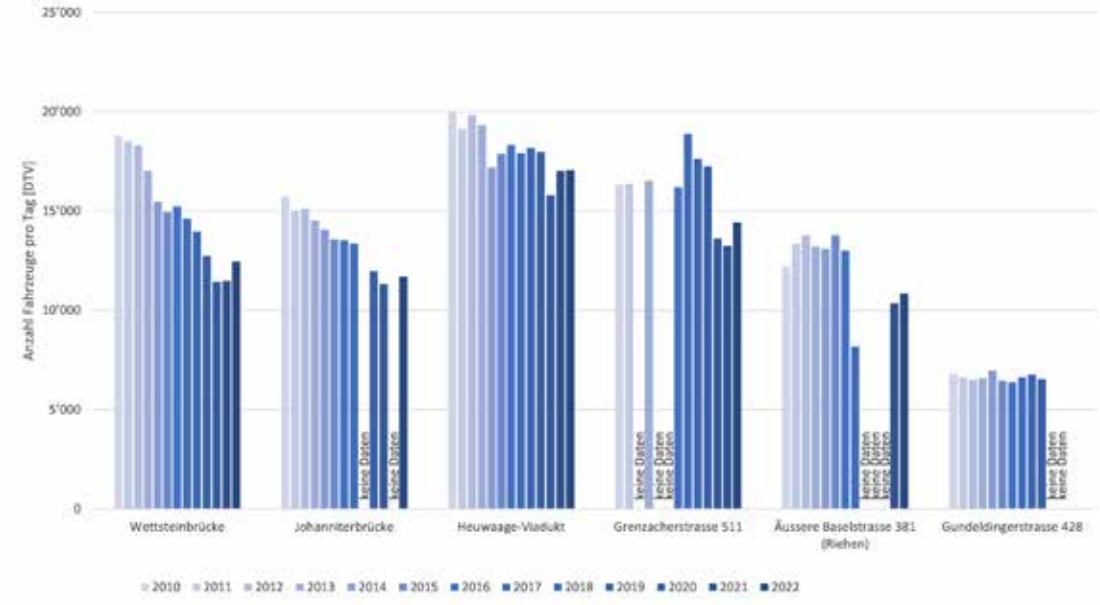
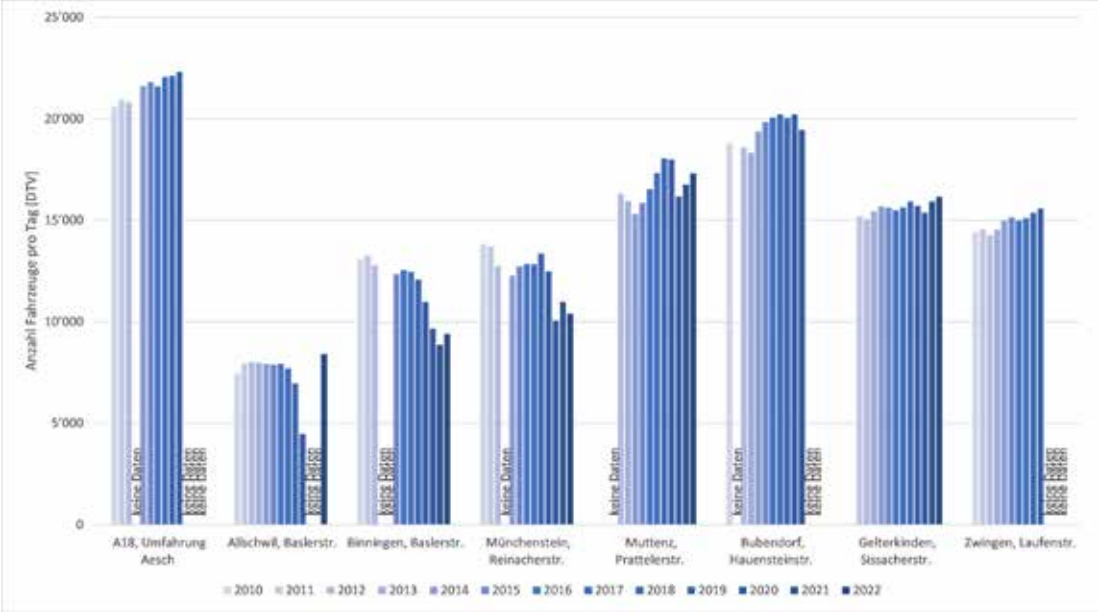


Abbildung 38: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Kanton Basel-Stadt von 2010 bis 2022

Quelle: Kanton Basel-Stadt 2023 (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Im Kanton Basel-Landschaft (Abbildung 39) waren die Belastungen zwischen den Jahren 2010 und 2022 an den verschiedenen Querschnitten leicht steigend. Zentrumsnah konnten gewisse Belastungsrückgänge beobachtet werden.

Abbildung 39: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Kanton Basel-Landschaft von 2010 bis 2022

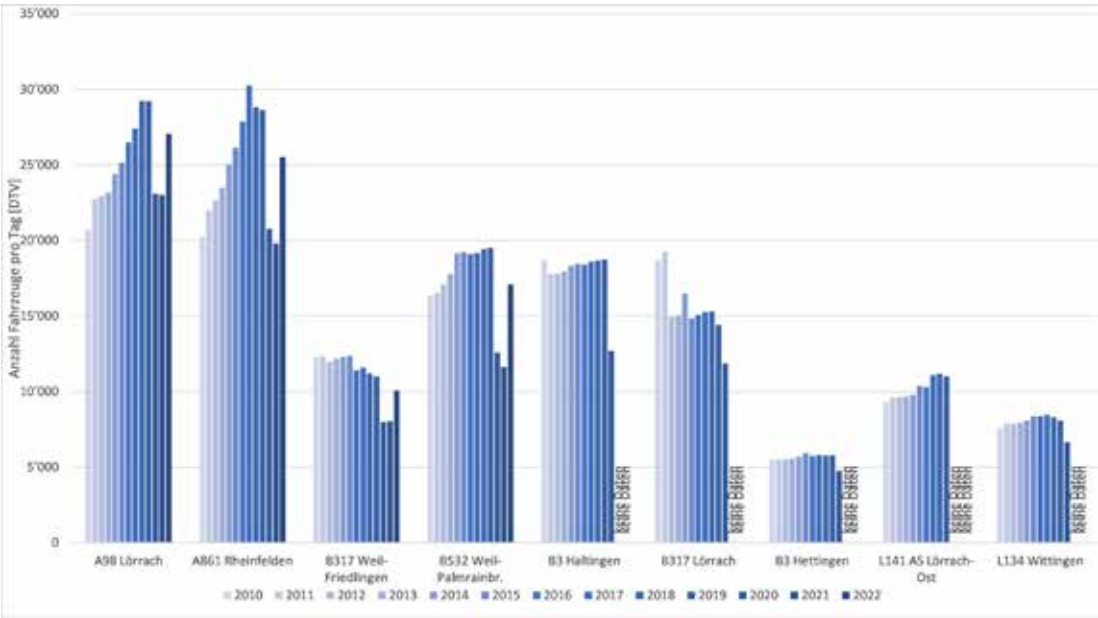


Quelle: Kanton Basel Landschaft 2022 (Daten sind nicht für alle Zählstellen jährlich verfügbar)

Eine Betrachtung der Zählstellen in Deutschland zeigt, dass der Verkehr auf den Autobahnen bis 2019 ebenfalls zunimmt. Der coronabedingte Einbruch war allerdings deutlicher als in der Schweiz. Die Zähldaten aus dem Jahr 2022 liegen (noch) unter dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie. Auf den Bundesstrassen ist die Belastung aber sehr hoch. Zwar hat der Verkehr an der Zählstelle B317 bei Lörrach nach 2011 leicht abgenommen (Abbildung 40). Dennoch ist die B317 zwischen Lörrach (A98) und Schopfheim (L139) an der Kapazitätsgrenze, insbesondere an den Knotenpunkten.

Für Frankreich liegen keine langjährigen Strassenverkehrszählungen vor.

Abbildung 40: Durchschnittlicher Tagesverkehr im Landkreis Lörrach von 2010 bis 2022



Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2023

3.7.4 Verkehrsmanagement

Im Rahmen der Strategie Strasse hat die Geschäftsstelle Agglo Basel auch eine Übersichtsstudie zur aktuellen Situation sowie erste strategische Stossrichtungen zum weiteren Ausbau des Verkehrsmanagements erarbeitet (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG 2020). Während der Erarbeitung der 5. Programmgeneration wurde zudem eine Aktualisierung durchgeführt (Rudolph Keller & Partner Verkehrsingenieure AG 2024), damit die Inhalte für den Kartenband (Karte 2.10) dem neuen Kenntnisstand entsprechen.

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

Innerhalb der Verkehrsbeeinflussung werden vier Handlungsfelder unterschieden:

- **Verkehrslenkung:** Beeinflussung der Routenwahl in Strassennetzen und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl, etwa durch Hinweise zu Störungen und grossräumigen Umfahrungen auf variablen Textanzeigen und durch Navigationsgeräte in den Fahrzeugen
- **Verkehrsleitung:** Beeinflussung des Verkehrs auf einer Strecke, zum Beispiel durch dynamische Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, dynamische Fahrstreifensignalisation, dynamische Anpassung der Maximalgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsharmonisierung bei Verkehrsüberlastung, Rampenbewirtschaftung und Gefahrenwarnung
- **Verkehrssteuerung:** Beeinflussung des Verkehrs an Knoten, etwa durch Lichtsignalanlagen an Kreuzungen, Zufahrtsdosierung, Rampenbewirtschaftung und Streckensperrungen bei bestimmten Ereignissen
- **Verkehrsinformation:** Information der Verkehrsteilnehmer über den Verkehrszustand als Grundlage für optimale Entscheide vor oder während der Fahrt, Informationsübermittlung z. B. über Rundfunk, Traffic Message Channel (TMC), Telefon, Fernsehen, Datenplattformen oder entlang einer Strecke z. B. über Wechseltextanzeigen (WTA)

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

Kartenband

Karte 2.10

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

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

In Frankreich und Deutschland sind die Aufgaben im Bereich Siedlungsentwicklung und Verkehr auf verschiedene Gebietskörperschaften aufgeteilt und bedingen für bestimmte Entscheide aufwendige Verfahren.

- In **Frankreich** müssen im Zusammenhang mit den Arbeiten am Agglomerationsprogramm auch Stellen hinzugezogen werden, die nicht Mitglieder der Trägerschaft sind. Seit dem 1. Januar 2021 ist die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) für die Nationalstrassen (Routes nationales), darunter die A35 und die A36, im Elsass zuständig. Zuvor war dies die nationalstaatliche Ebene mit der DIR Est und der DREAL. Die Zuständigkeit für die Departementsstrassen (Routes départementales) hat die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) vom Département Haut-Rhin übernommen. Darüber hinaus ist der Gemeindeverbund Saint-Louis Agglomération für gemeindeübergreifende und kommunale Strassen einzubeziehen.
- In **Deutschland** wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Planung und Bewirtschaftung der Bundesautobahnen an die bundeseigene Autobahn GmbH delegiert. Die Bundesstrassen werden weiterhin von der Bundesebene an das Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau delegiert, das auch für die Landesstrassen zuständig ist. Diese Behörden sind zwingend bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einzubeziehen, dies erfolgt durch die Fachgruppe Strasse: Das Regierungspräsidium Freiburg arbeitet seit der 3. Generation am Agglomerationsprogramm mit, und die Autobahn GmbH ist seit der 5. Generation in der Fachgruppe Strasse vertreten. Für die Kreisstrassen sind die Landkreise Lörrach und Waldshut zuständig, für kommunale Strassen die Städte und Gemeinden.

Die Komplexität der Kommunikationsströme in einem Verkehrsmanagementsystem des trinationalen Agglomerationsraums Basel zeigt die folgende Abbildung 41. Die Inhalte sind aus der Studie Rapp & RKP (2020) entnommen. Eine Überprüfung dieser Kommunikationswege wurde seither nicht vorgenommen.

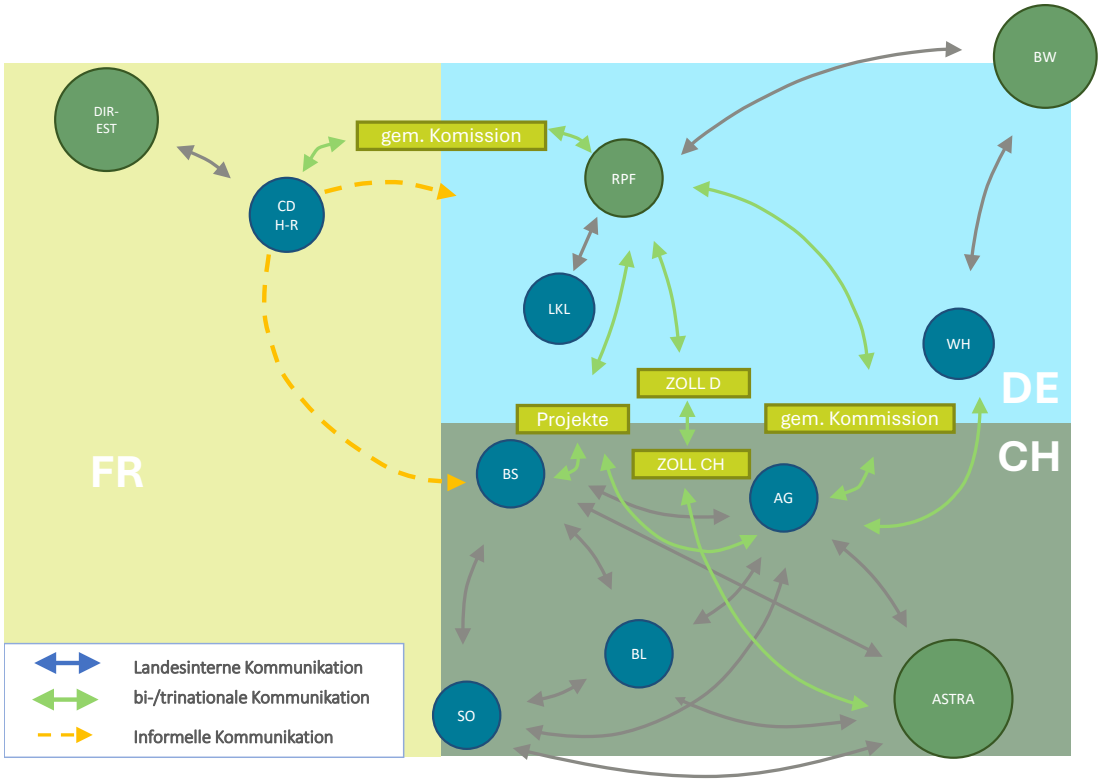


Abbildung 41:
Kommunikationsströme beim Verkehrsmanagement in der Agglomeration Basel

Quelle: Rapp & RKP (2020)

Diese Übersicht und Auskünfte von Fachleuten der einzelnen Gebietskörperschaften zeigen zusammenfassend, dass eine strategisch bestimmte Verkehrsbeeinflussung ausserhalb der Autobahnen bisher kaum praktiziert wird. In wenigen Fällen gelangen koordinierte Lichtsignalanlagen-Steuerungen über wenige Knoten hinweg zum Einsatz. Weitergehende Massnahmen wie eine grenzüberschreitende regionale Verkehrslenkung (v. a. bei Störungen des Normalbetriebs), Rampenbewirtschaftungen auf Einfahrten zu Hochleistungsstrassen oder Pförtneranlagen auf Zufahrtsachsen in das Agglomerationszentrum werden bisher nicht eingesetzt. Eine Schwierigkeit bildet dabei die örtlich enge Verzahnung der Strassennetze, die Funktionsüberlagerung auf internationalen Routen mit dem Agglomerationsverkehr, die hohe Zahl an involvierten Organen und Zuständigkeiten sowie die sehr unterschiedliche Problemlage in den einzelnen Agglomerationsteilen.

Verkehrsablauf

Im Rahmen der Arbeiten zur Strategie Strasse wurde eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Grundlage dafür bildeten Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells und Fachgespräche mit regionalen Fachpersonen. Die untersuchten Themen umfassten den Verkehrsablauf, Konflikte mit dem ÖV und dem Veloverkehr, Konflikte mit Umfeldnutzungen sowie Unfallschwerpunkte (Kapitel 3.7.2). Die entsprechenden korridorspezifischen Informationen sind in den Handlungsbedarf (Kapitel 6) eingeflossen.

Übereinstimmend mit den täglichen Erfahrungen bestätigen die Auswertungen die hohe Auslastung der A2/A3 auf der Osttangente zwischen den Verzweigungen Basel-Wiese und Hagnau sowie weiter östlich zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst. Erschwerend wirken dabei die Reduktion von drei auf zwei durchgehende Fahrspuren zwischen den Verzweigungen Gellert und Basel-Breite in Fahrtrichtung Nord sowie die zahlreichen Spurwechselvorgänge infolge der Ein- und Ausfahrten in beiden Fahrtrichtungen. Diese Abschnitte sind regelmässig überlastet. Dies erhöht den Druck auf das untergeordnete Strassennetz infolge von Ausweichverkehren. Von diesen sind vor allem das städtische Netz in Basel und die beiden parallelen Kantonsstrassen 2/12 und 3/7 zwischen Basel und dem Raum Pratteln–Augst betroffen. Die Ausweichverkehre führen auch zu grossen Behinderungen des

strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Zudem wirken sich die hohen Belastungen der A2 und A3 im Knoten Hagnau auch negativ auf die A18 aus. Obwohl einzelne Anschlussbereiche ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben, lassen sich im Birstal bis jetzt noch kaum unerwünschte Ausweichverkehre beobachten.

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

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

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

Eine spezielle Problematik in der Agglomeration Basel betrifft die Grenzübergänge. Die Verzollung des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs beeinträchtigt den Verkehrsablauf sowohl im Umfeld des Autobahn-Grenzübergangs zwischen der Schweiz und Frankreich als auch beim Zoll Rheinfelden A861/A98. Die Zollanlage Rheinfelden wurde beim Bau der A861 wegen des Staatsvertrages zwischen Deutschland und der Schweiz bewusst zurückhaltend dimensioniert. Dennoch hat sich die Verkehrsmenge seit der Eröffnung im Jahr 2006 mehr als verdoppelt. In den Hauptverkehrszeiten bilden sich ausgehend vom Grenzübergang Rückstaus, die regelmässig die B34 sowie auf Schweizer Seite die A3 und das angrenzende Kantonsstrassennetz (K292) im Umfeld des A3 Anschlusses Rheinfelden-West tangieren. Mit der Umsetzung der PUN im Jahr 2023 auf diesem Abschnitt konnten die Auswirkungen auf der A3 teilweise entschärft werden.

Konflikte mit Umfeldnutzungen

Kartenband

Karte 2.13

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

Entwicklungstrends

Die nachfrageseitige Entwicklung wurde bereits in Kapitel 3.7.1 (Gesamtverkehr) dargelegt. Das GVM rechnet zwischen 2016 und 2040 mit einem agglomerationsweiten MIV-Wachstum von 4% bezogen auf die Anzahl Wege und 7% bezogen auf die Personenkilometer. Der Differenzplot (Kartenband, Karte 2.13) zeigt, dass das Wachstum vor allem auf dem HLS-Netz erwartet wird. Weite Teile des städtischen Netzes stagnieren oder sollen sogar Entlastungen erfahren.

Für die zukünftige Entwicklung des Zielnetzes bestehen sowohl von übergeordneter staatlicher Seite als auch von regionaler Seite her bedeutende Ausbaupläne. Gerade auf schweize-

rischer Seite hat die entsprechende Debatte in den letzten Jahren eine neue Dynamik erhalten. Hervorzuheben sind die zwei kombinierten Vorhaben Rheintunnel (zur Entlastung der Osttangente) und der Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst. Der Rheintunnel ist im Rahmen von STEP 2023 beschlossen (Volksabstimmung Herbst 2024 abwarten), und die Planungen von Hagnau–Augst sind wegen der schwierigen Ausbaumöglichkeiten auf dem Abschnitt Schweizerhalle noch in der Phase Erarbeitung Generelles Projekt. Planerisch ebenfalls weit fortgeschritten sind der Zubringer Bachgraben-Allschwil, der Boulevard Intercommunal Sud und die Neugestaltung RD105/A35. Auf deutscher Seite wird das bestehende Teilstück der A98 von Weil am Rhein bis zum Autobahndreieck Hochrhein in den nächsten Jahren etappenweise nach Osten erweitert. Diese und weitere Projekte werden in der Teilstrategie Strasse weiter ausgeführt und im Massnahmenteil näher beschrieben.

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

Fazit Strassennetz und Verkehrsmanagement:

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

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

3.7.5 Parkierung und Bewirtschaftung

Sowohl das Parkplatzangebot als auch das Bewirtschaftungsregime der Parkplätze auf öffentlichem Grund regeln die Städte und Gemeinden autonom. Auf Basis der Eigenleistung «5V5 – Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung» des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation hat die Geschäftsstelle Agglo Basel den bestehenden Grundlagenbericht[41] aktualisiert. Es wurde die Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung mit den Städten und Gemeinden des ersten Agglomerationsgürtels (d.h. Basel und die angrenzenden Kommunen Allschwil, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Grenzach-Wyhlen, Hégenheim, Huningue, Lörrach, Münchenstein, Muttenz, Pratteln, Reinach, Riehen, Saint-Louis und Weil am Rhein) lanciert. Der Bericht gibt einen Überblick über die aktuell geltenden kommunalen Parkierungsregimes und identifiziert Ansatzpunkte für eine agglomerationsweite Harmonisierung. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung werden im Folgenden dargestellt. Mit der Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung wird das

41 Grundlagenbericht Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung, Geschäftsstelle Agglo Basel 2024.

Ziel verfolgt, unerwünschten und meist negativen Effekten wie bspw. Langzeitparkierung in Quartieren, entgegenzuwirken.

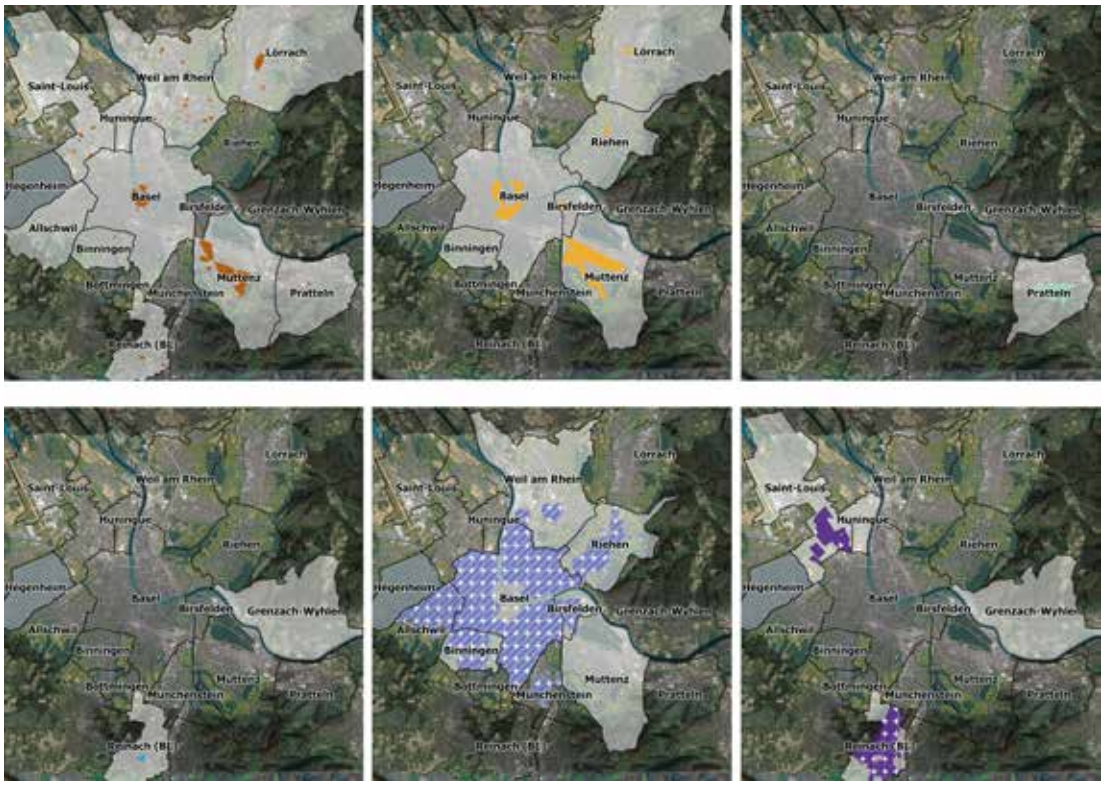
Parkplatzregimes auf öffentlichem Grund

In den letzten Jahren ist im Grossraum Basel eine neue Dynamik zur Regulierung der Parkierung entstanden. Anstoss dazu gab die im Jahr 2011 verabschiedete Parkraumbewirtschaftung der Stadt Basel: Die Stadt hat zwischen 2012 und 2016 schrittweise alle nicht gebührenpflichtigen weissen Parkplätze in blaue Parkplätze mit Zeitbeschränkung umgewandelt sowie nach Lage differenzierte Parkuhrgebühren und eine durchgängige Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt eingeführt. Um die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum zu dämpfen, hat der Kanton Basel-Stadt die Preise für die wichtigsten Parkkarten per 1. Januar 2019 erhöht und deren Bezug eingeschränkt. Weiter führte die Stadt eine Gebührenpflicht für die Langzeitparkierung in Form einer Besucherparkkarte und einer Pendlerparkkarte ein. Mehrere umliegende Kommunen haben als Reaktion darauf ebenfalls ihr Parkierungsregime angepasst, um unerwünschte Auswirkungen wie das verstärkte Parkieren von Pendlern in stadtnahen Wohnquartieren zu vermeiden. Ein Vergleich zwischen den bestehenden Parkierungsregelungen der stadtnahen Kommunen ist anhand der folgenden Grafiken ersichtlich. In Abbildung 42 sind die Regimes und Parkkarten detailliert verzeichnet.

Kartenband

Karte 2.16

Abbildung 42: Vergleich der Parkraumbewirtschaftung in den Kommunen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung 2024



Quelle: Geschäftsstelle AGGLO Basel 2024

Beim Parkierungsregime auf öffentlichem Grund besteht ein Zentrum-Peripherie-Gefälle. Die restriktivsten Vorgaben machen die Stadt Basel, Allschwil, Binningen und Birsfelden mit der flächendeckenden Etablierung der blauen Zone. In den umliegenden Kommunen beschränken sich die Parkplätze mit zeitlicher Beschränkung auf einzelne Teilgebiete. Diese befinden sich entweder im Ortszentrum oder an der Stadtgrenze zu Basel. Hier ist es das Ziel, durch die zeitliche Beschränkung die Belegung durch Arbeitspendler nach Basel zu unterbinden. Eine spezielle Regelung innerhalb der untersuchten Kommunen hat ausserdem Birsfelden, wo das regelmässige Parkieren über Nacht (mehr als zweimal wöchentlich über einen Zeitraum von mehr als einem Monat) bewilligungspflichtig ist.

Gebührenpflichtige Parkplätze sind, innerhalb der untersuchten Kommunen, vor allem im Zentrum von Basel zu finden. In der Mehrzahl der untersuchten Kommunen gibt es immer noch unbeschränkte öffentliche Parkplätze, die tendenziell abseits des Ortszentrums liegen. In Allschwil wurde im Jahr 2023 ein neues Parkierungsreglement eingeführt. Auch in der Gemeinde Reinach gibt es seit 01. Januar 2025 eine Neuerung und damit keine «unbeschränkten Parkplätze» mehr auf öffentlichem Grund im gesamten Siedlungsgebiet. Die öffentlichen Parkplätze werden neu flächendeckend bewirtschaftet.

Tabelle 45: Parkierungsregimes auf öffentlichem Grund

Parkierungsregime		Allschwil	Basel	Binningen	Birsfelden	Bottmingen	Grenzach-Wyhlen	Hégenheim	Huningue	Lörrach	Münchenstein	Muttenz	Pratteln	Reinach	Riehen	Saint-Louis	Weil am Rhein
Gebührenparkplätze	Eingerichtet		x							x		x	x		x		
Parkgebühren differenziert nach Lage, Parkierungsdauer und Tageszeit	Nicht eingerichtet	x		x	x	x	x	x	x		x			x		x	x
Blaue Zone	Flächendeckend:	x	x	x	x												
Gebührenfreies Parkieren mit Parkscheibe (zeitliche Beschränkung)	In Teilgebieten:					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Weisse Zone	Keine unbeschränkten Parkplätze	x	x	x	x												
Unbeschränktes Parkieren	In Teilgebieten unbeschränkte Parkplätze					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel 2024

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

Parkplatzregimes auf Privatgrund
In der Schweiz ist die Erstellung von Parkplätzen auf Privatgrund in der kantonalen Baugesetzgebung geregelt. Die basel-städtische Parkplatzverordnung (PPV) formuliert eine Obergrenze für die zulässige Anzahl von Abstellplätzen, während die Kantone Basel-Landschaft[42], Aargau und Solothurn eine Mindestzahl an Abstellplätzen verlangen. Auf deutscher Seite definiert die Landesbauordnung Baden-Württemberg eine Verpflichtung von einem Stellplatz je Wohnung für Wohngebäude. Die Kommunen können aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen die Stellplatzverpflichtung in ihren örtlichen Bauvorschriften reduzieren oder für Wohnungen auch erhöhen (Art. 74 Abs. 2 LBO). In Frankreich werden die Anforderungen auf regionaler und lokaler Ebene geregelt. Im SCoT können gemäss der nationalen Gesetzgebung Minimal- oder Maximalvorgaben festgelegt werden, die im Plan Local d'Urbanisme (PLU) zu berücksichtigen sind. Im Fall von Saint-Louis und Huningue sind im Reglement zu den PLU-Kennziffern zur Parkplatzerstellung für verschiedene bauliche Nutzungen enthalten.

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

Der Kanton Basel-Stadt verfügt per Ende 2019 über 20 700 Parkplätze in der blauen Zone, 2300 gebührenpflichtige Parkplätze und 900 Parkplätze mit Zeitbeschränkung. Parkplätze in der weissen Zone gibt es keine mehr (Kanton Basel-Stadt 2019). Dem gegenüber stehen rund 34 000 verkaufte Parkkarten (Anwohner-, Gewerbe-, Spitex- und Ärzte-Parkkarten, Pendler- und Carsharing-Parkkarten).

Die übrigen Kommunen verfügen nur über Teilerfassungen ihres Parkplatzangebots (Parkplätze mit Parkuhren, Parkplätze in Parkhäusern). Die Stadt Lörrach etwa weist rund 2000 Parkplätze in neun Parkhäusern und ca. 650 weitere Parkplätze in verschiedenen Parkzonen aus. Die Parkhäuser in Basel und Lörrach sind zudem an ein dynamisches Parkleitsystem angeschlossen.

Fazit Parkierung:

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

42 Für Wohnnutzungen in Quartierplänen sind andere Regelungen möglich. Darüber hinaus können Gemeinden seit 2023 ihre Vorgaben zur Parkierung komplett unabhängig von der kantonalen Regelung selbst regeln. Stand Juli 2024 hat davon noch keine Gemeinde Gebrauch gemacht, Vorabklärungen laufen jedoch.

3.7.6 Güterverkehr

Ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. Die Agglomeration Basel hat als multimodaler Güterverkehrsknoten überregionale Bedeutung. Deshalb hat die Geschäftsstelle Agglo Basel gemeinsam mit dem Logistikcluster Region Basel ein regionales Güterverkehrskonzept erarbeitet.

Marktumfang des Güterverkehrs in der Region Basel
Die gesamte Güterverkehrsmenge mit Bezug zur Region – also mit Quelle und/oder Ziel in der Agglomeration – lässt sich auf jährlich ca. 64 Mio. Tonnen bemessen (Datenstand 2016). Davon entfallen knapp drei Viertel auf den Schweizer Teil der Agglomeration, etwa ein Fünftel auf den deutschen Teil und etwas weniger als zehn Prozent auf den französischen Teil.

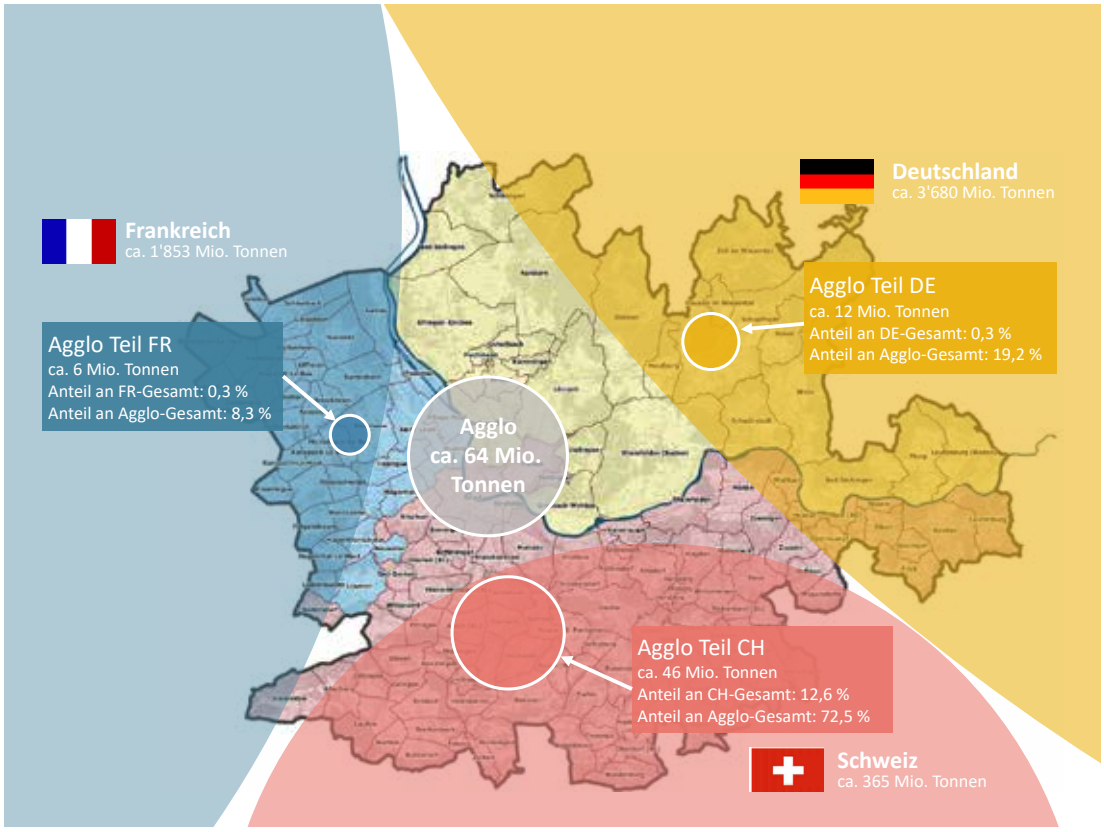
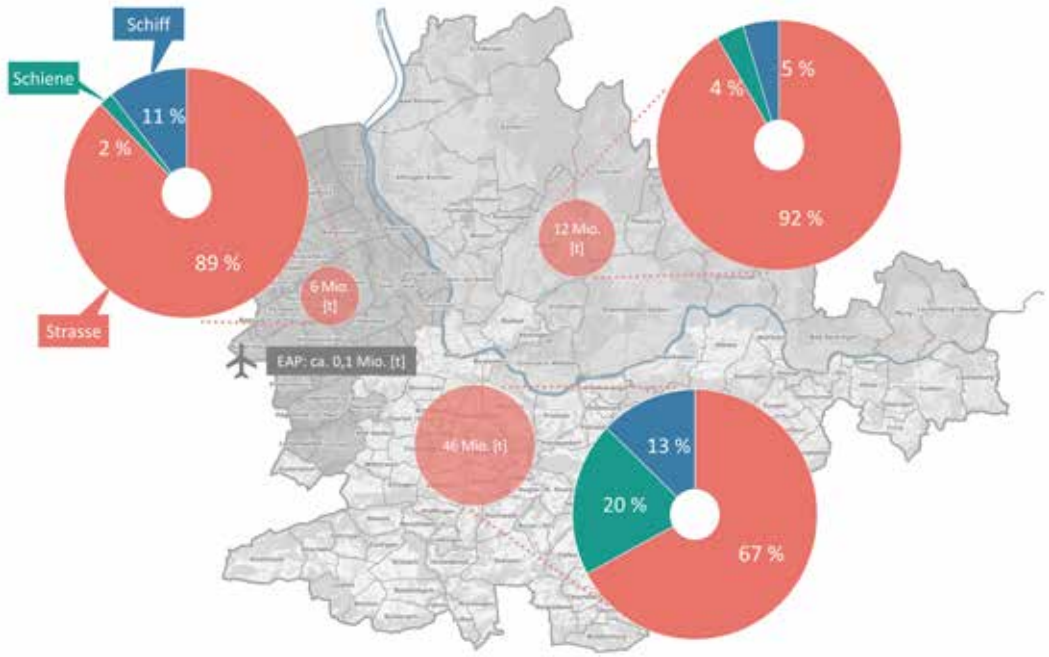


Abbildung 43: Marktumfang des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Modal Split
Bei der Aufteilung der oben gezeigten Nachfragemengen auf die einzelnen Verkehrsmittel zeigen sich die logistischen Funktionen der Teilregionen wie auch ihre (in der Regel infrastrukturell bedingten) Angebotsstrukturen. Der mit 20% deutlich höhere Bahnanteil auf Schweizer Seite gegenüber dem ausländischen Gebiet spiegelt die logistische Bedeutung der Region für den Schweizer Import und Export wider.

Abbildung 44: Aufkommensbezogener Modal Split des Güterverkehrs in der Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Verkehrsarten und Transportströme

Bei den Transportströmen fällt auf, dass die nicht explizit dem Quell-Ziel-Aufkommen der Agglomeration zurechenbaren Ströme am bedeutendsten sind – ca. 14 Mio. Tonnen sind Schweizer Export- und Importströme, und ca. 26 Mio. Tonnen sind europäischer (alpenquerender) Nord-Süd-Verkehr. Damit lässt sich feststellen, dass ca. 40% des über Infrastrukturen der Region transportierten Güterverkehrsaufkommens keinen originären Bezug zur Agglomeration Basel haben. Die modale Betrachtung dieser Verkehrsartenanteile verschärft das Bild nochmals, da insbesondere auf der Schiene der Anteil, der die Region nur durchquerenden Transportmengen auf 73% ansteigt. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der grenzüberschreitenden Transporte zwischen den drei Ländern innerhalb der Agglomeration sehr gering. Fast vernachlässigbare 2% des Güterverkehrsaufkommens der Agglomeration entsprechen diesen Verkehrsströmen.

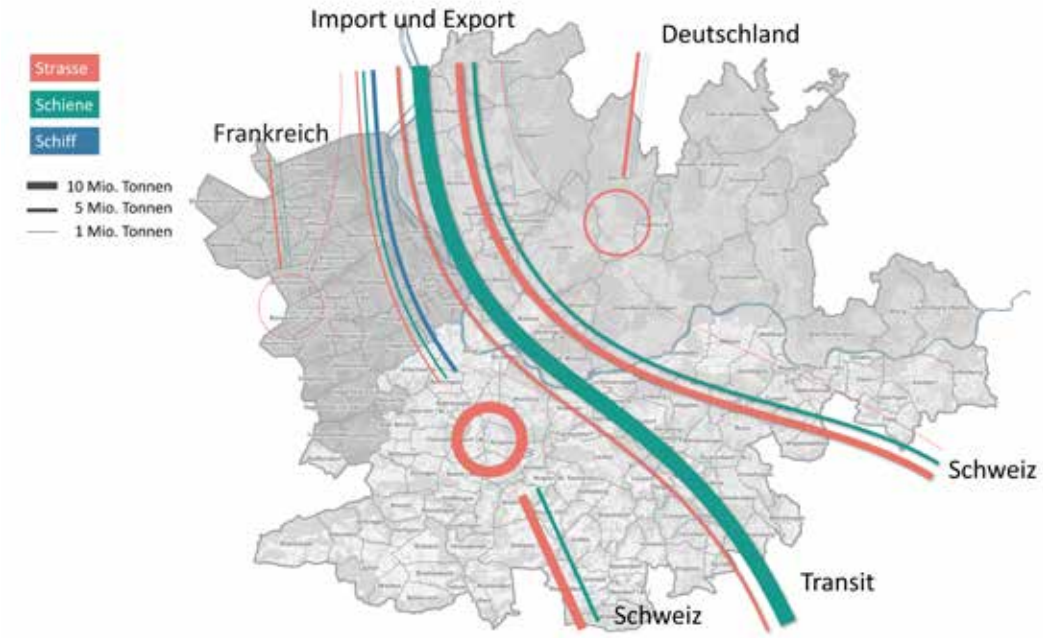


Abbildung 45:
Verkehrsarten und Transportströme im Güterverkehr in der Agglomeration Basel

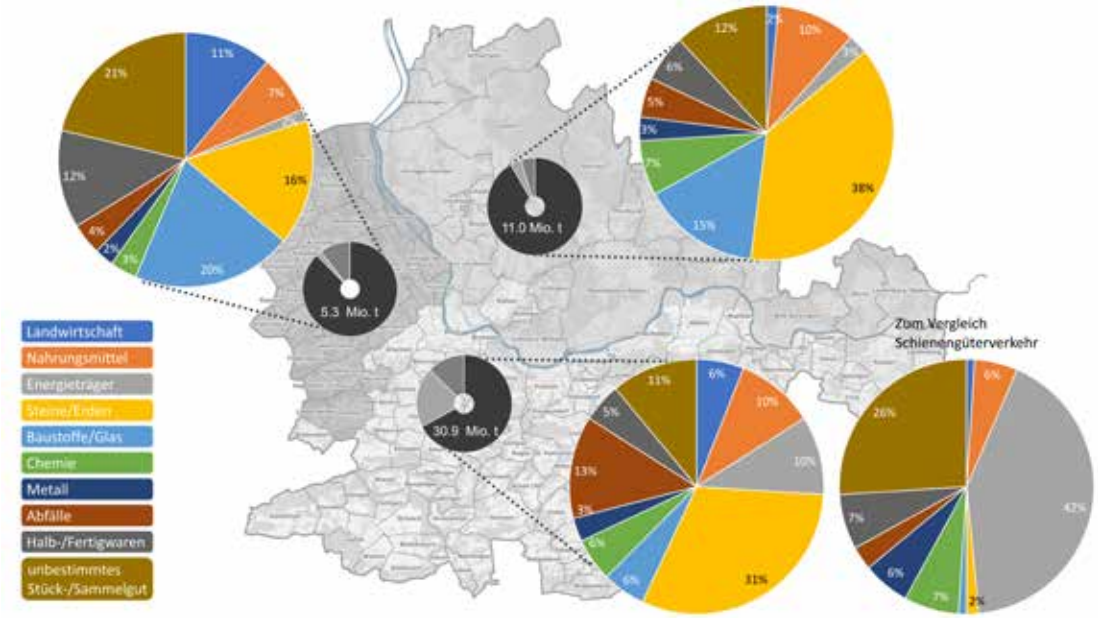
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Warengruppen

Ein bedeutsamer Teil der Gütertransporte und deren Tonnagen entsteht durch die Aktivitäten des Baugewerbes. Diese Transporte werden vielfach in der Diskussion von Güterverkehrstransporten ausser Acht gelassen, weil deren leistungsbezogene Anteile mit ca. 30 % aufgrund ihrer regional geprägten niedrigen Transportweiten geringer ausfallen als beim Aufkommen mit ca. 50 %.

Ebenfalls bedeutsam sind die in Zusammenhang mit der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Konsumgütern (Stück-/Sammelgut) stehenden Transporte mit einem Anteil von ca. 30 %. Diese Transporte sind in der Regel dem Detailhandel und teilweise dem Segment der Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) zuzuordnen.

Abbildung 46:
Warengruppen im Strassengüterverkehr in der Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Logistikrelevante Megatrends

Als Grundlage für das Güterverkehrskonzept wurden logistikrelevante Megatrends eruiert. Die Ergebnisse wurden in Interviews mit Akteuren aus lokalen Logistikunternehmen, grossen güterverkehrsrelevanten Firmen, Industrie- und Handelskammern sowie mit Infrastrukturbetreibern validiert und ergänzt. Anhand dieser Megatrends können zukünftige Entwicklungen des Güterverkehrs abgeschätzt werden. Die Auswirkungen der logistikrelevanten Megatrends auf das Gesamtverkehrssystem und den Raum Basel sind für das Güterverkehrskonzept und somit für das Agglomerationsprogramm am bedeutendsten. Die folgenden Megatrends werden die weitere Entwicklung prägen:

Abbildung 47:
Logistikrelevante Megatrends

Güterstruktureffekt & Güterwerteffekt	Zunehmende Globalisierung	Überlastung Infrastruktur	Konkurrenz um Flächen	Fachkräftemangel
Steigende Transport-geschwindigkeit	Steigende Bedeutung der Luftfracht	Steigende Anforderung an Zuverlässigkeit	Marktvolatilität & Flexibilität	Green Logistics
Digitalisierung	Nutzung Big Data & einfache Kooperation	Zunehmender Online-Handel	Digitalisierung & Marktkonzentration	Personalkosten-reduktion

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Situationseinschätzung in der Region Basel

Die Interviewpartner aus der Logistikbranche wurden zusätzlich zur Beurteilung der Megatrends nach ihrer Einschätzung zur Situation des Güterverkehrs und der Logistik in der Region Basel befragt.

Verschiedene Aspekte der Logistik in der Agglomeration Basel wurden von den Interviewpartnern für das Jahr 2019 und den Zeithorizont 2025/2030 beurteilt. Am schlechtesten wird die Situation im Hinblick auf die Abstellflächen für LKW gesehen. Geringfügig besser erscheint die Lage im Hinblick auf die Abstellflächen für Container. Durch den Bau des trimodalen Umschlagterminals Gateway Basel-Nord müsste hier eine Besserung eintreten.

Sehr schwierig wird von den Befragten auch das Angebot an LKW-Chauffeuren beurteilt. Hier besteht ein zunehmender Mangel an Fahrern, was in der Folge zu Laderaummangel führen kann. Die Strasseninfrastruktur von Bund und Kanton wird in der Region als ausreichend, aber nicht sehr gut bewertet. Ähnlich wird die heutige Terminalinfrastruktur eingeschätzt, wobei hier in Zukunft eine erhebliche Verbesserung erwartet wird. Im Vergleich zur Strasseninfrastruktur wird die Situation bei der Schieneninfrastruktur von den Befragten etwas besser beurteilt.

In den Interviews wurde zusätzlich erfragt, wie sich unterschiedliche Faktoren bis zum Zeithorizont 2025/2030 verändern werden.

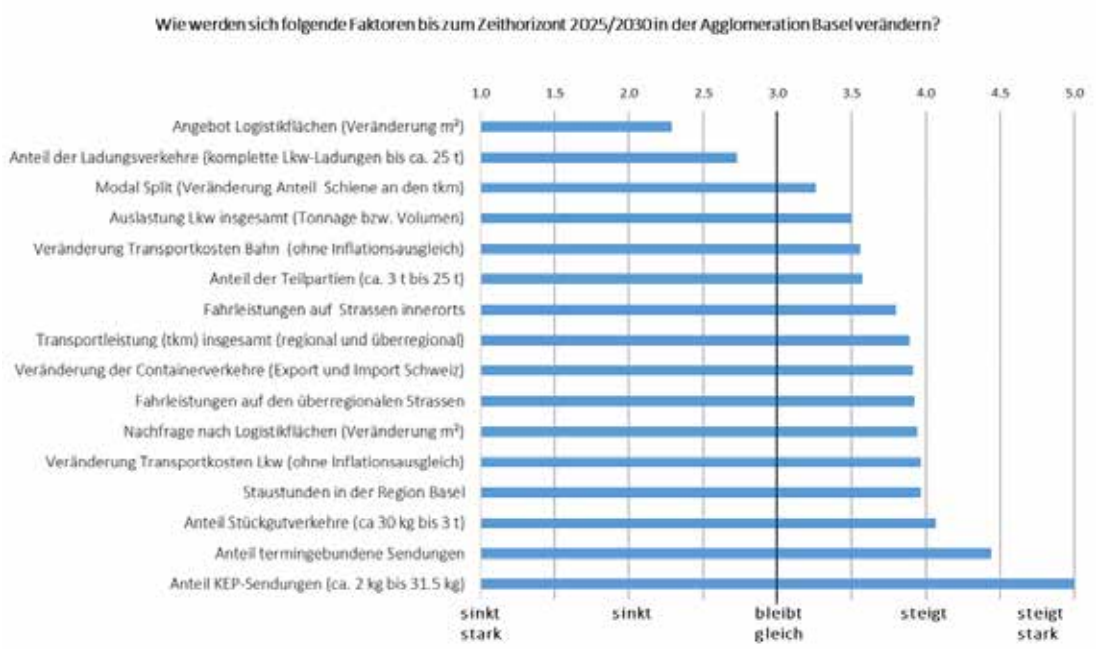


Abbildung 48: Einschätzung zur Entwicklung güterverkehrsrelevanter Faktoren in der Region Basel aus Sicht der Interviewpartner

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel und Logistikcluster Region Basel 2020

Auf einer Skalierung von 1,0 (sinkt stark) bis 5,0 (steigt stark) sehen die Interviewpartner die grössten Veränderungen bei den KEP-Sendungen (Kurier-, Express- und Paketdienste). Hier rechnen nahezu alle Befragten mit einem starken Anstieg dieser Sendungen, was sicherlich eine Folge des erwarteten weiteren Anstiegs des Online-Handels ist. Angesichts des Anstiegs der KEP- und Stückgutsendungen ist ein Anstieg der Fahrzeuge in der Region Basel zu erwarten, weil diese Sendungen eher mit kleineren Lieferfahrzeugen ausgeliefert werden. Interessant ist auch der erwartete Anstieg der termingebundenen Sendungen. Wie oben bereits beschrieben, erschweren termingebundene Sendungen die Disposition und damit die Bündelung, was insgesamt zu mehr Verkehr führt. Den geringsten Anstieg verzeichnet nach der Einschätzung der Interviewpartner das Angebot an Logistikflächen, während gleichzeitig eine wesentlich stärker steigende Nachfrage in diesem Bereich gesehen wird. Insgesamt wird mit einem Anstieg der Tonnenkilometer (tkm) in der Agglomeration Basel gerechnet, was bei kaum veränderter Auslastung der LKW zu einem ähnlichen Anstieg der Fahrleistungen und der Staustunden führen wird. Nicht zuletzt dadurch wird ein Anstieg der Transportkosten bei den LKW prognostiziert, während bei der Schiene mit einem etwas geringeren Anstieg der Transportkosten gerechnet wird.

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

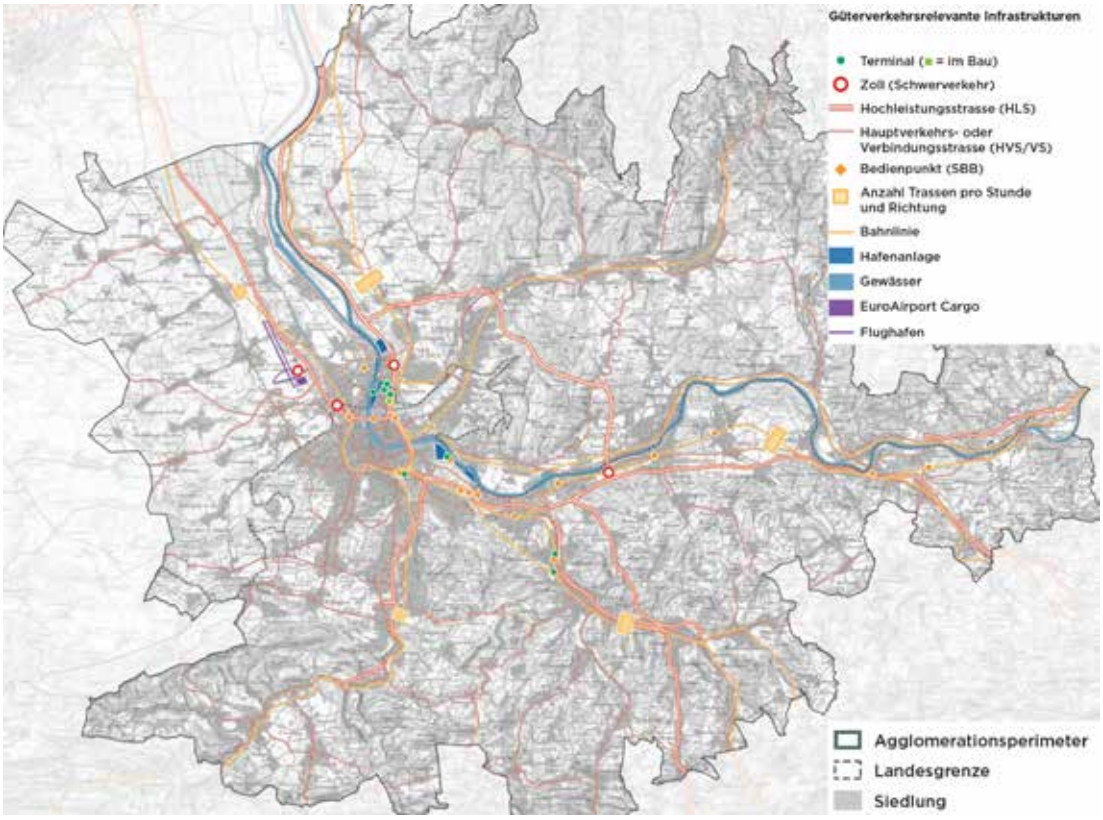
Die Befragten wurden ausserdem um eine Einschätzung der Relevanz unterschiedlicher Infrastrukturprojekte für den Güterverkehr gebeten. Von nahezu allen Befragten wurde die Bedeutung des Zulaufs der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) auf der Schiene Karlsruhe – Basel als sehr hoch eingeschätzt. Ähnlich wichtig werden die Infrastrukturprojekte Rheintunnel (A2) und die Kapazitätserweiterung auf der A3 eingestuft. Eine etwas geringere, aber immer noch sehr hohe Bedeutung haben die Projekte Zubringer Bachgraben-Allschwil, die Entflechtung Basel-Ost – Muttenz, die Entflechtung Pratteln und die Kapazitätserweiterung der A18 (Raum Birseck). Angesichts der vielen grenzüberschreitenden Verkehre haben auch die Grenzübergänge für die Befragten eine sehr hohe Relevanz. Schliesslich wird dem trimodalen Terminal eine hohe bis sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Zuletzt sollten die Befragten die Bedeutung von Logistikflächen beurteilen (zu den Logistikflächen und potenziellen Standorten läuft zurzeit eine gemeinsame Studie mit der HKBB sowie RappTrans). Die mit Abstand grösste Bedeutung als Logistikstandort hat aus Sicht der Beteiligten das Areal Wolf in Basel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um das Areal auch zukünftig für Logistikaktivitäten zu sichern. Eine ähnlich hohe Bewertung hat der EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (EAP), was nicht zuletzt auch auf seine hohe Bedeutung als Standortfaktor zurückzuführen ist. Eine ähnliche Bewertung wird den Flächen am Terminal Basel-Nord zugemessen. Eine etwas geringere, aber immer noch hohe Bedeutung messen die Befragten den Standorten Frenkendorf, Dreispitzareal, Möhlin und Au-Hafen bei.

Kartenband

Karte 2.21

Abbildung 49:
Für den Güterverkehr relevante Infrastrukturen in der Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel, Hinweis: Darstellung IST-Zustand 2024.

Fazit Güterverkehr:

- **Von der Güterverkehrsmenge mit Bezug zur Agglomeration Basel entfallen knapp drei Viertel auf den Schweizer Teil. Der Hauptteil der Güter wird per Strasse transportiert, wobei in der Schweiz die Schiene mit 20 % und in Frankreich die Rheinschifffahrt mit 10 % ebenfalls wichtig sind.**
- **Der alpenquerende Nord-Süd-Verkehr aus vielen europäischen Ländern verläuft über die Netzinfrastrukturen der Agglomeration Basel, weshalb 40 % der transportierten Güter keinen Bezug zur Region haben.**
- **Durch logistikrelevante Megatrends wird die Gesamtverkehrsmenge tendenziell zunehmen. Es sind kleinere und wertintensivere Sendungen zu definierten Lieferzeiten gefragt, die eine Bündelung der Transporte erschweren. Die Überlastung der Strasseninfrastruktur führt zu einer verminderten Zuverlässigkeit und eventuell zu steigenden Kosten.**
- **Infrastrukturprojekte wie der Rheintunnel (A2) und die Kapazitätserweiterung auf der A3 sind sehr bedeutend für die Zukunft des Güterverkehrs. Ebenso wichtig für effiziente Transporte ist die Sicherung von Logistikflächen an geeigneten Standorten. Dazu wird seit 2023 die trinationale Flächenstrategie Güterverkehr/Logistik erarbeitet.**

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

3.7.7 Öffentlicher Verkehr – S-Bahn

Aktuelles Angebot der trinationalen S-Bahn Basel
Alle S-Bahn-Linien führen radial in das Agglomerationszentrum. Ausnahmen bilden lediglich die Linien S5 (Gartenbahn) zwischen Weil am Rhein und Steinen sowie die Linie S9 (Läufelfingerli) zwischen Sissach und Olten über die alte Hauensteinlinie (Abbildung 50). Die im Wiesental verkehrende S6 bedient als einzige Linie beide grossen städtischen Bahnhöfe (Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB) in regelmässigem Takt.

Kartenband
Karte 2.8

Die Linien S1 und S3 im Frick-, Ergolz- und Laufental, die S5 und S6 im Wiesental sowie – mit Taktlücken am Vormittag – die RB35 (Basel Badischer Bahnhof – Waldshut) verkehren im 30-Minuten-Takt. Im Gegensatz dazu fahren die RB27 (Basel Badischer Bahnhof – Freiburg im Breisgau), der TER (Basel SBB – Mulhouse) sowie die S9 (Sissach – Läufelfingen – Olten) im Stundentakt, teilweise mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit. Ausser im Wiesental werden auf allen Ästen die Angebote der trinationalen S-Bahn Basel mit beschleunigten interregionalen Zügen ergänzt.

Abbildung 50: Liniennetzplan der trinationalen S-Bahn Basel 2023

Quelle: trireno 2023d

Nachfrage der trinationalen S-Bahn Basel

Abbildung 51 zeigt die Nachfrageentwicklung der letzten Jahre auf dem gesamten Netz der trinationalen S-Bahn Basel. Die Kurve stellt die Gesamtsumme der Fahrgäste (Einsteiger) pro Jahr in Deutschland, Frankreich und der Schweiz dar. Die Nachfrage ist von 2011 bis 2019 um rund 22% gewachsen, obwohl das S-Bahn-Angebot bis heute praktisch unverändert geblieben ist. Entsprechend hat die Nachfrage auf den einzelnen Zügen in diesem Zeitraum stark zugenommen, was in den Hauptverkehrszeiten zu spürbaren Überlastungen führte – insbesondere auf den Linien S3 und S6.

Kartenband

Karte 2.11

Die Folgen der Covid-19-Pandemie führten in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Rückgang um 21 Millionen Fahrgäste. Im Jahr 2022 erholte sich die Nachfrage und verzeichnete mit knapp 36 Millionen Passagieren noch einen Rückgang von etwa einem Viertel im Vergleich zu 2019.

Abbildung 51: Nachfrageentwicklung auf den Linien der trinationalen S-Bahn Basel

Quelle: trireno 2023a, Hinweis: Fahrgäste in Mio. pro Jahr

Netzstruktur

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

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

Aufgrund der Trinationalität ist das Schienennetz bahntechnisch und betrieblich sehr heterogen: Es bestehen unterschiedliche Stromsysteme, Zugsicherungssysteme sowie Bahnsteighöhen und -längen. Die Hochrheinbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut wurde noch nicht elektrifiziert. Vor allem die unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssysteme machen es notwendig, dass die eingesetzten Züge im grenzüberschrei-

tenden Verkehr je nach befahrener Linie mindestens zwei oder sogar drei unterschiedliche technische Ausrüstungen und Zulassungen vorweisen müssen, um alle Streckenabschnitte befahren zu dürfen.

Fazit Öffentlicher Verkehr – S-Bahn:

- **Die Agglomeration Basel verfügt über ein radiales, trinationales S-Bahn-Netz ohne Durchbindungen, über das die Korridore an das Agglomerationszentrum angebunden sind.**
- **Die S-Bahn-Linien verkehren entweder im 30-Minuten- oder im Stunden-Takt. Alle Äste mit Ausnahme des Wiesentals werden von beschleunigten interregionalen Zügen ergänzt.**
- **Die Nachfrage steigt generell trotz gleichbleibendem S-Bahn-Angebot.**
- **Auf dem Schienennetz rund um Basel überlagern sich Verkehrsströme des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs. Bahntechnische Faktoren, fehlende Infrastrukturen sowie eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit für den Regionalverkehr verhindern derzeit Angebotsverbesserungen mit Takterhöhungen und mit direkten Durchmesserlinien der S-Bahn durch das Agglomerationszentrum.**
- **Ohne die nötige Erhöhung der Kapazitäten wird S-Bahn-System in Basel in Zukunft (ca. 2035, nach dem letzten beschlossenen Angebotsausbau) zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Aufnahme der zunehmenden Mobilitätsnachfrage keinen zusätzlichen Beitrag leisten können.**

3.7.8 Öffentlicher Verkehr – Tram und Bus

Angebot und Netzstruktur

Zwei Betreiber bedienen das Basler Tramliniennetz: die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die Baselland Transport AG (BLT). Zudem gibt es im Kanton Basel-Landschaft die Waldenburgerbahn, die die Gemeinden des Waldenburgertals mit Liestal und der S-Bahn verbindet. Diese wird seit 2016 ebenfalls von der BLT betrieben. Abbildung 52 zeigt das aktuelle Liniennetz für Basel und Umgebung.

Kartenband

Karte 2.8

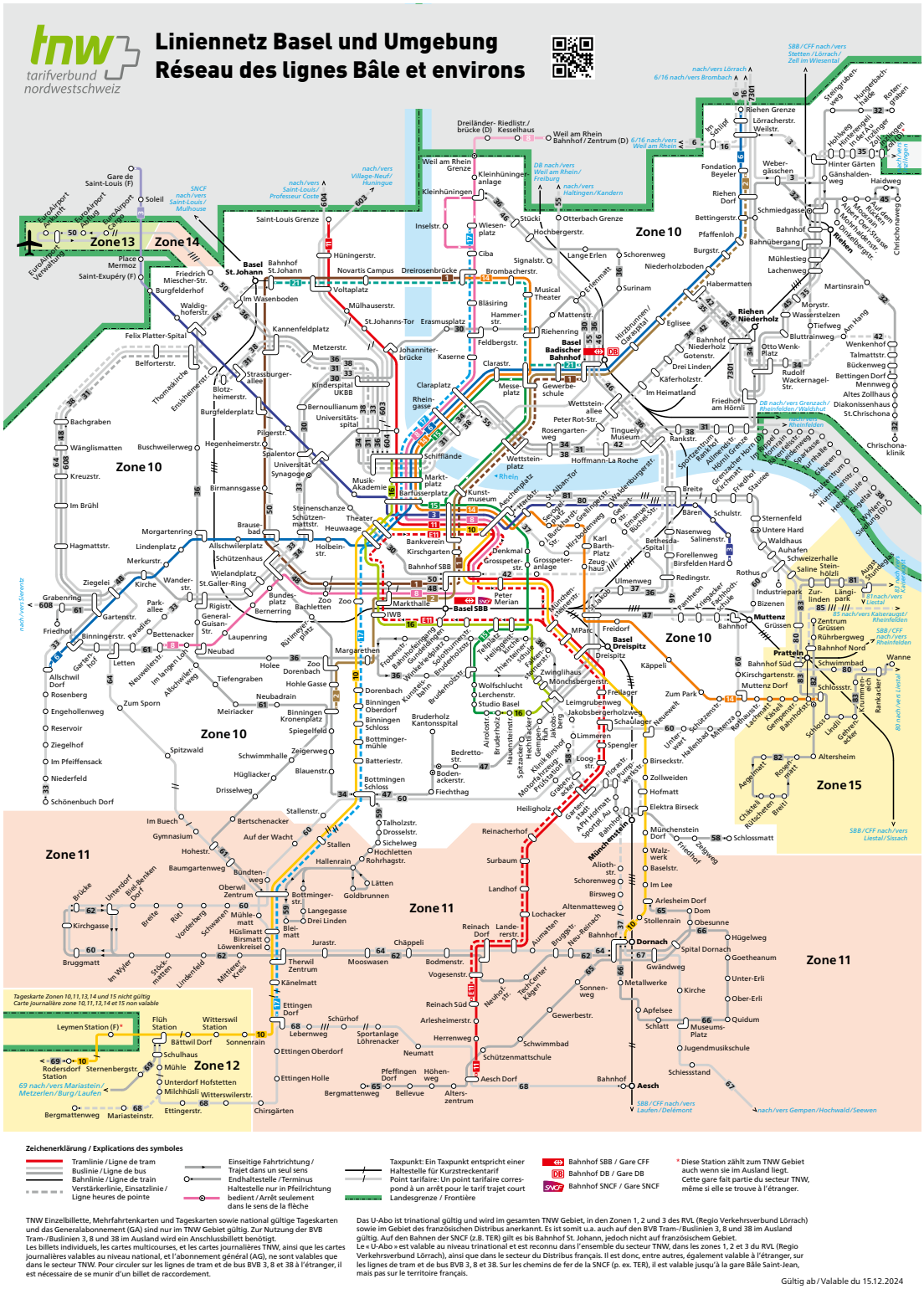


Abbildung 52: Liniennetzplan für Tram und Bus in Basel und Umgebung

Quelle: Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) 2023

Im Zentrum von Basel überlagern sich auf vielen Strecken mehrere radiale Tramlinien. Ausserdem ermöglichen die Linien 1, 14 und 21 Verkehrsbeziehungen entlang der Ringstrassen um die Innenstadt. Busse decken weitere tangentiale Verbindungen ab. Die Mehrheit der Tram- und urbanen Buslinien in der Agglomeration Basel werden an Werktagen tagsüber im 7,5-Minuten-Takt betrieben. Einige verkehren im 15-Minuten-Takt, während der Hauptverkehrszeiten werden hier jedoch Taktverdichtungen vorgenommen.

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

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

Das Tramnetz ist fast durchgehend doppelspurig ausgebaut. Die letzten einspurigen Abschnitte befinden sich in Arlesheim und Aesch, zwischen Ettingen und Rodersdorf sowie in Basel zwischen Zoo und Heuwaage. Ein Grossteil der Vorortstrecken verfügt über ein Eigentrassee. Allerdings sind im ausserstädtischen Gebiet nur Teilabschnitte baulich von der MIV-Fahrbahn abgetrennt.

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

Das grenzüberschreitende Busangebot zwischen Deutschland und der Schweiz, das die Tram- und Bahnlinien ergänzt, ist mit diversen Linien (3, 6/16, 38, 55, 7300, 7301, 7312) relativ gut ausgebaut. Entlang des Hochrheins (CH/DE) gibt es zwischen der Schweiz und Deutschland eine stadtnahe Verbindung zwischen Grenzach und Basel-Claraplatz (Linie 38) sowie den Ortsverkehr, der die beiden Rheinfelden verbindet. Querungsmöglichkeiten über den Rhein am Oberrhein zwischen Deutschland und Frankreich fehlten jedoch bisher. Der Landkreis Lörrach führt seit dem Fahrplanwechsel 2024/25 eine direkte Buslinie von Lörrach über Weil am Rhein und die Palmrainbrücke nach Saint-Louis und zum EuroAirport. Zwischen Frankreich und der Schweiz bestehen 3 Buslinien nach Saint-Louis, Village-Neuf und Sierentz (603, 604, 608).

Nachfrage Tram

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

Die Fahrgastzahlen der Tramlinien haben sich im Zeitraum von 2006 bis 2022 unterschiedlich entwickelt (Abbildung 53). Allen Linien gemeinsam ist eine starke Abnahme von ca. 30 % im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Verhaltensänderungen durch die Covid-19-Pandemie. Die Nachfrage im Jahr 2021 ist vergleichbar mit derjenigen von 2020, auf den meisten Linien jedoch leicht höher. 2022 ist wieder eine Erholung ersichtlich, das Niveau von 2019 wird aber noch nicht erreicht. Die Hintergründe zu den einzelnen Linienentwicklungen sind unterschiedlich, dabei sind die folgenden Trends besonders zu beachten:

- Die Linien 10 und 17 im Leimental verzeichnen die deutlichste Nachfragezunahme über die gesamte Periode hinweg. Die Fahrgastzahlen nahmen seit der Einführung der damaligen Einsatzlinie E10 im Jahr 2008 deutlich zu. Nach einer zwischenzeitlichen Abschwächung des Nachfragewachstums durch die Neukonzeption der Buslinien und durch die daraus folgende Verschiebung vom Tram auf die verschiedenen Buslinien, erfolgte ab 2012 wieder ein deutlicher Aufschwung durch die Einführung des 7,5-Minuten-Takts auf den Linien 10 und 17.
- Die Linie 8 (Weil am Rhein – Neuweilerstrasse) verzeichnete zwischen 2006 und 2015 ebenfalls eine Zunahme, seither nehmen die Fahrgastzahlen jedoch wieder ab. Auf dem Abschnitt zwischen Weil am Rhein Bahnhof bis Weil an Rhein Grenze sind die Zahlen dagegen steigend.
- Bei der Linie 6 (Riehen Grenze – Allschwil) sinken die Fahrgastzahlen seit 2013. Dies dürfte verschiedene Gründe haben, etwa Baustellen, den S-Bahn-Ausbau der Wiesentallinie sowie die neue S-Bahn-Haltestelle Riehen-Niederholz.
- Die Linie 1 (Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof) wies bis 2018 eine sehr konstante Auslastung auf, im Jahr 2019 folgte jedoch bereits vor der Pandemie eine leichte Abnahme.
- Auch die Fahrgastzahl der Linie 3 (Birsfelden Hard – Gare de Saint-Louis) veränderte sich bis 2017 kaum, ist jedoch seit der Verlängerung bis Saint-Louis in den Jahren 2018 und 2019 bis zum Beginn der Pandemie wieder gestiegen.
- Die Linie 14 (Pratteln – Dreirosenbrücke) verzeichnete 2019 rund 14 Mio. Fahrgäste, 2022 waren es nach dem Einbruch wieder 12 Mio. Diese Nachfrage ist über die untersuchten Jahre hinweg konstant, der Rückgang im Jahr 2009 dürfte v. a. auf den neu eingeführten 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Pratteln und Basel zurückzuführen sein.

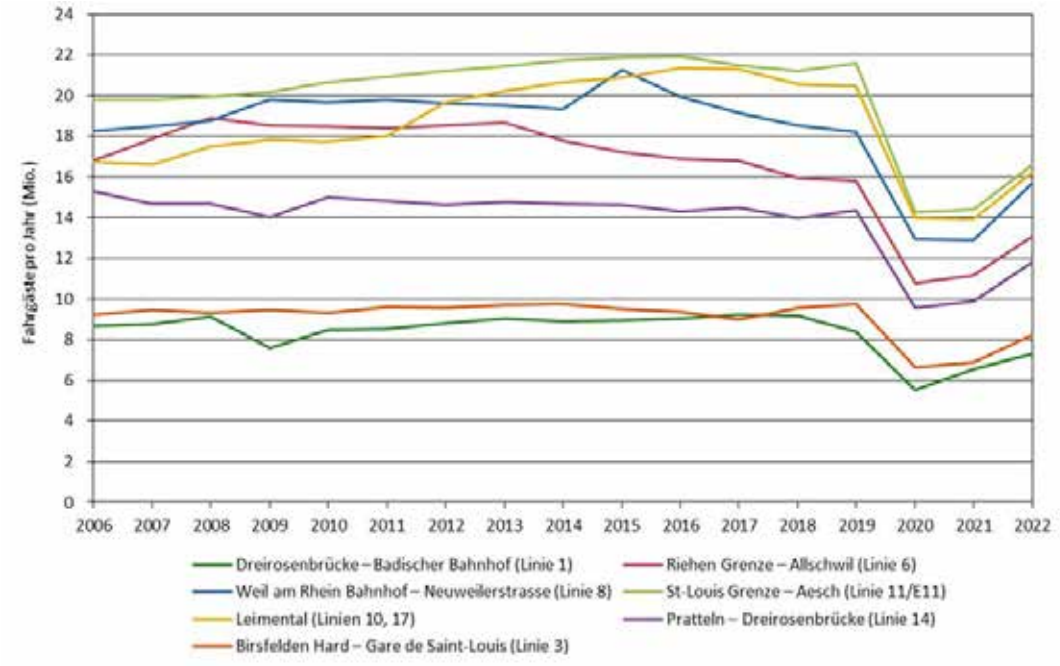


Abbildung 53: Nachfrageentwicklung ausgewählter Tramlinien

Quellen: Basler Verkehrsbetriebe 2022, BLT Baselland Transport AG 2022

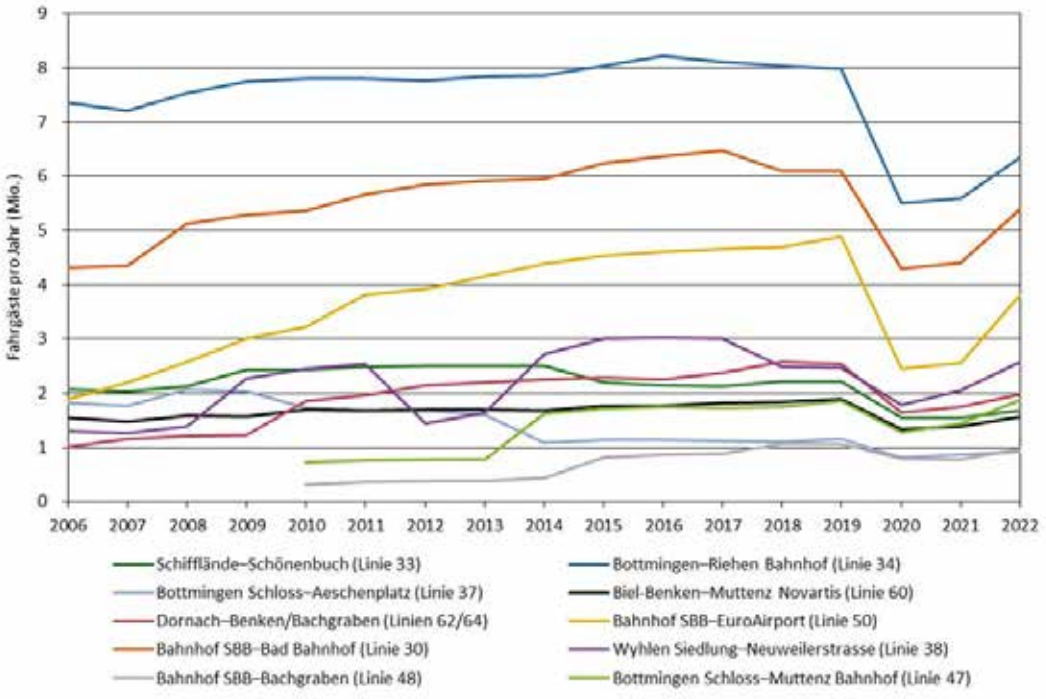
Nachfrage Bus

Die Nachfrageentwicklung auf dem Busnetz ist wie beim Tramnetz nur für ausgewählte Linien dargestellt (Abbildung 54). Dabei handelt es sich zum einen um die im äusseren Stadtbereich tangential verlaufenden Linien 30, 36, 47, 48, 60, 62 und 64, und zum anderen sind die Radiallinien 33 und 34 dargestellt, die das Leimental mit Basel und Riehen verbinden.

Genauso wie bei den Tramlinien ist die Nachfrage 2020 und 2021 gegenüber 2019 um ca. 30% eingebrochen und hat sich 2022 nur teilweise wieder erholt. Bei den tangentialen Linien ist kein einheitlicher Trend erkennbar. Die Entwicklungsdynamik auf der Linie 37 ist volatil. Die Nachfrage auf den Linien 62 und 64 ist im Zeitraum von 2009 bis 2010 infolge des Angebotsausbaus deutlich angestiegen. Bis 2018 stieg die Nachfrage stetig, wenn auch langsam, bevor sie 2019 konstant blieb und dann aufgrund der Pandemie zusammenbrach. Auf der Linie 60 haben die Fahrgastzahlen bis 2019 ebenfalls konstant, aber weniger stark zugenommen.

Auf der stark befahrenen Buslinie 34 stiegen die Fahrgastzahlen im Zeitraum von 2007 bis 2009 leicht, während sie in den letzten Jahren bis 2019 konstant blieben. Darauf folgt die Linie 30, die ebenfalls hoch frequentiert ist und bis 2017 eine konstante Nachfragesteigerung verzeichnet. 2018 und 2019 ist sie wiederum etwas gesunken. Die Buslinie 50, die den EuroAirport bedient, verzeichnete im Agglomerationsraum Basel das grösste Wachstum. Die Nachfrage hat im Zeitraum von 2006 bis 2019 um 160% zugenommen. Da ein grosser Teil der Nachfrage über die Grenze und an den Flughafen geht, erfolgte der Nachfrageeinbruch 2020 und 2021 umso stärker (-50% im Vergleich zu 2019). Die neueren Linien 47 und 48 konnten sich seit dem Wachstumsschub in den Jahren 2013 und 2014 konstant halten bis 2019.

Abbildung 54: Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien



Quellen: Basler Verkehrsbetriebe 2022, BLT Baselland Transport AG 2022

Entwicklungstrends

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

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

Kartenband

Karte 2.11

Vor diesem Hintergrund haben die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt beschlossen, die bisherige Konzeption «Tramnetz 2020» komplett zu überarbeiten – mit dem Resultat einer neuen «Tramnetzentwicklung 2030»[43]: Direktere Verbindungen, fünf statt sieben Tramlinien in der Innenstadt, mehr Zuverlässigkeit sowie die Erschliessung von Entwicklungsarealen sind die Hauptziele der Tramnetzentwicklung 2030. Basierend auf weiteren Abklärungen und Machbarkeitsstudien wurden die Ausbauschritte neu priorisiert und etappiert. Die verfolgten Massnahmen und Ziele sind in der Teilstrategie Tram/Bus zusammengefasst.

Fazit Öffentlicher Verkehr – Tram und Bus:

- **Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr dichtes Tram- und Bus-Angebot. Durch ein überlagertes Netz von tangential und radial verlaufenden Linien werden die Stadtteile und Talachsen miteinander verbunden.**
- **Die Analyse der Fahrgastzahlen zeigt, dass die Pandemie ab 2020 zu einem Einbruch der Nachfrage auf allen Linien geführt hat. Die Fahrgäste kommen zwar wieder zurück, die Werte sind aber noch nicht auf dem Niveau von 2019. Ausgenommen von 2020 und 2021 weisen die Linien insgesamt eine konstante Auslastung auf, wobei einige stärker wachsen, andere aber stagnieren oder sogar eine leichte Abnahme schon vor der Pandemie verzeichneten. Das kann unterschiedliche Gründe haben, beispielsweise können die Einführung von neuen Linien und die Verlagerung zwischen Tram- und Buslinien veränderte Nachfragen mit sich bringen.**
- **Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert für Tram und Bus zusammen eine Zunahme der Personenwege um 15% und der Personenkilometer um 27%. Der Anteil am Modal Split wird dadurch in Bezug auf die Personenkilometer von heute 26% auf rund 30% bis 2040 steigen.**
- **Die Basler Kantone haben die «Tramnetzentwicklung 2030» erarbeitet, um das Angebot der Nachfrage entsprechend schrittweise weiter ausbauen zu können. Die Priorisierung der Einzelprojekte erfolgt in der Teilstrategie ÖV und im Massnahmenband.**

3.7.9 ÖV-Erschliessungsgüte

Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen (nur Schweiz)

Kartenband

Karte 2.3

In den Schweizer Gebieten der Agglomeration Basel wohnen 30% der Einwohner in sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten (Güteklasse A) und weitere 27% in gut erschlossenen Wohnlagen (Güteklasse B)[44]. Dies entspricht ungefähr dem Durchschnitt der grossen Schweizer Agglomerationen, wobei in Genf deutlich mehr Einwohner an sehr gut erschlossenen Lagen leben (über 50%) und in Zürich deutlich weniger (24%).

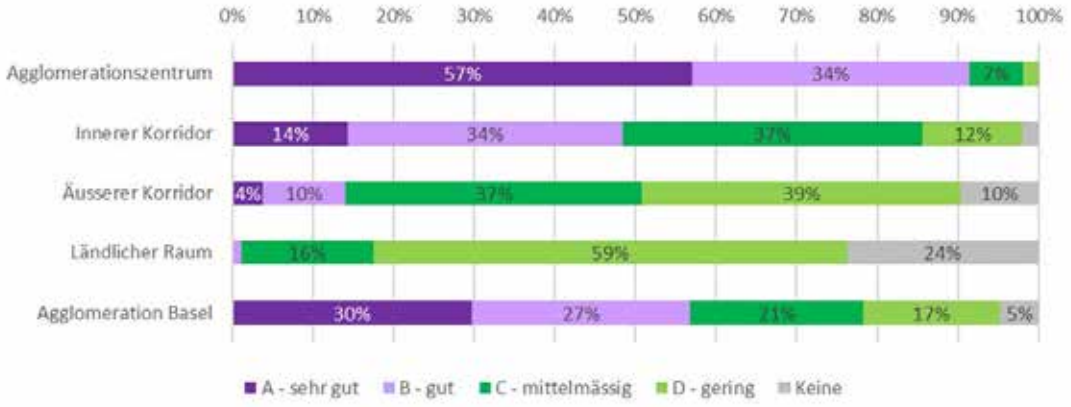
Im Agglomerationszentrum wohnen über 90% der Bevölkerung in Lagen mit guter oder sehr guter ÖV-Erschliessung. In den inneren Korridoren liegt dieser Wert bei 48%. In den äusseren Korridoren liegt der Anteil der Einwohner mit geringer oder keiner ÖV-Erschliessung bei 49%, und weitere 37% wohnen in nur mittelmässig erschlossenen Lagen. Im ländlichen Raum wohnen über 80% der Bevölkerung in Lagen mit keiner oder geringer ÖV-Erschliessung.

43 Siehe die Medienmitteilung vom 12. Mai 2021 unter www.tramnetz2030.ch/wp-content/uploads/2024/05/Medienmitteilung_Tramnetz2030_21.pdf und die ausführliche Beschreibung des Zielnetzes in der Teilstrategie V2 Tram/Bus.

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

Der Vergleich zwischen den Jahren 2014, 2017 und 2022 zeigt, dass sich die Anteile im ländlichen Raum kaum verändert haben. In den äusseren Korridoren hat zwischen 2017 und 2022 v. a. der Anteil an Einwohnern in den mittelmässig erschlossenen Lagen auf Kosten der Anteile in den gering erschlossenen Lagen zugenommen. In den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum sind die Anteile der Einwohner mit sehr guter und guter Erschliessung insbesondere zwischen 2014 und 2017 deutlich angestiegen. Zwischen 2017 und 2022 stagnierten diese Anteile auf hohem Niveau. Über die ganze Agglomeration Basel hinweg liegt der Anteil der Einwohner mit sehr guter und guter ÖV-Erschliessung 2022 um 1% höher liegt als noch 2017.

Abbildung 55:
Anteil der Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2022



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023a

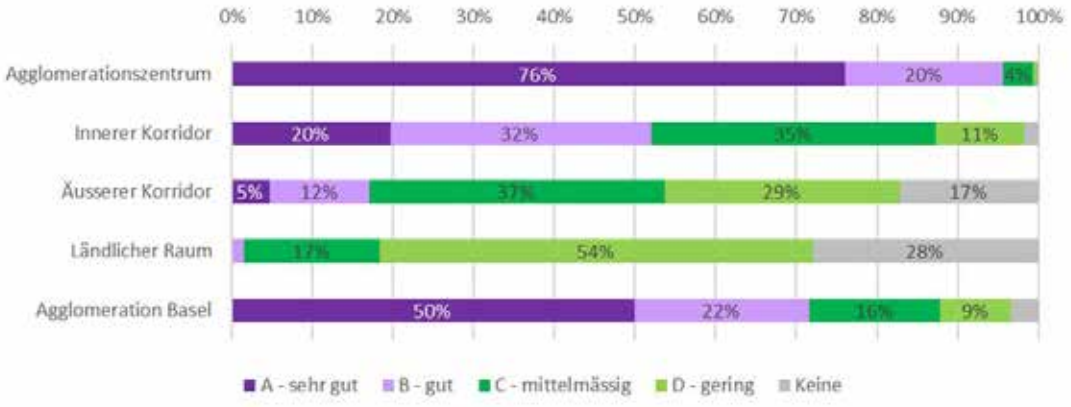
Kartenband

Karte 2.5

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (nur Schweiz)

Im Jahr 2022 arbeiteten im Schweizer Teil der Agglomeration Basel 72% der Beschäftigten in Lagen, die gut oder sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Im Agglomerationszentrum sind es 96% der Beschäftigten und in den inneren Korridoren 52%. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum sind die Arbeitsplätze hingegen schlechter erschlossen. Im ländlichen Raum verfügen 82% über eine geringe oder gar keine Erschliessung. Im Vergleich zu 2014 und 2017 hat sich die ÖV-Erschliessung der Arbeitsplätze insgesamt kaum verändert. Ausserhalb des Agglomerationszentrums haben die Arbeitsplätze in Lagen mit sehr guter ÖV-Erschliessung im Vergleich zu 2014 um 4 Prozentpunkte zugenommen.

Abbildung 56:
Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen und Raumkategorien (nur Schweiz), 2022



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023a

Für die deutschen und französischen Agglomerationsteile sind aufgrund der gröberen Datenauflösung keine vergleichbaren Aussagen zu Einwohner- und Beschäftigtendichte nach ÖV-Güteklassen möglich. Die Situation der ÖV-Erschliessungsgüte zeigt sich jedoch in den Karten 2.3 und 2.5 im Kartenband. Auffallend im Vergleich zum Schweizer Teil ist die schlechtere ÖV-Erschliessungsqualität im ländlichen Siedlungsraum abseits der Bahnlinien (Abbildung 57).

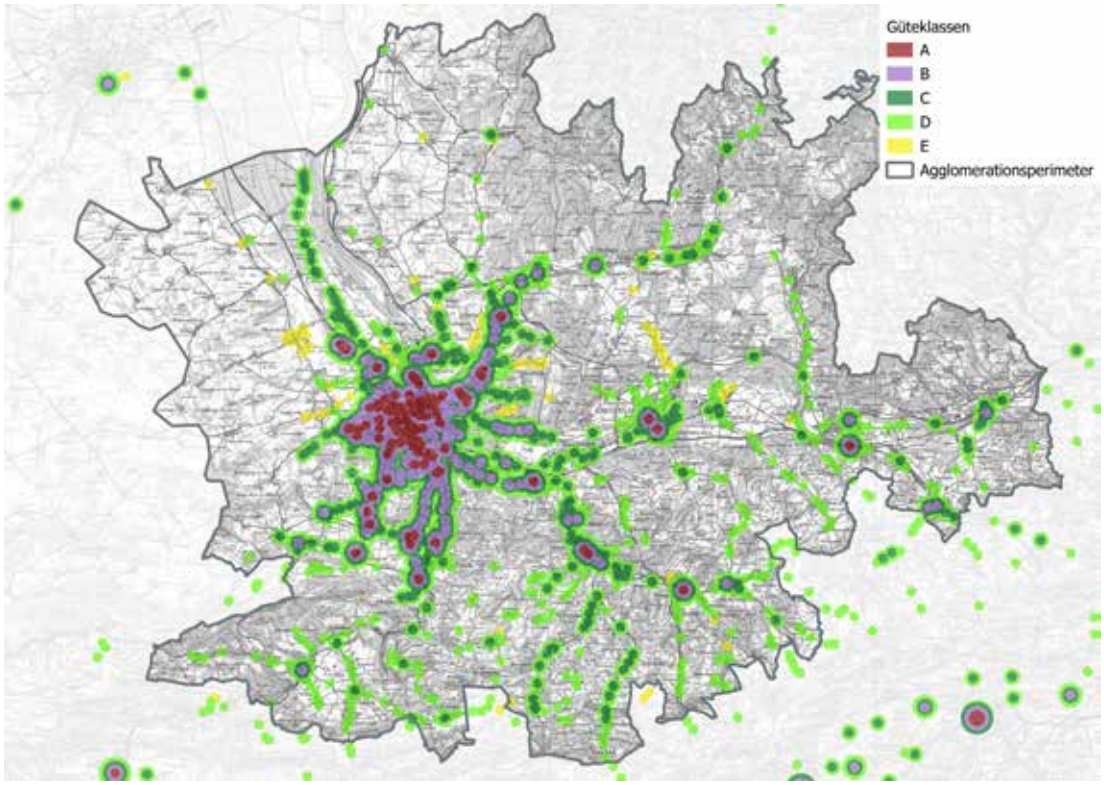


Abbildung 57:
ÖV-Güteklassen in der trinationalen Agglomeration Basel 2020

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Fazit ÖV-Erschliessungsgüte:

- **In der Agglomeration Basel leben heute bereits 57% der Einwohner an Standorten, die mit dem ÖV gut bis sehr gut erschlossen sind. Der Anteil der Bevölkerung, der in gering oder gar nicht erschlossenen Lagen wohnt, ist mit 22% jedoch immer noch bedeutend.**
- **Die Arbeitsplätze liegen zu 72% an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen. Dies liegt hauptsächlich an der hohen Arbeitsplatzdichte in der Kernstadt. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum sind die meisten Arbeitsplätze nur mittelmässig oder gering mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.**

3.7.10 Veloverkehr

Der Veloverkehr hat in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr, ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial. Gemäss dem Mikrozensus 2021 ist die Hälfte aller Etappen kürzer als 1,5 km[45]. Die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Etappen ist weniger als 6 km lang, und etwa ein Viertel der MIV-Wege ist sogar kürzer als 2,5 km. Der Anteil des Veloverkehrs ist im Schweizer Teil der Agglomeration Basel (14%) und auf deutscher Seite (11%[46]) höher als im französischen Teilgebiet (4,6%[47]). Insbesondere im Agglomerationszentrum (20%) liegt der Anteil des Veloverkehrs deutlich höher als im gesamtschweizerischen Vergleich (8%). Damit ist der Veloverkehr in der Agglomeration Basel bereits gut aufgestellt: Der seit 1994 erkennbare Trend des rückläufigen Veloverkehrs ist gestoppt und der Anteil des Veloverkehrs nimmt in der gesamten Agglomeration seit 2005 wieder zu.

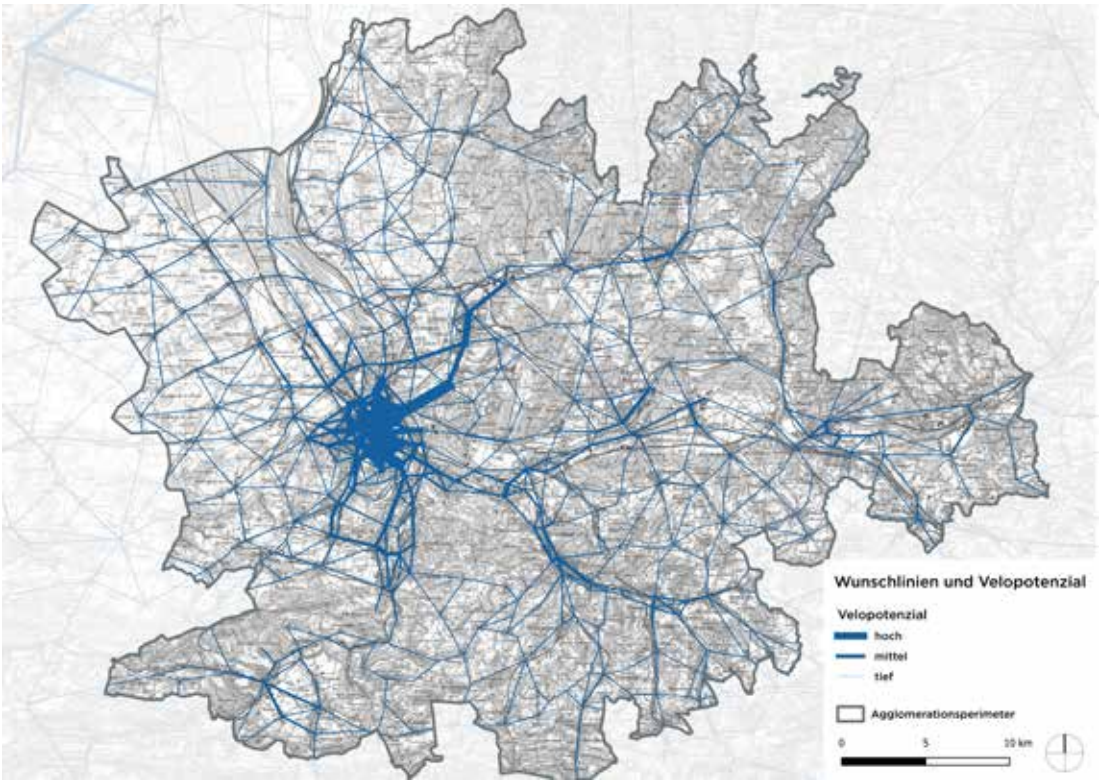
Nachfragebeziehungen und Velopotenzial

Kartenband

Karte 2.18

Die Nachfrage ist dort hoch, wo wichtige Quell- und Zielpunkte miteinander verbunden werden. Abbildung 58 zeigt wichtige Nachfragebeziehungen und das Velo-Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel. Je dicker eine Nachfragebeziehung eingezeichnet ist, desto höher wird die potenzielle Velonutzung eingeschätzt.

Abbildung 58: Velo-Nachfragebeziehungen und Velo-Nachfragepotenzial in der Agglomeration Basel



Quelle: EWP AG 2019, basierend auf der Modellversion GVM Region Basel 2010/30, Hinweis: Nach der Durchführung der Potenzialberechnungen wurde das GVM Region Basel im Sommer 2019 auf die neue Version 2016/40 aktualisiert. Da auf der geforderten Abstraktionsebene keine relevanten Änderungen zu erwarten sind, wurde die Potenzialberechnung nicht erneut durchgeführt.

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

45 Diese Angabe bezieht sich nur auf den Schweizer Teil der Agglomeration Basel.
46 Die Angabe bezieht sich auf den gesamten Landkreis Lörrach und nicht nur auf den deutschen Teil der Agglomeration Basel (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017, Regionalbericht Landkreis Lörrach).
47 Die Angabe bezieht sich auf den französischen Teil des TEB und nicht nur auf den französischen Teil der Agglomeration Basel (Quelle: PTV 2011: Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 2: Réalisation d'une enquête ménages téléphonique sur les comportements liés à la mobilité sur la partie française de l'ETB).

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

Das kantonale Velonetz im **Kanton Aargau** setzt sich aus einem Alltags- und einem Freizeitnetz zusammen. Das Alltagsnetz wurde zwischen 2001 und 2004 geplant und in den folgenden beiden Jahrzehnten realisiert. Aktuell hat der Kanton Aargau ein neues Richtplankapitel M4.1 Veloverkehr erarbeitet und am 27. Juni 2023 dem Grossen Rat erfolgreich zur Festsetzung unterbreitet. Mit den Planungsanweisungen aus diesem neuen Richtplan erfolgt der Auftrag an die Regierung, das Alltagsnetz einer Revision zu unterziehen. Es ist vorgesehen, eine dreistufige Hierarchisierung einzuführen, bei der als oberste Hierarchiestufe Velovorzugsrouten geplant sind. Im Rahmen der Kantonalen Velonetzrevision (KVNR) wird das Alltagsvelonetz in den kommenden Jahren systematisch auf Funktionalität und Schwachstellen überprüft und sowohl qualitativ als auch quantitativ weiterentwickelt. Als Grundlage wurden 2023 die kantonalen Velostandards überarbeitet und neu definiert. Mit dem neuen Veloweggesetz des Bundes rückt neben dem Alltagsnetz auch das Freizeitvelonetz stärker in den Fokus. Beim Freizeitnetz arbeitet der Kanton mit der Stiftung SchweizMobil zusammen, und deren nationale und regionale Velorouten und Moutainbikelandrouten bilden gemeinsam das kantonale Freizeitnetz. Auch hier ist eine Überprüfung und Verbesserung des Freizeitnetzes in Zusammenarbeit mit der Stiftung SchweizMobil in den nächsten Jahren vorgesehen. Auf kommunaler Ebene verwendet der Kanton Aargau anstelle eines kommunalen Verkehrsplans das Planungsinstrument «Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)». Im KGV werden die Verkehrsthemen für alle Verkehrsarten MIV, ÖV sowie Velo- und Fussverkehr auf kommunaler Ebene analysiert, auf Schwachstellen überprüft und Massnahmen für die weitere Entwicklung formuliert. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel verfügen die Gemeinden Kaiseraugst, Rheinfelden, Möhlin, Wallbach, Stein, Münchwilen, Sisseln, Eiken, Frick und Laufenburg über einen in Planung befindlichen oder abgeschlossenen KGV.

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

Die Region Birsstadt, die sich mit Ausnahme von Dornach (Kanton Solothurn) aus neun basellandschaftlichen Kommunen zusammensetzt, hatte bereits vor Jahren den sogenannten Aktionsplan Mobilität lanciert. Darin wurden die Prioritäten und der Handlungsbedarf auf dem regionalen Veloroutennetz in der Birsstadt identifiziert und die Bedeutung des Veloverkehrs in einem im Jahr 2023 abgeschlossenen, regionalen Mobilitätskonzept bekräftigt.

Der **Kanton Basel-Stadt** wird sein bisheriges Veloroutennetz weiterentwickeln und gemäss den Anforderungen an das Velonetz Alltag aus dem Bundesgesetz über Velowege anpassen. Bisher besteht das kantonale Veloroutennetz im Kanton Basel-Stadt aus zwei gleichwertigen Velorouten-Typen, nämlich aus Basis- und Pendlerrouten. Das kantonale Veloroutennetz passt sich an die neuen Anforderungen an und richtet sich auf das künftige Potenzial aller velofahrenden Nutzergruppen ein. Eine Netzhierarchisierung kann zudem bei der Priorisierung und damit auch bei der Umsetzung der teilweise konkurrierenden Ansprüche

an den Strassenraum helfen. Dazu zählen beispielsweise die Integration von Begrünung, Fernwärme sowie Bus- und Tramnetz im engen städtischen Raum. Aus diesem Grund wird das kantonale Veloroutennetz neu um Velovorzugsrouten als übergeordnete und damit wichtigste Netzhierarchie ergänzt. Diese Absicht hat der Regierungsrat in der Mobilitätsstrategie festgehalten. Künftig soll auf die Unterscheidung von Pendler- und Basisrouten verzichtet werden. Neben den Velovorzugsrouten werden Haupt- und Nebenverbindungen ausgewiesen. Diese Struktur entspricht den Empfehlungen des Bundes.

Der Velonetzplan des **Kantons Solothurn** wurde im Jahr 2023 überarbeitet. Der Kanton Solothurn verfügt neu über Velorouten von kantonaler Bedeutung mit erhöhtem Infrastrukturstandard. Rechtsgrundlage bildet Art. 4bis des Solothurnischen Strassengesetzes. Über das gesamte Kantonsgebiet werden bis 2042 acht Velovorrangrouten und 22 Velohauptrouten erstellt. Diese Frist wird durch das Veloweggesetz des Bundes vorgegeben. Als Basisnetz dient zudem das Kantonsstrassennetz, das durch das kommunale Strassennetz und kommunale Velorouten ergänzt wird. Wo die Qualität für den Veloverkehr auf Kantonsstrassen ungenügend ist, können zudem kantonsstrassenbegleitende Velowege erstellt werden.

Der **Landkreis Lörrach** hat mit der Zukunftsstrategie für die Mobilität Handlungsschwerpunkte festgelegt, die auch den Radverkehr betreffen. Darüber hinaus stellt das Radverkehrskonzept (Planungsbüro VAR 2013) als Teil des Kreisstrassenprogramms eine wichtige Grundlage dar. Darin wurde ein dichtes Velonetz definiert und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Das Netz ist in mehrere Hierarchiestufen unterteilt: Pendlerrouten (teilweise als Radschnellverbindungen), Basisrouten 1. bis 3. Ordnung sowie Verdichtungsrouten:

- Pendlerrouten: Pendlerrouten sollen ein schnelles und zügiges Fahren ermöglichen und können als interkommunale Verbindungen mit hoher Priorität angesehen werden. Langfristig sind hohe Standards vorgesehen. In einer Machbarkeitsstudie von 2017 bis 2019 wurden für drei besonders wichtige Pendlerrouten Linienführungen im Sinne von Radschnellverbindungen ausgearbeitet.
- Basisrouten: Basisrouten stellen regionale, nahräumige oder innergemeindliche Veloverbindungen dar. Die Routen werden anhand ihrer Netzfunktion weiter in drei Unterstufen aufgeteilt.
- Verdichtungsnetz: Das Verdichtungsnetz soll gewährleisten, dass 90 % aller Einwohner im Umkreis von 200 m an eine Veloroute angeschlossen sind.

Im Landkreis Lörrach wurden ab dem Jahr 2017 in einer Machbarkeitsstudie mehrere Pendlerrouten auf die Möglichkeit einer Radschnellverbindung hin geprüft. Mit der Radschnellverbindung Wiesental RS7(K) hat der Kreis ein interkommunales Projekt einer den Radverkehr stärkenden direkten Verbindung von Schopfheim nach Basel begonnen. Diese Radschnellverbindung wird hohe bauliche Standrads erfüllen und wurde unter umfangreicher Einbeziehung der Bevölkerung und der Gremien bereits in der Phase der Vorplanung konzipiert.

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

Der neue Masterplan für **Saint-Louis Agglomération** wurde im Dezember 2023 verabschiedet. Er umfasst 41 Projekte für Fahrradverbindungen, die meisten davon bereits im vorherigen Plan enthalten, sowie sechs neue Projekte, die insgesamt mehr als 55 Kilometer an neuen Anlagen mit geschätzten Gesamtkosten von EUR 21,5 Mio. umfassen. Das Programm basiert auf drei Prioritätsstufen für die Durchführung von Studien und die Umsetzung von Projekten:

- Priorität 1: Die für die laufende Amtszeit geplanten Vorhaben und die für die nächste Amtszeit zu beginnenden Vorhaben (2024 – 2026).
- Priorität 2: Projektionen für die nächste Amtszeit (2027 – 2032)
- Priorität 3: Projektionen für die folgenden Mandate (über 2032 hinaus).

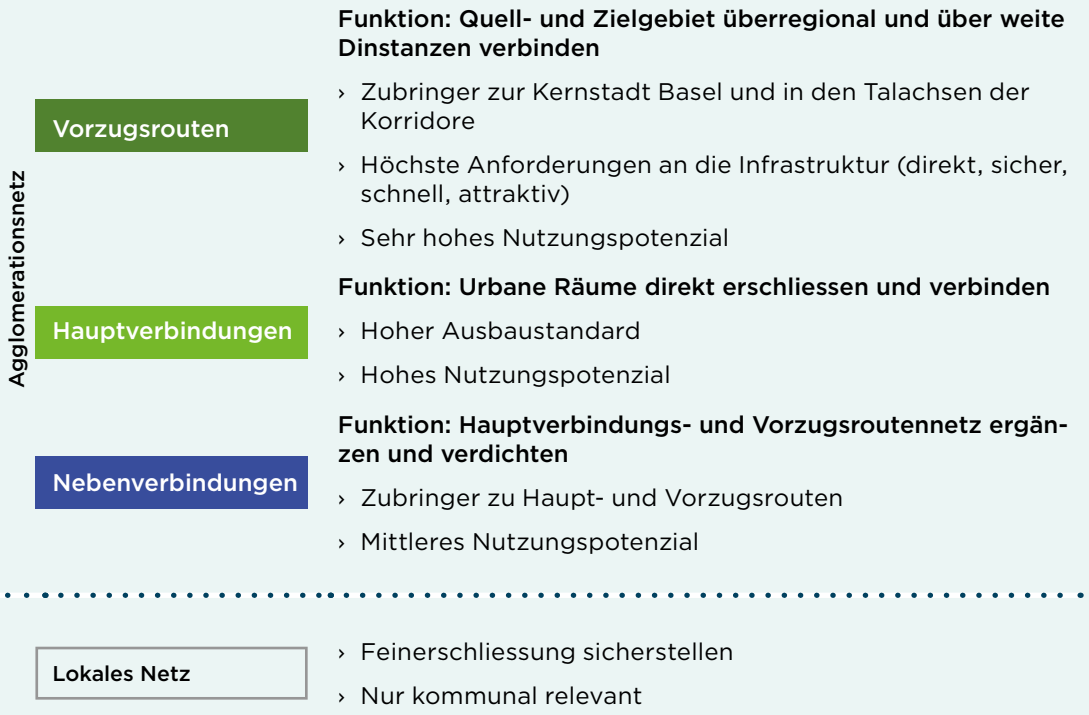
Das Schema kann zu Beginn jeder Amtszeit überarbeitet werden, um die Prioritätsstufen entsprechend der Entwicklung unseres Territoriums und der wirtschaftlichen und budgetären Perspektiven neu zu definieren.

Aufgrund der Unterschiede zwischen den Veloplanungsinstrumenten wurde im Rahmen der 4. Generation ein einheitliches Zielnetz für die Agglomeration Basel erarbeitet. Ausgelöst durch die Anpassung des Perimeters der im AP5 und durch die Weiterentwicklung der Netze der kantonalen Gebietskörperschaften erfolgte in der 5. Generation eine Weiterentwicklung des trinationalen Velonetzes. Der aktuelle Stand ist im nachfolgenden Exkurs B dargelegt.

Exkurs B: Trinationales Velonetz

Im Rahmen der 4. Generation wurde das trinationale Velonetz (Zielnetz) grundlegend überprüft und nach einem konsistenten methodischen Vorgehen überarbeitet. Durch den Abgleich mit Points of Interest (wichtigen Quell- und Zielpunkten des Veloverkehrs), durch die Berücksichtigung des Nachfragepotenzials und durch die Abstützung auf bestehende Velonetzplanungen wurde sichergestellt, dass das Velozielnetz alle wichtigen Nachfragebeziehungen für den Alltags- und Pendlerverkehr in der Agglomeration Basel enthält und eine zweckmässige Netzdichte aufweist. Das neue Zielnetz wurde gemeinsam mit den zuständigen Akteuren der Gebietskörperschaften und Kommunen in Velo-Workshops konsolidiert und finalisiert. Neben der Umsetzung von diversen Netzerweiterungen und -verdichtungen in der 5. Generation erfolgte auch die Umbenennung von Ergänzungsrouten in Nebenverbindungen.

Abbildung 59: Teilstrategie Velo – Typisierung der Netzhierarchiestufen



Quellen: EWP AG und Geschäftsstelle Agglo Basel 2020

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

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

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

Neuerungen in der 5. Generation

- **Umsetzung von Netzerweiterungen und -verdichtungen**
- **Umbenennung von Hauptrouten in Hauptverbindungen**
- **Umbenennung von Ergänzungsrouten in Nebenverbindungen**

Entwicklungstrends
Der Trend hin zu einer immer grösseren Anzahl von E-Bikes bringt verschiedene verkehrliche Auswirkungen mit sich. Zum Beispiel verlieren bisherige Hemmfaktoren wie grosse Steigungen, längere Distanzen oder schwere Transportgüter für Velofahrende an Bedeutung. Ausserdem vergrössern und verschieben sich der potenzielle Nutzerkreis und dessen Bedürfnisse (z. B. Parkierung). In der nachfolgenden Programmgenerationen soll auch die Parkierung von Velos vertiefter betrachtet werden.

Das Bedürfnis nach möglichst hindernisfreien Strecken mit einer Priorisierung des Veloverkehrs wächst. Zu solchen velopriorisierenden Führungsformen gehören zum Beispiel Velovorzugsrouten (auch Velobahnen, Veloschnellrouten, Radschnellverbindungen oder Itinéraires à Haut Niveau de Service) und Velostrassen (auch Fahrradstrassen). Nachdem in AP4 bereits vier Velovorzugsrouten eingereicht und vom Bund genehmigt wurden, laufen derzeit Abklärungen, auch im französischen Teil der Agglomeration Basel Velovorzugsrouten zu planen. Dort wird von einem hohen Potenzial ausgegangen.

Fazit Veloverkehr:

- **Der Veloverkehr hat in der Agglomeration Basel, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial. Am grössten ist das Potenzial in den Talachsen in Richtung Agglomerationszentrum (innere Korridore), aber auch auf Tangentialverbindungen, wo der ÖV oft weniger gut ausgebaut und damit weniger attraktiv ist.**
- **Die Veloplanung in der Agglomeration Basel ist sehr heterogen. Zwischen den Gebietskörperschaften bestehen grosse Unterschiede in Bezug auf Dichte, Hierarchien und Funktionen der Velonetze. Das Ziel-Netz der Agglomeration Basel schafft eine Übersicht und versucht an Schnittstellen koordinierend zu wirken.**
- **Durch den anhaltenden E-Bike-Trend verlieren bisherige Hemmfaktoren wie ungünstige Topografien und grosse Distanzen an Bedeutung. Hingegen wächst als Folge der zunehmenden Anzahl an Velofahrenden das Bedürfnis nach attraktiven und sicheren Velorouten; insbesondere nach priorisierten Velorouten, sogenannten Velovorzugsrouten.**
- **Nicht nur die wachsende Anzahl der Velofahrten, sondern auch die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten schaffen neue Anforderungen an die Veloinfrastruktur.**

3.7.11 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat als umweltschonende, bewegungs- und gesundheitsfördernde, kostengünstige, flexible, leise und sehr raumsparende Fortbewegungsart eine immense Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und siedlungsgerechte Mobilität in der Agglomeration Basel. So stellen Fusswege im Individualverkehr (IV) wie auch beim öffentlichen Verkehr (ÖV) oftmals das erste und letzte Glied einer Reise dar. Die Fussverkehrserreichbarkeit von ÖV-Haltestellen muss daher eng mit den ÖV-Ausbauten abgestimmt werden.

Gemäss den Auswertungen des Mikrozensus 2021 legt die Bevölkerung des schweizerischen Teils der trinationalen Agglomeration Basel im Jahr 2021 rund 28% der täglichen Wege im Inland zu Fuss zurück. Am meisten gehen die Bewohner des Agglomerationszentrums zu Fuss (31%), während dieser Anteil in den Korridoren und im ländlichen Raum mit 24 bis 27% tiefer liegt. Der Anteil des Fussverkehrs an den einzelnen Etappen beträgt für die gesamte Agglomeration 45% und im Agglomerationszentrum sogar 50%. Gegenüber 2010 hat der Anteil des Fussverkehrs an den Wegen im Inland jedoch abgenommen (Agglomeration Basel 2010: 32%, 2015: 27,6%). Im Landkreis Lörrach macht der Fussverkehr 22% der Wege aus, und im französischen Teil des TEB sind es 19% der Wege.

Tempo-30- und Begegnungszonen
Im gesamten Agglomerationsraum besteht ein dichtes Fussverkehrsnetz. Besonders innerhalb des Siedlungsgebietes ist jedoch die Qualität der Fussverkehrsflächen genauso wichtig wie deren Verfügbarkeit. Diese Qualität ergibt sich u. a. aus der Linienführung der Fusswegverbindungen und bei Fusswegen entlang von Strassen aus der Strassenraumgestaltung und der Interaktion mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden.

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

Mit der Tempo-30-Zone in der Schweiz, Deutschland und Frankreich und der Begegnungszone in der Schweiz, der «Zone de rencontre» in Frankreich sowie der Tempo-20-Zone und dem verkehrsberuhigten Bereich in Deutschland bestehen in allen Ländern der trinationalen Agglomeration Basel rechtlich und fachlich fundierte Konzepte zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung der Koexistenz von MIV, Fuss- und Veloverkehr. Diese werden auch in Wohnquartieren und kleineren Ortszentren umgesetzt. Abbildung 60 gibt eine räumliche Übersicht zu den Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerbereichen in der Agglomeration Basel.

Kartenband

Karte 2.20

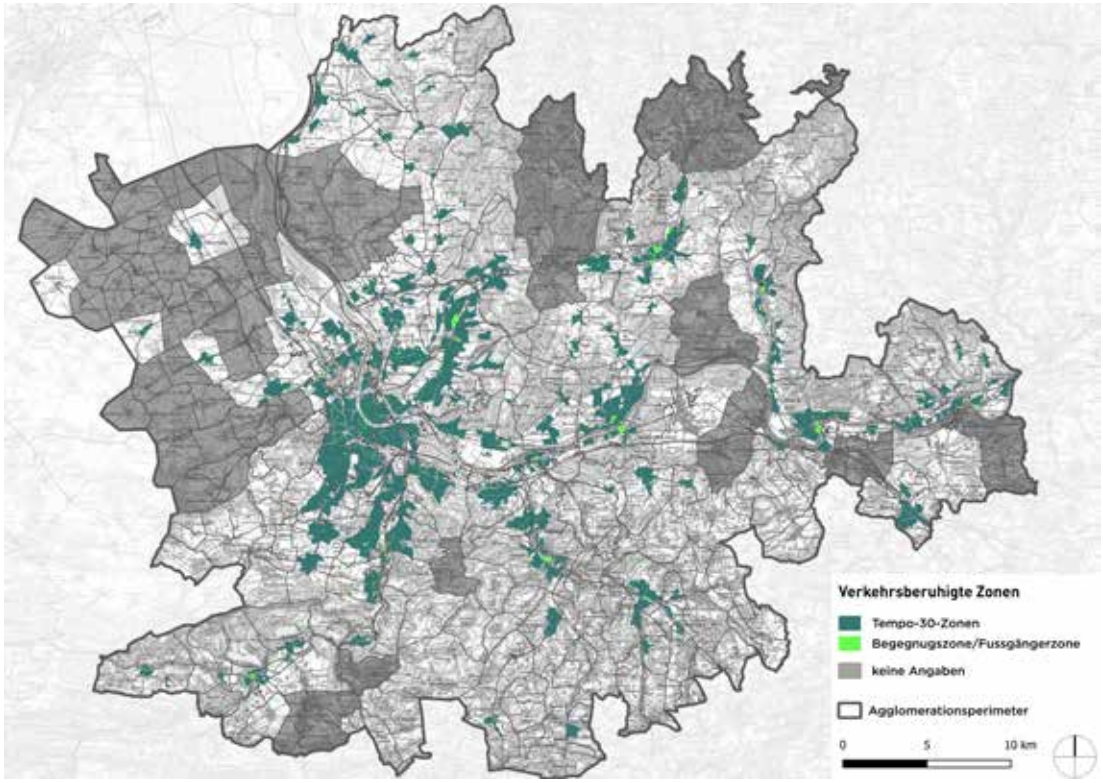


Abbildung 60: Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen in der Agglomeration Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Der **Kanton Basel-Stadt** treibt die Erweiterung der bereits zahlreichen Tempo-30-Zonen voran. Der Umsetzungs- und Prüfauftrag des Grossen Rats zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 umfasste rund 85 Strassen und Strassenabschnitte. Von diesen Abschnitten haben 70 die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 erfüllt. Bis Ende 2023 konnten davon 66 Strassenabschnitte ausserhalb der Innenstadt umgesetzt werden. Die verbleibenden vier Strassenabschnitte wurden im Frühjahr 2024 umgesetzt und die vorgesehene Erweiterung der Tempo-30-Zonen im Rahmen des Ratschlages abgeschlossen. Neben Tempo-30-Zonen wurden auch Strassenabschnitte umgesetzt, auf denen aufgrund eines zeitlich beschränkten Bedarfs nur temporär Tempo 30 gilt. Hier kommen LED-Wechselsignale zum Einsatz, die primär dafür sorgen, dass der Schulweg für Kinder sicherer wird. Im Rahmen des Ratschlages Erweiterung Tempo 30 sind sieben solcher Wechselsignalanlagen, auf denen temporär Tempo 30 gilt, in Betrieb. Um die Wohnbevölkerung an stark frequentierten und überge-

ordneten Strassen zu schützen, wurde auf der Sevogelstrasse zugunsten der Sicherheit und der Lebensqualität im Quartier Tempo 30 eingeführt. Im März 2018 hat das Bundesgericht den dazu nötigen und wegweisenden Entscheid gefällt: Es lehnte eine entsprechende Beschwerde ab und stützte das Vorhaben des Kantons Basel-Stadt zur Einführung von Tempo 30 auch auf übergeordneten Strassen. Im Sommer 2023 hat das Bundesgericht eine weitere Beschwerde gegen die Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse zur Reduzierung der hohen Lärm- und Luftbelastungen abgewiesen. Auch dieser Strassenabschnitt wurde im Frühling 2024 umgesetzt. Dieser Strassenabschnitt ist jedoch nicht Bestandteil des Tempo-30-Ratschlages, sondern gehört zum Aktionsplan Gesunde Luft in Wohnquartieren als Massnahme aus dem Luftreinhalteplan. Nebst der Tempo-30 Umsetzung, der Begegnungs- und Fussgängerzonen hat der Kanton Basel-Stadt seit 2019 einen behördenverbindlichen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW). Mit diesem werden die Anliegen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Des Weiteren ist es Aufgabe des Teilrichtplans, Planung, Erstellung und Unterhalt des Netzes zu regeln.

In den stadtnahen, urbanen Kommunen im **Kanton Basel-Landschaft** sind fast alle Wohnquartiere Tempo-30-Zonen. Von den Kommunen im Agglomerationszentrum, den inneren Korridoren und den Korridorzentren ist einzig in Gelterkinden noch keine flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahme vorhanden. Auch in den äusseren Korridoren sind Tempo-30-Zonen punktuell oder bereits quartierweise vorhanden. Im ländlichen Raum hingegen gibt es nur vereinzelt Tempo-30-Zonen. Ausnahmen bilden dabei Maisprach, Röschenz, Tenniken, Diepflingen und Reigoldswil. Begegnungszonen sind vor allem in den Kommunen der inneren Korridore (Aesch, Arlesheim, Binningen, Reinach, Therwil, Oberwil, Muttenz, Liestal und Pratteln) sowie im Regionalzentrum Sissach vorzufinden. In den ländlicheren Kommunen Lausen, Gelterkinden und Niederdorf gibt es in den Dorfzentren zwar Begegnungszonen, aber keine Gebiete mit einer maximal festgesetzten Geschwindigkeit von 30 km/h.

In den Agglomerationsgemeinden im **Kanton Aargau** bestehen Tempo-30-Zonen in Frick, Kaiseraugst, Laufenburg, Magden, Mumpf, Sisseln und Rheinfelden, während in den weiteren Kommunen keine solchen vorhanden sind. Die breite Akzeptanz für Tempo-30-Zonen fehlt in einigen Kommunen, wo nach Abstimmungen auf eine flächendeckende Einführung verzichtet werden musste. In Rheinfelden (CH) wurden bereits zwei Begegnungszonen eingeführt und auch am Bahnhof in Kaiseraugst wurde eine Begegnungszone.

Im **Kanton Solothurn** gibt es in der Mehrheit der Gemeinden der Agglomeration Basel keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Ausnahmen sind Hofstetten-Flüh, wo Tempo 30 bereits flächendeckend umgesetzt ist, und Dornach. Im Frühjahr 2024 wurde eine Kombination aus Tempo-30- und Begegnungszonen in Metzerlen-Mariastein eingeführt. Weitere Gemeinden haben Anträge zur Prüfung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen beim Kanton gestellt. Durch die Einführung des vereinfachten Verfahrens auf nicht verkehrsorientierten Strassen ist mit einer Ausweitung der Massnahmen zu rechnen. Potenzial besteht vor allem noch für Begegnungszonen in den Vorortgemeinden der Kernstadt Basel und in den Korridorzentren.

Auf **deutscher Seite** bestehen vielerorts verkehrsberuhigte Strassen, insbesondere die flächendeckende Verbreitung von Tempo-30-Zonen ist bemerkenswert. In Lörrach sind die Wohngebiete durch Tempo-30-Zonen stadtweit verkehrsberuhigt. Im Raum Weil am Rhein bestehen in den meisten Quartiersstrassen Tempo-30-Zonen. Zudem ist der zentrale Teil der Hauptstrasse in Weil am Rhein als Tempo-30- und Tempo-20-Zone ausgestaltet. In Rheinfelden gibt es im Zentrum eine Fussgängerzone und einzelne Wohnquartiere mit Tempo-30-Zonen. Aber auch in allen anderen Städten und Gemeinden im Agglomerationsperimeter werden die Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen) sowie verkehrsberuhigten Bereichen immer mehr ausgeschöpft.

Auf **französischer Seite** sind die Bemühungen zur Aufwertung von Fussgängerflächen am wenigsten weit fortgeschritten. In Wohnquartieren gibt es vereinzelt Tempo-30-Zonen. Die Ortskerne dagegen, insbesondere die Zentren von Saint-Louis und Huningue, sind mit Ausnahme einzelner gesperrter Plätze weiterhin mit üblichem Innerortstempo befahrbar und Trottoirs klar von der Fahrbahn abgetrennt.

Entwicklungstrends
Zahlreiche von Verkehr belastete Städte und Gemeinde bemühen sich derzeit, ihre Ortsdurchfahrten durch eine entsprechende fussgängerfreundliche Gestaltung sicherer und attraktiver zu gestalten. Damit soll die Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Gestärkt durch die politische Gewichtsverlagerung zugunsten des Velo- und Fussverkehrs wird heute bei Umgestaltungsprojekten von Strassenräumen vermehrt auf den Fussverkehr geachtet. Aufbauend auf den Entwicklungen der 2. und 3. Programmgeneration arbeiten viele Kommunen an der Umsetzung oder Ergänzung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf untergeordneten Strassen.

Fazit Fussverkehr:

- **Gemäss dem Mikrozensus wird fast ein Drittel der täglichen Wege im Schweizer Teil der Agglomeration Basel zu Fuss zurückgelegt. Damit kommen dem Fussverkehr und der Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur eine grosse Bedeutung zu.**
- **Die Attraktivität von Fussverkehrsverbindungen wird stark durch deren Linienführung und Direktheit bestimmt.**
- **Bei Fusswegen entlang von Strassen hängt die Qualität der Fussverkehrsflächen eng mit der Strassenraumgestaltung sowie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung der Koexistenz zusammen.**
- **In allen Teilen der Agglomeration Basel bestehen Konzepte zur Verkehrsberuhigung (Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen). Die Verbreitung und die Umsetzung dieser Massnahmen ist jedoch trinational sehr heterogen.**

3.7.12 Verkehrsdrehscheiben

Typen von Verkehrsdrehscheiben

Hinweis: Während der Erarbeitung des trinationalen Gesamtkonzepts Multimodale Drehscheiben erfolgte die Änderung zur neuen Nomenklatur «Verkehrsdrehscheiben» anstatt dem Begriff «Multimodale Drehscheiben» aus der 4. Programmgeneration. In den Abbildungen aus dem Gesamtkonzept ist daher von MMD-Typ die Rede, was mit VDS-Typ gleichgestellt werden kann.

Aus wirtschaftlichen Gründen ist die räumliche Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrssystems in gewissen Teilräumen begrenzt. Um die Erschliessungswirkung zu verbessern, ist eine Verknüpfung mit den Infrastrukturen des Individualverkehrs unentbehrlich. Für diese Verknüpfungen braucht es multimodale Verkehrsdrehscheiben (VDS). Diese sind die wichtigsten Vernetzungspunkte zwischen S-Bahn, Tram und Bus innerhalb des ÖV-Systems der Agglomeration Basel und verfügen über ein qualitativ hochstehendes Angebot zur Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln (Fuss-/Veloverkehr, MIV, Taxi, CarSharing etc.). Schliesslich sind Verkehrsdrehscheiben nicht nur Knotenpunkte unterschiedlicher Mobilitätsformen, sondern sie besitzen in ihrem Umfeld in aller Regel auch ein bedeutendes Siedlungsentwicklungspotenzial für Verdichtung oder Transformation. Die Verkehrsdrehscheiben sind somit nicht rein betrieblich zu verstehen. Sie weisen eine zunehmend grössere Bedeutung für die nachhaltige Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf.

Die Querschnittsstrategie QV 3 Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben aus dem AP4 beinhaltet bereits Aussagen zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben. Das heutige Verständnis von Drehscheiben ist in den drei Ländern aber noch unterschiedlich. Aus diesen Gründen und um gezielter Massnahmen ableiten zu können, hat die Agglomeration Basel ein Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben (2023) erarbeitet. Dieses dient als Basis, um die Teilstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben zu überarbeiten. Im Konzept werden die relevanten multimodalen Drehscheiben der Agglomeration Basel – jene, die ein besonderes Potenzial aufweisen – typisiert und verortet. Dazu werden typenspezifische Qualitätsanforderungen an Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration entwickelt, aus denen wiederum zweckmässige Handlungsansätze abgeleitet werden.

Im AP4 wurde zwischen Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Standorten unterschieden. Neu wird im Trinationalen Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben zwischen **ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben (ÖV-ÖV-VDS)** und **MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben (MIV-ÖV-VDS)** differenziert. Erstere sind charakterisiert durch das Umsteigen zwischen ÖV-Angeboten, letztere durch das Umsteigen zwischen Auto und ÖV (Park & Ride). Umsteigen zwischen ÖV und Fuss-/Veloverkehr, Mikromobilität sowie Sharing-Angeboten sind für beide VDS-Typen relevant. Die genauere Typisierung der Verkehrsdrehscheiben erfolgt auf der Basis der Dimensionen Raumkategorie und ÖV-Qualität (Abbildung 61). Die verwendeten Raumkategorien sind Agglomerationszentrum, innere Korridore, Zentren in äusseren Korridoren, äussere Korridore ohne Zentrum und ländlicher Siedlungsraum. Für die ÖV-Qualität wird unterschieden zwischen schnellem Fernverkehr, verlangsamtem Fernverkehr und beschleunigtem Regionalverkehr, S-Bahn und S-Bahn-ähnlichen Angeboten (Tram/Bus, Meterspur). Daraus ergeben sich sieben Typen von ÖV-ÖV-VDS (Hauptzentrumsdrehscheiben, Stadtteildrehscheiben, urbane Lokaldrehscheiben, Subzentrumsdrehscheiben, Regionalzentrumsdrehscheiben, Regionaldrehscheiben, periurbane Lokaldrehscheiben) und ein Typ von MIV-ÖV-VDS. Zur Abgrenzung zwischen den Typen werden auch länderspezifische Charakteristika mit einbezogen (z. B. die allgemein tiefere Angebotsdichte in Deutschland im Vergleich zur Schweiz).

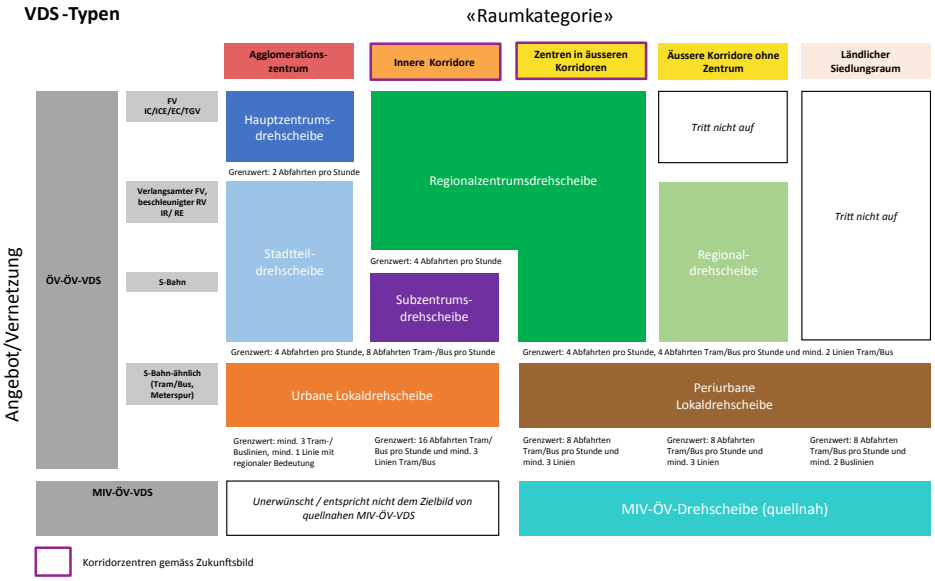


Abbildung 61:
Typisierung der Verkehrsdrehscheiben nach Raumkategorien und ÖV-Angebot

Quellen: EBP und movaplan 2024, Geschäftsstelle Agglo Basel

Die definierten Standorte für ÖV-ÖV-VDS müssen Mindestanforderungen in Bezug auf die Anzahl der Umsteigenden und den Umsteigeanteil erfüllen. Subzentrumsdrehscheiben sind Umsteigepunkte zwischen der S-Bahn und dem regionalen Bus- und Tramnetz in den inneren Korridoren. Regionalzentrumsdrehscheiben stehen für Knotenpunkte am Rand der inneren sowie in den Zentren der äusseren Korridore, wo von regionalen und häufig auch lokalen Buslinien auf die S-Bahn und häufig auch auf den Fernverkehr umgestiegen werden kann. VDS für den Umstieg zwischen der Bahn (S-Bahn, teilweise Fernverkehr) und regionalen Buslinien in den weniger dichten äusseren Korridoren ohne besondere Zentrumsfunktion werden als Regionaldrehscheiben bezeichnet. Periurbane Lokaldrehscheiben sind wichtige Knotenpunkte von regional bedeutsamen Bus- und Tramlinien in den äusseren Korridoren oder im ländlichen Raum. Insgesamt 41 ÖV-ÖV-VDS liegen im schweizerischen Teil der Agglomeration, 17 im deutschen und vier im französischen. Durch die Realisierung des Herzstücks entsteht eine neue Stadtteildrehscheibe Basel-Mitte und die heutige urbane Lokaldrehscheibe Basel-Dreirosenbrücke wird von der neuen Stadtteildrehscheibe Basel-Klybeck abgelöst.

ÖV-ÖV-Drehscheiben

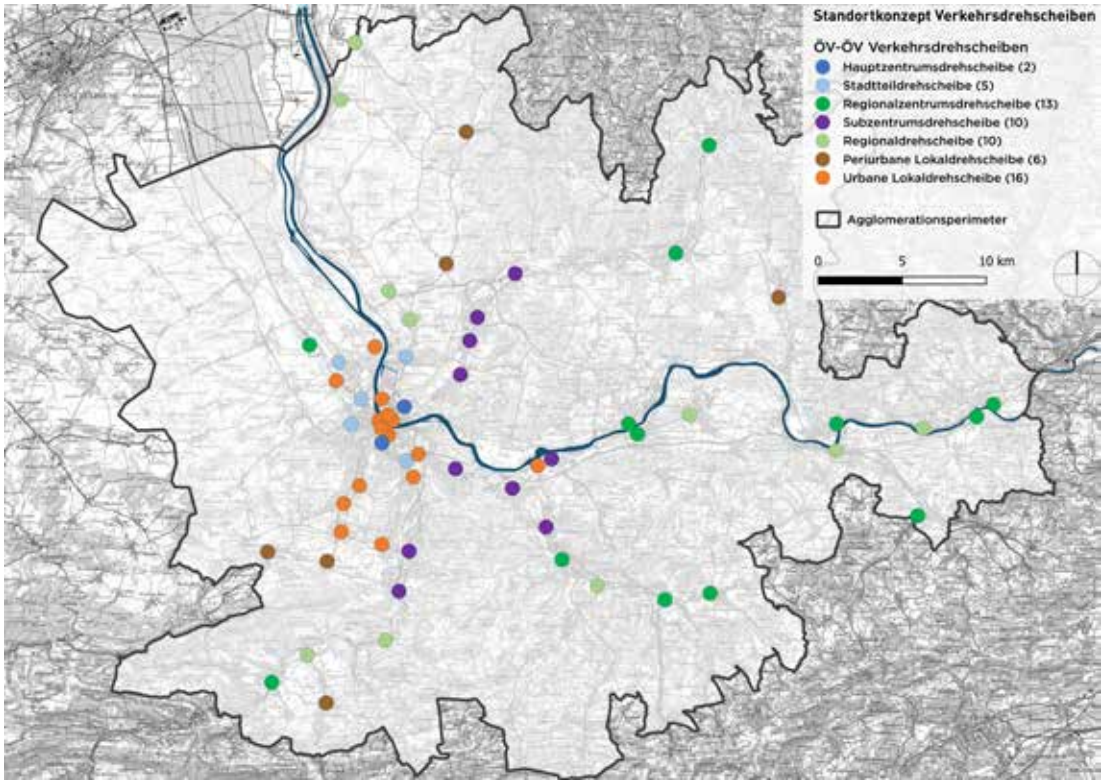
Die Bezeichnungen der VDS-Typen gehen sowohl auf die räumlichen als auch auf die verkehrlichen Funktionen zurück. Diese wurden unter Einbezug der verschiedenen Planungsgrundlagen festgelegt. Gegenüber dem Sachplan Verkehr sind die folgenden grösseren Abweichungen erkennbar:

- Mit insgesamt sieben Typen von ÖV-ÖV-VDS ist die Typisierung deutlich breiter als im Sachplan Verkehr. Damit können die VDS differenzierter beschrieben werden, allerdings müssen Abstriche bei der Übersichtlichkeit gemacht werden. Die sieben Typen stellen aber einen sinnvollen Kompromiss zwischen diesen beiden Anforderungen dar.
- Auf den Typ Sekundäre Drehscheibe kann in der Agglomeration Basel verzichtet werden. Grund dafür ist einerseits, dass mit Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof keine singuläre Hauptzentrumsdrehscheibe vorhanden ist, sondern ein Duopol. Auch wenn am Badischen Bahnhof die Angebotsdichte tiefer liegt, hat der Bahnhof doch eine grosse Bedeutung für die Wege von und nach Deutschland. Andere potenzielle Drehscheiben liegen in der Agglomeration Basel für die Funktion einer sekundären Drehscheibe zu weit weg vom Kern (z. B. Liestal) oder weisen neben einem zu geringen städtebaulichen Potenzial im Umfeld (z. B. Muttenz) auch keinen Fernverkehrsanschluss auf. Sie haben daher eher den Charakter von Regionalzentrumsdrehscheiben. Zudem führen die Stadtteildrehscheiben zusammen mit den in der Agglomeration

Basel zahlreichen Subzentrumsdrehscheiben in ihrer Gesamtheit bereits zu einer teilweisen Entlastung der Hauptzentrumsdrehscheiben, was der Funktion der sekundären Drehscheiben gemäss Sachplan entspricht.

› Besonders und für die Agglomeration Basel charakteristisch ist der VDS-Typ Subzentrumsdrehscheibe. Dabei handelt es sich um wichtige Umsteigeknoten in den inneren Korridoren, die sich alle in einem gewissen Abstand zum Agglomerationskern befinden. An diesen Drehscheiben kommt der Siedlungsqualität und der Angebotsbündelung eine besonders grosse Bedeutung zu.

Abbildung 62: Standortkonzept ÖV-ÖV-Drehscheiben



Kartenband

Karte 2.17

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel, basierend auf EBP und movaplan 2024

MIV-ÖV-Drehscheiben (Park & Ride)

An MIV-ÖV-Drehscheiben sollen Verkehrsteilnehmende künftig primär vom MIV auf den ÖV und umgekehrt umsteigen. Heute ist das bereits an den zahlreich vorhandenen Park-&-Ride-Anlagen möglich, und das Grundprinzip mit der Verknüpfung von Bahn und Auto ist dasselbe. An den grösseren, gut ausgebauten MIV-ÖV-VDS-Standorten soll aber das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln möglichst attraktiv und effizient erfolgen, sodass der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden hoch ist und das Potenzial ausgeschöpft werden kann. Die in der Folge ausgewiesenen MIV-ÖV-VDS-Standorte sind als planerische Empfehlung zu verstehen.

MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben sind aus Sicht des Gesamtverkehrssystems nicht überall sinnvoll, vielmehr müssen entsprechende Standorte verschiedene planerische Voraussetzungen erfüllen. Zwei Gruppen von Kriterien lassen sich dabei unterscheiden:

› Harte Basiskriterien sind Anforderungen, die alle MIV-ÖV-VDS-Standorte zwingend erfüllen müssen. Diese lassen sich trennscharf formulieren, und mit deren Beurteilung ist eine erste Eingrenzung möglich. Zu diesem harten Kriterium gehört bspw., dass ein Park-&-Ride-Potenzial von über 100 Plätzen besteht.

› Mit der so eingeengten Auswahl an Standorten wird in einem zweiten Schritt eine qualitative Betrachtung in Korridoren durchgeführt. Dazu wird die zweite Gruppe von weichen Kriterien herangezogen, die weniger trennscharf formuliert werden können. Dazu gehören die Integration in das Gesamtverkehrssystem (u. a. Abhängigkeiten im ÖV-Angebot, Tarifstruktur) und die räumliche Abstimmung (u. a. Raumtyp, Konkurrenz zur Innenentwicklung). Diese qualitative Betrachtung soll korridorbezogen stattfinden.

Über alle Korridore werden insgesamt 14 MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben vorgeschlagen (Abbildung 63). Dabei kommen sechs in der Schweiz, sechs in Deutschland und drei in Frankreich zu liegen. An einigen Standorten ist die Zuordnung nicht eindeutig, es sind auch alternative Standorte denkbar. Diese sind grau dargestellt.

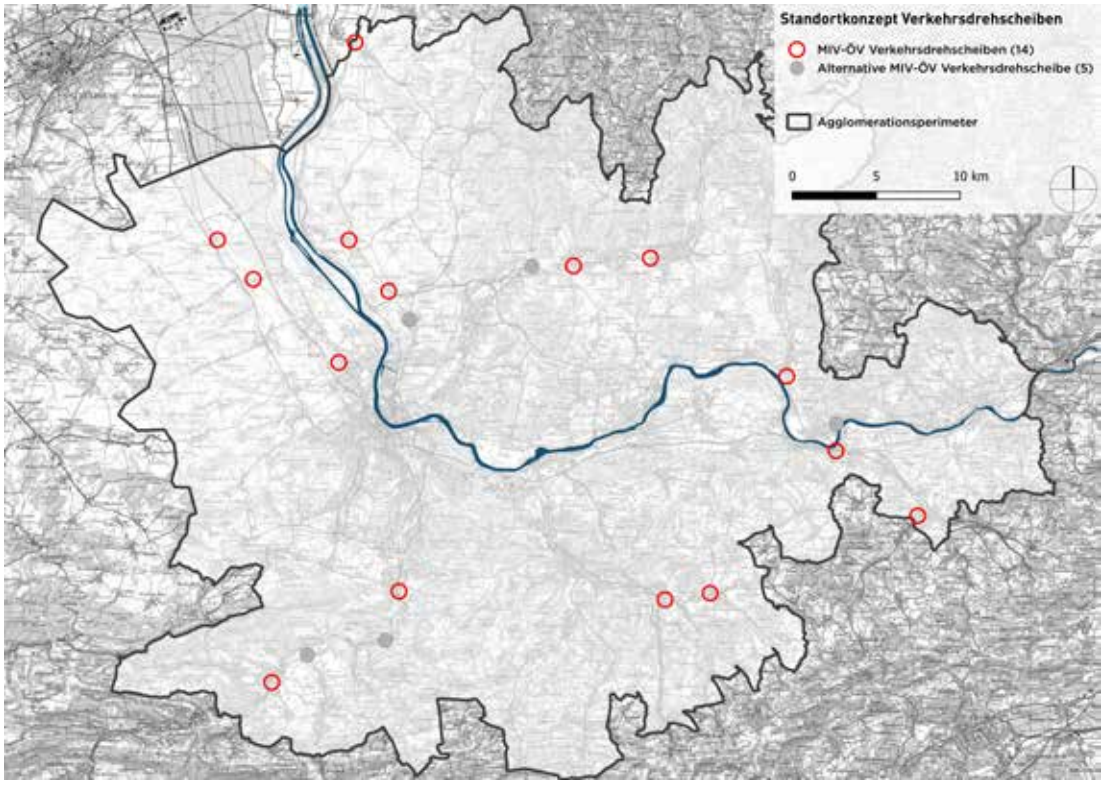


Abbildung 63: Standortkonzept MIV-ÖV-Drehscheiben

Kartenband

Karte 2.17

Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel, basierend auf EBP und movaplan 2024

Fazit Verkehrsdrehscheiben:

- **Eine Verknüpfung des öffentlichen Verkehrssystems mit individuellen Verkehrsmitteln ist vor allem in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebieten unentbehrlich. Dies ist in den französischen und teilweise in den deutschen Agglomerationsgebieten stärker der Fall als in der Schweiz.**
- **Mit dem mittelfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von MIV-ÖV-Drehscheiben tendenziell zunehmen.**
- **Die Typisierung der Verkehrsdrehscheiben bietet die Chancen, einen Vergleich von Ausstattungsmerkmalen durchzuführen und damit Lücken zu erkennen.**

3.7.13 Individuelle kombinierte Mobilität

Bike & Ride

Die Analysegrundlagen zum Thema Bike & Ride wurden seit dem AP3 nicht mehr aktualisiert. Eine Grundlegende Überarbeitung zum Thema Bike & Ride sowie Veloparkierung im Allgemeinen wird in der 6. Programmgeneration angegangen. Abbildung 64 zeigt die Auslastung der Bike-&-Ride-Plätze im Raum des Trinationalen Eurodistricts Basel. Grosser Handlungsbedarf besteht entlang der S1 Basel–Frick/Laufenburg im Hochrheintal sowie im Wiesental, wo vielerorts die Kapazitäten ausgeschöpft sind. Dies betrifft insbesondere auch Haltepunkte mit einem grossen Bike-&-Ride-Angebot wie Pratteln, Muttenz und die beiden Rheinfelden. Im Westen Basels (Allschwil-Bachgraben) und im grenznahen Saint-Louis sind die vergleichsweisen kleinen Anlagen stark ausgelastet. Hierbei besteht die Problematik, dass nur begrenzt Platz für Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Nähe der Tram- und Bushaltestellen vorhanden ist. Am Bahnhof Saint-Louis war das Angebot an Fahrradabstellplätzen nicht mehr ausreichend. Um dieses Problem zu beheben, wurde 2024 auf der anderen Seite des Bahnhofs ein neues Fahrradparkhaus mit 85 Plätzen eröffnet. An den Zwischenbahnhöfen in Richtung Mulhouse sind die Fahrradabstellanlagen unterbelegt. Im Raum Riehen bis Niederholz sind die Bike-&-Ride-Plätze nur gering ausgelastet.[48]

Zu geringe Kapazitäten bestehen in der Basler Kernstadt. Die 2002 eröffnete unterirdische Velostation beim Centralbahnplatz wurde aufgrund der hohen Nachfrage mehrfach erweitert. Einstellplätze und die Veloboxen sind hier kostenpflichtig. Trotzdem bestehen Wartelisten für Monats- und Jahresabonnemente.

Angaben zur Auslastung in den Korridoren Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal/Frenkentäler sind in der ergänzenden PTV-Studie aus dem Jahr 2011 ersichtlich. Im Ergolztal sind die meisten Veloabstellplätze entlang der Strecke Basel–Olten stark belegt. An vielen Haltestellen weisen die Bike-&-Ride-Anlagen eine Auslastung von über 70 % auf. In Sissach, Gelterkinden und Tecknau sind die Abstellanlagen überbelegt. Die Abstellplätze, die an der Waldenburgerbahn liegen, sind dagegen verhältnismässig gering ausgelastet. Eine Ausnahme ist die Station Talhaus, die eine Überbelegung aufweist (ob dies seit der Erneuerung der Waldenburgerbahn im Jahr 2023 weiterhin gültig ist, wurde nicht nachgeprüft). Entlang der S-Bahn von Basel Richtung Laufen sind die Abstellanlagen in Duggingen und Zwingen überbelegt. Die Mehrheit der weiteren Anlagen ist zu mehr als 60 % belegt.[48]

48 Zusatzmodul für Bike-&-Ride der Haushaltsbefragung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), die im Frühjahr 2011 durchgeführt wurde (PTV 2011d)

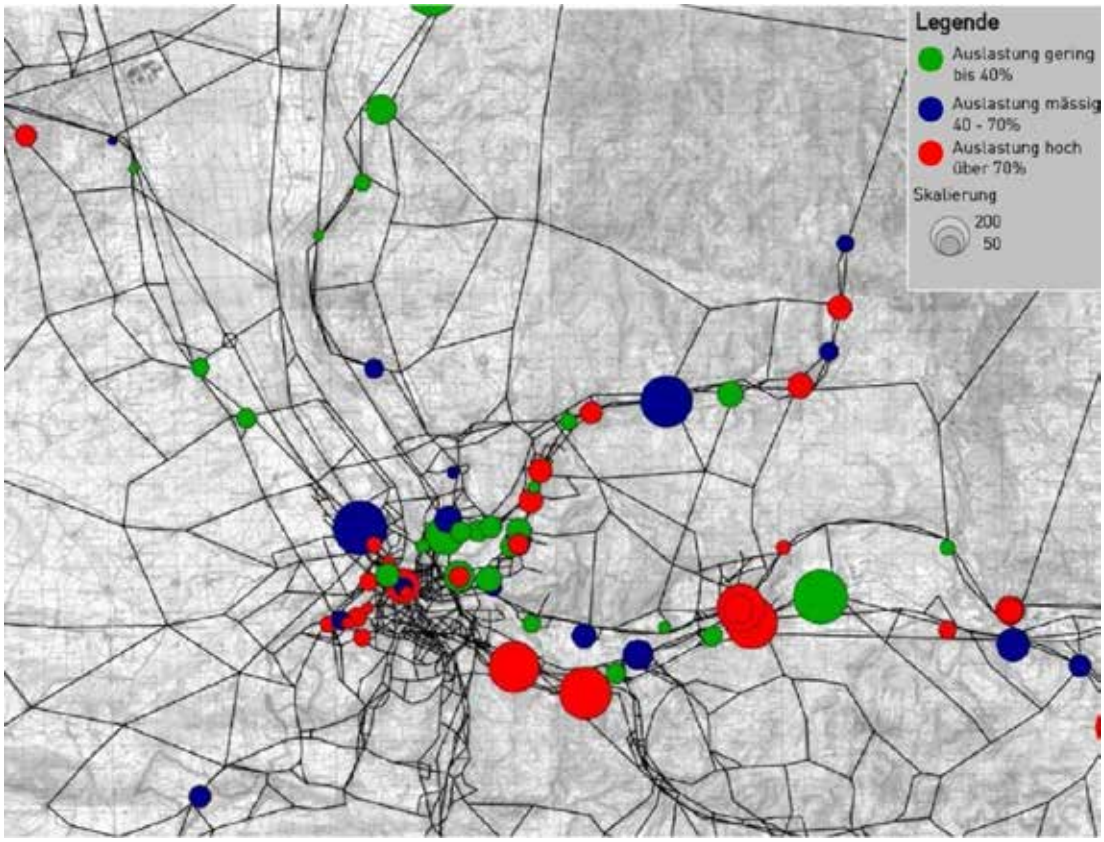


Abbildung 64: Grösse und Belegung der Parkmöglichkeiten für Velos im TEB-Raum

Quelle: PTV 2011b

Die hohe Nachfrage nach gesicherten Aufbewahrungsangeboten ist in der oft mangelhaften Sicherheit öffentlich zugänglicher Abstellanlagen und den damit verbundenen Problemen wie Diebstahl und Vandalismus zu suchen. Ein neues Konzept wird für die im Dezember 2009 eröffnete Velostation am Bahnhof St. Johann eingesetzt. Die Benutzung ist kostenlos, wird jedoch automatisch überwacht. Am Bahnhof Liestal wird aktuell eine neue unterirdische Velostation mit ca. 500 gedeckten und überwachten Veloabstellplätzen erstellt. Die Eröffnung der Anlage erfolgte im Februar 2025 erfolgt die Eröffnung. Die 2011 in Lörrach eröffnete Velostation bietet ebenfalls abschliessbare Veloboxen. Der Pendlerfonds hat ausserdem die Erstellung von neuen Veloboxen am Bahnhof Steinen mitfinanziert. Weitere mitfinanzierte Projekte sind der Ausbau und die Neuerstellung von Bike-&-Ride-Anlagen in Therwil (55) und Eimeldingen (65).

Die Nachfrage nach Bike-&-Ride-Anlagen wird wegen der weiteren Angebotsausbauten im ÖV sowie des anhaltenden E-Bike-Booms weiter steigen und die teilweise bereits heute unzureichende Angebotssituation verschärfen. Aufgrund teurerer Velos und der starken Zunahme von E-Bikes steigen auch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit. Eine Förderung der Velo-ÖV-Intermodalität ist nur da möglich, wo diese Sicherheit garantiert ist. Hinzu kommt der örtliche Bedarf für den Ausbau von Velostationen in den Korridoren.

Sharing-Angebote

Auch Car-Sharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum ÖV. Die spezifische Stärke liegt in einer hohen Verfügbarkeit von individueller motorisierter Mobilität bei geringem Flächenverbrauch. Zudem wird durch die Verfügbarkeit am Zielort meist ein Teil der Weglänge mit dem ÖV zurückgelegt. In der Kernstadt besteht ein dichtes Netz von Car-Sharing-Standorten. In den Korridoren liegen die Car-Sharing-Standorte mehrheitlich an den Bahnlinien, wobei das Leimental, das Birstal und das Ergolztal gut abgedeckt sind. Im Fricktal und im Laufental ist die Verfügbarkeit geringer. Auf deutscher Seite ist insbesondere in den dichter besiedelten Räumen des Ober- und Hochrheins sowie des Wiesen- und des Kandertals ein Basisangebot vorhanden. Eine Erweiterung des Systems ist notwendig und geplant. In der Saint-Louis Agglomération fehlen diese Car-Sharing-Angebote mit Ausnahme von Saint-

Louis. Verbesserungsfähig ist zudem die Freizügigkeit zur Benutzung von Car-Sharing-Angeboten über alle drei Länder der Agglomeration hinweg. Aktuell stehen die Angebote von Stadtmobil Südbaden (Deutschland) und CITIZ (Frankreich) sowie Mobility (Schweiz) zur Verfügung. Beim Car-Sharing existieren aktuell keine One-Way-Angebote.

Zurzeit erleben in vielen Schweizer (und noch mehr europäischen) Städten auch Velo- und Scooter-Verleihsysteme einen Boom, insbesondere im Zusammenhang mit der Elektrifizierung. In Basel-Stadt hat nach öffentlicher Ausschreibung das Veloverleihsystem Velospot Basel Ende 2021 seinen Betrieb aufgenommen. Basel ist seither Teil eines schweizweiten Verleihsystems, das durch PubliBike betrieben wird. Das Angebot umfasst eine Fahrzeugflotte mit klassischen Velos und E-Bikes bis 25 km/h. Im Vollausbau werden den Baslerinnen und Baslern sowie den Besucherinnen und Besuchern rund 350 Stationen und 2000 Velos zur Verfügung stehen.

Velospot Basel betreibt ausserdem seit dem 8. April 2024 erstmals je einen Standort in Deutschland und Frankreich mit insgesamt 16 Velos & E-Bikes. Diese befinden sich auf beiden Seiten der Dreiländerbrücke in Weil am Rhein und Huningue. Der Kanton Basel-Stadt hat dieses trinationale Veloverleihsystem zusammen mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue vorangetrieben. Der Testbetrieb läuft vorerst für ein Jahr. Unterstützt vom Aggloprogramm Basel haben der Kanton Basel-Stadt und der Anbieter Velospot gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue sämtliche technischen, rechtlichen und praktischen Grundlagen geschaffen, um diese Projektidee zeitnah zu verwirklichen. Primäres Ziel aller war es, ein kundenfreundliches, einfaches Angebot zu schaffen, das Velofahrende in allen drei Ländern hindernisfrei nutzen können. Im Testjahr sollen relevante Erkenntnisse für eine möglichst zukunftsfähige Weiterführung gewonnen werden.

Der Verein Birsstadt hat sich mit dem Betreiber Pick-E-Bike auf ein weitgehend flächendeckendes Angebot von E-Bikes geeinigt. Dieses Angebot ist für die Bedürfnisse und Distanzen der Agglomeration zugeschnitten: Es handelt sich dabei als Besonderheit um E-Bikes, die sowohl von Personen ohne Fahrausweis mit 25 km/h als auch von Personen mit entsprechenden Ausweisen bis 45 km/h gefahren werden können. Die maximal fahrbaren Geschwindigkeiten der E-Bikes richten sich nach der Befähigung der mietenden Person (vom ASTRA bewilligter Pilotversuch).

Fazit Intermodalität:

- **Die Bike-&-Ride-Plätze in der Agglomeration Basel sind meist sehr gut ausgelastet, und gemäss der (immer noch validen TEB-Studie von 2011) sind die Kapazitäten insbesondere entlang der S-Bahn-Linien am Hochrhein und im Wiesental sogar ausgeschöpft.**
- **Die Nachfrage nach Bike-&-Ride-Angeboten wird aufgrund der ÖV-Angebotsausbauten und des E-Bike-Booms weiter zunehmen. Zudem steigen die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit von Velostationen.**
- **Der Kanton Basel-Stadt baut sein Verleihsystem seit 2021 aber kontinuierlich aus. Ein Angebot über die Landesgrenze hinaus besteht und soll ausgebaut werden.**

3.7.14 Mobilitätsmanagement

In der Agglomeration Basel befinden sich Aktivitäten des Mobilitätsmanagements je nach Teilgebiet auf unterschiedlichem Stand. Einzelne Gebietskörperschaften haben umfassende Mobilitätsmanagementprogramme mit breit aufgestellten Konzepten und Massnahmen, andere Regionen konzentrieren sich auf einzelne Zielgruppen oder Teilaspekte des Mobilitätsmanagements.

Im **Kanton Basel-Stadt** ist die Bedeutung des Mobilitätsmanagements spätestens seit 2010 gross. «Basel unterwegs» ist ein profiliertes Aktionsprogramm (**www.basel-unterwegs.ch**). Beispielhafte Projekte der letzten Jahre sind Fair im Verkehr, bike to work, Sattelfest, European Cycling Challenge oder die Aktion Work by Bike (mit Cargo-Bikes für Gewerbebetriebe) von «Basel unterwegs» soll langfristig weiterlaufen. Das Programm setzt auf die Web-Präsenz, die jährlich stattfindende Mobilitätswoche Basel Dreiland sowie eine jährlich neue Attention-Massnahme. Seit Ende 2021 ist ein dichtes Veloverleihsystem in Kooperation mit anderen Städten etabliert (Velospot). Auch das Thema Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird seit Jahren gepflegt: von 2015 bis 2019 gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel unter dem Stichwort wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement. Zudem bietet der Kanton Basel-Stadt Programme und Massnahmen zur Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen an und unterstützt das Projekt DéfiVelo. Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen ist für den Kanton Basel-Stadt ebenfalls wichtig: Seit 2018 gehört der Kanton zu den Trägern des Projektes MiWo (Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen).

Das Mobilitätsmanagement im **Kanton Aargau** ist ebenfalls weit fortgeschritten (**www.ag.ch/aargaumobil**) und wurde bereits in der 2006 erarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU verankert. In der überarbeiteten Strategie mobilitätAARGAU vom Dezember 2016 wurde die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements weiter verstärkt. Das Umsetzungskonzept zeigt auf, wie sich der Kanton zukunftsgerichtet mit den anstehenden Mobilitätsfragen auseinandersetzt. Ein zentraler Bestandteil des kantonalen Mobilitätsmanagements ist die Anlaufstelle aargaumobil. Sie informiert Städte, Gemeinden und Regionen sowie Unternehmen und Standortbetreiber über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. In Zukunft möchte sich der Kanton vermehrt auch den neuen Mobilitätsentwicklungen im Zuge der Digitalisierung widmen. Mit dem Innovationsfonds Mobilitätsmanagement unterstützt der Kanton die Lancierung von Pilotprojekten. Zusätzlich zu den bisherigen beitragsberechtigten Gesuchstellern können seit 2019 auch weitere relevante Akteure im Kanton Aargau (öffentliche Hand, Wirtschaft, Mobilitätsbranche, Forschung) vom Innovationsfonds profitieren.

Im **Kanton Solothurn** besteht mit dem Programm so!mobil ein vergleichbares Angebot (**www.so-mobil.ch**). Die dafür verantwortliche Geschäftsstelle informiert zusammen mit ihren Partnern (z. B. LOS!, Energieschweiz, badenmobil) über Mobilitätsangebote, koordiniert die verschiedenen Akteure und berät Unternehmen, Schulen und die Bevölkerung. 2018 feierte das vom Kanton und den Energiestädten Olten, Grenchen, Solothurn und Zuchwil gegründete und seither um das Beförderungsmittel Postauto sowie die Gemeinde Oensingen und die Region Thal erweiterte Programm so!mobil sein zehnjähriges Bestehen. Neben einer 28-köpfigen Begleitgruppe umfasst das Programm ein grosses Netzwerk mit über 270 Partnern aus Schulen, Unternehmen, Medien sowie regionalen und nationalen Akteuren im Mobilitätsbereich.

In Basel-Landschaft, Deutschland und Frankreich sind die bisherigen Bemühungen zur flächendeckenden Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten:

Im **Kanton Basel-Landschaft** bildet der Richtplan eine strategische Basis für das Mobilitätsmanagement. Der Kanton hat noch keine flächendeckenden Massnahmen lanciert, es bestehen aber punktuell kantonale Projekte mit Pilotcharakter (z. B. Mobilitätsmanagement Salina Raurica, flankierende Massnahmen Erhaltungsprojekt Schänzli). Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden erfolgt die Umsetzung von Massnahmen insbesondere in Entwicklungsgebieten (z. B. Allschwil-Bachgraben). Darüber hinaus engagiert sich der Kanton seit

2023 als Mitträger der Plattform Mobilservice. Gemäss der neu erstellten kantonalen Mobilitätsstrategie ist ein Ausbau von Aktivitäten des Mobilitätsmanagements geplant.

In **Deutschland** stehen die überregionalen Aktivitäten des Landes Baden-Württemberg im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements und im Bereich der durchlässigeren Informations- und Tarifsysteme für den ÖV im Vordergrund. Eine weitere Dienstleistung bietet die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit der Mobilitätsplattform 3-Löwen-Takt. Diese informiert in Echtzeit über die Angebote der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbunds und unterstützt die Nutzenden mit Routenvorschlägen bei der Reiseplanung.

Auch im Teilraum **Frankreich** gibt es noch kein übergeordnetes Mobilitätsmanagement-Konzept. In Bezug auf das betriebliche Mobilitätsmanagement verfügt Frankreich aber über deutlich striktere gesetzliche Regelungen als die anderen Länder. Die französischen Unternehmen sind verpflichtet, mindestens 50% der ÖV-Transportkosten ihrer Arbeitnehmenden zu finanzieren. Seit Herbst 2023 setzt sich Saint-Louis Agglomeration sowie die benachbarten Gebiete (Mulhouse Agglomération M2A, Communauté de Communes Sundgau usw.) für Fahrgemeinschaften ein. Eine Frankreich-weit anerkannte App «BlaBlaCar Daily» steht den Nutzenden zur Verfügung. Während der Testphase können Nutzende der Plattform Förderbeiträge für zurückgelegte Strecken erhalten. Ähnlich wie in Baden-Württemberg verfügt die Region Grand Est über eine Mobilitätsplattform namens Fluo. Diese informiert über Fährpläne und Tarife der ÖV-Angebote und bietet Informationen zum Radwegenetz sowie zu Park-&-Ride- und Park-&-Pool-Standorten.

Wichtig für die Implementierung des Mobilitätsmanagements ist die Einbindung der kommunalen Ebene. Hier werden, zumindest auf Schweizer Seite, zahlreiche Massnahmen umgesetzt, unter anderem im Rahmen der Bundesprogramme Energiestadt (z. B. in der Energieregion Birsstadt) und Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Diese umfassen vor allem die Förderung von Mobilitätsmanagement in den kommunalen Verwaltungen und die Beratung von Unternehmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Weitere Massnahmen werden im Rahmen von Sondernutzungsplanungen implementiert.

Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagement-Projekte bestehen nur sehr punktuell oder sind erst in Entwicklung. So läuft beispielsweise im Grenzbereich zwischen Bad Säckingen und Stein seit April 2021 ein grenzüberschreitendes Bike-Sharing-Projekt («ViertelMobilität»). Eine Erweiterung in Richtung eines umfassenden Mobilitätsangebots für die gesamte Grenzregion ist geplant. Weiterhin existiert die trinationale Internetplattform triregio, die Informationen über Fahrpläne und Tarife des öffentlichen Verkehrs liefert. Der TEB hat zudem den Zugang zu grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten erleichtert und eine entsprechende, vielfältig durchsuchbare Linksammlung geschaltet.[49] Die ÖV-Tarifierung ist in der Agglomeration Basel noch nicht vollständig vereinheitlicht. Die Betreiber TNW, RVL und Distribus bieten aber grenzüberschreitende Tages-, Monats- und Jahreskarten an. Mit dem Fahrplanwechsel 2020 konnte bei den ÖV-Beziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland ein Fortschritt erzielt werden, indem das TNW-Abo auf die deutschen Kommunen, Weil am Rhein, Lörrach, Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden erweitert wurde.

49 Zu finden unter www.eurodistrictbasel.eu/de/mobilitaetsportal.html. (Abgerufen am 08.01.2025)

Fazit Mobilitätsmanagement:

- **Die drei Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau betreiben kantonale Mobilitätsmanagementprogramme.**
- **In Basel-Landschaft, Deutschland und Frankreich sind die Bemühungen zur Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten.**
- **Grenzüberschreitende Angebote konzentrieren sich auf die ÖV-Tarifierung. Zudem macht eine Linksammlung des TEB die wichtigsten Informationen zu allen Verkehrsmitteln aus allen drei Ländern an einem zentralen Ort verfügbar.**

4
Umsetzungsstand

4.1 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation stark überarbeitet. Im AP5 wurden die Siedlungs- und Landschaftstypen und verkehrlichen Elemente des Zukunftsbildes konzeptionell beibehalten. Allerdings wurde der Perimeter gemäss den Anpassungen in der MinVV (sieben neue Gemeinden, insbesondere im Osten neu bis Laufenburg)erweitert und das Thema Klima neu ins Zukunftsbild aufgenommen: Um der Bedeutung der Klimathematik gerecht zu werden, wurden mit dem Leitsatz und den Grundsätzen zentrale Elemente neu formuliert. Bei den raumspezifischen Zielen wurde für jede Raumkategorie ein neues Kriterium «Klimaschutz und Klimaanpassung» ergänzt. Auch die Ziele zu den Landschaftselementen wurden durch Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt. Die Erschliessungsziele wurden in Mobilitätsziele umbenannt, gezielt mit klimarelevanten Aussagen ergänzt und auf die Klimaschutzziele ausgerichtet.

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist mittlerweile auf allen Planungsebenen fest verankert. Es hat durch seine eingängige Raumtypologie eine hohe Identifikationskraft. Insbesondere bildet das Zukunftsbild die Basis für die verschiedenen regionalen Raumkonzepte in den Korridoren. Auch auf kantonaler Ebene ist es einflussreich. So orientiert sich beispielsweise das Raumkonzept Basel-Landschaft raumtypologisch stark am Zukunftsbild der Agglomeration. Der grösste Mehrwert des Zukunftsbildes gegenüber den Raumkonzepten der einzelnen Gebietskörperschaften besteht aber in seiner trinationalen Aussagekraft. Diese ist vor allem für die grossen Siedlungs- und Verkehrsprojekte von massgeblicher Bedeutung. So stützen sich namentlich die Planungen zum Kapazitätsausbau des Bahnknotens Basel (Herzstück) und gewichtige Siedlungsentwicklungen wie das 3Land-Projekt massgeblich auf das Zukunftsbild der Agglomeration Basel ab.

4.2 Teilstrategien

Die Teilstrategien des AP5 wurden gegenüber den Vorgängergenerationen weiterentwickelt oder aktualisiert. Für die Bereiche Siedlung und Verkehr wird wie bereits im AP4 zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien unterschieden. Mit den Querschnittsstrategien (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement sowie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben) werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen und mit den Richtlinien des Bundes noch mehr Gewicht erhalten haben. Neu werden im AP5 die Klimaschutzstrategien und -massnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima unterstützt. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu erarbeiten und sicherzustellen, dass durch das Agglomerationsprogramm geförderte Entwicklungen zukunftsfähig sind.

Im Einzelnen kann der Umsetzungsstand folgendermassen zusammengefasst werden:

In der **Teilstrategie Siedlung** wurden die strategischen Aussagen im AP5 nach einer grundlegenden Überarbeitung im AP4 nur punktuell angepasst. Die drei Handlungsansätze «Siedlungsausdehnung begrenzen», «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen» und «Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum aufwerten» werden durch fünf unterstützende Querschnittsstrategien ergänzt. Das bisher Erreichte liegt vor allem in der verbesserten trinationalen Abstimmung und unterstützenden Funktion auf Agglomerationsebene; dies vor allem hinsichtlich des Handlungsansatzes «Potenziale zur Innenentwicklung nutzen». Die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel organisiert einmal pro Jahr einen Erfahrungsaustausch zum Thema Arealentwicklungen, um den Austausch unter den Gemeinden mit grossen Entwicklungsarealen zu fördern und die Gemeinden zu unterstützen. Ausserdem bietet die Geschäftsstelle den Gemeinden Erstberatungen an, bei denen sie fachliche Unterstützung für spezifische Herausforderungen im Zusammenhang mit Arealentwicklungen erhalten. Die Abstimmung der zahlreichen Schwerpunktgebiete in Bezug auf Umfang und Nutzungsstruktur basierend auf der jeweiligen verkehrlichen Erschliessung wird im Rahmen der Erarbeitung der Raumkonzepte thematisiert und wird bei der Umsetzung der Konzepte

weiter vertieft. Die zur Verfügung stehende Datengrundlage (Massnahmenblätter Siedlung) ist dafür mittlerweile zu statisch und wenig interaktiv. Deshalb wurde im AP5 der Aufbau eines trinationalen Raum+ aufgegleist (siehe strategische Massnahmen, Kapitel 8.6). Das Thema Siedlungsbegrenzung ist auf Schweizer Seite über die revidierten kantonalen Richtpläne weitestgehend abgedeckt. Wie eine im Rahmen von AP5 durchgeführte Studie «Siedlungsbegrenzung» aufzeigt, verfolgen die Mitglieder auf deutscher und französischer Seite das Ziel der Siedlungsbegrenzung genauso ambitioniert. Bezüglich der Umsetzung der Siedlungsbegrenzung bestehen zwar Unterschiede zwischen den Ländern, die Wirksamkeit der unterschiedlichen Vorgehensweisen und Instrumente ist aber in allen drei Ländern gleichermassen gegeben. Hier wirken die Massnahmen von AP5 vor allem unterstützend im Vollzug. Bei der Aufwertung von Ortskernen im ländlichen Raum sind vermehrte Anstrengungen notwendig. Die Bedeutung der Ortskerne für eine nachhaltige Entwicklung ist in den regionalen Raumkonzepten verankert und wurde auch im jüngst erarbeiteten Raumkonzept des Hochrhein-Korridors hervorgehoben.

Die **Teilstrategie Landschaft und Freiräume** wurde im AP4 vollständig überarbeitet. Im AP5 erfuhr diese nur punktuelle Anpassungen. Der Umsetzungsstand in den zentralen Landschaftsprojekten ist unterschiedlich (siehe Kapitel 4.5.2). Das Aggloprogramm wirkt hierbei vor allem unterstützend und begleitend, in einzelnen Fällen wurden auch finanzielle Projektbeiträge gesprochen (z. B. im Leimental für das Projekt Landschaft für eine Stunde).

Im **Bereich Verkehr** wurden sämtliche Teilstrategien vor dem Hintergrund neuer Planungsgrundlagen überarbeitet, wenn auch unterschiedlich intensiv. Deutlich weiterentwickelt wurde die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben als Folge der neu erarbeiteten trinationalen Grundlage und der geführten strategischen Prozesse. Die einzelnen verkehrlichen Teilstrategien konnten seit der letzten Generation folgende Fortschritte in der Umsetzung erzielen:

- Die **S-Bahn-Teilstrategie und das Angebotskonzept 2040** (mit und ohne Herzstück) lagen bereits im AP4 vor. Die Planungen im Kontext des Bahnknotens Basel (Herzstück) wurden konsequent vorangetrieben, nicht zuletzt auf Basis des Bundesentscheides zur Mitfinanzierung der weiteren Planungen (STEP AS 2035). Leider immer noch verzögert ist die Bahnerschliessung des EuroAirports (der Schweizer Finanzierungsanteil ist seit Jahren gesprochen).
- Die **Tramnetzstrategie 2030** wurde überarbeitet. Die Umsetzung schreitet jedoch weniger rasch voran als geplant. Bei einigen Projekten gibt es aufgrund von Volksabstimmungen Verzögerungen. Teilweise mussten die Umsetzungshorizonte verschoben werden (z. B. Tram Claragraben). Hinsichtlich der beabsichtigten Tramprojekte hat sich seit dem AP4 aber kein grundlegender Strategiewechsel ergeben. Einzig das Tram Salina Raurica ist zurzeit aufgrund negativer Volksentscheide planerisch sistiert.
- Die **Teilstrategie Velo** wurde vor allem im Bereich der Velovorzugsrouten weiterentwickelt und punktuell ergänzt. Die Umsetzung der Velovorzugsrouten steht aber noch am Anfang. Die Umsetzung des Velohauptroutennetzes schreitet jedoch kontinuierlich voran.
- Die **Teilstrategie Fussverkehr** war im AP4 neu hinzugekommen und wurde im AP5 nur punktuell angepasst. Die im AP4 begonnenen Schwachstellenanalysen in den Gemeinden wurden weitergeführt. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Auf Basis dieser Analysen sowie ergänzenden Analysen der Gebietskörperschaften wurden auch im AP5 neue Fussverkehrsmassnahmen abgeleitet.
- Auf den **Güterverkehr** entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens auf den Infrastrukturen der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier voranzukommen, wurde für das AP4 von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel ein breit abgestimmtes regionales Güterverkehrskonzept Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation wird sichergestellt, dass die Belange aus der Praxis von Logistik und Transport mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt werden. Für den Güterverkehr (Strasse, Schiene und Schifffahrt)

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

sind die übergeordneten Massnahmen entscheidend. Neben den Planungen zum STEP Schiene und Nationalstrassen wurden vor allem die Planungen zum trimodalen Terminal Gateway Basel Nord weiter vorangetrieben (Massnahmen 5Ü-GV1–3).

Im AP4 wurden die drei neuen Querschnittsstrategien Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement sowie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben erarbeitet. Letztere wurde im Rahmen des AP5 komplett überarbeitet. Sie beinhaltet nun eine neue, stark differenzierte Typologie von Verkehrsdrehscheiben und benennt den jeweiligen Ausbaubedarf. Die Querschnittsstrategien haben den Charakter von Daueraufgaben. Die Sanierung von Unfallschwerpunkten liegt grossmehrheitlich in der Verantwortung der Kantone und ist etabliert. Viele Agglomerationsmassnahmen wirken unterstützend oder präventiv (v. a. Aufwertung/Sicherheit Strassenraum und Langsamverkehr). Die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen konzentrierte sich bisher auf Projekte der Gebietskörperschaften (v. a. Basel-Stadt). Seit dem AP4 wurden vor allem trinational wirkende Ansätze unterstützt, beispielsweise für grenzüberschreitende Sharing-Angebote.

4.3 MOCA

In Bezug auf die fünf MOCA-Indikatoren wurde der folgende Umsetzungsstand erreicht: Die angepassten Ziele sind in Kapitel 5.4.2 dargestellt:

- **Modal Split:** Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Zunahme der im Agglomerationszentrum lebenden Personen stieg der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz in den letzten Jahren deutlich. Auch das Velo ist in den vergangenen zehn Jahren wieder attraktiver geworden. Auch wenn der direkte Wirkungsnachweis schwierig ist, dürfte diese Entwicklung wesentlich auf den kontinuierlichen ÖV- und Veloangebotsausbau zurückzuführen sein, gekoppelt mit chronischen Engpässen im Strassennetz. Die letzte Auswertung des Mikrozensus im Jahr 2021 war pandemiebedingt leider zu wenig repräsentativ. Wie in der gesamten Schweiz haben auch in der Agglomeration Basel die MIV-Anteile gegenüber 2015 zwischenzeitlich zugenommen. Jüngste Entwicklungen zeigen aber, dass der ÖV wieder deutlich aufgeholt hat. Vor diesem Hintergrund wurde das MIV-Anteilsziel bis 2040 nicht verändert. Die Reduktion auf 50 – 52 % bleibt aber ambitioniert.
- **Unfälle:** Die Anzahl der verunfallten Personen ist in der Agglomeration Basel im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen mit 1,18 Verunfallten pro 1000 Personen pro Jahr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) bereits heute am tiefsten. Die Unfallraten sind in den vergangenen Jahren in der Agglomeration Basel (wie auch in den anderen grossen Agglomerationen ausser in Zürich) kontinuierlich gesunken. Die Infrastruktur- und Präventionsmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit scheinen zu wirken. Vor diesem Hintergrund wurde im AP5 das Ziel ambitionierter definiert – <1,0 Verunfallte pro 1000 Personen pro Jahr bis 2040).
- **Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse:** Die MOCA-Ziele bis 2040 zu Einwohner und Beschäftigten wurden im AP5 nicht verändert. Sie sind vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklungen nach wie vor ambitioniert genug: Der Anteil der Einwohner, die in der Agglomeration Basel an gut (B) bis sehr gut (A) erschlossenen Standorten wohnen, liegt im Schweizer Vergleich mit 56,6 % bereits recht hoch. Der Vergleich seit 2017 zeigt, dass sich die Anteile im ländlichen Raum kaum verändern. In den äusseren Korridoren hat zwischen 2017 und 2022 v. a. der Anteil an Einwohnenden in den mittelmässig erschlossenen Lagen auf Kosten der Anteile in den gering erschlossenen Lagen zugenommen. In den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum stagnieren die Anteile der Einwohner mit sehr guter und guter Erschliessung seit 2017 auf hohem Niveau (nachdem sie v. a. von 2014 bis 2017 gestiegen sind). Die Arbeitsplätze liegen zu 50 % an sehr gut (A) und zu 22 % an gut (B) erschlossenen Standorten, was etwa im Mittel der Schweizer Grossagglomerationen liegt. Im Vergleich zu 2017 hat sich bei der ÖV-Erschliessung der Arbeitsplätze insgesamt wenig verändert. Ausser im Agglomerationszentrum haben die Arbeitsplätze in Lagen mit sehr guter ÖV-Erschliessung um vier Prozentpunkte zugenommen.
- **Bebauungsdichte:** Die aktuelle Nutzungsdichte (also die Anzahl der Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone) liegt bei 96,2. Vor zehn Jahren lag dieser Wert bei 92,8, was zeigt, dass eine Verdichtung stattfindet. Wesentlicher Hintergrund sind das erhöhte Bevölkerungswachstum in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum, gekoppelt mit immer geringeren unbebauten Bauzonenreserven. Die Verdichtung ist jedoch seit dem AP4 weniger rasch vorangeschritten (2018: 95,2) als in der Berichtsperiode davor. Das Ziel von 105 EWAP/ha bis 2040 wurde deshalb nicht verändert und bleibt ambitioniert.

4.4 1. Programmgeneration

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation richtete den Fokus auf den Ausbau des Tramnetzes. Damit sollten signifikante Umsteigeeffekte erzielt, bestehende Engpässe abgebaut und die Erreichbarkeit von bisher nur ungenügend erschlossenen Siedlungsschwerpunkten verbessert werden. Die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes und der kombinierten Mobilität stellten wichtige Bausteine der Verkehrsstrategie dar.

Kartenband

Karte 3.1

Die 1. Programmgeneration umfasst ausserdem zahlreiche Strassenprojekte mit Umgestaltungen, durch die eine Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden und einem flüssigeren Verkehrsablauf organisiert werden kann. Um dies zu erreichen, wurden beim motorisierten Individualverkehr lokale Verkehrssanierungs- und Verkehrsoptimierungsmassnahmen mit regionaler Wirkung eingegeben und umgesetzt. Ergänzend dazu beinhaltete diese Programmgeneration auch zahlreiche wichtige Elemente zum Ausbau der kantonalen Radverkehrsnetze.

Die nachfolgende Tabelle 46 gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 1. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Tabelle 46: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 1. Generation

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	5	43	10	58
	Verzögerung/ Umsetzung bis 2027	3	0	1	4
	Grosse Verzögerung/ Umsetzung nach 2027	0	0	0	0
	Abgemeldet	1*	0	0	1*
	Summe	9	43	11	63

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
* Zusätzlich zum Projekt ÖV-Erschliessung Erlenmatt (Ö11b) wurden im Massnahmenpaket Konzept LV_A-Liste die Teilmassnahme LV4 Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim und von der Massnahme Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst die Teilmassnahme M67.2 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst – Teil Augst abgemeldet.

4.4.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Die folgende Abbildung 65 zeigt die Entwicklung der prozentualen Umsetzungsstände für die genehmigten A-Massnahmen über die letzten 4 Jahre. Die Verpflichtung wird anhand der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen definiert. Jede Massnahme ist in einen der 4 folgenden Umsetzungsschritte eingeteilt:

- Verpflichtet und gebaut
- Verpflichtet und in Bau
- Nicht verpflichtet
- Beim Bund abgemeldete Projekte (gemäss Anhang 5 der Leistungsvereinbarung von AP3)

Zum Stand 31. Dezember 2024 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 63% verpflichtet. Davon waren 39% bereits abgeschlossen und 23% befanden sich in Bau. 38% der Massnahmen waren nicht verpflichtet, wobei davon 18% bereits bei Bund abgemeldet wurden (Tram Erlenmatt und LV4 – Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim und zwei Teilmassnahmen). Hingegen sind noch 22% offen, und die Agglomeration und die Projektträger arbeiten mit Nachdruck an einer Realisierung dieser Projekte bis zum Jahr 2027.

Abbildung 65: Projektcockpit Umsetzungsstand AP1 [in Mio. CHF]

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Von den drei bewilligten ÖV-Projekten der 1. Generation ist der Bushof Laufen (Ö102/2701.009) in Betrieb. Mit dem Tram Erlenmatt (Ö11b/2701.004) wurde eine zentrale Massnahme zur Erschliessung des neuen Erlenmattquartiers von der Stimmbevölkerung abgelehnt[50]. Das Projekt wurde daraufhin im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 3. Generation vom 18. November 2019 offiziell beim Bund abgemeldet. Um die Erschliessung des Erlenmattquartiers trotzdem zu gewährleisten, wurden kurzfristig Optimierungen am Buskonzept vorgenommen. Mittelfristig soll mit dem Projekt Tram Klybeck (5ÖV7) das Quartier im Westen an das Tramnetz angeschlossen werden (Riehenring). Im Langfristhorizont kann mit dem geplanten Projekt Tram 30 Kleinbasel (5ÖV17) eine weitere Verbesserung am Südrand des Quartiers erzielt werden. Das dritte ÖV-Projekt der 1. Generation, der sogenannte Margarethenstich (Ö47/2701.006), hat erfolgreich das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV) durchlaufen, wurde aber aufgrund eines negativen Volksentscheids im Kanton Basel-Landschaft zur Finanzierung des kantonsübergreifenden Projekts am 24. September 2017 bis jetzt nicht realisiert. Da dieses Projekt eine zentrale Rolle bei der Verknüpfung des Leimentals mit dem Bahnhof SBB spielt, sind im Agglomerationsprogramm der 5. Generation zwei Projekte im B-Horizont vorgesehen, die die Zugänglichkeit vom städtischen Raum zum Bahnhof grundlegend neu konzipieren (ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West und ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord). Wesentlicher Projektbestandteil ist die Verknüpfung von Tram, Bus und Velo mit dem schienengebundenen Regional- und Fernverkehr. Die Führung der Tramlinie aus dem Leimental direkt auf die Margarethenbrücke und den Markthallenplatz spielt dabei eine wichtige Rolle. Am 26. Januar 2021 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft vereinbart[51], dass die Tramverbindung Margarethenstich eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung vom Leimental zum Bahnhof SBB gewährleisten soll. Das Vorhaben wurde im Jahr 2024 erneut von den beiden Basel bekräftigt[52].

50 Der Grossratsbeschluss vom 23. Oktober 2013 betreffend die Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof wurde an der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 mit 51,64% vom Volk abgelehnt.
51 Kanton Basel-Stadt (Regierungsrat) und Kanton Basel-Landschaft (Regierungsrat): Medienmitteilung «Enge Kooperation für bessere Verkehrsverbindungen vereinbart» vom 26. Januar 2021.
52 https://www.bs.ch/medienmitteilungen/staatskanzlei/2024-regierungen-beider-basel-moechten-die-margarethenverbindung-realisieren (abgerufen am 08.01.2025)

Motorisierter Individualverkehr
Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst – Teil Augst (M67), die ursprünglich zusammen mit dem Teil Kaiseraugst umgesetzt werden sollte, ist die einzige noch nicht realisierte MIV-Teilmassnahme der 1. Programmgeneration. Das Projekt wurde im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 4. Generation vom 18. Juni 2024 offiziell beim Bund abgemeldet. Umgesetzt sind sowohl die Beruhigung der Ortsdurchfahrt Reinach (M71c/2701.023) als auch die Umgestaltung des Luzerner-/Wasgenrings in Basel (M27/2701.014) mit insgesamt mehr als CHF 16 Mio. Bundesbeitrag. Die beiden Massnahmen Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse (M93/2701.028) sowie die erste Etappe der Umgestaltung und Erneuerung der Baslerstrasse in Allschwil (M100/2701.031) sind beide in Betrieb. Für letztere ist die Schlussabrechnung für das Jahr 2025 vorgesehen.

Langsamverkehr
Die Projekte des Fuss- und Veloverkehrs der 1. Generation werden dynamisch umgesetzt. Rund 3 Viertel aller Massnahmen oder Teilmassnahmen sind bereits realisiert oder befinden sich aktuell im Bau. In den verbleibenden rund drei Jahren bis zum Ende der Umsetzungsfrist werden nicht mehr alle offenen Massnahmen in Bau gehen. Die Geschäftsstelle Agglo Basel ist zusammen mit der Fachgruppe Umsetzung bemüht, geeignete Ersatzmassnahmen zu finden. Bis zum Ende der Umsetzungsfrist sollen jedoch über 90 % der Massnahmen realisiert sein. Das Projekt Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim (LV4) wurde im Rahmen des Bahnhofsumbaus Dornach/Arlesheim aus dem Vordringlichen Bedarf (Ü4/2701.082) bereits umgesetzt (Inbetriebnahme 2013). Das offene Projekt aus der 1. Generation wurde daraufhin im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 3. Generation vom 18. November 2019 offiziell beim Bund abgemeldet.

4.4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

In der 1. Generation wurden neben den Siedlungsmassnahmen auch Eigenleistungen als nicht mitfinanzierbare Massnahmen verpflichtet. Landschaftsmassnahmen waren damals noch nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms.

Siedlung
In der 1. Generation wurden insgesamt 43 Massnahmenblätter eingereicht. Davon wurden 13 Massnahmen bereits realisiert. Zwölf Massnahmen aus dem Themenschwerpunkt Bahnhofsgebiete wurden bis heute teilweise realisiert. Als die Massnahmen in AP1 eingereicht wurden, handelte es sich nicht um konkrete, bereits geplante Arealentwicklungen. Vielmehr sollte die Einreichung der 12 Bahnhofsgebiete die Strategie der Kantone Basel-Land und Aargau verdeutlichen, die gut erschlossenen Bahnhofsumfelder, die über Entwicklungspotenziale verfügen, zu verdichten. Die Verdichtung der Bahnhofsgebiete blieb auch in den folgenden Generationen eine wichtige Strategie. Es wurden aber nur für die grösseren Bahnhofsgebiete mit konkreten Projekten und Arealentwicklungen weiterhin Massnahmenblätter geführt. In der untersten Zeile der nachfolgenden Tabelle sind die Bahnhofsgebiete aufgeführt, und es wird an einigen Beispielen aufgezeigt, wie die Entwicklung in den vergangenen Jahren vorangeschritten ist.

Tabelle 47:
Realisierte Siedlungsmassnahmen aus AP1

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Bethesda	S100	Das Bethesda-Spital wurde zum regionalen Geriatriezentrum ausgebaut. Hierfür wurde die bisher gering genutzte Zone «Nutzung im öffentlichen Interesse» zwischen dem bestehenden Gebäude und der Nationalstrasse A2 (M89) intensiver genutzt.
Messe Basel	S102	Die Messe Schweiz hat ihr Flächenangebot am heutigen Standort mitten in der Stadt Basel konzentriert, um den gestiegenen Ansprüchen der Aussteller gerecht zu werden. Neben Messehallen, die Platz für mehrstöckige Ausstellungspavillons bieten, wurde ein gesellschaftlicher Treffpunkt mit Verweil- und Erlebnismöglichkeiten sowie Gastronomiebetrieben eröffnet, der auch die Verbindung der Messe mit dem Kleinbasler Stadtteil verstärkt und eine gewisse Zentrumsfunktion für die umliegenden Quartiere übernimmt. Der Messestandort ist gut an den ÖV und die Hochleistungsstrassen angeschlossen.
Entwicklung beider Rheinfelden	S11	Nach der Rheinbrückenschliessung wurde ein neues gemeinsames (grenzüberschreitendes) Regionalzentrum aufgebaut. Heute verbindet der Stadtbus Rheinfelden beide Städte Rheinfelden (DE) und Rheinfelden (CH) im Halbstundentakt. In den letzten Jahren realisierten die beiden Rheinfelden zahlreiche gemeinsame Projekte. In städtebaulicher Hinsicht wurde die Rheinpromenade von Rheinfelden (CH) verkehrsberuhigt, umgestaltet und zu einem attraktiven öffentlichen Raum transformiert. Aber auch in Rheinfelden (DE) wurden Strassen und Plätze neu gestaltet, und in beiden Städten entstanden neue Quartiere mit höheren Dichten, etwa im Umfeld des Bahnhofs Rheinfelden (CH). Für das Bahnhofsumfeld von Rheinfelden (DE) bestehen konkrete Pläne für eine intensivere Nutzung. Die Realisierung steht zeitnah an.
Siedlungsentwicklung Reinach Zentrum / Brühl	S20	Der Ortskern von Reinach wurde funktional und gestalterisch aufgewertet, und die Kantonsstrasse wurde nutzungsorientiert gestaltet. Im kommunalen Richtplan sieht die Gemeinde eine Erweiterung des Siedlungsgebietes im Umfang von ca. 8 ha im Gebiet Brühl vor. Es handelt sich um ein kommunales Projekt.
Entwicklung Prattlen -Mitte	S28	Die Gemeinde Pratteln hat ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet und im 2024 abgeschlossen. In der Zwischenzeit redet man in Pratteln von einer neuen Planung «Pratteln Mitte», die aber einen anderen Perimeter und andere Inhalte als die damalige Planung «Pratteln Mitte» hat. Zudem sind verschiedene Planungen mit Mischnutzung (QP) in der Zwischenzeit rechtskräftig und in Umsetzung bzw. umgesetzt (Aquila, Bahnhofplatz, Häring/Coop, Zentrale), andere laufen noch (Bredella).
Siedlungsränder Hégenheim - Bourgfelden	S3	In der Siedlungsmassnahme aus dem AP1 wurde beschrieben, dass zu klären ist, wie die Siedlungsränder genutzt werden sollen. Unterdessen entstand der Parc des Carrières, der in den nächsten Jahren noch weiterentwickelt wird (siehe Massnahme 5L3 im AP5). Wofür die Siedlungsreserve am Siedlungsrand genutzt werden soll, wurde ebenfalls abgestimmt. Im Massnahmenblatt 5S4.3 der 5. Generation wird erläutert, für welche Nutzungen die Siedlungsreserve am Siedlungsrand vorbehalten sind. Vorgesehen ist die Arbeitsplatzentwicklung in den Bereichen Biotechnologie, Chemie und Pharmazie.
St. Jakob / Schänzli	S39	Bereits in AP1 war das Gebiet eine schweizweit bedeutende Sport- und Freizeitanlage: St. Jakob-Park, Fussball-Stadion, St. Jakobhalle, St. Jakob-Arena, Pferdesportanlage Schänzli, Gartenbad St. Jakob, Leichtathletik- und Fussballanlagen. Im Rahmen von AP1 wurde bzgl. der verkehrlichen Erschliessung Handlungsbedarf geortet. In den Jahren 2018/19 haben die Kantone BS/BL eine umfassende Untersuchung zur Verkehrserschliessung des Raums St. Jakob (insbesondere bei Veranstaltungen) erarbeiten lassen. Ein Ergebnis daraus war, eine bikantonale Geschäftstelle für die Erschliessungsfragen in diesem Gebiet einzurichten, die seit kurzem operativ ist. Das ASTRA plant ausserdem an der Kreuzung St. Jakobs-Strasse/Hagnaustrasse/Birsstrasse (Parzelle Nr. 386) einen Strassenkreisel. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen der Strassenbreite an der Hagnaustrasse vorgesehen. Die Pferdesportanlage wird ausserdem zugunsten einer Frei- und Grünraumgestaltung und Revitalisierung des Birsufers aufgegeben. So wird Naherholungsraum für die neuen Einwohnenden im Gebiet geschaffen (siehe 5S14.2 Muttenz Areal Hagnau).

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Siedlungsachse/arc urbain Lörrach (DE) - Weil am R. (DE) - Huningue (FR) - Saint-Louis (FR)	S4	Bei dieser Massnahme handelte es sich um eine städtebauliche Studie für die grenzüberschreitende Siedlungsachse. Sie wurde abgeschlossen. Die beteiligten Städte haben die Ergebnisse in ihren kommunalen Planungen berücksichtigt und weiterverfolgt.
Areal CityGate	S40	Die Wohnanlage CityGate wurde im Herbst 2020 abgeschlossen, und die knapp 200 Wohnungen konnten inzwischen vermietet werden. Auf dem Areal befindet sich ausserdem ein hauptsächlich für Büroräumlichkeiten genutztes Gebäude und die Residenz Senevita Gellertblick, die Alters- und Pflegewohnungen anbietet.
Erlenmatt	S7	Das Areal Erlenmatt (19 ha) liegt in Kleinbasel in der Nähe des Badischen Bahnhofs und wurde bis 1998 von der Deutschen Bahn als Güterbahnhof genutzt. Die Arealentwicklung wurde nach den Prinzipien einer nachhaltigen Quartierentwicklung konzipiert. Wohnungen für verschiedene Anspruchsgruppen, grosszügige und attraktive Frei- und Grünräume, Büro- und Gewerbeflächen, ein Primarschulhaus und ein Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote machen die Erlenmatt heute zu einem lebenswerten Stück Basel.
Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)	S9	Mit der Fertigstellung der Nordtangente (M2) wurde im äusseren St. Johann die Stadtreparatur zu Ende geführt. Auf dem als ProVolta bezeichneten Gebiet wurde Wohnen am Boulevard Voltastrasse umgesetzt und der Bahnhofsvorplatz (Vogesenplatz) mit einer neuen Tramhaltestelle und hoher Aufenthaltsqualität weitreichend umgestaltet. Zudem wurden drei neue Überbauungen mit Laden- und Quartiernutzungen sowie Wohnungen realisiert. Ebenfalls dazu gehört die Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere der Voltamatte. Mit der Verknüpfung der trinationalen S-Bahn- und der umgelegten Tramlinie (Ö7) sowie den erwähnten neuen Überbauungen erhielt das Quartier rund um den Bahnhof ein attraktives Zentrum. Unter dem Vogesenplatz entstand ein öffentliches und privates Veloparking.
Strategische Reserve Niederholz	S96b	Das bereits im AP1 optimal an den ÖV angeschlossene Quartier Niederholz in Riehen verfügte schon damals über eine eigene Infrastruktur (Verkaufsflächen, Poststelle), die zusammen mit der hohen Wohnqualität das Quartier insbesondere für Familien attraktiv machten. In AP2 hiess die Massnahme neu «Zentrumsbildung Niederholz». Damit wird mit einem Wort zum Ausdruck gebracht, worum es bei der Massnahme ging: um eine verstärkte Zentrumsentwicklung. Diese konnte unterdessen abgeschlossen werden.
Stücki Areal	S99	Auf dem ehemaligen Areal der Stückfärberei wurde ein Freizeit- und Einkaufszentrum realisiert. Die Fläche für Verkauf, Gastronomie und Freizeit beläuft sich auf 31 000 m^2. Zusätzlich wurde eine Tiefgarage mit gut 800 Parkplätzen gebaut. Auf dem Areal wurde ausserdem ein Hotel erstellt, und im nördlichen Teil entstanden Büroflächen. Zur Förderung des ÖV wurde direkt vor dem Einkaufszentrum eine neue Bushaltestelle errichtet, und gleichzeitig wurde zur Verkürzung der Wege für den Fuss- und Veloverkehr eine neue Querung der Wiese geschaffen. Parallel dazu wurde erstmalig in Basel durch Umsetzung des Fahrtenmodells die Anzahl der täglichen Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage des Einkaufszentrums beschränkt.
Bahnhofsgebiete Grellingen (S103), Zwingen (S104), Arlesheim - Dornach (S18), Aesch (S23), Laufen (S24), Pratteln (S27), Liestal (S33), Lausen (S35), Münchenstein (S42), Fricktal (S45), Gelterkinden (S90) und Muttenz (S94)		Die Bahnhofsgebiete sind strategisch wichtige Orte, die etappenweise und nach Bedarf weiterentwickelt werden. Nachfolgend wird für 12 Beispiele aufgezeigt, welche Entwicklungen seit AP1 stattgefunden haben. **Laufen:** Rund um den Bahnhof Laufen gab es bereits Veränderungen und Planungen bevor die Massnahmen S24 im Rahmen der 1. Generation eingereicht wurde. So wurden im Rahmen des Projektes "Kombinierte Mobilität" im Bahnhof von Laufen einige Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und des Publikumsbereiches umgesetzt. Ein neuer Busbahnhof wie auch Anpassungen der Perronanlagen standen kurz vor der Ausführung. Mit derRealisierung des Birscenter wurde in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs ausserdem bereits ein breit gefächertes Einkaufscenter zusammen mit einer Wohnnutzung entlang der Birs inklusive einer neuen Fussgängerpromenade zur Stadt verwirklicht. Als weitere Entwicklung im Bahhofsumfeld wurde mit der Massnahmen S24 die Entwicklung des Salmenareals eingereicht. Unterdessen wurde die grosse Überbauung mit Ladengeschäften, Dienstleistungsbetrieben, Restaurant und Wohnungen realisiert.

Massnahme	Nr.	Beschrieb

Arlesheim – Dornach:

Die Aufwertung des Bahnhofs gehört zu den dringenden und baureifen Projekten und ist von regionaler Bedeutung. Der zugehörige Quartier- und Gestaltungsplan Bahnhofgebiet, welcher auch die nähere Umgebung mit einbezieht, ist seit 2007 rechtskräftig und (zumindest auf BL-Seite) bereits realisiert. Weitere QPs im Umfeld des Bahnhofs (Mischnutzungen):

› QP Bahnhof Nord (RRB 2016, realisiert); QP Neu Arlesheim NORD (RRB 2023, in Realisierung); QP Neu Arlesheim SÜD (kant. Vorprüfung 2024 erfolgt).

Aesch:

Die Quartierplanung „Birsmatt“ wurde realisiert (Mischnutzung). Auf Basis des Prozesses „Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum“ soll für den Bahnhof Aesch ein Masterplan ausgearbeitet werden, der die künftige Entwicklung des Areals aufzeigen soll.

Münchenstein:

Im Bahnhofsumfeld wurde eine Quartierplanung mit Mischnutzung (Parzelle 799) realisiert.

Muttenz:

Im Bahnhofsumfeld wurden in den vergangenen Jahren Projekte entwickelt. So konnte der Fachhochschul Campus im Herbst 2018 eingeweiht werden. Er bietet rund 4000 Studierenden und 840 Mitarbeitenden Platz. Auch das kantonale Justizzentrum wurde realisiert. Ausserdem wurden die SEK II Schulen erweitert. Im Bahnhofsumfeld sind allerdings noch nicht alle Entwicklungspotenziale ausgeschöpft, weshalb auch in der 5. Generation noch ein Massnahmenblatt enthalten «Bahnhofsgebiet Muttenz» enthalten ist.

Pratteln:

Für den Bahnhofsplatz wurde bereits 2004 ein Quartierplanung festgesetzt, die eine Neugestaltung, Flexibilisierung und Etappierung für den Bahnhofsplatz vorsah. Inzwischen wurde der Bahnhof Pratteln verdichtet, z.B. mit dem Aquila Hochhaus und dem Helvetia Tower. Die Verdichtungspotenziale rund um den Bahnhof Prattlen sind allerdings bis heute noch nicht ausgeschöpft. Im Massnahmenblatt 5S15.3 der 5. Generation sind die weiteren geplanten Entwicklungen erläutert.

Liestal:

Die Entwicklung des Bahnhofsperimeters, der Altstadt und die nordwestlich angrenzende Arealentwicklung an der Rheinstrasse bilden für die Stadt Liestal wesentliche Schwerpunkte der Planung und des Infrastrukturausbaus. Eine erste Etappe konnte 2015 mit der Realisierung des Quartierplans Liestal Zentral am Bahnhof und der Fertigstellung des zentralen Bushofs abgeschlossen werden. Mit der Weiterführung der Begegnungszone vom Bahnhofplatz um das Stadtzentrum herum bis zum neuen Einkaufszentrum am Bücheliplatz und den neuen Zugängen zur Altstadt konnte die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr deutlich gesteigert werden. Die neue Bushaltestelle am Wasserturmplatz und die 2017 neu gestaltete Rathausstrasse bilden weitere wichtige Impulse zur Belebung der Altstadt. Was in weiteren Phasen im Bahnhofsumfeld Liestal realisiert werden soll, wird in Massnahmen 5S20.1 der 5. Generation beschrieben.

Lausen:

Der Bahnhof Lausen wurde nach Westen verlegt. Die Quartierpläne «Tonwerk Ost» und «Bahnweg» wurden realisiert. In Umsetzung befindet sich die Quartierplanung «Scholer-Areal». Der noch bestehende Teil des Tonwerks wurde umgenutzt (Gewerbe- und Kulturnutzungen).

Gelterkinden:

Die Quartierplanung «Eifeld», welche sich nicht in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet, wurde zur Genehmigung eingereicht (siehe Siedlungsmassnahme 5S21.1 Gelterkinden-Eifeld)

Massnahme	Nr.	Beschrieb
		Stein: In Stein wurde im Rahmen der Gesamtrevision 2012 eine Zone geschaffen, die verschiedene Bahnhofsnutzungen ermöglichen würde. Hauptproblem ist, dass die Flächen und Bauten der SBB gehören und diese nicht investiert. Eine Investition wurde jedoch getätigt: Es wurde ein grosses Parkhaus für die Pendler gebaut, das intensiv insbesondere auch von deutschen Staatsbürgern genutzt wird, die von Stein aus mit dem Zug nach Basel pendeln. **Frick:** Mit der Zonenplanrevision 2011 wurden in Frick zwei Gestaltungsplanpflichtige Gebiete in 300 m Entfernung zum Bahnhof aktiviert, beide Gestaltungspläne sind rechtskräftig. Das eine Gebiet ist bereits weitgehend überbaut und beim zweiten sind die Aushubarbeiten im Gang. In Frick harzt es grundsätzlich am Bahnhof, weil die SBB am Freiverlad direkt am Personenbahnhof festhält und darum die erforderlichen Flächen nicht freigespielt werden können. Für den Gelenkbuseinsatz konnte noch knapp eine Wendemöglichkeit geschaffen werden, die Situation ist aber nach wie vor nicht befriedigend. Die Gemeinde plant die Unterführung auf die andere Bahnseite durchgängig zu machen, dort ein Parkhaus zu erstellen und das Gebiet mit einer Mischnutzung zu öffnen (Grundeigentümer machen mit). Das Parkhaus wird aktuell mittels Erschliessungsplan gesichert, die weitere Planung ist im Zeitraum der nächsten 5 Jahre angedacht. **Laufenburg:** Laufenburg hat nach 2007 mit der Nachbargemeinde Sulz fusioniert. Die Gesamtrevision der Ortsplanung ist weiterhin pendent, jedoch abschliessend vorgeprüft und öffentlich aufgelegen. Darin sind diverse Innenentwicklungsmassnahmen rund um den Bahnhof Laufenburg vorgesehen, soweit diese mit dem Denkmalschutz der unmittelbar angrenzenden Altstadt vereinbar sind. Seit 2007 wurde die Kantonsstrasse zwischen Bahnhof und Altstadt komplett saniert und zusammen mit den angrenzenden Gebieten fussgängerfreundlich gestaltet. Die Gemeinde versucht mit Engagement das Bebauungsschild am Bahnhof zu entwickeln, zwei dichte Baukörper konnten bisher neu erstellt werden. Eine Parzelle hat die Gemeinde selbst erworben, um ein Parkhaus am Bahnhof zu erstellen und eine alte Fabrik in diesem Schild wird aktuell beplant, um darin eine geeignete Mischnutzung zu etablieren.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

14 Massnahmen sind bis heute noch nicht vollständig umgesetzt. Es handelt sich bei den Areal- und Gebietsentwicklungen um langfristige Reserven, teilweise ist der Planungskontext komplex, oder eine Entwicklung kann erst erfolgen, wenn Erschliessungsfragen geklärt oder verkehrliche Infrastrukturausbauten realisiert sind. Im Umsetzungsreporting zur 4. Generation (Kapitel 4.7) ist der Stand dieser Massnahmen beschrieben.

Eigenleistungen Verkehr

Eigenleistungen wurden in der 1. Generation im Bereich des MIV und ÖV eingereicht. Von diesen elf dringlichen Projekten sind bis auf zwei Ausnahmen alle bereits realisiert. Es konnten damit grosse Entwicklungsgebiete wie das Gebiet Erlenmatt durch neue Buslinien erschlossen und kritische Knoten in Pratteln, Zwingen und an der Elsässerstrasse in Basel entschärft werden. Einzig die Umsetzung des Knotenpunkts in Rheinfelden (CH) (M84/2701.026) und der Umbau der Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse (M101/2701.032) konnten noch nicht realisiert werden. Letztere Planungen wurden auf Wunsch des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vorerst zurückgestellt, bis die Sanierungsarbeiten am Schänzlitunnel beendet sind. Da die Arbeiten seit 2023 beendet sind, können die Planungen erneut aufgenommen werden.

4.5 2. Programmgeneration

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurden mehrere Grossprojekte eingereicht. Das zentrale Tramprojekt, die Verlängerung der Tramlinie 3 bis zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14/2701.2.021), wurde damals basierend auf der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 eingereicht und ist bereits seit 2017 in Betrieb. Für den Ausbau der Leimentallinie wurde das Projekt des Doppelspurausbaus der Tramlinien 10/17 Spiesshöfli/Binningen (Ö19/2701.2.024) zur Mitfinanzierung vorgesehen. Die Massnahme befindet sich aktuell im Bau. Darüber hinaus beinhaltete die 2. Programmgeneration zwei multimodale ÖV-Drehscheiben in Muttenz und Saint-Louis. Letztere ging gleichzeitig mit der Tramverlängerung in Betrieb.

Die MIV-Massnahmen konzentrierten sich auf Verkehrssteuerungen, Knotenanpassungen, Strassenraumgestaltungen, neue Strassenelemente sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Gundeli-Quartier, in Allschwil im Bachgrabenquartier, im Gebiet Salina Raurica in Rheinfelden (CH) und in Kaiseraugst. Ausserdem wurde ein umfassendes Fuss- und Veloverkehrspaket eingereicht. In dieser Generation beteiligten sich auch die zuständigen Behörden in Deutschland und Frankreich an der Konzeption des damals neu geschaffenen agglomerationsweiten Velohauptroutennetzes. Die Kommunen arbeiteten erstmals an der Identifikation von Netzlücken aktiv mit. Dementsprechend umfassend war das Fuss- und Veloverkehrspaket, von dem zahlreiche Massnahmen kommunale Projekte sind.

Kartenband

Karte 3.2

Die nachfolgende Tabelle 48 gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 2. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	8	3	15	26
	Verzögerung/ Umsetzung bis 2027	8	0	4	12
	Grosse Verzögerung/ Umsetzung nach 2027	1	10	0	11
	Abgemeldet	1	0	0	1
	Summe	18	13	19	50

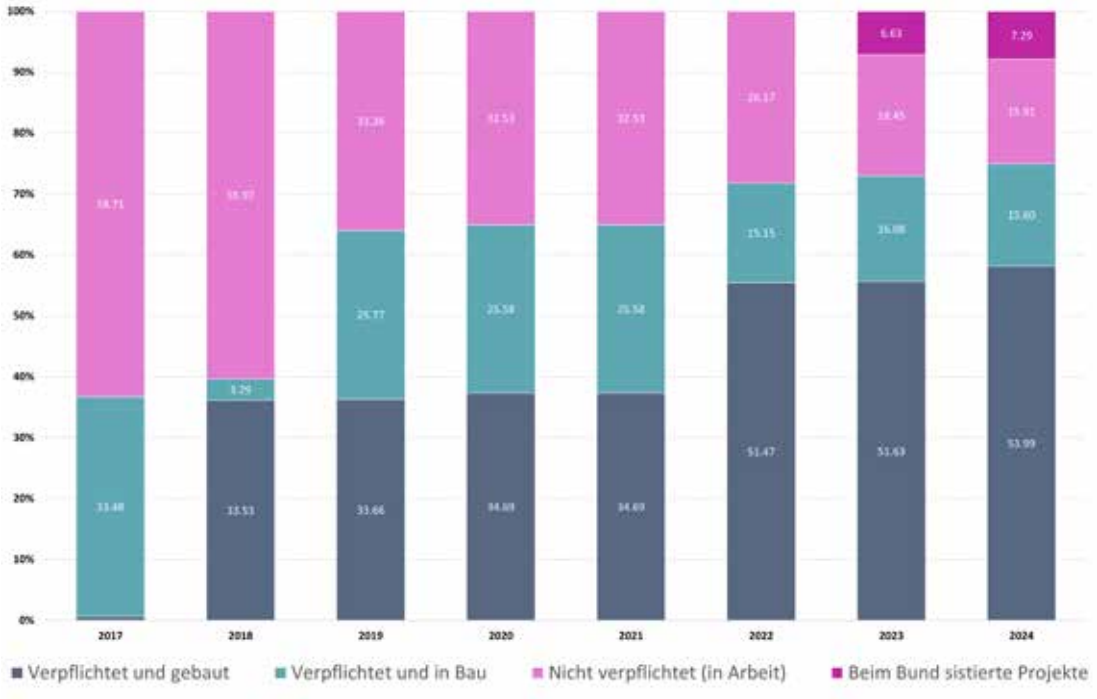
Tabelle 48: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 2. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.5.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Die grosse Mehrheit der Massnahmen der 2. Generation wird voraussichtlich innerhalb des Fristablaufs bis 2027 realisiert werden können und ist damit auf Zielkurs. Aus den in der 2. Generation gestarteten Korridorworkshops sind ab dieser Generation vermehrt kommunale Massnahmen eingereicht worden. Dabei handelt es sich vorwiegend um Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs. Die noch nicht realisierten Massnahmen gehen mit geringer Verzögerung (weniger als vier Jahre) in den nächsten Jahren in die Umsetzung. Zum Stand 31. Dezember 2024 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 75% verpflichtet. Davon waren 58% bereits abgeschlossen und 17% befanden sich in Bau. 17% der Massnahmen waren noch nicht verpflichtet. Die Agglomeration sowie die Massnahmenträger arbeiten mit Nachdruck an einer Realisierung dieser Projekte bis zum Jahr 2027. Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 4. Generation vom 18. Juni 2024 wurden offiziell vier Massnahmen beim Bund abgemeldet. Neben drei Etappen von Teilmassnahmen befindet sich darunter auch die partnerschaftlich von den beiden Städten Rheinfelden (in DE und CH) getragene Massnahme Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden (LV1-1/2701.2.072). Das Stimmvolk von Rheinfelden (CH) hat den Zusatzkredit für die grenzüberschreitende Massnahme am 20. Oktober 2019 abgelehnt.

Abbildung 66:
Projektcockpit
Umsetzungsstand AP2
[in Mio. CHF]



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Die Schlüsselmassnahme der 2. Generation, die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14/2701.2.021), ist realisiert. Mit der Eröffnung am 9. Dezember 2017 konnte ein grosser Erfolg im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr gefeiert werden. Nach 60-jähriger Abwesenheit verkehren wieder Basler Trams bis in die französische Grenzstadt Saint-Louis. An der Endhaltestelle der neuen Tramlinie am Gare de Saint-Louis wurde ein neues P&R (Ö28/2701.2.142) mit rund 740 Stellplätzen gebaut und bereits im Mai 2018 feierlich eröffnet. In der P&R-Anlage enthalten sind bereits Stellplätze der SNCF im Hinblick auf die Inbetriebnahme der beiden schweizerisch-französischen Durchmesserlinien (S2 und S4) der trinationalen S-Bahn Basel im Jahr 2030. Zu beiden Projekten wurden im Jahr 2020 die Schlussabrechnungen genehmigt, womit die Projekte auch formal abgeschlossen sind. Mit dem Baubeginn des Doppelspurausbaus der Tramlinien 10/17, Spiesshöfli/Binningen (Ö19/2701.2.024) im Jahr 2022 ist die letzte grosse Massnahme der 2. Programmgeneration in Realisierung gegangen. Nur die Realisierung des Bushofs in Muttenz (Ö29/2701.2.029) ist noch für das Jahr 2026 vorgesehen. Grund für die Verzögerung ist, dass mit dem Bau des Bushofs in Muttenz erst nach der Realisierung der Entflechtung Muttenz (4Ü-Ö4) begonnen werden kann, da einige Flächen des Bushofs zwischenzeitlich als Bauinstallationsfläche dienen.

Motorisierter Individualverkehr

Aus der 2. Programmgeneration sind mehrere MIV-Massnahmen durch Finanzierungsvereinbarungen mit einem Beitragsvolumen von mehr als CHF 23 Mio. verpflichtet worden, wobei der Grossteil baulich zwar abgeschlossen, aber noch keine Schlussabrechnungen erstellt wurden. Darunter befindet sich der Umbau der Gundeldingerstrasse Ost (M1a.2/2701.2.054), wo die Bauarbeiten Mitte 2019 begonnen haben, der Teil 1 (Reinacherstrasse Mitte) der Knotenanpassungen Dreispitz (M2.1/2701.2.055), mit dem ebenfalls im Sommer 2019 begonnen wurde, alle Etappen des Projekts Strassenraumgestaltung im Bachgraben in Allschwil (M13/2701.2.061) und das Grossprojekt H3 Verlegung Rheinstrasse in Salina Raurica (M4/2701.2.056), das ebenfalls im Herbst 2019 in Bau ging. Der Baustart des letzten MIV-Projekts der 2. Generation, des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Liestal-Ost (M10/2701.2.059), ist nach aktuellen Planungen für das Jahr 2026 vorgesehen. Die Verkehrsmanagement-Massnahme Rheinfelden–Kaiseraugst (M12/2701.2.060) wird nicht mehr vor Ende der Umsetzungsfrist realisiert werden können. Eine erneute Eingabe der Massnahme in einer Folgegeneration wird realisiert werden können. Eine erneute Eingabe der Massnahme in einer Folgegeneration wird geprüft.

Langsamverkehr
An mehreren Stellen wurden dank der Massnahme Gedeckte Bike&Ride- Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel/Riehen (LV1-25/2701.2.096) gedeckte Bike-&-Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel und Riehen errichtet, die das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr vereinfachen. Mehrere kleinere Fuss- und Velomassnahmen wie die Veloabstellanlagen am Bahnhof Pratteln, die Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse in Liestal und der Lückenschluss der kantonalen Radroute Feldstrasse in Oberwil konnten bereits abgeschlossen werden. Insgesamt muss aber festgestellt werden, dass die Umsetzung der Fuss- und Velomassnahmen von allen Massnahmen der 2. Generation am schwerfälligsten verläuft. Vor allem kommunale Projekte stellen hier eine besondere Herausforderung dar. Als Hauptursachen für die Verzögerungen erweisen sich dabei politische Hürden und unreife Projekte. Als Beispiel sei hier die grenzüberschreitende Massnahme Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden (LV1-1/2701.2.072) genannt, für die das Stimmvolk von Rheinfelden (CH) den Zusatzkredit für die Realisierung am 20. Oktober 2019 abgelehnt hat. Für das grenzüberschreitende und partnerschaftlich von den beiden Städten getragene Projekt bedeutete dies das definitive Aus.

Dass ein Planungs- oder Baustopp nicht direkt einen Verlust des Bundesbeitrags bedeuten muss, zeigt sich an Ersatzmassnahmen, die anstelle von zurückgestellten Massnahmen realisiert werden konnten. Anstelle eines Radwegs zwischen Sissach und Itingen (Ergolztal) konnte ein Fuss- und Radweg zwischen Oberwil und Biel-Benken durch den Löliwald realisiert werden. Damit schliesst sich eine uralte und gerade für den Pendler- und Schülerverkehr sehr wichtige Netzlücke. Ein weiterer Ersatzausbau der kantonalen Radroute im Kanton Basel-Landschaft konnte mit dem Teil 1 Augst–Füllinsdorf anstelle des Neubaus des Radwegs am Tunnelportal Eggflue gefunden werden. Auch in Laufen wird anstatt der Massnahme Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau (LV1-7/2701.2.078) neu der Norimattsteg realisiert werden. Und auch in Kaiseraugst wurde die Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica (LV1-2/2701.2.073) gegen die Langsamverkehrsanbindung über den Violaweg ausgetauscht.

Die beiden grössten noch offenen Massnahmen, die Fuss-/Veloverbindung Reinach - Dornach/Arlesheim (LV1-21/2701.2.092) und die Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen–Grosse Allee (LV1-13/2701.2.084), beides Brückenprojekte, sollen im Jahr 2026 in Realisierung gehen.

4.5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Landschaft
Von den sechs eingereichten Landschaftsprojekten wurde der Regionalpark Dinkelberg abgeschlossen. Andere Projekte wurden als Daueraufgabe zum Erhalt des Freiraumes für die Eingabe in der 3. Generation konkretisiert. In diesem Schritt erhielt der Rheinpark als IBA-Projekt 2020 eine neue Trägerschaft mit dem Namen Rheinliebe. Das Projekt, neu als Rheinuferrundweg «extended» geführt, hat beidseitig des Rheins eine enge Abstimmung ausgelöst, und es wurden mehrere daraus resultierende Projekte definiert. Auch die Massnahme Freiraumkonzept Birspark hat eine eigene, an den Verein Birsstadt angegliederte Arbeitsgruppe erhalten, die fortan ihren Aktionsplan umsetzt.

Tabelle 49:
In AP2 realisierte Landschaftsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Regionalpark Dinkelberg	L3	Die IG Dinkelberg hat in Zusammenarbeit mit dem TEB den Bericht «Positionierung und Strategie für den Landschaftsraum Dinkelberg» erarbeitet, der 2009 abgeschlossen wurde. Seither wurde an der Umsetzung gearbeitet. Die gesteckten Ziele – den sanften Tourismus fördern, regionale Produkte vermarkten und eine attraktive Naherholungsinfrastruktur bereitstellen – wurden angegangen. Wichtig dabei war das Anliegen, dass die Umsetzung der Ziele mit Naturschutz und Landschaftspflege einhergeht.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Siedlung

In der 2. Generation wurden die Siedlungsmassnahmen der 1. Generation zu 13 Schwerpunktgebieten zusammengefasst. Die Massnahmenblätter wurden überarbeitet und enthielten mehr Informationen: Der Bezug zum Zukunftsbild, der Bezug zu Verkehrsmassnahmen und Hinweise zur Umsetzung wurden pro Areal/Projekt aufgeführt. In diesen Schwerpunktgebieten wurden im Rahmen von AP2 folgende Massnahmen umgesetzt: die Arbeitsplatzgebiete Arlesheim «Im Tal» und Münchenstein «Unter Gstad», Badischer Bahnhof und die Erweiterung Projekt 3Land.

Tabelle 50:
In AP2 realisierte Siedlungsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Schwerpunktgebiet Birsstadt	S5	**Arlesheim «Im Tal»** Die zwei Gebiete, die im AP2 als Obere Widen und Untere Widen bezeichnet wurden, wurden von einer Brache in ein gemischt genutztes Gebiet transformiert.
Schwerpunktgebiet Kleinbasel	S11	**Badischer Bahnhof** Die mit der Massnahme verfolgten Absichten konnten im Rahmen der 2. Generation abgeschlossen werden. Unter Beteiligung der Bahnbetreiber, der Verwaltung, der ansässigen Unternehmen, der Nutzenden und der Bevölkerung wurden Potenziale untersucht und ein Konzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktionen und zur Überwindung der Trennwirkung des Bahnhofs entwickelt.
Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen / 3Land	S12	**Erweiterung Projekt 3Land** Am Rhein sind aufgrund der Umstrukturierung der Hafenanlagen und der möglichen Transformation von Industrieflächen grosse Entwicklungspotenziale vorhanden. Diese verteilen sich auf die drei Gemeinden Huningue (FR), Weil am Rhein (DE) und Basel (CH). Um eine gemeinsame Vision der Entwicklung zu erarbeiten, wurde das Projekt 3Land lanciert. In seinem Verlauf wurde eine gemeinsame Vision erarbeitet. Somit ist das Ziel der Massnahme erreicht, und die Massnahme kann als abgeschlossen betrachtet werden. Die konkrete Umsetzung wird auf den einzelnen Arealen vorangebracht und wird noch Zeit beanspruchen. Die Projektplattform 3Land existiert auch heute noch und dient dem Austausch der drei Partner und dem Monitoring der Ziele, die mit der gemeinsamen Vision verankert wurden.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Eigenleistungen Siedlung
Mit der 2. Generation wurden drei strategische Massnahmen Siedlung als Eigenleistungen eingegeben. Diese strategischen Massnahmen bildeten u. a. die Grundlage für die Einführung der Korridorprozesse im Rahmen der 3. Generation. Diese Eigenleistungen sind:

- Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie (AP2: S14)
- Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie (AP2: S15)
- Hochhausstrategie (AP2: S16)

Mit der Ausweisung von Eigenleistungen wurde das Bewusstsein unter den Mitgliedern geschaffen, dass mit dem Agglomerationsprogramm ein Mehrwert geschaffen werden soll in den Bereichen Siedlungsbegrenzung – und Innenentwicklung. Das Agglomerationsprogramm soll hierzu einen Beitrag leisten.

Eigenleistungen Verkehr
Dank der hohen Dynamik im trinationalen Raum wurden neben den zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen auch zahlreiche Eigenleistungen umgesetzt. Insgesamt sind in diesem Programm 19 Eigenleistungen Verkehr enthalten. Es handelt sich dabei um elf Langsamverkehrsprojekte, drei ÖV-Projekte, zwei MIV-Projekte und drei strategische Massnahmen (Konzepte).

Die grosse Mehrheit der Langsamverkehrsmassnahmen ist umgesetzt. Nur noch drei Projekte sind nicht realisiert. Eines davon, die Piste cyclable Gare Saint-Louis/Passerelle Huningue (LV1-36/2701.2.107), an welcher aktuell an einer leicht geänderten Linienführung geplant wird. Die beiden anderen Projekte liegen in Basel-Stadt und sollen in den Jahren 2025 und 2027 realisiert werden (LV1-32/2701.2.103: Basel: Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck und LV1-29/2701.2.100: Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse–Theodor Herzl-Strasse). Die drei ÖV-Projekte wurden allesamt bereits in den Jahren 2015 und 2016 realisiert und sind abgeschlossen. Bei den beiden MIV-Projekten wurde der Zubringer Pfeffingerring in Aesch im Jahr 2020 in Betrieb genommen. Offen ist noch das Projekt Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (M15/2701.2.063), für das der Baustart auf 2027 angesetzt ist.

Mit der 2. Generation wurde neu auch drei strategische Verkehrsmassnahmen (Konzepte) eingereicht. Es handelt sich dabei um:

- Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (AP2: V1)
- Aufbau Mobilitätsmanagement (AP2: V2)
- Aufbau regionales Verkehrsmanagement (AP2: V3)

Alle drei Konzepte wurden im Rahmen der 3. Generation vertieft. Im ersten Schritt ging es vor allem um die Aufarbeitung von Ist-Analysen. Die Ergebnisse der drei Vertiefungsthemen flossen in das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation ein. In den folgenden Programmgenerationen (AP3 und AP4) wurden die drei Themen jeweils wieder als Eigenleistung eingegeben, um weitere Vertiefungen vorzunehmen. Es handelt sich damit um Daueraufgaben, die ab der 2. Generation wichtige Bestandteile des Programms sind.

4.6 3. Programmgeneration

Im Zentrum der 3. Generation stehen die Grossprojekte Tram Claragraben (Ö3/2701.3.131) und der Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085), wobei das Tram Claragraben nicht innerhalb der Umsetzungsfrist realisiert werden kann und daher bereits mit der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung der 4. Generation abgemeldet wurde. Überaus erfreulich ist, dass der Vollanschluss Aesch bereits im Herbst 2019 in den Bau gehen konnte. Weitere mittlere und kleine ÖV- und Strassenprojekte in Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Frankreich komplettieren die A-Massnahmenliste. Mit der Einführung der pauschal mitfinanzierten Massnahmen sind auch zwei grosse Pauschalpakete (Langsamverkehr und Aufwertung/Sicherheit Strassenraum) in die Umsetzung gegangen. Im Pauschalpaket Langsamverkehr sind 43 Projekte enthalten, im Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum acht Projekte. Es handelt sich dabei v. a. um kommunale Massnahmen.

Kartenband

Karte 3.3

Die nachfolgende Tabelle 41 gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 3. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Tabelle 51: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 3. Generation

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	9*	14	14	37
	Umsetzung bis 2025	3	0	1	4
	Verzögerung/ Umsetzung nach 2025	3	61	2	66
	Abgemeldet	8	0	0	8
	Summe	23	75	17	115

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

* Darin enthalten sind die Pakete der pauschalen Massnahmen (Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Liste und Paket LV A-Liste), die beide bereits verpflichtet sind.

4.6.1 Mitfinanzierte Massnahmen

Ein gewichtiger Anteil der genehmigten Verkehrsmassnahmen der 3. Programmgeneration werden Stand heute nicht mehr im Rahmen der Umsetzungsfrist realisiert werden können. Darum wurden bereits acht Massnahmen mit der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung der 4. Generation abgemeldet, darunter auch zwei kommunale Massnahmen in Rheinfelden (CH). Die Gründe für die Abmeldungen sind vielfältiger Natur, wobei die Einführung der Umsetzungsfristen in AP3 nach der Eingabe der Massnahmen als Hauptgrund aufzuführen ist. Darüber hinaus wurden teilweise auch politisch unreife Massnahmen eingereicht. Zum Stand 31. Dezember 2024 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 61% verpflichtet. Noch offen sind 9%.

In der 3. Generation wurden fünf kommunale Einzelmassnahmen eingereicht, von denen sich zwei in Realisierung befinden, zwei abgemeldet werden mussten und die letzte Massnahme im Jahr 2026 in die Realisierung gehen soll (LV-Erschliessung Areal Hagnau). Aus den beiden Pauschalpaketen wurden von den insgesamt 51 regulär eingereichten Massnahmen bisher 28 realisiert. Da diverse Massnahmenträger Leistungseinheiten von nicht realisierbaren Massnahmen freigegeben haben, konnten mit den zur Verfügung stehenden Leistungseinheiten zusätzlich 62 Ersatzmassnahmen realisiert werden. Schon einen Monat nach Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zum AP3 konnte Ende 2019 das Grossprojekt Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085) verpflichtet werden. Der Bauabschluss ist im Jahr 2023 erfolgt.

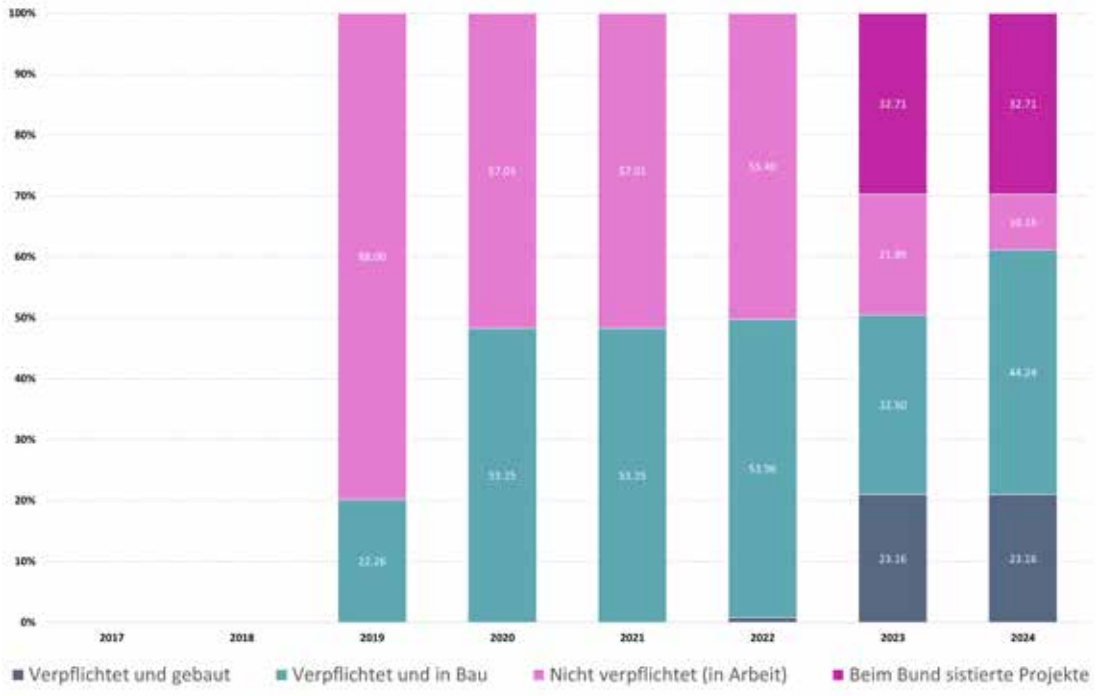


Abbildung 67:
Projektcockpit Umsetzungsstand AP3 [in Mio. CHF]

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Öffentlicher Verkehr

Mit dem im Dezember 2023 in Betrieb genommen neuen Bushof Frenkendorf (Ö9/2701.3.150) ist bisher nur eine ÖV-Massnahme umgesetzt worden. Mit etwas Verzögerung soll im Jahr 2026 auch der Bushof Grellingen realisiert werden. Grund für die Verzögerung ist die Abhängigkeit vom Doppelspurausbau im Laufental. Die mit Abstand grösste Massnahme, das Tram Claragraben (Ö3/2701.3.131), wurde zusammen mit zwei Massnahmen in Rheinfelden (CH) und der Busspur Bruderholzstrasse (Ö12/2701.3.112) mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zur 4. Generation vom 18. Juni 2024 offiziell beim Bund abgemeldet. Erwähnenswert ist auch, dass die Massnahme Eigentrassierung ÖV in Rheinfelden (CH) (Ö14/2701.3.114) zwar realisiert wird, aber keine Bundesbeiträge in Anspruch genommen werden, da andere Finanzierungsquellen erschlossen wurden.

Motorisierter Individualverkehr

Am 9. Dezember 2019 fand in feierlicher Stimmung der Spatenstich zum Grossprojekt Vollanschluss Aesch (M1/2701.3.085) statt. Als erste Massnahme der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel begannen die Arbeiten am bestehenden Halbanschluss. Das Projekt bringt für das vordere Birstal und das Laufental die lang erwünschte Verbesserung und soll vor allem die stark frequentierte Ortsdurchfahrt Aesch entlasten und damit die Verkehrssicherheit erhöhen. Die angrenzende Massnahme Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach (M2/2701.3.096) musste zusammen mit der Massnahme Heuwaage–Binningerstrasse in Basel (M7/2701.3.106) ebenfalls beim Bund abgemeldet werden. Dafür konnte mit anderen grossen Massnahmen begonnen werden, so läuft in Basel zurzeit die Umgestaltung der Freiburgerstrasse (M8/2701.3.106) und des Areals Burgfelderstrasse–Missionsstrasse (Ö15/2701.3.115). Die Projektierungsarbeiten für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Therwil (M4/2701.3.103) sind in vollem Gange, sodass im Jahr 2025 noch vor Ablauf der Umsetzungsfrist mit der Realisierung begonnen werden soll.

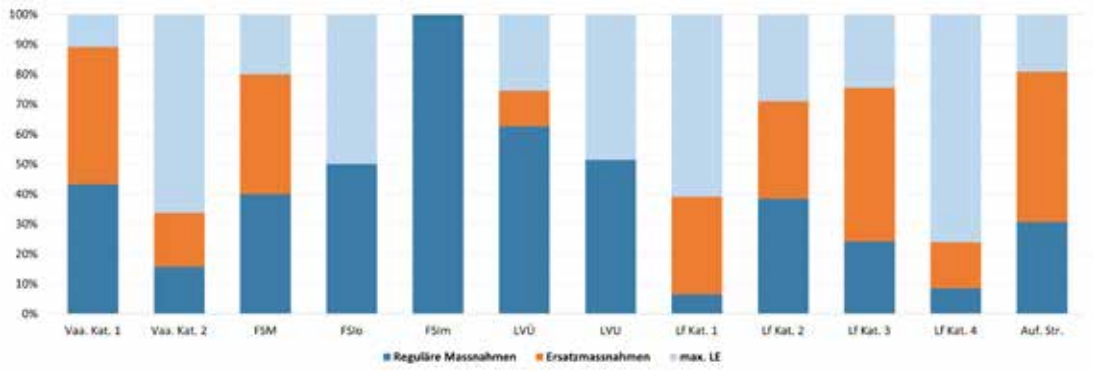
Langsamverkehr

Für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs wurden in der 3. Generation LV-Massnahmen im Umfang von rund CHF 38 Mio. genehmigt. Die beiden grossen LV-Massnahmen Giebenacherstrasse in Augst (LV25/2701.3.018) und die Langsamverkehrsachse Salina Raurica (LV14/2701.3.006) befinden sich derzeit in der Realisierung. Auch der Bau der letzten grossen LV-Massnahme im Areal Hagnau in Muttenz soll mit etwas Verzögerung aufgrund der Abhängigkeit von einem ASTRA-Projekt im Jahr 2026 beginnen.

Pauschalmassnahmen

Im Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation wurden die beiden Pauschalpakete Langsamverkehr und Aufwertung/Sicherheit Strassenraum genehmigt. Bei Letzterem wurden bereits mehr als 81% aller Leistungseinheiten verpflichtet und sind damit gebaut oder noch in Bau. Das Paket Langsamverkehr verzögert sich demgegenüber geringfügig, steht trotz des grossen Volumens von über CHF 23 Mio. aber mit mehr als 60% verpflichteten Leistungseinheiten ebenfalls gut dar. Der hohe Anteil verpflichteter Leistungseinheiten kommt nicht zuletzt daher, dass die Agglomeration Basel mit einem gut etablierten Prozess für Ersatzmassnahmen die Umsetzung enorm antreibt.

Abbildung 68: Umsetzungsstand Pauschalmassnahmen AP3 [in%, nach Leistungseinheiten]



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.6.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Landschaft

Bei den Landschaftsprojekten konnten vier Projekte in der 3. Generation abgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die Projekte L'Île du Rhin/La Petite Camargue Alsacienne (AP3: L5), Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt (AP3: L8), 24 stops (AP3: L9) und Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2 (AP3: L10). Die restlichen sechs Projekte sind in Umsetzung und wurden in die 4. Generation weitergezogen.

Tabelle 52: In AP3 realisierte Landschaftsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Beschrieb
L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne	L5	Die Île du Rhin wurde renaturiert. Sie ist heute Bestandteil des Naturschutzgebiets Petite Camargue Alsacienne. Die Aufwertung bringt einen grossen Mehrwert für die Biodiversität und hat gleichzeitig einen neuen, weitläufigen Naherholungsraum geschaffen.
Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt	L8	Im Unterlauf der Wiese auf baselstädtischem Gebiet wurde die Wiese revitalisiert und als Naherholungsraum stark aufgewertet.
24 stops	L9	Ein Themenweg von der Fondation Beyeler in Riehen bis zum Vitra-Campus in Weil am Rhein mit insgesamt 24 Objekten wurde realisiert. Der Naherholungsraum zwischen diesen beiden Anziehungspunkten wurde damit attraktiviert.
Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2	L10	Das Projekt umfasste die ökologische Aufwertung der Wiese, die Umweltbildung und die Aufwertung der Wiese für die Naherholung.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Siedlung

Die Schwerpunktgebiete der 3. Generation wurden im Rahmen der 4. Generation weiterentwickelt, teilweise neu gruppiert und um einzelne Areale ergänzt. Einige Siedlungsareale wurden bereits realisiert und sind daher nicht mehr in der 4. Generation enthalten. Dazu gehören in Stein das Gebiet Neumatt, in Basel das Areal Schoren, in Reinach die Unteren Widen/Schoren, in Liestal das Zentrum Nord, das Oristal und das Areal Heidenweid-Grammet-Cheditte, in Laufen die Weststrasse, in Zwingen die Kernentwicklung, in Weil am Rhein der Messeplatz und das Grieloch sowie in Riehen die Zentrumsbildung Niederholz und der Kohlisteig. Der Stadtabschluss Nordwest in Basel konnte aufgrund eines negativen Volksentscheids nicht realisiert werden und wurde als Massnahme vorerst gestrichen.

Gegenüber den Siedlungsmassnahmen der Vorgängergenerationen AP1 und AP2 weisen mittlerweile zahlreiche Massnahmen ein Mobilitätskonzept auf (insgesamt 16). Die meisten Siedlungsmassnahmen sind Bestandteil der Raumkonzepte der Korridore.

Tabelle 53: In AP3 realisierte Siedlungsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Fläche (ha)	Beschrieb
Stadtabschluss Nordwest	S3.3	0,7	Die Massnahme S3.3 Stadtabschluss Nordwest beschreibt das Projekt an der Burgfelderstrasse das unter dem Namen «Sonnenfänger» inzwischen realisiert ist (genossenschaftlicher Wohnungsbau, 125 Wohnungen, Bezug im Jahr 2021).
Neumatt	S7.5	4,0	Mit dem Gebiet Neumatt realisierte die Gemeinde Stein – im äusseren Korridor gelegen – modernen, verdichteten und hochwertigen Wohnraum. Neben der Wohnnutzung sind auch passende Kleinbetriebe wie Läden, Büros zugelassen, wodurch der Nutzungsmix erhöht werden kann. Urbanes Wohnen im äussern Korridor wurde ermöglicht und damit ein wichtiges Angebot geschaffen für die heutigen und zukünftigen Arbeitnehmenden im ESP Sisslerfeld.
Areal Schoren	S8.5	3,8	Das ehemalige Industrieareal der Firma Novartis wurde in ein Wohnareal transformiert. Damit konnte im Quartierteil Hirzbrunnen Nord eine neue Mitte geschaffen werden. Ein vielfältiges Wohnangebot (u.a. Wohngenossenschaft) wurde realisiert. Das Quartier erhielt eine neue Primarschule.
Untere Widen/ Schoren	S14.2	18,0	An prädestinierter Lage um den Autobahnanschluss an die H18 wurde die Nutzungsdichte des Gewerbegebiets durch die Ansiedlung neuer Betriebe erhöht.
Zentrum Nord	S20.1	4,0	Ein ehemaliges Fabrikareal wurde zu einem neuen, attraktiven Stück Stadt mit Wohnraum für ca. 800 Einwohnenden transformiert. Dabei wurden attraktive Freiräume geschaffen, die Trennwirkung der Strassen reduziert, die Erschliessung optimiert und der historische Bezug zur Altstadt verbessert.
Oristal	S20.3	4,9	Durch Nachverdichtung konnten rund 130 neue Wohnugen an bahnhofsnaher Lage in Liestal realisiert werden.
Heidenweid-Grammet-Cheddite	S20.4	5,0	5 Quartierplan-Areale wurden realisiert. Sie ermöglichten eine Bevölkerungszunamhe von ca. 50% im Liestaler Quartier Gstadeck. Ingesamt wurden rund 360 Wohnungen und 20 Reiheneinfamilienhäusern gebaut. Ein differenziertes Wohnraumangebot hoher Qualtiät wurde geschaffen.
Kernstadtentwicklung	S22.1	2,0	Das neue Quartier an zentraler Lage wurde entwickelt und Laufen wurde an zentraler Lage baulich verdichtet.
Weststrasse	S22.3	1,2	Mit der Realisierung des Quartiers „Kirchgarten“ wurde die Stadt Liestal an zentraler Lage baulich verdichtet.
Kernentwicklung	S23.2	4,7	Das gut erschlossene Gebiet rund um den Bahnhof wurde aufgewertet und verdichtet.
Messeplatz	S24.2	3,0	Ein zentraumnahes Wohngebiet mit hohem Grünanteil und dadurch mittlerer Dichte wurde geschaffen. Es entspricht den Anforderungen verschiedener Bevölkerungsgruppen und soll eine gute soziale Durchmischung ermöglichen.

Massnahme	Nr.	Fläche (ha)	Beschrieb
Grieloch	S24.8	1,4	Im Ortsteil Haltigen konnte die Stadt Weil am Rhein ein neues Mischgebiet entwickeln. Damit reagierte die Stadt auf die hohe Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum.
Kohlistieg	S26.1	0,9	Mit dieser Innenentwicklung realisierte die Gemeinde Riehen rund 95 Wohneinheiten.
Zentrumsbildung Niederholz	S26.3	-	Im Zusammenhang mit der S-Bahnhaltestelle wurde die Zentrumsentwicklung gestärkt.
Total		50,9	

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Strategische Massnahmen Landschaft und Siedlung (Eigenleistungen)
In der 3. Generation wurden die drei strategischen Massnahmen Siedlung aus dem AP2 weiterentwickelt und zusätzlich eine strategische Massnahme Landschaft ausgearbeitet und als Eigenleistungen eingereicht. Mit diesen Massnahmen wurden vor allem die Korridorprozesse der 3. Generation fortgeführt. Diese Eigenleistungen sind:

- Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren (AP3: L0)
- Siedlungsverdichtung fördern (AP3: S0.1)
- Siedlungsbegrenzung durchsetzen (AP3: S0.2)
- Hochhausstrategie (AP3: S0.3)

Das Thema Siedlungsverdichtung (S0.1) konnte im Rahmen der 3. Generation auf Korridorebene vertieft werden. Die Akteure wurden für das Thema sensibilisiert, und in den meisten Korridoren wurden entweder Grundlagenstudien (Erhebung der Siedlungspotenziale), Raumkonzepte, Zukunftsbilder oder Leitbilder erstellt. Die Korridorprozesse ermöglichten es, agglomerationsrelevante Areale (Entwicklungspotenziale von mehr als 200 EWAP) in den inneren und äusseren Korridoren sowie in den Regionalzentren zu erfassen.

Analog zur Siedlungsverdichtung wurde auch die agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie (S0.2) auf operativer Ebene angegangen. Auch sie wurde Bestandteil des Korridorprozesses. Bekräftigt wurde dieser Handlungsbedarf auf regionaler und kommunaler Ebene durch die Einführung des neuen Raumplanungsgesetzes auf Schweizer Seite, das die Ausdehnung des Siedlungsgebiets auf kantonaler Ebene verbindlich festlegt. Auf deutscher und französischer Seite sind der Siedlungsausdehnung ebenfalls Grenzen gesetzt: Auf deutscher Seite gibt es entsprechende nationale Vorgaben im Baugesetzbuch, und in Frankreich wurden die Anforderungen an die Siedlungsbegrenzung mit Grenelle II nochmals verschärft.

Das Thema Hochhäuser (S0.3) wurde in der 3. Generation noch nicht in vollem Umfang bearbeitet, da zunächst eine intensive Abstimmung auf Ebene der Agglomeration in der Fachgruppe Raumplanung geführt werden musste. Die resultierenden Mobilitätsbedürfnisse und die Beeinflussung der räumlichen Identität eines Korridors durch die Entstehung eines Hochhauses und damit durch den Eingriff in die Landschafts- und Siedlungsstruktur mussten zunächst genauer analysiert werden. Aus diesem Grund wurde die Ausarbeitung einer trinationalen Hochhausstrategie erst mit der 4. Programmgeneration begonnen.

Strategische Massnahmen Verkehr (Eigenleistungen)
In der 3. Generation sind zwölf verkehrliche Eigenleistungen sowie fünf konzeptionelle verkehrliche Eigenleistungen enthalten.

Von den verkehrlichen Eigenleistungen sind ein LV-Projekt in Basel-Stadt (LV4/2701.3.034), ein MIV-Projekt in Bad Säckingen (M12/2701.3.088), ein ÖV-Projekt in Schopfheim (Ö17/2701.3.117), eines in Stein-Säckingen (Ö19/2701.3.119) und zwei in Basel-Stadt (Ö21/2701.3.122 und Ö22/2701.3.123) bereits umgesetzt. Bei den LV-Projekten sind noch drei offen, zwei davon in Schopfheim (LV82/2701.3.081 und LV83/2701.3.082) und eines in Basel-Stadt (LV5/2701.3.045). Letzteres wird 2021 in Bau gehen. Des Weiteren sind drei ÖV-Projekte offen, davon eines in Frankreich (Ö16/2701.3.116), eines in Zell im Wiesental (Ö18/2701.3.118) und eines in Basel-Stadt (Ö20/2701.3.121). Das Projekt in Basel-Stadt zur Verbindung des Bachgrabenquartiers mit dem Bahnhof St. Johann (Kleinbasel) wurde im Jahr 2022 realisiert. Mit diesen Projekten hat die Agglomeration Basel wichtige kurzfristige Massnahmen ohne Bundesbeiträge schnell in die Realisierung bringen können.

Die fünf konzeptionellen verkehrlichen Eigenleistungen wurden im Rahmen der 4. Generation alle angegangen und umgesetzt. Es handelt sich dabei um:

- Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform (AP3: V1)
- Aufbau Verkehrsmanagement (AP3: V2)
- Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (AP3: V3)
- Regionales Güterverkehrskonzept (AP3: V4)
- Regionales P&R-Konzept (AP3: V5)

Die Ergebnisse dieser konzeptionellen Arbeiten sind an verschiedenen Stellen in das Agglomerationsprogramm Basel eingeflossen. So flossen die umfassenden Arbeiten für das regionale Verkehrsmanagement (V2) in die Ist-Analyse, den Handlungsbedarf und die Teilstrategien ein. Das Güterverkehrskonzept (V4), das in Kooperation mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet wurde, fand Berücksichtigung in der Ist-Analyse, dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf, den Teilstrategien und bei einzelnen Massnahmen. Die beiden Themen Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (V3) und Regionales P&R-Konzept (V5) wurden in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden erarbeitet und abgestimmt. Neben einer umfassenden Ist-Analyse zur Parkierung unterzeichneten 15 Kommunen im Rahmen der 4. Generation eine Charta zur Koordination der Parkraumbewirtschaftung.

Die in der 3. Generation eingegebenen strategischen Massnahmen Verkehr wurden allesamt abgearbeitet und fliessen mit weiteren Konkretisierungen wiederum als konzeptionelle Massnahmen in die 4. Generation ein (AP4: V1, V2, V3, V5 und V6). Diese Aufgaben versteht das Agglomerationsprogramm Basel für die kommenden Generationen als konzeptionelle Daueraufgaben.

4.7 4. Programmgeneration

Kartenband

Karte 3.4

Die 4. Generation ist gemessen am genehmigten Bundesbeitrag das bisher grösste Agglomerationsprogramm in Basel. Entsprechend sind bei allen Verkehrsmitteln grosse Vorhaben beschlossen worden. Schlüsselmassnahmen sind das Tram Letten (4Ö4/2701.4.004), das Bussystem 2027 (4Ö7/2701.4.007) und die Umgestaltung des Anschlusses A35/RD105 (4M6/2701.4.041). Überaus erfreulich ist, dass bereits zwei dieser drei Grossvorhaben in Realisierung sind. In der 4. Generation wurden zudem erstmals auch Velovorzugsrouten genehmigt. Insgesamt sind vier solcher Massnahmen genehmigt worden, wovon jedoch noch keine in der Realisierung ist. Auch Verkehrsdrehscheiben fanden Eingang in die 4. Generation. So sollen Drehscheiben in Bottmingen, Riehen und Schliengen ausgebaut werden. Wie bereits in der 3. Generation sind auch bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmen zwei grosse Pauschalpakete (Langsamverkehr und Aufwertung/Sicherheit Strassenraum) in die Umsetzung gegangen. Im Pauschalpaket Haltestellen Bus sind nur zwei Projekte genehmigt worden. Im Pauschalpaket Langsamverkehr sind dafür 60 Teilmassnahmen und im Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum 20 Teilmassnahmen enthalten. Es handelt sich dabei überwiegend um kommunale Massnahmen.

Die nachfolgende Tabelle 54 gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand aller Massnahmen der 4. Generation (Verkehr, Siedlung und Eigenleistungen).

Tabelle 54: Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 4. Generation

Stand		A-Massnahmen (Verkehr)	A-Massnahmen (Siedlung)	A-Massnahmen (Eigenleistung)	Alle
	Realisiert oder in Realisierung	6*	9	9	24
	Umsetzung bis 1Q. 2029	22	47	0	69
	Verzögerung/ Umsetzung nach 1Q. 2029	13	0	0	13
	Abgemeldet	0	0	0	0
	Summe	41	56	9	106

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

* Darin enthalten sind die Pakete der pauschalen Massnahmen (Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Liste, Paket LV A-Liste und Paket Haltestellen Bus A-Liste), die bereits verpflichtet sind.

4.7.1 Mitfinanzierte Massnahmen

In der 4. Generation gab es mehrere grosse Massnahmen, die bereits kurz nach dem Abschluss der Leistungsvereinbarung in Realisierung gegangen sind. Demgegenüber zeichnete sich bereits mit der Eingabe von Massnahmen in die 5. Generation ab, dass nicht alle genehmigten Massnahmen der 4. Generation bis zum Ende der Umsetzungsfrist Ende März 2029 realisiert werden können. Aus den drei Pauschalpaketen befinden sind zwei Massnahmen in Realisierung, und vier wurden bereits beim Bund abgemeldet, oder die betroffenen Gemeinden haben die Leistungseinheiten bei Agglo Basel abgemeldet. Bemerkenswert ist ebenfalls, dass in der 4. Generation grosse kommunale Einzelmassnahmen genehmigt wurden, darunter auch die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark in Weil am Rhein und Ausbauten der Verkehrsdrehscheiben in Pratteln, Riehen und Dornach. Bei allen kommunalen Einzelmassnahmen sind schon heute empfindliche Verzögerungen zu erkennen. Zum Stand 31. Dezember 2024 waren von den mitfinanzierten Massnahmen 36 % verpflichtet. Noch offen sind 64 %.

Öffentlicher Verkehr

Auch in der 4. Generation sind drei Trammassnahmen enthalten. Aktuell sind die Planungs- und Projektierungsarbeiten beim Tram Letten (4Ö4), Tram Petersgraben (4Ö1) und Tram 8+ (4Ö3) in vollem Gange. Das Tram 8+ bis zum Läublinpark in Weil am Rhein soll im Jahr 2026 als erste Massnahme in Bau gehen. Insgesamt werden mithilfe von Bundesmitteln in Höhe von CHF 61,47 Mio. acht Verkehrsdrehscheiben umgestaltet. Die Massnahmen liegen an Tramhaltestellen in Basel (Schifflände) und Bottmingen (Schloss) sowie an den Bahnhöfen in Zwingen, Riehen, Pratteln, Dornach, Rheinfelden (Warmbach) und Schliengen. Mit dem Rückbau der bestehenden Garage Rank am 10. Juni 2024 begann auch die Umsetzung der zweitgrössten ÖV-Massnahme Bussystem 2027 (4Ö7) aus der 4. Generation. Die Elektrifizierung der BVB-Busflotte trägt kontinuierlich zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs in Basel bei.

Motorisierter Individualverkehr

Am 15. Februar 2024 fand der feierliche Spatenstich zum Grossprojekt Umgestaltung des Anschlusses an der A35/RD105 (4M6/2701.4.041) statt. Als erste Massnahme der 4. Programmgeneration begannen die Arbeiten am bestehenden Autobahnanschluss in Saint-Louis. Auch an anderen Stellen in der Agglomeration sind Strassenausbauten und -verlegungen genehmigt worden. So soll in Münchenstein in Zukunft die Kantonsstrasse ins Tal verlegt werden (4M5/2701.4.040) und in Laufen neben der Erstellung einer neuen Birsbrücke im Entwicklungsgebiet Bündten (4M3/2701.4.38) auch die Naustrasse (4M4/2701.4.039) verlegt werden.

Langsamverkehr

Für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs wurden in der 4. Generation Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Umfang von rund CHF 168,99 Mio. genehmigt. Diese hohen Investitionskosten sind den vier grossen Velovorzugsrouten (VVR) geschuldet. Im Birstal wurden zwei VVR eingereicht, die in drei Massnahmen bzw. Teilstrecken gegliedert sind (4LV3, 4LV4 und 4LV8). Zwischen dem Bahnhof SBB und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben wurde ebenfalls eine Massnahme eingereicht (4LV2/2701.4.077). Die längste VVR wurde im Wiesental eingereicht. Dort soll eine sogenannte Radschnellverbindung zwischen Lörrach und Schopfheim (4LV1/2701.4.076) gebaut werden. Keine der vier Schlüsselmassnahmen für den Veloverkehr befindet sich aktuell im Bau. Die erste VVR-Massnahme wird aufgrund der Dringlichkeit voraussichtlich im Jahr 2026 zwischen dem Bahnhof SBB und Allschwil Bachgraben realisiert. Seit Anfang 2024 befinden sich zudem zwei Teilmassnahmen aus dem Pauschalpaket Langsamverkehr in Bau.

Pauschalmassnahmen

Im Aggloprogramm Basel der 4. Generation wurden die Pauschalpakete Langsamverkehr, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum und Haltestellen Bus genehmigt. Die Umsetzung der Massnahmen läuft seit Anfang 2024. Bisher wurden zwei Massnahmen verpflichtet bzw. befinden sich in Realisierung. Aus den paketübergreifend 80 Massnahmen wurden vier Massnahmen abgemeldet oder die Leistungseinheiten durch die Massnahmenträger freigegeben. Eine Ersatzmassnahme wurde in der 4. Generation bereits genehmigt.

Abbildung 69: Umsetzungsstand Pauschalmassnahmen AP4 [in %, nach Leistungseinheiten]

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

4.7.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Landschaft

Im Rahmen der 4. Generation wurden vier Landschaftsmassnahmen fertiggestellt. Sie werden in nachfolgender Tabelle beschrieben.

Tabelle 55: In AP4 realisierte Landschaftsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Tüllinger Berg	4L1	Mit dem Projekt wurde die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung wichtiger Naturgebiete im gesamten Dreiländereck verbessert.
Rheinuferrundweg «extended»	4L3	Der bestehende, 6 km lange Rheinuferweg, der die beiden Rheinfelden verbindet, wurde auf die benachbarten Gemeinden ausgeweitet. Von Grenzach-Wyhlen bis nach Bad Säckingen und Stein entstand ein attraktiver Rundweg mit verschiedenen Interventionen (z. B. die Rheintreppe in Stein oder ein Aussichtsturm an der Wehratalmündung).
Rheinufer Bad Bellingen rückt an den Rhein	4L7	Mit diesem Projekt wurde das Rheinufer für die Naherholung aufgewertet. Neue Wegführungen direkt entlang des Rheins, Pontons, ein Kanuverleih, Anlegestellen und Naturbeobachtungsstationen wurden erstellt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Schutzgebiete nicht beeinträchtigt werden.
Landschaftsraum Wiese – vom Gewässer zur Lebenswelt	4L8	Im Unterlauf der Wiese auf baselstädtischem Gebiet wurde die Wiese revitalisiert und als Naherholungsraum stark aufgewertet.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 56: Stand der Umsetzung noch nicht abgeschlossener Landschaftsmassnahmen AP2 – AP4

Massnahme	Nr.	Beschrieb
Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	5L1	Aktuell wird der Landschaftsrichtplan überarbeitet. 2026 soll die Bauphase des Projektes WieseVital beginnen.
Birspark Landschaft	5L2	Aus dem Aktionsplan werden in den nächsten Jahren weitere Teilprojekte umgesetzt.
Parc des Carrières	5L3	Die Bebauung des Parks schreitet mit der Aufschüttung der Kiesgrube nach und nach voran. 2028 soll die letzte Etappe abgeschlossen werden.
Landschaft für eine Stunde	5L4	22. Juni 2024 fand die feierliche Eröffnung des Geschichtspfades Leimental Plus aus dem Projekt Landschaft für eine Stunde statt.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Siedlung

Im Rahmen der 4. Generation wurden die Schwerpunktgebiete aus AP3 übernommen. Die einzelnen Massnahmenblätter wurden aber neu konzipiert und es wurden neue Inhalte aufgenommen. Beispielsweise wurde neu der Planungsstand erfasst anhand von 5 vorgegebenen Umsetzungsständen (Erkundung; Rechtliche Sicherung; Erschliessung/Baulandumlegung; Baubewilligungsverfahren/Realisierung; Fertigstellung). Auch die Schwerpunktgebiet-Titelblätter wurden überarbeitet und die Karten wurden verbessert. In Bezug auf die Umsetzung von Siedlungsmassnahmen wurde in der 4. Generation einiges erreicht. In Basel-Stadt konnten die Areale Erlenmatt und Felix-Platter-Spital realisiert werden, in Reinach das Stöcklin-Areal, in Weil am Rhein die Hohe Strasse und auch das Verdichtungspotenzial in der Kernstadt konnte ausgenutzt werden. In Lörrach wurden zwei Arealentwicklungen, Belist/Haagen, das MMZ (Areal Weberei Conrad) und das Wohn- und Geschäftshaus LÖ abgeschlossen und schliesslich wurde auch in Zell die Nachverdichtung am Bahnhof umgesetzt.

Tabelle 57:
In AP4 realisierte Siedlungsmassnahmen

Massnahme	Nr.	Fläche (ha)	Typ	Beschrieb
Erlenmatt	4S1.1	19,0	Transformation	Das Areal des ehemaligen DB-Güterbahnhofs wurde transformiert. Ein neues Stadtquartier entstand mit über 1500 Wohnungen, einem Primarschulhaus und Kindergaren sowie grosszügigen Grün- und Freiräume, die für die Basler Freiraumversorgung sehr wichtig sind.
Areal Felix-Platter-Spital	4S3.1	5,0	Transformation	Das Felix Platter-Spital konnte durch einen Neubau auf einen Drittel der Fläche reduziert werden. Auf der gewonnenen Fläche wurde eine dichte Wohnbauentwicklung durch eine Genossenschaft realisiert. Ein diverses Wohnraumangebot wurde geschaffen. Das alte Spitalgebäude wurde in Wohnraum mit einer gewerblichen Erdgeschossnutzung transformiert. Ein neues Stadtquartier mit Zentrumsnutzungen und 525 neuen Wohnungen für 1200 neue Bewohnende entstand.
Stöcklin	4S8.3	4,0	Transformation	Das Gewerbegebiet wurde zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtquartier mit rund 600 neuen Einwohnenden und zusätzlich rund 160 Arbeitsplätzen transformiert.
Hohe Strasse	4S22.1	9,5	Neubau	Durch diese Innentwicklung konnte ein diverses Wohnraumangebot geschaffen werden für insgesamt über 1000 neue Einwohnende.
Verdichtungspotential Kernstadt	4S22.6	3,7	Nachverdichtung	Bisher nicht genutzte oder mindergenutze Grundstücke in der Kernstadt von Weil am Rhein wurden einer neuen/erhöhten Wohnnutzung zugeführt.
Belist, Haagen	4S24.5	5,6	Neubau	In unmittelbarem Anschluss an den Siedlungsbereich wurden rund 220 Wohneinheiten realisiert, um dem hohen Nachfragedruck im Korridorzentrum Lörrach gerecht zu werden.
MMZ (Areal Weberei Conrad)	4S24.8	1,3	Transformation	Auf einer ehemals gewerblich und als innenstadtnaher Parkplatz genutzten Fläche entstand eine dichte Wohnbebauung mit ca. 120 Wohneinheiten, zwei integrierten Demenzwohnungen sowie einem Café/Bäckerei.
Wohn- und Geschäftshaus LÖ	4S24.9	1,4	Transformation	Auf dem ehemaligen Postverteilzentrum wurde ein Wohn- und Geschäftshaus mit zwei Ebenen für Verkauf und Gastronomie sowie drei Ebenen für Wohnen (rund 60 Wohneinheiten) realisiert.
Bahnhof Zell	4S25.3	0,5	Nachverdichtung	An zentraler Lage in Bahnhofsnähe wurde eine untergenutzte Fläche der Wohnbauentwicklung zugeführt.
Total		50		

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Historie der Massnahmen auf, d.h. welchen Namen und welche Nummer sie in den unterschiedlichen Generationen hatten. Es wird auch ersichtlich in welcher Generation eine Massnahme eingereicht wurde. Dieser Zeitpunkt wird in der letzten Spalte im «Beschrieb» als Ausgangslage bezeichnet. Unter «Beschrieb» wird der aktuelle Stand erläutert. Dadurch wird ersichtlich, dass die meisten Massnahmen über die einzelnen Generationen hinweg schrittweise umgesetzt werden. Bei grösseren Areaentwicklungen werden hierfür Zeiträume von mehreren Generationen beansprucht.

Tabelle 58: Stand der Umsetzung noch nicht abgeschlossener Siedlungsmassnahmen AP1-AP4

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S102	Messe Basel	**Ausgangslage AP1:** Die Messe Schweiz plante, das Flächenangebot am heutigen Standort zu Konzentrieren und einen Treffpunkt mit Verweil- und Erlebnismöglichkeiten (u.a. Gastronomie) zu schaffen. **Aktueller Stand:** Die neue Messehalle über dem Messeplatz wurde im Jahr 2013 eröffnet und somit ist ein wesentlicher Meilenstein fertiggestellt: Eine Testplanung über das Areal wurde im Jahr 2014 durchgeführt. Ziel dabei war die Parkplätze unterirdisch anzuordnen, um oberirdisch Wohnungen und Dienstleistungen für das Quartier zu erstellen. Der Bebauungsplan für den Neubau des «Rosentalturms» wurde 2020 vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt 2020 beschlossen.
		S11		Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
	S8.2			Messe Basel	
4S1.2				Messe Basel	
			101	Areal Roche	**Ausgangslage AP1:** Konzentration der in der Stadt verteilten Arbeitsplätze auf dem Firmenstandort im Wettstein-Quartier. **Aktueller Stand:** Die Firma Hoffmann-La Roche AG arbeitet seit Jahrzehnten kontinuierlich an der Weiterentwicklung ihres Areals. Bereits umgesetzt sind: Ersatz Verwaltungsbau zwischen Grenzacherstrasse und Wettsteinallee durch vier Einzelgebäude, zwei Hochhäuser realisiert (eines von 205m). Für das Südareal wurde ein Bebauungsplan erstellt (derzeit in Behandlung im Grossen Rat), mit dem die Konzentration der dortigen Arbeitsplätze in einem weiteren Bürohochhaus (Bau 3) möglich wird.
		S11		Areal Roche	
	S8.3			Areal Roche	
4S1.3				Areal Roche	
		S11		Areal Rosental	**Ausgangslage AP2:** Das Areal soll schrittweise städtebaulich verdichtet werden. Gegenüber der Messe sind drei bis vier Hochhäuser mit bis zu 80 Metern Gebäudehöhe vorgesehen. **Aktueller Stand:** Erwerb des Areals in den Jahren 2016 und 2019 durch den Kanton. Dabei wird das Ziel verfolgt durch Öffnung, Erneuerung und Transformation des bislang abgeriegelten Areals einen gemischt genutztes, lebendigen Quartierteil zu schaffen. Ein städtebauliches Leitbild liegt seit 2020 vor.
	S8.4			Areal Rosental	
4S1.4				Areal Rosental Mitte	
		S12		Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen/ 3Land	**Ausgangslage AP2:** Die bisher grösstenteils der Hafenwirtschaft dienenden Gebiete sollen langfristig in Richtung eines urbanen Stadtteils transformiert werden. **Aktueller Stand:** Der Ausbau des Containerumschlags sowie die teilweise Verlagerung der Hafenanlagen auf das Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs ist in Planung. Erst wenn die Flächen, die im Eigentum des Kantons BS sind, frei werden, kann die Realisierung beginnen und ein neues urbanes Stadtquartier geschaffen werden. Die Arbeiten am städtischen Leitbild laufen.
	S2.1			Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	
4S2.1				Hafen- und Stadtentwicklung	
	S2.2			Industrie Klybeck (CH)	**Ausgangslage AP3:** Die Industrieareale von BASF und Novartis im Klybeck sollen zu einem gemischt genutzen Gebiet transformiert werden. **Aktueller Stand:** Die Planungsvereinbarung wurde Ende 2016 unterzeichnet, eine Testplanung 2016 bis 2018 durchgeführt. Die Areale wurden 2019 von Rhystadt und Swisslife gekauft. Eine Bevölkerungsbeteiligung wurde im 2021 durchgeführt. 2022 wurde das städtebauliche Leitbild abgeschlossen. Seit 2022 läuft die Nutzungsplanung.
4S2.2				Areal klybeckplus	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S2.3			Weil am Rhein (DE)	**Ausgangslage AP3:** Eine teilweise Verlagerung der Hafenanlagen wird auf dem Areal eine Transformation ermöglichen von Logistik- und Gewerbeflächen zu einem künftig mehr durchmischten Stadtquartier mit Wohn- und Freizeitnutzung sowie vornehmlich intensiv genutzten Gewerbeflächen. **Aktueller Stand:** Für einen Teilbereich ist ein Mobilitätskonzept in Erarbeitung. Die Entwicklung des Areals ist blockiert, bis die teilweise Verlagerung der Hafenanlagen stattgefunden hat. Mittelfristig ist ein konkurrierendes Verfahren für den Bereich vorgesehen (2026ff.)
4S2.3				Weil am Rhein	
	S2.4			Huningue Sud (FR)	**Ausgangslage AP3:** Aufgrund des Umbruchs in der Chemie- und Pharmaindustrie soll der Chemie- und Pharmastandort auf Huninguer Boden in einen Bildungs- und Forschungscluster transformiert werden. Neue Industrien sollen etabliert werden und die Anzahl Arbeitsplätze durch Verdichtung erhöht werden. **Aktueller Stand:** Zwischenzeitlich wurde die anvisierte Nutzung konkretisiert. In dem Gebiet sollen Forschungs- und Entwicklungs-unternehmen aus den Bereichen Biotechnologie, Chemie und Pharmazie angesiedelt werden. Die Möglichkeit der Ansiedlung eines Sprachlernzentrums oder einer schulischen Einrichtung (internationale Schule) soll geprüft werden.
4S2.4				Zone d'activité Huningue Sud	
	S2.5			Huningue Centre/Nord (FR)	**Ausgangslage AP3:** Eine Transformation von Industrie- und Gewerbeflächen im Gebiet Huningue Nord/Centre zu insbesondere Wohnen wird angestrebt. **Aktueller Stand:** Inzwischen wurde eine ZAC (zone d'aménagement concertée) festgesetzt. Die Nutzungsabsichten haben sich konkretisiert. Das Gelände soll mittels der ZAC in mehreren Phasen zu einem neuen Stadtteil mit zusätzlichem Wohnraum sowie Schul- und Sporteinrichtungen weiterentwickelt werden.
4S2.5				ZAC du canal - Huningue	
			S97	Campus Novartis	**Ausgangslage AP1:** Firma Novartis wollte ihre Tätigkeiten auf das Areal im St. Johann konzentrierten und gleichzeitig den Produktionsstandort zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort transformieren mit einer Verdoppelung der Arbeitsplätze. **Aktueller Stand:** Das Firmenareal wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton erweitert. Diese Entwicklungen brachten grosse Veränderungen für das Quartier St. Johann mit sich. Der Hafen wurde nach Muttenz und Kleinhüningen verlegt. Eine Rheinpromenade mit Fuss- und Veloverkehrsverbindung nach Frankreich wurde realisiert. Die für die Konzentration nötigen Bauten wurden teilweise bereits realisiert. Auch ein Pavillon wurde gebaut, in dem die Firma die aktuellen Forschungs-aktivitäten einem breiten Publikum zugänglich macht. Seit 2020 verfolgt Novartis das Ziel den Campus für Drittfirmen zu öffnen. Dadurch können weitere wirtschaftliche Potenziale erschlossen und weitergehende Umgebungsqualitäten für die Bevölkerung aktiviert werden.
		S2		Schwerpunktgebiet Basel-West/ St. Johann	
	S2.6			Campus Novartis	
4S2.6				Campus Novartis	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S2.7			Weil Friedlingen (DE)	**Ausgangslage AP3:** Ein Sanierungsgebiet nach BauGB soll definiert werden, um Fördermittel des Landes zu generieren. Mit diesen Fördermitteln soll ein Realisierungswettbewerb zur Umsetzung der Rheinparkneugestaltung und zur Rheinparkerweiterung durchgeführt. Ziel des Projektes ist eine Transformation von Logistik-, Gewerbe- und Infrastrukturflächen zu Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. **Aktueller Stand:** Die Stadt Weil am Rhein hat unterdessen ein Sanierungsgebiet nach BauGB definiert und die Förderung sichergestellt. Mit den Fördermitteln wurde bereits ein Realisierungswettbewerb zur Umsetzung der Rheinparkneugestaltung und zur Rheinparkerweiterung durchgeführt. Die Erweiterung und Umgestaltung des Rheinparks wurde 2020 abgeschlossen. Die Erweiterung und Umgestaltung des Rheinparks wurde 2020 abgeschlossen. Die Erweiterung Nord des Rheinparkes um ein Mischgebiet kann nicht mehr im Förderzeitraum realisiert werden, dieser endet 2025.
4S2.7				Weil Friedlingen	
4S2.8				Friche Sterling - Rive du Rhin	**Ausgangslage AP4:** Das 1,4 ha grosse Industriegebiet der Firma Sterling soll zu einem Wohngebiet transformiert werden – 150 bis 200 Wohnungen sind vorgesehen. **Aktueller Stand:** Eine Baugenehmigung wurde Ende 2024 für 200 Wohnungen und ein Studentenwohnheim (200 Zimmer) eingereicht.
4S2.9				Quartier les Jetées - Huningue	**Ausgangslage AP4:** Das Projekt sieht die Durchführung verschiedener Baumassnahmen zugunsten der Entwicklung vor (ca. 300 neue Wohnungen, Geschäfte, Hotel, Büros, Verlegung des Campingplatzes, Freizeitzentrum, öffentliche Einrichtungen etc.) und einen öffentlichen Park. Der Aussenraum im Umfeld des Projektes soll ebenfalls aufgewertet werden. **Aktueller Stand:** Das Rheinufer sowie die Fuss- und Veloführung am Rhein wurden inzwischen aufgewertet und die Zugänglichkeit zum Areal und die Aussenraumqualität wurden erheblich verbessert. Die zentrale Strasse, welche das Areal mit dem Zentrum von Huningue verbindet, wurde neugestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Ausserdem wurde die erste Bauphase durchgeführt: zwei Gebäude für hochwertige Wohnungen wurden erstellt: ein Wohnturm von 16 Stockwerken (« Bogen») und ein vierstöckiger Riegel (« Link») .
		S2		Schwerpunktgebiet Basel-West / St. Johann	**Ausgangslage AP2:** Die Areale nördlich des Bahnhofs waren mehrheitlich extensiv genutzte Gewerbegebiete. Sie sollen für höherwertige Arbeitsnutzungen und Wohnen transformiert werden. **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich in der Realisierung. Die Eröffnung einer Primarschule sowie eines Kultur- und Gewerbehauses, beides Umbauten bestehender Gebäude, erfolgten bereits im Herbst 2020. Im Weiteren werden ein Park, ein von Bäumen gesäumter Quartierplatz sowie grosszügige Blockrandbebauungen mit grünen, gemeinschaftlich genutzten Innenhöfen für rund 1500 bis 2000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Raum für 2000 bis 2500 Arbeitsplätze entstehen.
	S3.2			VoltaNord	
4S3.2				VoltaNord	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
		S2		Schwerpunktgebiet Basel-West / St. Johann	**Ausgangslage AP2:** Am Standort Schällemätteli sollen für die Life-Science-Aktivitäten der Universität Basel und der ETH neue Räumlichkeiten entstehen. Zudem werden die bestehenden Gebäude in Stand gesetzt. A**ktueller Stand:** 2021 wurde auf dem Campus Schällemätteli der Neubau des Biozentrums für die Universität Basel bezogen. 2023 haben die Bauarbeiten für den Neubau der Biomedizin begonnen, die Inbetriebnahme ist auf 2031 vorgesehen.
	S3.4			Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	
4S3.3				Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	
	S3.5			Universitätsspital Basel	**Ausgangslage AP3:** Das Spitalareal ist einem erhöhten Nutzungsdruck ausgesetzt. Dieser erfordert Neubauten (Ersatz Klinikum 2 durch Neubau). Mit dem Bebauungsplan werden die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Universitätsspitals Basel (USB) definiert. **Aktueller Stand:** Der neue Bettenturm sowie der unterirdische Annex des Klinikum 2 wird bis 2030 realisiert. Sobald der politische Entscheid zum Neubau Klinikum 3 gefällt wird, können dort die notwendigen Rochadeflächen für die Gesamterneuerung des Klinikums 2 (Sockelgebäude) realisiert werden.
4S3.4				Universitätsspital Basel	
			S014	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	**Stand AP1:** Es handelt sich um Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Das Gebiet beheimatete bereits einige Firmen im Bereich Life Science und sollte sich in diese Richtung weiterentwickeln. **Aktueller Stand:** Auf dem Bachgrabengebiet fand in den letzten Jahren eine enorme Entwicklung statt. Weitere Teile werden in den nächsten Jahren noch überbaut (Base-Link Areal).
		S3		Schwerpunktgebiet Allschwil	
	S9.1			Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
4S4.1				Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	
4S4.2				Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	**Stand AP4:** Die Binningerstrasse und die umliegenden Areale werden im KRIP als Entwicklungsgebiet für Wohn- und Zentrumsnutzungen ausgewiesen. Aufgrund von Leerständen und überalterter Substanz stehen grössere Areale vor einer Umstrukturierung und Verdichtung. Im Jahr 2019 wurden in einer städtebaulichen Testplanung verschiedene Szenarien für die Aufwertung und gebietsweise differenzierte Weiterentwicklung erarbeitet. **Aktueller Stand:** Ein Masterplan wurde erstellt. Der Teilzonenplan steht kurz vor Verabschiedung durch den Einwohnerrat und verschiedene Quartierplanungen befinden sich in Erarbeitung.
4S4.3				Zone d'activité Hegenheim	**Stand AP4:** Das Gebiet soll für die Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungsunternehmen in den folgenden Bereichen vorgesehen werden: Biotechnologie, Chemie und Pharmazie. **Aktueller Stand:** Es handelt sich um eine eher langfristige Reserve – das Gebiet wurde im Rahmen von AP5 nicht weiterentwickelt.

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S013	Dreispitz: Nutzungsplanung	**Stand AP1:** Die Entwicklungsplanung Dreispitz soll das bislang abgeschlossene Gewerbe- und Industriegebiet (50ha) in seiner bereits eingeleiteten Transformation unterstützen. Langfristig soll ein durchmischter und offener sowie integrierten Agglomerationsteil entstehen. **Aktueller Stand:** Es fand bereits eine Transformation statt – Das Kunstfreilager wurde bereits realisiert und neue Nutzungen konnten angesiedelt werden (Fachhochschule, Hochschule für Gestaltung und Kunst). Aktuell wird für das nördlichste Geviert «Dreispitz Nord» an nutzungsplanerischen Massnahmen gearbeitet mit dem Ziel, diesen Arealteil für Wohnnutzungen zu öffnen. Die Angabe eines gesamthaften Realisierungshorizonts für den Dreispitz ist aufgrund der Realisierung in Etappen nicht möglich.
		S4		Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz	
	S4.1			Dreispitz	
4S5.1				Dreispitz	
	S4.2			Bernoulli/Walkeweg	**Stand AP3:** Für den Perimeter Bernoulli bestand bereits Planungsrecht. Die Entwicklung «Am Walkeweg» hing damals u. a. vom Freiwerden des Familiengartenareales (ab Ende 2020) ab. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen, an den verlärmten Rändern sind auch gewerbliche Nutzungen möglich. **Aktueller Stand:** Die Nutzungsplanung «Am Walkeweg» ist seit Anfang 2021 rechtskräftig und die ersten Wohnbauten sollten 2027 bezugsbereit sein. Die Arbeitsnutzungen auf dem nördlichen Teil sind noch offen.
4S5.2				Bernoulli/Walkeweg	
			S095	Entwicklungsgebiet Wolf	**Stand AP1:** Es zeichnete sich ab, dass sich die SBB ihre Güterumschlagtätigkeiten nach Basel Nord verlegt und längerfristig Flächen für andere Nutzungen frei werden. Über Entwicklungsmöglichkeiten bzw. künftige Nutzung konnte noch keine Aussage gemacht werden. **Aktueller Stand:** Auf dem Areal Wolf entsteht ein neues Stadtquartier. Der Bebauungsplan ist seit 2023 rechtskräftig und die ersten Wohnungen sollen 2030 bezogen werden.
	S4.3			Wolf-Nord	
4S5.3				Wolf-Nord	
	S4.4			Umfeld Bahnhof SBB	**Stand AP3:** Rund um den Bahnknoten Bahnhof Basel SBB bestehen verschiedene Areale, die im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden weiter verdichtet werden können. Durch gezielte nutzungsplanerische Eingriffe werden die Potenziale konsequent aktiviert. **Aktueller Stand:** Bereits erstellt sind die Bauten auf der Südseite des Bahnhofs (Meret Oppenheim-Hochhaus und Südpark) sowie die Neubauten der Bâloise. Für das sogenannte Postreiter-Gebäude am Ostkopf der Gleishalle existiert seit 2021 ein Bebauungsplan, der eine deutliche Mehrnutzung für Wohnungen und Büros ermöglicht (Projekt Nauentor). Die Bank für internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) plant auf ihrem Areal am Bahnhof einen zusätzlichen gut 100 Meter hohen Büroturm.
4S5.4				Umfeld Bahnhof SBB	
	S18.1			Gartenstadt	**Stand AP3:** Das Gebiet «Gartenstadt» ist eines der wichtigsten Zentren von Münchenstein. Mit Ausnahme des Gewerbeareals entlang der Reinacherstrasse – liegt ein Quartierplan zu Grunde. Der veraltete Quartierplan soll erneuert werden. In diesem Zusammenhang sind Anpassungen zugunsten von mehr Wohnraum vorgesehen; auf einzelnen Parzellen sollen im Gegensatz zu heute auch Mischnutzungen möglich sein. **Aktueller Stand:** Ein Studienauftrag wurde erstellt und wurde soweit überarbeitet, dass er als Richtobjekt für die Quartierplanung dient. Zurzeit erfolgt die Ausarbeitung des Quartierplans.
4S6.1				Gartenstadt	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S18.2			Dychrain	**Stand AP3:** Das Areal des Läckerli Huus AG und die Parzelle Nr. 4678. sollen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Aus diesem Grund wurde das Gebiet im neuen Zonenplan mit einer Quartierplanpflicht belegt. **Aktueller Stand:** Aktuell befindet sich der Quartierplan Dychrain Ost in Bau. Es entstehen rund 180 Wohneinheiten. Der Erstbezug ist für Mai 2025 geplant. Der Quartierplan Dychrain West befindet sich zurzeit im Quartierplanverfahren.
4S6.2				Dychrain	
			S012	Arbeitsplatzgebiet Arlesheim (Im Tal)/Münchenstein (Gstad)	**Stand AP1:** Für das Gebiet Gstad sieht Münchenstein eine Entmischung von Gewerbe und Wohnen vor. Der gute ÖV-Standort an der S-Bahn-Haltestelle soll optimiert und aufgewertet werden. **Aktueller Stand:** Im Umfeld des Bahnhofs Münchenstein sind einzelne nutzungs- bzw-sondernutzungsplanerische Massnahmen angedacht und vereinzelt bereits umgesetzt. Im Projektperimeter liegt das vanBaerle-Areal. Der Quartierplan für dieses Areal wurde 2021 vom Stimmvolk abgelehnt. Aktuell besteht seitens Grundeigentümerschaft kein Interesse, die Planung wieder aufzunehmen. Das Areal ist dennoch weiterhin in einer Zone mit Quartierplanpflicht. Für das Walzwerkareal, ist weiterhin eine (klein-) gewerbliche Nutzung vorgesehen. Eine mittelfristige Öffnung für Wohnen wird geprüft.
		S5		Schwerpunktgebiet Birsstadt	
	S14.1			Gstad	
4S7.1				Gstad	
			S021	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord)/Reinach (Kägen/Hinterkirch)	**Stand AP1:** Das Gebiet Kägen/Hinterkirch ist mit arbeitsplatzintensiven High-Tech-Firmen belegt, deren Anteil zukünftig weiter ausgebaut werden soll. **Aktueller Stand:** 2015 wurde das Gebiet aufgezont und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotenzial geschaffen. 2020 wurde eine Machbarkeitsstudie über ein Teilgebietdes Kägens erarbeitet. Es wurde untersucht, wie im Kägen ein Transformationsprozess initiiert und Entwicklungsimpulse ausgelöst werden können. Ein Gesamtkonzept Mobilität und Verkehr wurde 2020 erarbeitet. Es zeigt Verbesserungspotenzial in der Erschliessung und mögliche Massnahmen auf. Diese werden schrittweise über Aggloprogramm-Massnahmen umgesetzt. Die Umsetzung der geplanten Verdichtung hängt von den Grundeigentümern und der Laufdauer der bestehenden Baurechte ab.
		S5		Schwerpunktgebiet Birsstadt	
	S15.1			Kägen	
4S8.1				Kägen/Neureinach	
			S021	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord)/Reinach (Kägen/Hinterkirch)	**Stand AP1:** Das Gebiet Kägen/Hinterkirch ist mit arbeitsplatzintensiven High-Tech-Firmen belegt, deren Anteil zukünftig weiter ausgebaut werden soll. **Aktueller Stand:** Mit der Ortsplanungsrevision (2015) wurde für den nördlichen Teil des Hinterkirchs eine Quartierplanpflicht mit Ziel einer Mischnutzung festgelegt. Der Quartierplan «Hinterkirch», welcher für den nördlichen Teil vorwiegend Wohnnutzung vorsieht, wurde im Okt. 2019 vom Regierungsrat genehmigt und ist teilweise noch im Bau.
		S5		Schwerpunktgebiet Birsstadt	
	S15.2			Hinterkirch	
4S8.2				Hinterkirch	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
4S8.4				Reinach Ortszentrum	**Stand AP4:** Die drei Areale mitten im Zentrum von Reinach sollen erneuert, nachverdichtet und aufgewertet werden. Vorgesehen ist eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie, eine Neugestaltung des Angensteinerplatzes, der Verkehrsflächen und Fusswegverbindungen und ein direkter Zugang zum zukünftigen Stadtpark. **Aktueller Stand:** Die Realisierung erfolgt etappenweise über drei aufeinander abgestimmte Quartierplanungen. Der Quartierplan Hauptstrasse (neu: QP Angensteinerplatz) ist rechtskräftig (RRB vom 05.09.2023). Der Zeitplan der Umsetzung ist abhängig von der privaten Bauherrschaft. Der Quartierplan Im Zentrum befindet sich in Erarbeitung.
			S021	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord)/Reinach (Kägen/Hinterkirch)	**Stand AP1:** Das Gewerbeareal Aesch-Nord ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung und zudem als Standort für publikumsintensive Einrichtungen vorgesehen. Es soll ein Nutzungsmix entstehen, welcher einerseits wertschöpfungsintensive Betriebe anspricht, aber auch verkehrsintensive Anlagen zulässt. **Aktueller Stand:** Im Gebiet Aesch Nord divergierten die Nutzungsabsichten der Gemeinden und des Kantons. Die sorgfältige Klärung der zukünftigen Nutzungen auf dem Gebiet beansprucht Zeit. Als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung ist eine regionale und gesamtkantonale Betrachtung wichtig und ist eine regional abgestimmte Nutzung dieser wichtigen strategischen Reserve zwingend.
		S5		Schwerpunktgebiet Birsstadt	
	S17.1			Aesch Nord	
4S9.1				Aesch-Nord	
	S10.1			Birsmatt	**Stand AP3:** Das Gebiet Birsmatt liegt zwischen der Bahnhaltestelle Aesch und der geplanten zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle «Apfelsee». Im Teil westlich der Bahnlinie handelt es sich aktuell um ein Arbeitsplatzgebiet. Bereits in der Realisierungsphase war ein Quartierplan unmittelbar vis-à-vis des Bahnhofes Aesch. Im Quartierplan ist Wohnen gegen die Birs sowie Geschäftsnutzung und Wohnen gegen den Bahnhof vorgesehen. **Aktueller Stand:** Der Birsmatter Teil soll sich abgestimmt auf das Gebiet Widen entwickeln und befindet sich heute noch in der Erkundungsphase. Der Gemeinderat hat beschlossen das Gebiet Birsmatt ab 2035 zu entwickeln.
4S10.1				Birsmatt	
		S5		Schwerpunktgebiet Birsstadt	**Stand AP2:** Für den Standort Dornach Weiden sind zukünftig verschiedene Strategien denkbar: Das Areal zeigt Potential für die zukünftige Entwicklung als regionaler Arbeitsschwerpunkt, als Standort für gemischte Nutzung Wohnen/Arbeiten oder als Wohnschwerpunkt. Favorisiert wird eine gemischte Nutzung Wohnen/Arbeiten. **Aktueller Stand:** Durch den geordneten Rückzug der Industriefirma Baoshida (ehemals Swissmetall) bis ins Jahr 2018 wurde über das Areal der Swissmetal hinaus für das ganze Gebiet «Widen» eine Gesamtplanung ausgelöst. Im Jahr 2014 beschloss die Gemeindeversammlung der Gemeinde Dornach das Teilleitbild «Widen», dass die vorgängig erarbeiteten raumplanerischen Entwicklungsvorstellungen des Masterplanes «Widen» behördenverbindlich regelt.
	S10.2			Widen	
4S10.2				Widen	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S105	Entwicklung Gewerbebrache Papierfabrik Zwingen: Nutzungsplanung	**Stand AP1:** In AP1 war klar, dass die Papierfabrik ein strategisches Entwicklungsgebiet der Gemeinde ist. **Aktueller Stand:** Unterdessen wurde eine Teilzonenplanung erstellt. Die Transformation hin zu einem gemischt genutzten Gebiet mit hauptsächlich Wohnnutzung ist aufwendig. In einem nächsten Schritt wird ein Quartierplan erstellt.
	S23.1			Papierfabrik	
4S11.1				Papierfabrik	
	S22.2			Entwicklungsgebiet Nau	**Stand AP3:** Für das Areal Nau lag ein Bebauungskonzept vor. Es soll ein gemischt genutztes Quartier entstehen (Wohnen und Arbeiten). **Aktueller Stand:** Aktuell wird die Arealentwicklung politisch nicht weiterverfolgt und vorerst die Realisierung des Hochwasserschutzes abgewartet (2025 – 2028). Wie es dann mit diesen Arealen weitergeht, lässt sich zurzeit nicht voraussagen.
4S12.2				Entwicklungsgebiet Nau	
4S12.1				Entwicklungsgebiet Bündten	**Stand AP4:** Das neue Quartier bietet eine grosse Chance, die Stadt Laufen an zentraler Lage baulich zu verdichten. **Aktueller Stand:** Aktuell wird die Arealentwicklung politisch nicht weiterverfolgt und vorerst die Realisierung des Hochwasserschutzes abgewartet (2025 – 2028). Wie es dann mit diesen Arealen weitergeht, lässt sich zurzeit nicht voraussagen.
4S12.3				Entwicklungsgebiet Dürrenboden	**Stand AP4:** Für das Entwicklungsgebiet Dürrenboden soll mittels Studienauftrag die ideale Bebauungsform gefunden und anschliessend im Quartierplanverfahren rechtlich verankert werden. **Aktueller Stand:** Für das Entwicklungsgebiet Dürrenboden wird aktuell ein Teilzonenplan erarbeitet, welcher im Juni 2025 der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt wird
	S16.1			Hafen Birsfelden	**Stand AP3:** Auf den Gebieten im Hafengebiet, die der kommunalen Planungshoheit unterstellt sind, sind Entwicklungsplanungen angestrebt, die eine Verdichtung mit Mischnutzung inklusive Wohnen ermöglichen sollen. Da die Baurechte im Perimeter sich auf 2020 bis 2055 belaufen und eine Entwicklung des Hafengebietes in grossem Masse von der Kooperation des Kantons abhängt, ist dieses Projekt im mit grösseren Unsicherheiten behaftet. **Aktueller Stand:** Unterdessen ist klar, dass keine Wohnutzung auf dem Hafenareal möglich ist und dass Potenziale für eine dichtere gewerbliche/industrielle Nutzung angestrebt werden soll.
4S13.1				Hafen Birsfelden	
4S13.2				Sportplatz	**Stand AP4:** Die Sportnutzungen sollen flächenmässig optimiert werden, wodurch eine Verringerung des Flächenbedarfs erwartet wird. Für die freigespielte Fläche prüft die Gemeinde eine angemessene Nutzung. **Aktueller Stand:** Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen. Die Weiterentwicklung des Bestandes bedingt den Dialog mit den Grundeigentümern. Das Areal befindet sich noch in der Phase «Erkundung».

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
4S13.3				Stadtentwicklung Birsfelden	**Stand AP4:** Die Stadtentwicklung umfasst 7 Areale. Für die einzelnen Areale bestehen schon gut ausgearbeitete Entwicklungsvorstellungen. **Aktueller Stand:** Während sich in der 4. Generation noch einige Areale in der Erkundungsphase befanden, sind nun alle Areale in der Phase der rechtlichen Sicherung.
		S6		Schwerpunktgebiet Muttenz/ Pratteln	**Stand AP4:** Das Bahnhofsgebiet soll in Zukunft mit der Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen gestärkt und das gesamte Arbeits- und Wohngebiet Kriegacker/Hofacker aufgewertet werden. Das BGF-Potenzial des 32 ha grossen Areals liegt bei ca. 500 000 m² (AZ 1.5/1.6). Folgende Projekte wurden bereits realisiert: FHNW Neubau, Umbau der «Züblin-Halle» für ein Oldtimerzentrum Pantheon, Neubau für die Rennbahnklinik, Neubau des Strafjustizzentrums Basel-Landschaft, Wohnüberbauung Lutzert-Garten, Wohnüberbauung «Brüggli», Umbau der Geschäftsliegenschaften «Cube. **Aktueller Stand:** Während in AP4 sich noch einige Flächen des 32 ha grossen Areals in den Phasen «Rechtliche Sicherung» und «Baubewilligungsverfahren/Realisierung» befanden, befinden sich alle Teilareale in der Phase «Fertigstellung». Die Gewerbeüberbauung Business City Polyfeld wurde in AP5 realsiert und die Realisierung der ersten Etappe Berufsbildungszentrum Baselland, wurde im September 2023 gestartet.
	S11.1			Bahnhofsgebiet Muttenz	
4S14.1				Bahnhofsgebiet Muttenz	
		S6		Schwerpunktgebiet Muttenz/ Pratteln	**Stand AP4:** Das Areal ist prädestiniert für eine Umstrukturierung und für hochwertige Nutzungen. Ein Ensemble von sechs Hochhäusern von 39 bis 90,5 Metern und grosszügige öffentliche Frei- und Platzräume sind auf dem Areal vorgesehen. **Aktueller Stand:** Während sich in AP4 das Areal noch in der Phase «Rechtliche Sicherung» befand, befindet es sich aktuell in der Phase «Baubewilligungsverfahren/Realisierung».
	S11.2			Muttenz Areal Hagnau	
4S14.2				Muttenz Areal Hagnau	
			S010	Spezialrichtplan Salina-Raurica	**Ausgangslage AP1:** Das Gebiet umfasst rund 70 ha Bauzone. Es ist eine Industriezone und ein kleinerer Teil gehört zur Gewerbezone. Die Konzentration von Wirtschaftsaktivitäten steht teilweise im Konflikt mit Umweltanliegen. Für Wohn- und Geschäftsgebiete ist ein Anteil von 20 – 30 % an zentraler Lage vorgesehen. **Aktueller Stand:** Die Vorstellungen wie sich das Gebiet entwickeln soll haben sich konkretisiert. Die Gewerbezonen sind festgesetzt und werden anhand eines städtebaulichen Regelwerks im Rahmen der Grundordnung entwickelt. Die dritte Zone mit Quartierplanpflicht (Salina Raurica Ost) wird auf Grundlage eines städtebaulichen Bebauungs- und Aussenraumkonzepts (Rahmenplans) in ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier transformiert. Die Planung ist heute weit fortgeschritten und befindet sich in der Phase «Erschliessung/Baulandumlegung». Ein Städtebauliches Gesamtkonzept wurde 2018 – 2019 erarbeitet, eine Masterplanung von 2019 – 2020 und die Sondernutzungsplanungen von 2021 – 2022 durchgeführt. Die Baulandumlegung erfolgte von 2019 – 2022. Bauprojekte starten ab 2023. Im Gebiet Salina Raurica wurden aber bereits wirtschaftliche Nutzungen angesiedelt (Coop Verteilzentrum).
		S7		Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst	
	S12.1			Salina Raurica - Pratteln	
4S15.1				Salina Raurica-Pratteln	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S010	Spezialrichtplan Salina-Raurica	**Ausgangslage AP1:** Das Gebiet umfasst rund 70 ha Bauzone. Es ist eine Industriezone und ein kleinerer Teil gehört zur Gewerbezone. Die Konzentration von Wirtschaftsaktivitäten steht teilweise im Konflikt mit Umweltanliegen. Für Wohn- und Geschäftsgebiete ist ein Anteil von 20 – 30 % an zentraler Lage vorgesehen. **Aktueller Stand:** Das Teilgebiet Augst wird bereits für Wohnen und für Gewerbe genutzt und ist teilweise mit wenig wertschöpfenden Nutzungen belegt. Zukünftig soll das Gebiet anders und dichter genutzt werden. DAs Gewerbegebiet Gallisacher wird in zwei Wohnzonen (Zonen mit Quartierplan-Pflicht (ZQP)) umzoniert. Neben diesen beiden ZQP gibt es noch eine weitere ZQP mit Verdichtungspotenzial und zwei Quartierpläne. Auf den Flächen des einen Quartierplanes befinden sich bereits 6 neue Mehrfamilienhäuser. Ausserdem wurden zwei Wohn- und Geschäftszonen aufgezont, um die Entwicklungsmöglichkeiten zu erhöhen. 2013 wurde ein Grün- und Freiraumkonzept erarbeitet. Es dient als Grundlage für das weitere Planungsverfahren.
		S7		Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst	
	S12.2			Salina Raurica - Augst	
4S15.2				Salina Raurica-Augst	
			S27	Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln	**Stand AP1:** Um den Bahnhof wird eine Verdichtung angestrebt. **Aktueller Stand:** Für das Bahnhofsumfeld wurden Quartierplanungen mit Hochhäusern ausgearbeitet und genehmigt. Das Bahnhofsumfeld wurde in den letzten Jahren verdichtet, z.B. mit der Aquila Hochhaus und dem Helvetia Tower. Die Verdichtungspotenziale rund um den Bahnhof Prattlen sind allerdings bis heute noch nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Entwicklung gruppiert sich um mehrere grössere Arealentwicklungen. Im Gebiet Chuenimatt entsteht in zwei Etappen ein hochwertiges Dienstleistungsquartier mit dem Haus der Wirtschaft. Die Arealentwicklungen Zentrale, Bredella und Gleis Süd erfolgen aufgrund städtebaulichfreiraumplanerischer Richtprojekte und Sondernutzungsplanungen.
		S6		Schwerpunktgebiet Muttenz/ Pratteln	
	S5.1			Bahnhofsgebiet Pratteln	
4S15.3				Bahnhofsgebiet Pratteln	
		S8		Schwerpunktgebiet Rheinfelden	**Stand AP2:** Das schweizerische und das badische Rheinfelden koordinieren die Entwicklung verschiedener städtischer Infrastrukturen mit dem Ziel, die Stadtzentren beidseits des Rheins aufzuwerten. **Aktueller Stand:** Die Stadt Rheinfelden hat sich seit AP1 stark entwickelt. Verschiedene Arealentwicklungen mit urbanen Dichten in Bahnhofsnähe wurden realisiert. Die Rheinpromenade wurde aufgewertet, indem der Strassenraum und der angrenzende öffentliche Raum aufgewertet wurden. Ein zentrales, zukünftiges Entwicklungsgebiet ist der Entwicklungsschwerpunkt "Neue Mitte" für den 2013 der Strukturplan Bahnhof vom Gemeinderat genehmigt wurde. 2019 wurde die 1. Phase einer Testplanung über das Teilgebiet Bahnhofareal durchgeführt. Die 2. Phase, die Erarbeitung eines konsolidierten Richtprojektes, wurde 2022 abgeschlossen. Auf dieser Grundlage wurde der Gestaltungsplan "Bahnhof" erarbeitet, welcher zur Zeit beim Kanton in der Vorprüfung ist. Im Teilgebiet "Bahnhofsaal" hat die Grundeigentümerin im Jahr 2012 einen Studienauftrag durchgeführt. Das Siegerprojekt dient als Grundlage (Richtprojekt) für den Gestaltungsplan "Bahnhofsaal". Dieser ist kurz vor Abschluss und Genehmigung durch den Kanton. Für das Teilgebiet "Roniger-Park" lies die Eigentümerschaft in den Jahren 2022 – 23 ein Richtprojekt und einen Gestaltungsplan erarbeiten. Aktuell ist dieser beim Kanton in der Vorprüfung.
	S19.1			Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	
4S16.1				Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
		S8		Schwerpunktgebiet Rheinfelden	**Stand AP2:** Der Vorentwurf des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans definiert mehrere grössere und derzeit unbebaute Gebiete für bauliche Entwicklungen. **Aktueller Stand:** Gemäss aktuellem Flächennutzungsplan sind wichtige Siedlungbereiche der Zukunft die Flächen Cranachstrasse Ost, Grendelmatt, Mattenbach und Warmbach. Eine Entwicklungsfläche wurde 2016 bereits aktiviert. Die weiteren Entwicklungsareale des Flächennutzungsplans werden in den nächsten Jahren überbaut.
	S19.2			Flächennutzungsplan Rheinfelden	
4S16.2				Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	
	S5.2			Neue Mitte in Grenzach	**Stand AP3:** Die «Neue Mitte» ist die 1,2 ha grosse Freifläche im Zentrum von Grenzach. Das Projekt «Neue Mitte» verfolgt drei Ziele: Die Entwicklung eines zentral gelegenen, verdichteten Areals, die Etablierung der Scharnierfunktion zwischen historischem Ortskern, Bahnhof, Industrieareal und Rhein und die Zentralitätsstärkung des Innenbereichs. **Aktueller Stand:** Seit 2017 wird die Gemeinde Grenzach-Wyhlen durch das Förderprogramm «Flächen gewinnen durch Innenentwicklung» des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden- Württemberg unterstützt. Das Bauleitplanverfahren ist abgeschlossen, die Baugenehmigung liegt vor. Ende 2024 wird mit der Umsetzung begonnen. Die Fertigstellung ist aktuell auf 2027 terminiert.
4S16.3				Neue Mitte in Grenzach	
4S16.4				Kapellenbach Ost	**Stand AP4:** Das 15.6 ha grosse Plangebiet im Ortsteil Wyhlen stellt eine unbebaute, überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche dar, die vollständig von bestehenden Wohngebieten umgeben ist und bereits im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche enthalten ist. **Aktueller Stand:** Das Bebauungsplanverfahren wurde Ende 2021 abgeschlossen und das Entwicklungsprojekt befindet sich seitdem in der Realisierung. Diese soll in Form von drei Abschnitten bis 2030 abgeschlossen sein.
			S030	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Kaiseraugst	**Stand AP1:** Der ESP Standort soll im kantonalen Richtplan verankert werden. Zurzeit werden Nutzungsdifferenzierungen und Organisationsmodelle (Inhalte, Organisation, Planungsprozesse, Ressourcen) für die Entwicklung des ESP geprüft. **Aktueller Stand:** Der ESP eignet sich insbesondere für produzierende und verarbeitende Nutzungen (entsprechende Nutzungseignung im Richtplan). Zudem gilt das Gebiet gemäss Richtplan als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie (Chemie und Pharma). Das Gebiet ist mit der Ansiedlung von Hofmann La Roche zu einem grossen Teil entwickelt. Weitere Vorhaben sind zurzeit im Bau oder bereits fertiggestellt (u. a. Lehrlingsausbildungszentrum, IT-Innovationszentrum, Produktionsanlagen). Im östlichen Bereich des Areals befindet sich ein noch gänzlich unbebautes Teilgebiet (ehemaliges AKW-Areal). Hierfür wurde ein Teilzonenplanänderung erarbeitet, die sich aktuell in regionaler Abstimmung und kantonaler Vorprüfung befindet.
		S7		Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst	
	S13.1			ESP Kaiseraugst	
4S17.1				ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/ Rheinfelden)	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S031	Wirtschaftlicher Entwicklungs-schwerpunkt (ESP) Rhein-felden Ost mit Möhlin	**Stand AP1:** Bei der Einreichung in AP1 handelte es sich um eine langfristige Entwicklungsperspektive. **Aktueller Stand:** Der ESP und WSP Möhlin/Rheinfelden-Ost umfasst die Teilgebiete: 1 Saline/Chleigrüt für produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie 2 Wohnschwerpunkt (WSP) Möhlin/Rheinfelden-Ost im Raum des Bahnhofes Möhlin. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2020 wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet, mit dem insbesondere die verkehrliche Anbindung optimiert, die städtebauliche Qualität, der zweckmässige Nutzungsmix (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) und die verträgliche Dichte sichergestellt werden.
		S9		Schwerpunkt-gebiet Unteres Fricktal	
	S6.1			ESP Möhlin/ Rheinfelden-Ost	
4S18.1				Teile des ESP Rheinfelden-Ost/ Möhlin	
			S091	Wirtschaftl. Entwicklungs-schwerpunkt Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)	**Stand AP1:** Bei Einreichung in AP1 handelt es sich um eine langfristige Entwicklungsoption, die erst noch im kantonalen Richtplan verankert werden musste. **Aktueller Stand:** Das «Sisslerfeld ist als im Kantonalen Richtplan AG als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung eingetragen und ist vorgesehen als Vorzugsgebiet Spitzentechnologie. Um die Entwicklungsabsichten und Nutzungen zu schärfen wurde 2019/2020 ein Testplanungsverfahren durchgeführt.
		S9		Schwerpunkt-gebiet Unteres Fricktal	
	S7.1			ESP Sisslerfeld	
4S19.1				ESP Sisslerfeld	
	S7.2			Brühl	**Stand AP3:** Im Gebiet Brühl besteht die Chance die in Wallbach vorhandenen Defizite im Wohnungsangebot (z. B. komfortable Geschosswohnungen) zu mildern und anstelle der üblicherweise im ländlichen Raum überhandnehmenden Einfamilienhäuser auf Kleinstparzellen die Erstellung von differenzierteren Wohnbautypen zu initiieren. **Aktueller Stand:** Am 4. Dezember 2024 hat die Gemeinde aufgrund der Stagnation bei der Entwicklung des Areals die Eigentümerschaften über die grundlegende zukunftsorientierte qualitätsvolle Neubeplanung des Gebiets informiert. Der Neustart wird im Rahmen der Pilotstudie "Wohnraumentwicklung" durch den Kantons Aargau begleitet.
4S19.2				Brühl	
	S7.3			Rifeld-Ost	**Stand AP3:** Die Landumlegung zur Entwicklung des Areals stand als nächster Schritt an. Es sollen Wohnbauten für qualitativ hochstehendes Wohnen realisiert werden mit rund 100 Wohneinheiten. **Aktueller Stand:** Mittels Sondernutzungsplan hat die Gemeinde im Jahr 2012 die Erschliessung des Areals sichergestellt und anschliessend gebaut. Aktuell sind rund ¾ der Fläche mit Mehrfamilien- und Reiheneinfamilienhäuser dicht überbaut.
4S19.3				Rifeld-Ost	
	S7.4			Rifeld-West	**Stand AP3:** Das Gebiet Rifeld-West ist nur teilweise erschlossen und stellt die grösste zusammenhängende Bauzonenreserve der Gemeinde dar. Eine Mehrfamilienhausstruktur mit einer Einwohnerdichte von 80 – 90 EW/ha wird angestreb. **Aktueller Stand:** Zwei grösseren Eigentümerschaften haben die verschiedenen Grundstücke zusammengekauft und mit der Gemeinde zusammen einen Gestaltungsplan ausgearbeitet. Die kantonale Vorprüfung des Gestaltungsplans soll im 1. Quartal 2025 erfolgen.
4S19.4				Rifeld-West	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S33	Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal	**Stand AP1:** Der Quartierplan Bahnhofareal I innerhalb des Teilzonenplans Zentrum wurde mit RRB vom 19. September 2006 genehmigt, der QP Bahnhofareal II wurde im November 2006 vom ARP vorgeprüft. Die Quartierpläne basieren auf dem Resultat eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Verdichtung und Aufwertung des Bahnhofareals nordöstlich des Gleiskorridors. Der Quartierplan "Bahnhofareal I" stellt die erste Umsetzungsetappe der Wettbewerbsstudie dar. Für das Areal QP III wird seitens SBB der Verkauf angestrebt. Für die Gestaltung Poststrasse - Wasserturmplatz - Büchelistrasse hat die Stadt Liestal einen Studienauftrag durchgeführt, für das Bahnhofareal mit Emma Herwegh-Platz und Postplatz gilt das Gestaltungskonzept "Eurocity", welches vom ausgelobten Team weiterbearbeitet wird. **Aktueller Stand:** Die in AP1 aufgeführten Entwicklungen rund um den Bahnhof von Liestal sind realisiert. (siehe Tabelle 47)
		S13		Schwerpunktgebiet Liestal	
	S20.2			Bahnhof Liestal	
4S20.1				Bahnhof Liestal	
			S037	Entwicklung Bahnhofsgebiet Sissach	**Stand AP1:** Im Gebiet unmittelbar an den Bahnhof angrenzend, ist eine neue, grosse Quartierplanung in Diskussion für Verkaufausläden, Dienstleistungsnutzungen, Kleingewerbe und Wohnungen. **Aktueller Stand:** Rund um den Bahnhof Sissach fanden seit Einreichung in AP1 Entwicklungen statt. Aktuell befinden sich drei Areale in Bahnhofsnähe, die noch entwickelt werden. Sie befinden sich in der Phase «Baubewilligungsverfahren /Realisierung».
	S21.2			Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	
4S21.2				Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	
	S21.1			Gelterkinden - Eifeld	**Stand AP3:** Im östlichen Teil (Spezialzone Eifeld) sind mit Einschränkungen für Logistikbetriebe reine Gewerbenutzungen zugelassen. Das gesamte Areal Eifeld liegt in der ÖV-Güteklasse A, weshalb Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte angesiedelt werden sollen. Mit einer Sondernutzungsplanung ist auch eine Mischnutzung möglich. Im östlich gelegenen Gebiet wurde eine Zentrumszone neu ausgeschieden. Die Zentrumszone ermöglicht Wohn- und Arbeitsnutzungen und eine dichte Bebauung. **Aktueller Stand:** Der Zonenplan ist seit August 2015 genehmigt. Die Realisierung kann ab sofort erfolgen. Momentan ist ein Quartierplan in Erarbeitung in der Spezialzone Eifeld. Dieser ist jedoch noch nicht rechtskräftig.
4S21.1				Gelterkinden-Eifeld	
	S24.3			Haltigen-Ost	**Stand AP3:** Mit dem Entwicklungsareal Haltingen-Ost steht im Ortsteil Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist dem Ziel einer definierten Ortsrandbildung durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung und landschaftsplanerische Massnahmen Rechnung zu tragen. **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich noch in der Phase «Erkundung». Konkrete Planungen gibt es noch nicht. Es handelt sich um eine mittel- bis langfristige Entwicklungsoption.
4S22.2				Haltingen-Ost	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S24.4			Im Rad	**Stand AP3:** Mit dem Entwicklungsareal Im Rad existiert im Süden des Ortsteils Haltingen eine weitere im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohnbaufläche. Zur Erschliessung ist eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit notwendig. Eine Anbindung über die Bahnschleife ist im Flächennutzungsplan als Option dargestellt. **Aktueller Stand:** In der aktuellen laufenden Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes wurde diese Fläche als Planfläche Wohnen entfernt. Diese Siedlungsfläche soll entfallen. Das Massnahmenblatt wird in der folgenden Generation gelöscht.
4S22.3				Im Rad	
	S24.5			Heldelinger Boden	**Stand AP3:** Mit dem Entwicklungsareal Heldelinger Boden steht im Westen des Ortsteils Haltingen eine weiträumige Wohnbaufläche zur Verfügung, die abschnittsweise erschlossen und realisiert werden kann. **Aktueller Stand:** Es handelt sich um eine mittel- bis langfristige Reserve. Das Areal befindet sich immer noch in der Erkundungsphase.
4S22.4				Heldelinger Boden	
	S24.6			Unterer Brommenacker	**Stand AP3:** Das Entwicklungsareal ist eine der grösseren Wohnbauflächenreserven der Stadt Weil am Rhein im Nordwesten des Ortsteils Haltingen. **Aktueller Stand:** Es handelt sich um eine mittel- bis langfristige Reserve. Das Areal befindet sich immer noch in der Erkundungsphase. Im laufenden Verfahren der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes wurde diese Fläche verkleinert (der Bereich unter und westlich der Stromleitung wurde entfernt, da er als ungeeignet für eine Wohnnutzung beurteilt wurde). Die Fläche wird in der folgenden Generation angepasst.
4S22.5				Unterer Brommenacker	
4S22.7				Otterbach-Süd	**Stand AP4:** Das Planungsgebiet «Otterbach-Süd» ist mit 10,6 ha das derzeit grösste Neubaugebiet in der Entwicklung. Es ist aktuell als Gewerbefläche im Flächennutzungsplan dargestellt, soll jedoch ein Gebiet werden mit vorwiegendem Wohnanteil und einem untergeordneten Anteil an Gewerbeflächen. Im ersten Bauabschnitt soll die vorhandene landwirtschaftliche Fläche überplant werden, langfristig auch die Fläche des ansässigen Gartenbaubetriebes. **Aktueller Stand:** Es handelt sich um eine mittel- bis langfristige Reserve. Eine Vorplanung liegt nach einem Varianzverfahren vor. Weitere Schritte sind eine abschliessende Verkehrs- und Erschliessungsplanung als Voraussetzung für einen Bebauungsplan.
			S096a	Stettenfeld (Riehen)	**Stand AP1:** Bei Einreichung von AP1 handelte es sich um eine längerfristige Entwicklungsoption. **Aktueller Stand:** Die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets sind seit Januar 2017 erfüllt mit der Inkraftsetzung des Nutzungsplan Stettenfeld. Das Stettenfeld befindet sich in der Phase «Rechtliche Sicherung». Zuzeit läuft ein Wettbewerb, der Grundlage für die weiteren nutzungsplanerischen Festlegungen ist. Zeitlich parallel wird die Landumlegung entworfen. Wenn Nutzungsplanung und Landumlegung rechtskräftig sind, folgt die Erschliessung.
		S10		Schwerpunktgebiet Basel Ost/ Riehen	
	S26.2			Stettenfeld	
4S23.1				Stettenfeld	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S25.1			Südlich Ötlinger Strasse	**Stand AP3:** Transformation von einem gewerblich gemischten Gebiet hin zu einer überwiegenden Wohnnutzung gemischt mit nicht störendem Gewerbe wie Büronutzungen. **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich aktuell noch in der Erkundungsphase.
4S24.1				Südlich Ötlinger Strasse	
	S25.2			Bühl III	**Stand AP3:** Das Gebiet Bühl III schliesst unmittelbar an den bestehenden Siedlungsbereich Bühl an und ist im Flächennutzungsplan der Stadt Lörrach ausgewiesen. Verschiedene Wohnbauformen sind möglich. **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich in der Phase «Erschliessung/Baulandumlegung»
4S24.2				Brühl III	
	S25.3			Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	**Stand AP3:** Diese innerörtliche Brache in Brombach soll in ein Wohnquartier mit einer benachbarten Grosssporthalle und Gemeinbedarfsräumen umgewandelt werden. Ein städtebaulicher Wettbewerb wurde durchgeführt, Bebauungsplanverfahren war damals in Bearbeitung. **Aktueller Stand:** Ein städtebaulicher Wettbewerb wurde durchgeführt, das Bebauungsplanverfahren ist abgeschlossen. Planungsprozess zum Wohnquartier ist am Laufen; die Sporthalle wurde bereits eröffnet.
4S24.3				Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	
	S25.4			Schöpflin-Areal, Haagen	**Stand AP3:** Derzeit sind Büronutzungen, soziale und kirchliche Einrichtungen und sehr untergeordnet Handel untergebracht. Mit der Entwicklung dieses Areals besteht die Chance einer Ortskernentwicklung, u. a. zur Sicherung der Nahversorgung. **Aktueller Stand:** Ein Bebauungsplanverfahren zum Ausschluss von Vergnügungsstätten konnte abgeschlossen werden.
4S24.4				Schöpflin-Areal, Haagen	
	S25.6			Siegmeer, Hauingen	**Stand AP3:** Das derzeit unbebaute Areal soll zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Lörrach beitragen. **Aktueller Stand:** Der Fokus der Stadt Lörrach lag in den letzten Jahren und wird auch zukünftig auf der Realisierung von zentraler gelegenen Arealen liegen. Deshalb befindet sich dieses Areal immer noch in der Phase «Erkundung». Aus Sicht der Stadt Lörrach handelt es sich bei dem Areal um eine langfristige Reserve und wird aktuell nicht weiterverfolgt, befindet sich aber weiterhin im Flächennutzungsplan.
4S24.6				Siegmeer, Hauingen	
	S25.7			Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	**Stand AP3:** Das derzeit landwirtschaftlich genutzte Gebiet ist schon sehr lange als Siedlungserweiterungsgebiet des Stadtteils Salzert vorgesehen. Es ist das einzige Siedlungserweiterungsgebiet dieser Grösse in Lörrach und soll vor allem für Geschosswohnungsbau genutzt werden. **Aktueller Stand:** Der Fokus der Stadt Lörrach lag in den letzten Jahren und wird auch zukünftig auf der Realisierung von zentral gelegenen Arealen liegen. Deshalb befindet sich dieses Areal immer noch in der Phase «Erkundung». Aus Sicht der Stadt Lörrach handelt es sich bei dem Areal um eine langfristige Reserve und wird aktuell nicht weiterverfolgt, befindet sich aber weiterhin im Flächennutzungsplan
4S24.7				Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
	S25.10			Buchmatte	**Stand AP3:** Die Gemeinde möchte die Gewerbezone Buchmatte nachfrage- und bedarfsgerecht entwickeln. Der Gemeinderat ist sich dem Konflikt zwischen den beiden Zielen «Aktivierung von gewerblichem Flächenpotenzial» und «Sparsamer Umgang mit Grund und Boden» bewusst. Deshalb wurden Leitlinien zur Entwicklung und Erschliessung des Gewerbegebiets Buchmatte sowie zur Vergabe der erschlossenen Gewerbegrundstücke verfasst. Der Bebauungsplan befand sich in Ausstellung. **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich in der Phase «Erschliessung/Baulandumlegung». Das Areal wird auf Nachfrage hin entsprechend der Leitlinien entwickelt.
4S24.10				Buchmatte	
	S27.1			Auf hinter Hofen	**Stand AP3:** Diese innerstädtische Freifläche soll einer standortgerechten verdichteten Wohnnutzung zugeführt werden. **Aktueller Stand:** ein rechtskräftiger Bebauungsplan wurde ausgearbeitet und das Areal befindet sich aktuelle in der Phase «Fertigstellung».
4S25.1				Auf hinter Hofen	
	S27.2			Stalten	**Stand AP3:** Mit der Entwicklung dieser Fläche erfolgt eine Arrondierung des Siedlungsgebietes im Süden des Ortsteils und wird der Siedlungsdruck in die offene Landschaft entgegengewirkt. **Aktueller Stand:** Das Bebauungsplanverfahren isst in der Anhörungs- und Beteiligungsphase. Der erforderliche Grunderwerb wurde getätigt. Das Gebiet befindet sich überwiegend in städtischem Besitz (Phase Baubewilligungsverfahren/ Realisierung).
4S25.2				Stalten	
4S26.1				Quartier Fernet-Branca	**Stand AP4:** Ziel ist der Bau von Mehrfamilienhäusern. Eine «Orientation d'Aménagement et de Programmation» wurde erstellt und im PLU (plan local d'urbanisme» festgesetzt. Dadurch ist in diesem neben der Endhaltstelle der Tram 3 gelegenen Gebiet, eine stärkere Verdichtung zulässig im Vergleich zum geltenden Regelwerk. **Aktueller Stand:** Da Gebiet befindet sich seit AP4 in der Phase «Rechtliche Sicherung». Die Stadt Saint-Louis hat in den letzten Jahren andere Areale entwickelt. Es handelt sich um eine mittelfristige Reserve.
4S26.2				Rue de la Fraternité - Saint Louis	**Stand AP4:** Auf dem Areal, welches sich in der Nähe des Tram 3 und des parc des Carrières befindet, soll eine dichte bauliche Struktur entwickelt werden. **Aktueller Stand:** Während sich das Areal in AP4 noch in der Phase « Rechtliche Sicherung » befand, ist es bereits in der Phase « Baubewilligungsverfahren/Realisierung ». 75% der geplanten Wohnungen sind bereits fertiggestellt.
4S26.3				Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	**Stand AP4:** Auf dem Areal sollen 3000 neue Wohnungen gebaut werden. **Aktueller Stand:** Während sich das Areal in AP4 in der Phase « Rechtliche Sicherung » befand, ist es nun in der Phase «Realisierung».

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
4S26.4				Quartier Forum - Saint-Louis	**Stand AP4:** Nach der Zusammenlegung der verschiedenen Produktionsstätten des Unternehmens Sterling im Gewerbegebiets Technoparc wird im Herzen der Stadt Saint-Louis ein 2 ha grosses Grundstück frei. Auf dem Gebiet sollen 300 Wohnungen entstehen. **Aktueller Stand:** Die Nutzung des Gebietes wurde konkretisiert: Neben Wohnungen, sollen auch Dienstleistungen für die Bevölkerung und Schulen entstehen. Derzeit wird ein Öko-Viertel definiert. Seit AP4 wurde das Areal von der Phase «Erkundung» zur Phase «Erschliessung/ Baulandumlegung» weiterentwickelt.
4S26.5				Quartier Casino - Saint-Louis	**Stand AP4:** Ziel ist der Bau von Mehrfamilienhäusern und die Schaffung eines öffentlichen Parks, das Pflanzen von Bäumen und die Realisierung von Wegen für Fussgänger und Fahrräder. Hierzu soll in einem ersten Schritt eine „Orientation d'Aménagement et de Programmation" (OAP) geschaffen werden, damit eine höhere Dichte im Vergleich zum geltenden Regelungsbereich möglich ist. **Aktueller Stand:** Da Gebiet befindet sich seit AP4 in der Phase «Rechtliche Sicherung». Die Stadt Saint-Louis hat in den letzten Jahren andere Areale entwickelt. Es handelt sich um eine mittelfristige Reserve.
4S26.6				Quartier Parc Hess - Saint-Louis	**Stand AP4:** Nach der Zusammenlegung der verschiedenen Produktionsstätten des Unternehmens Sterling in der Zone des Gewerbegebiets Technoparc wurde eine Fläche von 4 ha (2*2 ha) im Herzen der Stadt Saint-Louis frei. Auf diesem ehemaligen Industriegelände sollen neue Wohnungen entstehen. verbunden mit einer bestehenden Grünfläche. **Aktueller Stand:** In AP4 befand sich das Areal in der Phase «Rechtliche Sicherung» und heute und heute befindet sich ein erster Standort von 2 ha in der Phase des «Baubwilligungsverfahren/Realisierung»; der zweite Standort von 2 ha stellt eine mittelfristige Landreserve dar.
			S001	Entwicklungspol St. Louis West	**Stand AP1:** Für das Entwicklungsgebiet liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Angrenzend an den Bahnhof soll ein neues gemischt genutztes Quartier (Lyss) entstehen, welches durch die grenzüberschreitende Tramverlängerung der Linie 3 (Ö18) erschlossen wird. **Aktueller Stand:** Unterdessen wurde folgender Nutzungsmix festgelegt: überwiegend tertiärer Charakter (Büros, Hotels) und in einem Teil Wohnen. Das Schéma directeur d'aménagement (Masterplan) liegt bereits von der Stadt Saint-Louis genehmigt vor. Nun besteht das Ziel ein Verfahresdokument für eine «ZAC» (zone d'aménagement concertée) zu erstellen.
		S1		Schwerpunktgebiet Saint-Louis	
	S1.1			Entwicklungspol Saint-Louis West	
4S27.1				Pôle de développement Quartier du Lys	

Nr. AP4	Nr. AP3	Nr. AP2	Nr. AP1	Massnahme	Beschrieb
			S001	Entwicklungspol St. Louis West	**Stand AP1:** Nördlich des Quartier Lyss ist ein urbaner Golfplatz angedacht in dessen Norden, nahe dem EuroAirport das Geschäftsviertel Technoport anschliesst. Für das Gebiet Technoport liegen erste Investorenvorschläge vor. **Aktueller Stand:** Das Technoport auf der Technoport-Brache in Saint-Louis und Hésingue zielt darauf ab, eine ehemalige Kiesgrube in einen innovativen Park umzuwandeln. Ziel ist es, ein industrielles und wirtschaftliches Ökosystem mit internationaler Ausrichtung zu schaffen und gleichzeitig eine nachhaltige Integration in die trinationale Agglomeration Basel zu fördern, mit Anbindung an die Verkehrsnetze Strasse, Schiene und Luft, einschliesslich des EuroAirports. In bestimmten Bereichen können handwerkliche Aktivitäten sowie die Einrichtung eines digitalen Campus in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus wird eine integrative Planungsvision, die auf die Bedürfnisse der zukünftigen Arbeitnehmer und der lokalen Gemeinschaft zugeschnitten ist, ein komfortables und ergonomisches Arbeitsumfeld bieten.
		S1		Schwerpunktgebiet Saint-Louis	
	S1.2			Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	
4S27.2				Zone de développement Technoport	
4S28.1				Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	**Stand AP4:** Ziel ist die Stärkung der Flughafenindustrie und der Flughafendienstleistungen sowie der Luftfahrt und Logistik. Der Zugang zur Start- und Landeband ist für die Stärkung der genannten Nutzungen zentral, weshalb dieses Gebiet gemeinsam mit einem dem EuroAirport gehörenden Gebiets mit Start- und Landebahn entwickelt werden soll. Das Areal wurde im Rahmen eines landesweiten Projektaufrufs als Industriegebiet von nationaler Bedeutung ausgewählt. **Aktueller Stand:** Es handelt sich um ein mittelfristige Entwicklungsoption des Flughafens.
4S28.2				Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105-Hesingue	**Stand AP4:** Dieser Standort soll ein Gewerbegebiet für Unternehmen unterschiedlicher Art und Ausstrahlung beherbergen. **Aktueller Stand:** es handelt sich um eine langfristige Entwicklungsreserve. Das Areal befindet sich immer noch in der «Erkundungsphase2».
4S28.3				Extension zone industrielle - Blotzheim	**Stand AP4:** Dieses Gewerbegebiet soll Unternehmen mit kommerzieller und wirtschaftlicher Ausrichtung beherbergen mit heterogener Ausrichtung (Geschäfte, Handwerker usw.). **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich noch in der Erkundungsphase – es handelt sich um eine langfristige Entwicklungsoption.
4S28.4				ZAC Hattel - Bartenheim	**Stand AP4:** Dieses Projekt bietet der Gemeinde ein neues Stadtviertel von 11 ha mit gemischter Nutzung (7,8 ha für Wohnraum, 2,2 ha für wirtschaftliche Aktivitäten, insbesondere Handwerk). **Aktueller Stand:** Das Areal befindet sich seit AP4 in der Phase «Erschliessung /Baulandumlegung».

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Strategische Massnahmen Landschaft und Siedlung (Eigenleistungen)
Im Rahmen der 4. Generation wurde die Teilstrategie Siedlung komplett überarbeitet und erhielt einen umsetzungsorientierten Charakter. Damit wurden die strategischen Massnahmenblätter Siedlungsverdichtung fördern (AP3: S0.1) und Siedlungsbegrenzung durchsetzen (AP3: S0.2) in die neue Teilstrategie überführt. Ausserdem wurde ein Hochhauskonzept erarbeitet (siehe Kapitel 3.6.5) und damit das dritte strategische Massnahmenblatt aus AP3 (S0.3) umgesetzt.

Die Teilstrategie Landschaft wurde ebenfalls erneuert und löst das strategische Massnahmenblatt Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren (AP3: L0) ab. Diese Arbeitsaufträge aus diesem Massnahmenblatt wurden in den Korridorprozessen mit den Städten und Gemeinden berücksichtigt und mit der Erarbeitung der verschiedenen Raumkonzepte, Leitbilder, Zukunftsbilder etc. durch die Korridore weitestgehend erfüllt.

Die in der 3. Generation eingegebenen vier strategischen Massnahmen zu Landschaft und Siedlung wurden für die 4. Generation in einem zentralen strategischen Massnahmenblatt zusammengefasst (4SL1). Das neue Massnahmenblatt zeigt auf, wie das Agglomerationsprogramm die Umsetzung der Teilstrategien in den Bereichen Siedlung sowie Landschaft und Freiraum unterstützen kann. Mögliche Aktivitäten des Agglomerationsprogramms werden für die Teilstrategien S2 (Innenentwicklung), QS1 (Siedlungsqualität), QS2 (Ortsverträgliche Dichte), QS5 (Information und Sensibilisierung) sowie für L1 bis L6 (Grüne Finger und Fliessgewässer erhalten und aufwerten) beschrieben. Auf die Umsetzung dieser Teilstrategien wurde der Fokus gelegt. Wie schon in AP3 standen auch im AP4 jährlich CHF 80 000 zur Verfügung, um Projekte der Korridore oder einzelner Gemeinden zu unterstützen. Folgende Projekte wurden im Rahmen von AP4 unterstützt:

- Raumkonzept Leimental
- Landschaft für eine Stunde (Leimental)
- Mobilitätskonzept Birstal
- Regionales Entwicklungskonzept Arbeitsplatzstandorte Region Laufental-Thierstein
- Ortskerne und Innenentwicklungspotenziale (Ergolztal/Frenkentäler)
- Erste Phase Raumkonzept Hochrhein
- Raumkonzept Wiesental
- Erfassung Siedlungspotenziale (Kandertal)
- Raumkonzept Kandertal

Strategische Massnahmen Verkehr (Eigenleistungen)
In der 4. Programmgeneration wurden im Gegensatz zu früheren Generationen keine verkehrlichen Eigenleistungen eingereicht. Dafür wurden bereits in AP3 und AP4 erneut strategische Massnahmen eingereicht. Die fünf konzeptionellen verkehrlichen Eigenleistungen wurden im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation alle angegangen und umgesetzt. Es handelt sich dabei um:

- Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben (AP4: 4V1)
- Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung, 2. Phase (AP4: 4V2)
- Regionales Verkehrsmanagement, 2. Phase (AP4: 4V3)
- Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr (AP4: 4V4)
- Mobilitätsmanagement – Sharing Angebote über die Grenzen denken (AP4: 4V5)
- Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen (AP4: 4V6)

Die Ergebnisse dieser konzeptionellen Arbeiten sind an verschiedenen Stellen in das vorliegende Agglomerationsprogramm Basel eingeflossen. So flossen die umfassenden Arbeiten für das regionale Konzept Multimodale Drehscheiben (4V1) in die Ist-Analyse, den Handlungsbedarf und die Teilstrategien ein. Das Thema Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (4V2) wurde in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden erarbeitet und abgestimmt. Dabei wurde ein Grundlagenbericht «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» erarbeitet und veröffentlicht. Darin ist ein Vergleich der Ist-Situation für den ruhenden Verkehr abgebildet (vgl. Kapitel 3.7.5). Im Rahmen der Massnahme Regionales Verkehrsmanagement (4V3) erfolgte die Vergabe eines Mandats zur Aktualisierung des Ist-Zustands im Bereich Verkehrsmanagement und daraus abgeleitet die Ausarbeitung von vier neuen strategischen Massnahmen (5V4-1 bis 5V4-4). Die trinationale Flächenstrategie Güterverkehr wird zusammen mit der Handelskammer beider Basel bearbeitet. Die Ergebnisse der Studie werden für die 6. Programmgeneration erwartet. Aus der Eigenleistung 4V5 gingen diverse Aktivitäten hervor. Zusammen mit den Kantonen und Sharing-Anbietern wurde ein Statusbericht zur geteilten Mobilität in der Region Basel erarbeitet. Weiterhin wurde ein Fachsymposium zum Thema Sharing sowie ein runder Tisch mit Gemeinden und Kantonen zur Bestellung und Regulierung von Mikromobilität organisiert. Ein Ergebnis dieses runden Tischs war die Initiierung der Zusammenarbeit für ein trinationales Veloverleihsystem in der Agglomeration Basel. Seit dem 8. April 2024 betreibt Velospot Basel erstmals je einen Standort in Deutschland und Frankreich mit insgesamt 16 Velos und E-Bikes. Diese befinden sich auf beiden Seiten der Dreiländerbrücke in Weil am Rhein und Huningue. Der Kanton Basel-Stadt hat dieses trinationale Veloverleihsystem zusammen mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue vorangetrieben. Der Testbetrieb läuft vorerst für ein Jahr. Unterstützt vom Agglomerationsprogramm Basel haben der Kanton Basel-Stadt und der Anbieter Velospot gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue sämtliche technischen, rechtlichen und praktischen Grundlagen geschaffen, um diese Projektidee zeitnah zu verwirklichen. Primäres Ziel aller Beteiligten war es, ein kundenfreundliches, einfaches Angebot zu schaffen, das Velofahrende in allen drei Ländern hindernisfrei nutzen können. Im Testjahr sollen relevante Erkenntnisse für eine möglichst zukunftsfähige Weiterführung gewonnen werden.

Erkenntnisse aus der Umsetzung der strategischen Massnahmen der 4. Programmgeneration fliessen erneut mit weiteren Konkretisierungen und neuen Massnahmen als konzeptionelle Massnahmen in die 5. Generation ein (AP4: 5V1, 5V2, 5V3, 5V4-1 bis 5V4-4, 5V5 und 5V6). Diese Aufgaben versteht das Agglomerationsprogramm Basel für die kommenden Generationen als konzeptionelle Daueraufgaben.

5 Zukunftsbild

KERNAUSSAGEN

- Das Zukunftsbild des AP4 wurde überarbeitet, um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ins Agglomerationsprogramm zu integrieren. Um der Bedeutung dieser Themen gerecht zu werden, wurden der Leitsatz und die Grundsätze neu formuliert.

- Der neue Leitsatz besagt, dass die polyzentrische Struktur der Agglomeration Basel mit ihren qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einer darauf abgestimmten umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität und einer fingerartigen Grünraumstruktur gestärkt wird. Die Agglomeration Basel wird ausserdem klimaneutral und passt sich an die Auswirkungen des Klimawandels an. Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt seine Mitglieder, diese Ziele zu erreichen.

- Die Grundsätze haben eine neue Ausrichtung erhalten – sie unterstreichen die Wichtigkeit der Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele für eine qualitätsvolle, nachhaltige Entwicklung der Agglomeration Basel.

- Bei den raumspezifischen Zielen wurde für jede Raumkategorie ein neues Kriterium «Klimaschutz und Klimaanpassung» ergänzt. Die Ziele zu den Landschaftselementen wurden um Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt.

- Die Mobilitätsziele (in AP4: Erschliessungsziele) wurden punktuell mit Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt, und eine neue Zielsetzung wurde aufgenommen: «Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen».

5.1 Einleitung

Das Zukunftsbild des AP4 wurde überarbeitet, um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ins Agglomerationsprogramm zu integrieren. Das Zukunftsbild wurde in den folgenden Punkten überprüft und angepasst:

- Das Zukunftsbild wurde auf den neuen Perimeter der 5. Generation ausgeweitet.
- Um der Bedeutung der Themen Klimaschutz und Klimaanpassung gerecht zu werden, wurden der Leitsatz und die Grundsätze neu formuliert.
- Bei den raumspezifischen Zielen wurde für jede Raumkategorie ein neues Kriterium «Klimaschutz und Klimaanpassung» ergänzt. Die Ziele zu den Landschaftselementen wurden um Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt.
- Die Erschliessungsziele wurden in Mobilitätsziele umbenannt und gezielt um klimarelevante Aussagen ergänzt.
- Der Text wurde überprüft und punktuell angepasst.

Im Übrigen wird die grundsätzliche inhaltliche Stossrichtung des Zukunftsbildes weitergeführt.

5.2 Erläuterung des Zukunftsbildes

Das Zukunftsbild beschreibt den für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Agglomeration Basel. Es geht von ca. 92 000 zusätzlichen Einwohnern und ca. 58 000 neuen Arbeitsplätzen aus.

Das Zukunftsbild zeigt eine polyzentrisch organisierte Agglomeration, die durch ein nachhaltiges Verkehrssystem erschlossen wird – umweltfreundlich und ressourcenschonend, siedlungsverträglich, wirtschaftlich tragbar und den gesellschaftlichen Bedürfnissen entsprechend. Das Zukunftsbild orientiert sich dabei an den Zielen der Klimaneutralität und der Klimaanpassung. Die zukünftige Entwicklung findet im Agglomerationszentrum und entlang der Hauptverkehrsachsen in den sogenannten Korridoren statt. Fingerartige Landschaftszungen trennen die einzelnen Korridore und reichen bis ins Agglomerationszentrum hinein.

Das Zukunftsbild unterscheidet zwischen **raumspezifischen Zielen** und **Mobilitätszielen**.

Kartenband

Karte 4.1

Die raumspezifischen Ziele werden für die sechs Raumkategorien (Agglomerationszentrum, innere Korridore, äussere Korridore, Korridorzentren, ländlicher Siedlungsraum und Ankergemeinden) definiert, die in der polyzentrischen Struktur der Agglomeration Basel unterschiedliche Funktionen übernehmen. Sie werden zudem für drei zentrale Landschaftselemente (grüne Finger, blaue Bänder und grüne Verbindungen) formuliert. Bei der räumlichen Festlegung der Raumkategorien sind länderspezifische Unterschiede und der jeweilige konkrete Kontext mitberücksichtigt. Die entsprechenden Kriterien werden deshalb mit Bezug auf den jeweiligen Kontext angewendet. Bei den Korridorzentren sind länderspezifische Unterschiede ebenfalls zu beachten, zudem unterscheiden sie sich aufgrund ihrer Lage in den inneren und äusseren Korridoren.

Die Mobilitätsziele betreffen die Erschliessung mit dem ÖV, dem MIV, dem Fuss- und Veloverkehr und den neuen Mobilitätsformen sowie die internationale Einbindung über die Rheinhäfen und den EuroAirport.

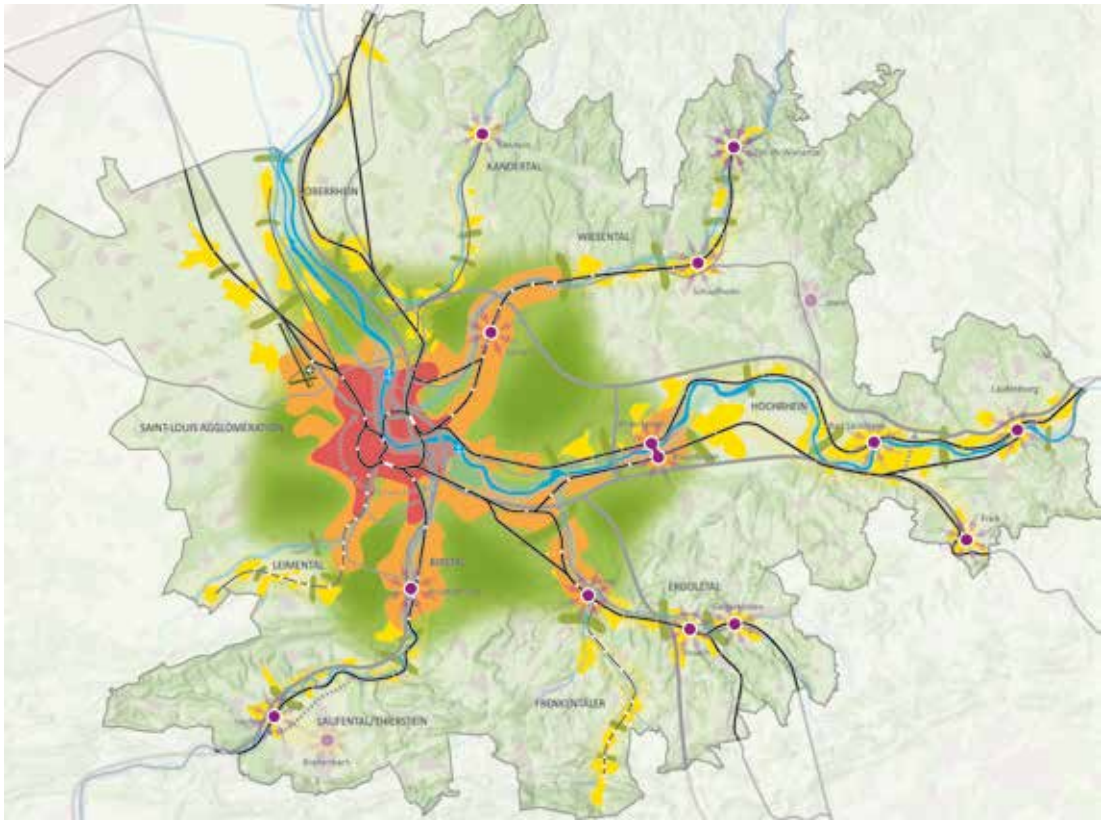


Abbildung 70:
Zukunftsbild 2040

Kartenband

Karte 4.1

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Neue Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote sowie Veränderungen des Mobilitätsverhaltens werden im Zukunftsbild berücksichtigt und konkretisiert, wenn sich dazu greifbare Aussagen machen lassen.

Klimaschutz und Klimaanpassung werden bezogen auf die Kernaufgaben des Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr behandelt. Es wird zu prüfen sein, ob in zukünftigen Programmgenerationen weitere klimarelevante Aspekte, insbesondere die Energiethematik, integriert werden. Die Ziele zum Klimaschutz lassen sich von den drei Prinzipien der 1. Suffizienz (weniger Wege), 2. Konsistenz (treibhausgasfrei) und 3. Effizienz (ressourcenschonend) leiten. Zur Klimaanpassung gehören Begrünung, Beschattung und weitere kühlende Elemente sowie die Prinzipien der Schwammstadt als Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere des Strassenraums.

5.3 Ziele 2040

Die Agglomeration Basel lässt sich bei ihrer Entwicklung von **einem Leitsatz** und **zwei Grundsätzen** leiten, aus denen die raumspezifischen Ziele und die Mobilitätsziele abgeleitet werden.

Leitsatz:

Die Agglomeration Basel stärkt ihre polyzentrische Struktur mit qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einer darauf abgestimmten umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität und einer fingerartigen Grünraumstruktur. Sie wird klimaneutral und passt sich an die Auswirkungen des Klimawandels an. Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt seine Mitglieder, diese Ziele zu erreichen.

Grundsatz 1: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt das Ziel der Klimaneutralität in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft.

- Siedlungsverdichtung und -konzentration ermöglichen eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers. Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen unterstützen eine «Agglomeration der kurzen Wege». Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verkehrsinfrastrukturen und das Verkehrsangebot abgestimmt.
- Die Verkehrsbedürfnisse sind auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel gelenkt. Verkehrsdrehscheiben, Angebote der kombinierten Mobilität und neue Mobilitätsangebote (z. B. Sharingangebote) sorgen für effiziente Transportketten. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist reduziert und zu grossen Teilen emissionsfrei. Er ist siedlungsverträglich und sicher ausgestaltet.
- Die grünen Finger sind in ihrer Ausdehnung bewahrt, und ihre Naturwerte sind aufgewertet.

Grundsatz 2: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt die Anpassung an den Klimawandel in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft.

- Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen, die öffentlichen Räume und die Verkehrsinfrastrukturen sind an die Anforderungen des Klimawandels angepasst. Sie sorgen für ein gutes Siedlungsklima und berücksichtigen die Grundsätze der Schwammstadt.
- Gut erreichbare Grün- und Freiräume bieten Rückzugsmöglichkeiten an Hitzetagen und sichern die ökologische Vernetzung und Vielfalt. Die Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete sind grenzüberschreitend gesichert.

5.3.1 Raumspezifische Ziele

Zur Abgrenzung der einzelnen Raumkategorien im bebauten Siedlungsgebiet dienen **fünf Kriterien**, zu denen jeweils pro Raumkategorie spezifische Ziele definiert werden:

Klimaschutz und Klimaanpassung

Siedlungs- und Freiraumstruktur

Verkehrserschliessung: mit dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie neuen Mobilitätsangeboten

Nutzungsdichte und Nutzungsmix

Versorgungsgrad

Agglomerationszentrum: als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichtet

Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen ermöglichen es, die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Gesundheitseinrichtungen, Freizeitaktivitäten und Freiräumen zu Fuss oder per Velo zurückzulegen (Stadt der kurzen Wege). Die täglich zurückgelegten Distanzen und somit das Gesamtverkehrsaufkommen sind reduziert. Ein Leben ohne eigenes Auto ist komfortabel und problemlos möglich. Gut mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo erreichbare Naherholungsräume sowie Stadtpärke mit beschatteten Aufenthaltsflächen dienen als Rückzugsorte an Hitzetagen, begrünte und beschattete Strassen und Wege machen den Fuss- und Veloverkehr auch bei Hitze erträglich.

Das Agglomerationszentrum bildet einen dicht bebauten, zusammenhängenden Stadtkörper von hoher städtebaulicher Qualität. Ein dichtes Netz von qualitativ hochstehenden, ökologisch wertvollen und klimaangepassten Freiräumen (Grünräume, Stadtpärke, öffentliche Räume) gliedert den Stadtkörper und sorgt für ein gutes Stadtklima.

Ein dichtes Tram- und Busnetz erschliesst das Agglomerationszentrum in der Regel im 7,5-Minuten-Takt und wird auf einigen Relationen von der S-Bahn ergänzt. Ein sicheres, dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz sorgt flächendeckend für direkte Verbindungen. Velovorzugsrouten führen durch das Agglomerationszentrum und sind mit dem Netz der inneren Korridore verknüpft. Der MIV ist gegenüber heute deutlich reduziert und auf das übergeordnete Netz kanalisiert. Er ist im Wesentlichen auf Nutzungen beschränkt, die auf dieses Transportmittel angewiesen sind.

Das Agglomerationszentrum verfügt über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerben und Dienstleistungen.

Im Agglomerationszentrum sind Einrichtungen von regionaler, nationaler und internationaler Bedeutung angesiedelt. Sie tragen zur Ausstrahlung des trinationalen Metropolitanraums Basel bei.

Innere Korridore: Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung genutzt

Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen ermöglichen es insbesondere in den urbanen Gebieten, die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Gesundheitseinrichtungen, Freizeitaktivitäten und Freiräumen zu Fuss oder per Velo zurückzulegen (Agglomeration der kurzen Wege). Die täglich zurückgelegten Distanzen und somit das Gesamtverkehrsaufkommen sind minimiert. Ein Leben ohne eigenes Auto ist komfortabel und problemlos möglich. Die verdichteten Gebiete sind auf die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) ausgerichtet und sind klimaangepasst gestaltet. Gut mit dem ÖV und FVV erreichbare Naherholungsräume und Stadtpärke mit beschatteten Aufenthaltsflächen dienen als Rückzugsorte an Hitzetagen, und begrünte und beschattete Strassen und Wege machen den Fuss- und Veloverkehr auch bei Hitze erträglich.

Die inneren Korridore bilden ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsband entlang der S-Bahn-Linien (im Leimental entlang der Tramachse). Klare Siedlungsstrukturen mit einer Differenzierung zwischen urbanen und dörflichen Teilen sowie Grünzäsuren schaffen Identität und Qualität. Ökologisch wertvolle und klimaangepasste Parkanlagen und Freiräume ergänzen das Naherholungsangebot, haben eine raumstrukturierende Wirkung und sorgen für ein gutes Stadtklima.

Die S-Bahn erschliesst die inneren Korridore mindestens im 15-Minuten-Takt (Leimental: Tram im 7,5-Minuten-Takt), ergänzt von einem engmaschigen Bus- und Tramnetz (in der Regel 7,5-Minuten-Takt). Ein sicheres, dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz verbindet insbesondere die ÖV-Stationen und den Talboden mit den Hanglagen und stellt damit auch eine gute Zugänglichkeit der Erholungsräume sicher. Velovorzugsrouten verbinden die inneren Korridore untereinander und mit dem Agglomerationszentrum. Das Strassennetz funktioniert zuverlässig dank der Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel. Der MIV ist im Wesentlichen auf Nutzungen beschränkt, die auf dieses Transportmittel angewiesen sind, sowie auf Quell-Ziel-Relationen, die weder mit dem ÖV noch mit anderen Mobilitätsformen in genügender, komfortabler Qualität abgedeckt werden können. Er komplettiert die Erreichbarkeit von Entwicklungsgebieten, die nutzungsbedingt MIV erzeugen. Das Rückgrat hierfür bilden die HLS- und HVS-Achsen. Mit spezifischen Zubringern auf dem untergeordneten Netz werden die Hauptströme auf das übergeordnete HLS- und HVS-Netz gelenkt. Die siedlungsorientierten Räume sind vom MIV stark entlastet und erfüllen ihre Funktion als attraktive Wohn-, Arbeits- und Begegnungsorte. Der öffentliche Verkehr verkehrt auf dem Strassennetz jederzeit (= im Regelfall) fahrplanstabil.

Die inneren Korridore verfügen über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerben und Dienstleistungen.

In den inneren Korridoren sind Einrichtungen von regionaler und nationaler Bedeutung angesiedelt.

Äussere Korridore: konzentriert entwickelt

Kurze Wege im Alltag sind soweit möglich sichergestellt, reduzieren die täglich zurückgelegten Distanzen und ermöglichen die Nutzung von umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Fortbewegungsmitteln. Die verdichteten Gebiete der äusseren Korridore sind auf die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet. Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen sind klimaangepasst gestaltet. Begrünte und beschattete Strassen und Wege machen den Fuss- und Veloverkehr auch bei Hitze erträglich.

Die Siedlungsgebiete der äusseren Korridore konzentrieren sich entlang der S-Bahn- und Tramlinien und werden durch klare Grünzäsuren gegliedert. Qualitativ hochstehende städtebauliche Strukturen mit attraktiven, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen entlang von Hauptachsen, in Ortskernen und bei Arealentwicklungen schaffen Identität und Qualität und sorgen für ein gutes Ortsklima.

Die S-Bahn (in einzelnen Korridoren Tram oder Bus mit S-Bahn-Funktion) erschliesst die äusseren Korridore mindestens im 30-Minuten-Takt. Die ÖV-Haltestellen und die Korridorzentren sind über ein sicheres, dichtes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz gut erreichbar. Sichere und attraktive Velorouten verbinden die Siedlungsgebiete in den äusseren Korridoren untereinander und mit den Korridorzentren. Ein klar hierarchisiertes Strassennetz mit einer Hauptachse für den MIV unterstützt die Erreichbarkeit. Die Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf nachhaltige Verkehrsmittel garantiert einen effizienten Verkehrsfluss und eine Reduktion der Abhängigkeit vom MIV für die Erschliessung der äusseren Korridore.

Die äusseren Korridore verfügen über eine attraktive Nutzungsdurchmischung mit einem Schwergewicht auf Wohnen und Arbeitsplätzen von regionaler Bedeutung. Die Siedlungsstrukturen weisen in der Regel eine mittlere Nutzungsdichte auf. Situativ sind im Umfeld von S-Bahn- und Tramstationen sowie in Ortskernen höhere Nutzungsdichten realisiert.

In den äusseren Korridoren ist das Angebot an Versorgungsdienstleistungen von örtlicher und überörtlicher Bedeutung bedarfsgerecht ausgebaut.

Korridorzentren: als Teil der polyzentrischen Struktur gestärkt

Je nach Lage des Korridorszentrums gelten die Ziele für die inneren oder äusseren Korridore.

Die Korridorzentren sind die Stützpunkte der polyzentrischen Struktur der Agglomeration Basel. Die einzelnen Korridorzentren weisen einen dichten Siedlungskörper auf und verfügen über eine attraktive Zentrumszone, die der Funktion als Begegnungs- und Versorgungsort gerecht wird. Qualitätsvolle Freiräume sorgen für vielfältige Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten.

Die S-Bahn bedient die Korridorzentren mindestens im 15-Minuten-Takt (innere Korridore) oder im 30-Minuten-Takt (äussere Korridore), das Leimental wird mit dem Tram erschlossen. Einige Korridorzentren verfügen zudem über beschleunigte, überregionale Bahnangebote. Die Bahnstationen sind als attraktive Verkehrsdrehscheiben ausgestaltet und stellen die Verknüpfung mit der örtlichen ÖV-Feinerschliessung sowie mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher. Die Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel garantiert einen effizienten Verkehrsfluss und leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Bedeutung des MIV für die Erschliessung der Korridorzentren. Die siedlungsorientierten Räume sind vom MIV stark entlastet und erfüllen ihre Funktion als attraktive Wohn-, Arbeits- und Begegnungsorte.

Die Korridorzentren verfügen über eine hohe und attraktive Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen Wohnformen, Gewerben und Dienstleistungen.

Einrichtungen von regionaler Bedeutung stärken die polyzentrische Struktur der Agglomeration. Die Zentren in den inneren Korridoren entlasten mit ihrem Versorgungs- und Freizeitangebot das Agglomerationszentrum. Die Zentren der äusseren Korridore stellen die Versorgung des umliegenden ländlichen Siedlungsraums bedarfsgerecht sicher. Im Übrigen gelten je nach Lage des Korridorzentrums die Ziele der inneren oder der äusseren Korridore.

Ländlicher Siedlungsraum: dörfliche Strukturen weiterentwickelt

Kurze Wege im Alltag sind soweit möglich sichergestellt, reduzieren die täglich zurückgelegten Distanzen und ermöglichen die Nutzung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Fortbewegungsmittel. Die Siedlungsräume sind klimaangepasst gestaltet.

Die Dorfstrukturen sind gut in die offene Landschaft integriert. Sie bilden einen kompakten Siedlungskörper. Die Ortskerne sind aufgewertet und bestehende Entwicklungspotenziale genutzt.

Alternative und innovative Mobilitätsangebote, ein nachfragegerechtes Busangebot und die Verknüpfung mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz stellen eine effiziente Anbindung an die S-Bahn mit funktionierenden Umsteigebeziehungen sicher. Dank der Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel ist der MIV soweit möglich reduziert.

Wohnnutzungen von kleiner bis mittlerer Dichte und lokales Gewerbe prägen den Charakter der ländlichen Gemeinden.

Die Versorgungseinrichtungen decken den täglichen Bedarf ab.

Ankergemeinden: ländlichen Siedlungsraum gestärkt

Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen ermöglichen es, die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Freizeitaktivitäten und Freiräumen zu Fuss oder per Velo zurückzulegen. Dadurch sind die täglich zurückgelegten Distanzen und das Gesamtverkehrsaufkommen minimiert. Die verdichteten Gebiete sind auf die Nutzung des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs ausgerichtet und klimaangepasst gestaltet. Öffentliche Räume weisen eine klimaangepasste Gestaltung auf. Begrünte und beschattete Strassen und Wege machen den Fuss- und Veloverkehr auch bei Hitze angenehm.

Die Ankergemeinden weisen eine im ländlichen Kontext vergleichsweise hohe Siedlungsdichte im Ortskern auf und verfügen über qualitätsvolle, klimaangepasste und ökologisch wertvolle Freiräume. Der Ortskern wird dank seiner qualitätsvollen Raum- und Strassengestaltung als Begegnungsort von überörtlicher Bedeutung genutzt.

In den Ankergemeinden werden mindestens zwei regionale Buslinien mit einfachen Umsteigemöglichkeiten verknüpft. Eine attraktive ÖV-Anbindung der Ankergemeinden an das nächstgelegene Korridorzentrum unterstreicht deren besondere Stellung im ländlichen Raum. Die kombinierte Mobilität wird dank der Einbindung in das örtliche und regionale Fuss- und Velonetz und dank eines nachfragegerechten Angebots an Bike & Ride und Park & Ride sowie eines Angebots an neuen Mobilitätsformen unterstützt. Die Verlagerung eines möglichst grossen Teils der Verkehrsnachfrage auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel garantiert einen effizienten Verkehrsfluss und eine massgebliche Reduktion der Bedeutung des MIV für die Erschliessung der Ankergemeinden.

Die Ankergemeinden zeichnen sich durch durchmischte Ortskerne mit unterschiedlichen Wohnformen, Gewerben und Dienstleistungen aus und verfügen teilweise über eine Industriezone.

Als Stützpunkte der polyzentrischen Struktur der Agglomeration Basel bieten sie für die ländlichen Gemeinden im Einzugsgebiet ein Angebot an Konsumgütern und Dienstleistungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf, abgestimmt mit dem Angebot des nächstgelegenen Korridorzentrums.

Im Übrigen gelten die Ziele des ländlichen Siedlungsraums.

Ausserhalb des bebauten Siedlungsgebietes charakterisieren folgende Landschaftselemente die Agglomeration Basel:

Grüne Finger: Lebens- und Naturraumqualität prägen die Agglomeration

Die grünen Finger sind in ihrer Ausdehnung und ihrem Charakter gewahrt:

- Sie prägen als wichtige landschaftliche Markenzeichen der Agglomeration Basel deren Identität.
- Sie übernehmen eine wichtige Funktion als Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete und tragen wesentlich zur klimatischen Verbesserung innerhalb der Agglomeration bei.
- Sie sind eng mit den Siedlungsgebieten und deren Freiräumen verzahnt und bieten der Bevölkerung einen direkten Zugang zu Naherholungsgebieten. Sie übernehmen an Hitzetagen eine wichtige Funktion als Rückzugsort.
- Sie weisen eine hohe ökologische und landschaftliche Qualität auf und haben einen hohen Erlebniswert.
- Sie sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.
- Sie sind untereinander vernetzt und bieten ein attraktives und durchgängiges Wegnetz für den Velo- und Fussverkehr. Wichtige Ausflugsziele sind gut mit dem ÖV erschlossen.

Blaue Bänder: Siedlung, Natur und Naherholung vernetzt

- Die blauen Bänder sind in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum als mehrheitlich durchgehende, ökologisch wertvolle Naherholungs- und Naturräume entlang der Gewässer gestaltet. Sie übernehmen eine wichtige Funktion für die Luftzirkulation und verbinden die Siedlungsgebiete mit den agglomerationsnahen Erholungsräumen. Erholung und Freizeit nehmen auf die Anliegen des Landschafts- und Naturschutzes Rücksicht.
- Unter Wahrung der ökologischen Qualitäten und der Schutzbedürfnisse sind die Uferbereiche so weit wie möglich und zulässig zugänglich gestaltet und zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar. Entlang der Flüsse stehen durchgängige Uferwege zur Verfügung. Wichtige Ausflugsziele sind gut mit dem ÖV erschlossen.

Grüne Verbindungen: wertvolle Landschaften vernetzt

- Grüne Verbindungen strukturieren die Siedlungsgebiete der inneren und äusseren Korridore und bilden Zäsuren zwischen den Siedlungsgebieten. Sie übernehmen eine wichtige Funktion als Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete und tragen wesentlich zur klimatischen Verbesserung innerhalb der Agglomeration bei. Ihre Ausdehnung und ihr Charakter sind gewahrt.
- Sie werden als multifunktionale, siedlungsnahe Erholungsräume genutzt.
- Sie stellen eine multifunktionale Verbindung zwischen den grünen Fingern und den offenen Landschaften sicher. Sie sorgen für die ökologische und visuelle Vernetzung und bilden wichtige Verbindungsachsen zwischen den Erholungsgebieten.

5.3.2 Mobilitätsziele

ÖV: als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gestärkt und strukturiert

- Die S-Bahn-Achsen bieten schnelle Verbindungen aus allen Korridoren ins Agglomerationszentrum und verbinden die Korridore miteinander.
- Das S-Bahn-Angebot stellt in den dichten, urbanen Gebieten der inneren Korridore mindestens einen 15-Minuten-Takt und in den äusseren Korridoren mindestens einen 30-Minuten-Takt sicher.
- Im Leimental bindet anstelle der S-Bahn das Tram den Korridor an das Agglomerationszentrum an, im Kandertal übernimmt der Bus diese Funktion.
- Das Tram- und Busnetz ergänzt das S-Bahn-Angebot, ist mit diesem optimal verknüpft und bietet dank eines abgestimmten Takts ein attraktives Angebot.
- Dank punktueller Eigentrassees und/oder Verkehrsmanagement zugunsten des ÖV sind zuverlässige Fahrzeiten sichergestellt.
- Die S-Bahn- und ausgewählte Tram- und Bushaltestellen sind als ÖV-Drehscheiben konzipiert und sorgen für eine reibungslose kombinierte Mobilität.

MIV: stadtverträgliche Durchleitungen und Verbindungen gewährleistet

- Das HLS-Netz führt den Transitverkehr und den grossräumigen Strassenverkehr direkt und sicher durch die Agglomeration Basel.
- Das übergeordnete Strassennetz gewährleistet zuverlässige Verbindungen innerhalb und zwischen den Korridoren und stellt die Verbindung zum HLS-Netz sicher.
- Der Strassenverkehr und sein Flächenverbrauch werden möglichst minimiert. Er wird effizient sowie klima- und umfeldverträglich in das und aus dem Siedlungsgebiet geführt.
- Siedlungsorientierte und klimaangepasst gestaltete Strassenräume bieten für den Fuss- und Veloverkehr optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität.

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

ohne Signatur

Velo- und Fussverkehr: sichere und attraktive Verbindungen gewährleistet

- Wichtige Quell- und Zielpunkte sowie ÖV-Haltestellen sind per Velo und zu Fuss direkt und sicher erreichbar.
- Die Vorzugsrouten bieten attraktive, direkte und sichere Veloverbindungen in den inneren Korridoren und im Agglomerationszentrum.
- Ein durchgängiges, trinationales Velohauptroutennetz bietet sichere und attraktive Verbindungen durch die Agglomeration. Es verbindet Siedlungsgebiete innerhalb der Korridore und zwischen den Korridoren.
- Das Ergänzungsroutennetz stellt die Zugänge zum Velohauptroutennetz sicher.
- Die Siedlungsgebiete verfügen über ein zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz mit guter Erreichbarkeit von Zentren, ÖV-Haltestellen und publikumsintensiven Anlagen.
- Wo möglich und zweckmässig sorgen schattenspendende Elemente an hitzeexponierte Stellen der Fuss- und Velonetze für eine angenehme Aufenthaltsqualität.

ohne Signatur

Alternative und innovative Mobilitätsformen: Lücken im nachhaltigen Mobilitätsangebot geschlossen

› Alternative und innovative Mobilitätsformen (Bike-Sharing, Car-Sharing, On-Demand-Angebote etc.) ergänzen den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und schliessen Angebotslücken. Sie ermöglichen eine Reduktion des privaten Autobesitzes.

Rheinhäfen und EuroAirport: internationale Anbindung sichergestellt

› Die Rheinhäfen und der EuroAirport stellen die internationale Anbindung der Agglomeration Basel sicher und sind als intermodale Plattformen für den Güterverkehr ausgestaltet.

› Der EuroAirport ist an das Eisenbahnnetz angeschlossen und ins trinationale S-Bahn-Netz eingebunden.

5.4 Quantitative Ziele

5.4.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale

Die Bevölkerung der Agglomeration Basel soll sich entsprechend den Grundsätzen und Zielen des Zukunftsbildes entwickeln. Das Bevölkerungswachstum soll zum grössten Teil im Agglomerationszentrum sowie in den inneren Korridoren stattfinden. Indem an diesen Lagen das Potenzial für Verdichtung, Umnutzung und Transformation erkannt und genutzt wird, kann die Siedlungsentwicklung besser auf das bestehende und ein zweckmässiges zukünftiges Verkehrsangebot abgestimmt werden, als wenn das Wachstum überdurchschnittlich in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum stattfinden würde.

Die aktuellen Trendprognosen gehen insgesamt von recht stabilen Bevölkerungsanteilen zwischen den Raumtypen bis 2040 aus. Um die erwartete Bevölkerungszunahme nicht nur auffangen zu können, sondern auch Wohnraum in attraktiven Siedlungsgebieten zu gewährleisten, muss das Potenzial an gut erschlossenen Lagen genutzt werden. Ein wichtiges Puzzlestück zur Erreichung dieses Ziels sind die Schwerpunktgebiete. Gemäss den aktuellen Planungsständen und Entwicklungen kann der weitaus grösste Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums innerhalb dieser Gebiete aufgenommen werden. Da die Schwerpunktgebiete zu einem grossen Teil im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren liegen, ist deren Entwicklung besonders zu fördern, um die angestrebte Anteilsverschiebung zu erreichen. Werden zudem die restlichen unbebauten Bauzonen deutlich dichter gebaut als der Durchschnitt der Bestandsgebiete und die Verdichtungspotenziale im Bestand aktiviert, kann das erwartete Wachstum aufgenommen werden.

Auf der Ebene der Agglomeration werden zusätzlich zu den Trendprognosen der statistischen Ämter keine quantitativen Wachstumsziele festgelegt. Der Fokus liegt auf den qualitativen Entwicklungszielen zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen (siehe Kapitel 7.3 Teilstrategien Siedlung) und auf der Verteilung des Wachstums. Die in der folgenden Tabelle 59 dargestellte angestrebte Entwicklung zielt auf die Anteile der Bevölkerung zwischen den Raumkategorien. Gemäss dem Zukunftsbild Agglo Basel 2040 sollen die Anteile im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren steigen, in den äusseren Korridoren etwa gleich bleiben und im ländlichen Raum tendenziell abnehmen. Gegenüber den Trendprognosen sind somit weitere Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen nötig.

Tabelle 59: Prognose und angestrebte Bevölkerungsentwicklung nach Raumkategorien

	Ist-Zustand		Trendprognosen			
	Einwohner 2022	Verteilung 2022	Einwohner 2040	Verteilung 2040	Wachstum absolut	angestrebte Entwicklung (Anteilsverschiebung gegenüber Trend)
Agglomerationszentrum	301 300	32,5 %	332 200	32,6 %	30 900	steigend ↗
Innere Korridore	280 100	30,2 %	304 900	30,0 %	24 800	steigend ↗
Äussere Korridore	239 300	25,8 %	260 200	25,5 %	20 900	gleichbleibend →
Ländlicher Raum	107 300	11,6 %	122 800	12,0 %	15 500	abnehmend ↘
Agglomeration	**928 000**		**1 020 100**		**92 100**	

Quelle: Statistische Ämter der verschiedenen Gebietskörperschaften sowie kantonale Richtpläne

5.4.2 Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren)

Tabelle 60 zeigt die Entwicklung der bisherigen und neuen Zielwerte entlang der fünf MOCA-Indikatoren des Bundes. Die Zielsetzungen können folgendermassen zusammengefasst werden:

Modal Split
Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Zunahme der im Agglomerationszentrum lebenden Personen stieg der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz in den vergangenen Jahren deutlich an. Auch das Velo ist in den zurückliegenden zehn Jahren wieder attraktiver geworden. Die letzte Auswertung des Mikrozensus im Jahr 2021 war pandemiebedingt zu wenig repräsentativ. Wie in der gesamten Schweiz haben auch in der Agglomeration Basel die MIV-Anteile gegenüber 2015 wieder zugenommen. Jüngste Entwicklungen zeigen aber, dass der ÖV deutlich aufgeholt hat. Gemäss den Trendberechnungen des Gesamtverkehrsmodells Basel (GVM 2016/40), das nur beschlossene Infrastrukturausbauten berücksichtigt, werden der ÖV- und Velo-Anteil bis 2040 weiter steigen und der MIV-Anteil abnehmen (-3,5% bezogen auf die Personenkilometer in der Gesamtagglomeration). Berücksichtigt man des Weiteren den Bahn-Angebotssprung mit dem Herzstück und weitere, noch nicht beschlossene Massnahmen des Agglomerationsprogramms, wird der MIV-Anteil bis 2040 noch weiter sinken. Das Ziel ist es, in der Agglomeration Basel den MIV-Anteil an der Tagesdistanz bis 2040 auf ca. 50–52% zu senken. Das bedingt, dass der grosse Anteil des zukünftigen Verkehrswachstums über ÖV und Velo- und Fussverkehr bewältigt wird.

Unfälle
Die Anzahl der verunfallten Personen ist in der Agglomeration Basel im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen mit 1,18 Verunfallten pro 1000 Personen pro Jahr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) bereits heute am tiefsten. Die Rate ist in den letzten Jahren in allen grossen Agglomerationen ausser in Zürich gesunken. Die Infrastruktur- und Präventionsmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit scheinen zu wirken. Die Anzahl der Verunfallten soll bis 2040 weiter sinken und einen Wert von < 1,0 Verunfallten pro 1000 Personen erreichen, die spezifischen Absenkraten dürften aufgrund des bereits Erreichten zwar kleiner ausfallen, das Ziel konnte jedoch im Vergleich zum AP4 weiter nach unten gedrückt werden.

Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse
Der Anteil der Einwohner, die in der Agglomeration Basel an gut (B) bis sehr gut (A) erschlossenen Standorten wohnen, liegt im Schweizer Vergleich mit 56,6% bereits recht hoch. Durch die Verdichtung und den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere durch den Komplettausbau der trinationalen S-Bahn inkl. Herzstück) sollen in Basel bis 2040 63% der Einwohner innerhalb der Güteklassen A und B wohnen. Die Anteile innerhalb der Güteklassen C und D werden dadurch abnehmen.

Die Arbeitsplätze liegen zu 50% an sehr gut (A) und zu 22% an gut (B) erschlossenen Standorten, was etwa im Mittel der Schweizer Grossagglomerationen liegt. Das Ziel bis 2040 ist, die Anteile der Güteklassen A und B gemeinsam, um weitere 4 Prozentpunkte auf total 76% zu steigern. Neben der Neuerschliessung grosser Arbeitsplatzgebiete wie Allschwil-Bachgraben sollen dazu auch kontinuierliche ÖV-Angebotsverbesserungen bestehender Gebiete beitragen (z. B. Tram Bachgraben, Letten oder klybeckplus).

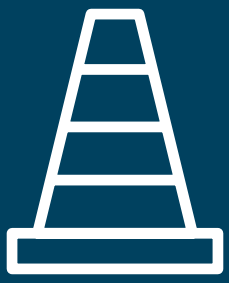
Bebauungsdichte
Die jetzige Nutzungsdichte (also die Anzahl der Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone) liegt bei 96,2. Vor zehn Jahren lag dieser Wert bei 92,8, was zeigt, dass eine Verdichtung stattfindet. Bei den Berechnungen der Bauzonenkapazitäten wurde angenommen, dass durch Innenverdichtung eine um 5% höhere Nutzungsdichte bis 2040 erreicht werden kann. Da zusätzlich davon auszugehen ist, dass Neubauten in Zukunft noch dichter gebaut werden, wird eine insgesamte Zunahme der Nutzungsdichte von knapp 10% bis 2040 angestrebt, was einem Dichtewert von 105 Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar Wohn-, Misch- und Zentrumszone entsprechen würde.

Tabelle 60:
Zielwerte 2040 zu den MOCA-Indikatoren

Indikator	Retrospektiv-Wert	Ist-Wert	Ziel 2040 (AP4)	Ziel 2040 (AP5)
MOCA 1: MIV-Anteil an der Tagesdistanz	56,7% (2010)	61,1% (2021)	50–52%	50–52%
MOCA 2: Unfälle	1,42 (2014)	1,18 (2021)	1,25	< 1,0
MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen	A: 26,1%	A: 29,6%	A: 32%	A: 32%
	B: 28,3%	B: 27,0%	B: 31%	B: 31%
	C: 21,0%	C: 21,4%	C: 20%	C: 20%
	D: 18,9%	D: 17,1%	D: 14%	D: 14%
	Keine: 5,7% (2014)	Keine: 4,9% (2022)	Keine: 3%	Keine: 3%
MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	A: 48,0%	A: 49,8%	A: 52%	A: 52%
	B: 22,2%	B: 21,7%	B: 24%	B: 24%
	C: 15,8%	C: 16,2%	C: 15%	C: 15%
	D: 10,3%	D: 8,8%	D: 7%	D: 7%
	Keine: 3,7% (2014)	Keine: 3,5% (2021)	Keine: 2%	Keine: 2%
MOCA 5: Dichte der bebauten WMZ [EW+VZÄ/ha WMZ]	92,8 (2012)	96,2 (2022)	105	105

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2023a

6
Handlungsbedarf



› Wie bereits im AP4 ist der Handlungsbedarf nach Korridoren gegliedert, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Dabei wird der Handlungsbedarf nach Themen in den Tabellen der Korridore wird zwischen «Bisher Erreichtes» und «Verbleibender Handlungsbedarf» unterschieden. Auf Massnahmenebene zählen bereits genehmigte Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) zu «Bisher Erreichtes».

› Die Einschätzung des Handlungsbedarfs hat sich gegenüber dem AP4 nicht grundsätzlich verändert. Einzelner Handlungsbedarf konnte durch Massnahmen aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen behoben oder entschärft werden, wenige sind durch veränderte Rahmenbedingungen hinzugekommen.

› Die Siedlungsentwicklung stimmt insofern positiv, als die langsame Trendumkehr eines vermehrten Bevölkerungswachstums im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren anhält. In der Folge nehmen die durchschnittlichen Siedlungsdichten zu.

KERNAUSSAGEN

- Die Reserven in den unbebauten Bauzonen nehmen weiter ab. In allen Raumtypen ist eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen zwingend. Dabei hat die schrittweise Umsetzung von Schwerpunktgebieten eine herausragende Bedeutung, denn diese haben das Potenzial, das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum aufzunehmen.

- Vor diesem Hintergrund hat die bessere ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten gegenüber dem AP4 nochmals an Bedeutung gewonnen. Dazu zählen zum einen Entwicklungsgebiete, die bereits heute eine Entwicklungsdynamik aufweisen (z. B. Allschwil-Bachgraben, Kleinbasel, Salina Raurica, Klybeck und einzelne Gebiete in der Birsstadt), und zum anderen Schwerpunktgebiete, die erst am Anfang ihrer Siedlungsentwicklung stehen (z. B. Technoport, 3Land, Rheinfelden-Möhlin und der Hafen Birsfelden). Handlungsbedarf besteht auch bei besseren tangentialen ÖV-Verbindungen von Schwerpunktgebieten, insbesondere zwischen dem Birs- und dem Leimental sowie im Gebiet 3Land.

- Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stossen an ihre Grenzen. Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel mit 15-Minuten-Takten in den inneren Agglomerationsgebieten sowie die weitere Tramnetzentwicklung bleiben dringend. Das Tram- und Busnetz im Stadtkern und in stark frequentierten Gebieten ausserhalb der Kernstadt benötigt mehr Flexibilität und erhöhte Zuverlässigkeit. Besonders grosser Handlungsbedarf besteht bei den S-Bahn-Durchmesserlinien und bei der Entlastung des innerstädtischen ÖV-Feinverteilers.

- Der Stellenwert von Verkehrsdrehscheiben in allen Korridoren steigt weiter. Sie benötigen zum einen attraktive Umsteigewege, sowohl zwischen Angeboten innerhalb des ÖV als auch zwischen ÖV und Veloverkehr. Zum anderen werden genügend Veloabstellplätze und je nach Drehscheibentyp weitere Dienstleistungsangebote wie Einkaufsmöglichkeiten vorausgesetzt. Handlungsbedarf besteht vor allem für die Bahnhöfe Basel SBB, Bad Säckingen und Pratteln. Der Ausbaubedarf für Park-&-Ride-Angebote konzentriert sich punktuell auf das deutsche und französische Agglomerationsgebiet.

- Die Verbesserung der Erschliessung der bestehenden Bahnhöfe und neuer Haltestellen muss mit der Entwicklung des Bahnknotens Basel Schritt halten.

- Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet, und zwar im Personen- und Güterverkehr. Ohne die geplanten Grossprojekte (v. a. Rheintunnel, Hagnau–Augst) und ein verstärktes Verkehrsmanagement wird auch der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

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

- Der Veloverkehr hat weiterhin ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere im grenzüberschreitenden (Alltags-)Verkehr. Neben dem konsequenten Ausbau des Velohauptroutennetzes kommt neu die Umsetzung eines Velovorzugsroutennetzes hinzu.

- Schliesslich besteht Handlungsbedarf in den nichtinfrastrukturellen Handlungsfeldern mit dem Ziel einer nachhaltigeren Verkehrsmittel-, Ziel- und Routenwahl. Massnahmen und Aktivitäten des Mobilitätsmanagements sind dahingehend zu fokussieren, dass verstärkt kantons- und grenzüberschreitende Wirkung entfaltet wird.

6.1 Herleitung und Struktur des Handlungsbedarfs

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Abgleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, den Zielen des Zukunftsbildes und dem Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen. Konkret wurde der Handlungsbedarf in der Agglomeration Basel in den folgenden fünf Schritten hergeleitet.

1. Das Zukunftsbild wurde in einem eigenständigen Prozess zusammen mit der Geschäftsleitung sowie mit ausgewählten Fachgruppenmitgliedern und Kommunen im AP4 komplett überarbeitet und im AP5 leicht weiterentwickelt.
2. Die Situations- und Trendanalyse wurde in fachlicher Iteration mit den Fachgruppen (Raumplanung, Umwelt, S-Bahn, Tram, Strasse, Güterverkehr, Velo-/Fussverkehr, Mobilitätsmanagement) für das AP5 aktualisiert.
3. Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus AP1 bis AP4 wurde nachgeführt.
4. Ein systematischer Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild (bzw. dessen Entwicklungszielen) wurde unter Berücksichtigung der bisherigen Massnahmen sowie geplanter übergeordneter Massnahmen durchgeführt und in Tabellen und Karten aufgezeigt. In den Karten wird zwischen Handlungsbedarf mit und ohne Massnahmen im AP1 bis AP4 unterschieden.
5. Massnahmen zum verbleibenden Handlungsbedarf werden in den Teilstrategien abgeleitet. Massnahmen, die die Planungsreife für das AP5 noch nicht erreicht haben, oder Handlungsbedarfe ohne bestehende Lösungsansätze werden für die kommenden Programmgenerationen vorgemerkt.

Dieses Vorgehen zur Herleitung des Handlungsbedarfs betrifft die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr grundsätzlich gleichermassen. Da sich der Handlungsbedarf und die Schwachstellen immer aus einem Zusammenspiel diverser Entwicklungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr ergeben, sollten sie nicht thematisch isoliert, sondern aus der Gesamtsicht identifiziert und angegangen werden. Aus diesem Grund ist das Kapitel Handlungsbedarf nicht thematisch, sondern räumlich nach Korridoren gegliedert.

Das folgende Kapitel 6.2 gibt vorab einen zusammenfassenden **Quervergleich** der wichtigsten Aussagen zum Handlungsbedarf nach Korridoren. Danach folgen die korridorspezifischen Ausführungen, wobei sich die Darstellung pro Korridor in die folgenden Abschnitte gliedert:

1. **Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf:** Der Handlungsbedarf muss aus dem jeweiligen Kontext heraus verstanden werden können, weshalb die Ausgangslage pro Korridor einleitend kurz beschrieben wird. Weitere Informationen dazu sind im betroffenen Kapitel aus dem Korridorbericht festgehalten. Zudem wird in diesem einleitenden Abschnitt der wichtigste Handlungsbedarf auf strategischer Ebene formuliert. Darunter werden Schwerpunkte in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr verstanden, wo die Region heute noch am weitesten von den Zielen und Grundsätzen des Zukunftsbildes entfernt ist, und Anstrengungen unternehmen muss.
2. **Handlungsbedarf nach Themen:** Die in Kapitel 3 eruierten Schwachstellen werden pro Themenbereich den Zielen des Zukunftsbildes gegenübergestellt und daraus der Handlungsbedarf abgeleitet. Dieser wird pro Korridor tabellarisch aufgeführt. Dabei wird unterschieden zwischen «bisher Erreichtem» (d. h. Handlungsbedarf mit umgesetzten oder beschlossen Massnahmen aus den AP1 bis AP4) und «verbleibendem Handlungsbedarf».
3. **Handlungsbedarfskarte:** Der Soll-Ist-Vergleich zwischen Zukunftsbild und Situations- und Trendanalyse ist auch kartografisch festgehalten. Wie bereits im AP4 erfolgt diese Darstellung themenübergreifend, um den Abstimmungsbedarf zwischen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsthemen pro Korridor deutlich zu machen. Um die Lesbarkeit zu verbessern, fokussieren die Karten im Hauptberichts-

kapitel auf den «verbleibenden Handlungsbedarf». Im Korridorbericht sowie dem Kartenanhang erfolgt dann die Überlagerung mit den bisherigen Massnahmen. Zudem sind im Kartenband auch themenspezifische Handlungsbedarfskarten abgebildet, die den gesamten Agglomerationsperimeter in den Blick nehmen.

6.2 Quervergleich des Handlungsbedarfs nach Korridoren

Tabelle 61 zeigt eine Synopsis zum Ist-Soll-Vergleich (Situations-/Trendanalyse vs. Zukunftsbild/Ziele) nach Korridoren unter Berücksichtigung der drei raumspezifischen Ziele und der drei Erschliessungsziele des Zukunftsbildes.

Ziele Zukunftsbild Korridor	Raumspezifische Ziele:			Mobilitätsziele:		
	Siedlungs- und Freiraumstruktur	**Nutzungsdichte/ Nutzungsmix**	**Versorgungsgrad**	**ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren**	**MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten**	**Velo- und Fussverkehr sicher und attraktiv anbieten**
Kernstadt	Wohn- und Umfeldqualitäten erhalten und Klimaanpassung vorantreiben	Nachverdichtung und Siedlungstransformationen in Schwerpunktgebieten	Versorgungsgrad in einzelnen Quartieren verbessern	Überlastetes Tramnetz entlasten, und Zuverlässigkeit der Busachsen verbessern	Ausweichverkehr vom HLS vermeiden und stark belastete Knoten optimieren	Velonetzlücken schliessen und Sicherheit erhöhen
Leimental	Wohn- und Umfeldqualitäten erhalten (angepasst an die urban oder ländlich geprägten Ortschaften)	Nutzungsdurchmischung durch Nachverdichtung verbessern	Ortskerne stärken	Tramangebot beschleunigen (fehlende S-Bahn) und Tramerschliessung in den Entwicklungsgebieten von Allschwil vorantreiben	Ortsdurchfahrten entlasten und siedlungsverträglich gestalten	Velorouten (insb. Vorzugsrouten) weiter ausbauen
Birstal	Wohn- und Umfeldqualitäten erhalten, Qualität des Birsraums erhalten und aufwerten	Schwerpunktgebiete Arbeiten qualitätsvoll entwickeln	Urbane Dichten schaffen, um die lokale und regionale Versorgung zu verbessern	Erhöhten S-Bahn-Takt nutzen, tangentiale ÖV-Angebote ausbauen	Ortsdurchfahrten vom Ausweichverkehr entlasten, Knotenbereiche zur N18 optimieren	Velorouten (insb. Vorzugsrouten) weiter ausbauen
Laufental/ Thierstein	Anhaltende Zersiedlungsgefahr eindämmen	ESP in Laufen, Zwingen und Breitenbach etablieren	Regionalzentren weiter aufwerten, Ortskerne stärken	Umgesetzten Bahnausbau (S-Bahn, IR) nutzen und Busangebot darauf abstimmen	Siedlungsverträglichkeit der N18 erhöhen	Velohauptroutennetz ausbauen und von N18 separieren
Ergolztal/ Frenkentäler	Zersiedlung eindämmen und landschaftliche Vielfalt erhalten	Siedlungen verdichten und aufwerten	Versorgungsangebote in Ortskernen ausbauen	Umgesetzten Bahnausbau (S-Bahn, Waldenburgerbahn) nutzen und Busangebot darauf abstimmen	Verkehrsmanagement-Massnahmen verstärken und Ortsdurchfahrten aufwerten	Velohauptrouten ausbauen
Hochrhein	Wohn- und Umfeldqualitäten erhalten, Rheinlandschaft aufwerten	Nachverdichtung und Siedlungstransformationen in Schwerpunktgebieten	Versorgungsangebote in Ortskernen und Regionalzentren ausbauen	Erschliessung der Entwicklungsgebiete verbessern	Siedlungen vom HLS-Ausweichverkehr entlasten und aufwerten	Velovorzugsrouten und B&R-Angebot an den Bahnhöfen ausbauen

Tabelle 61: Ist-Soll-Vergleich (Situations-/Trendanalyse vs. Zukunftsbild/Ziele) nach Korridoren

Ziele Zukunftsbild Korridor	Raumspezifische Ziele:			Mobilitätsziele:		
	Siedlungs- und Freiraumstruktur	**Nutzungsdichte/ Nutzungsmix**	**Versorgungsgrad**	**ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren**	**MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten**	**Velo- und Fussverkehr sicher und attraktiv anbieten**
Wiesental	Zersiedlung eindämmen und Landschaftliche Vielfalt erhalten, Wiese aufwerten	Nachverdichtung vorantreiben	Versorgungsangebote in Ortskernen und Regionalzentren ausbauen	Taktverdichtung der S-Bahn nutzen und Busangebot darauf abstimmen	Ausweichverkehr im Umfeld von stark belasteten Knoten vermeiden	Velovorzugsrouten und B&R-Angebot an den Bahnhöfen ausbauen
Oberrhein/ Kandertal	Zersiedlung eindämmen und Landschaftliche Vielfalt erhalten	Nachverdichtung vorantreiben	Versorgungsangebote in Ortskernen und Regionalzentren ausbauen	Busangebot deutlich ausbauen und Multimodalität fördern	Verkehrsmanagement-Massnahmen verstärken und Ortsdurchfahrten entlasten	Velorouten ausbauen und Sicherheit erhöhen
Saint-Louis Agglo (SLA)	Zersiedlung eindämmen, Siedlungsqualität und Grünflächen erhalten	Nachverdichtung vorantreiben	Ortskerne stärken	ÖV-Angebot ausbauen (Anbindung EuroAirport, Takterhöhung S-Bahn, Busnetz)	Ortsdurchfahrten weiter entlasten	Velorouten deutlich ausbauen

Legende: schwacher – geringer – mittlerer – grosser Handlungsbedarf

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.3 Kernstadt

6.3.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Wie einleitend dargestellt, ist das Kapitel Handlungsbedarf nach Korridoren und nicht nach Raumtypen strukturiert. Deshalb bezieht sich dieses Subkapitel auf den Korridor Kernstadt und nicht auf den Raumtyp Agglomerationszentrum. Der Perimeter der Kernstadt ist deckungsgleich mit der Stadt Basel.

Die Kernstadt ist als Zentrum der Agglomeration nicht wie die Korridore radial organisiert. Sie hat dadurch und aufgrund der hohen Dichte eine grundlegend andere Ausgangssituation und somit andere siedlungsstrukturelle Herausforderungen. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist hier keine neue Herausforderung, sondern seit Langem eine Notwendigkeit. Da Siedlungserweiterungen nicht mehr möglich sind, muss die Siedlungsentwicklung nach innen durch Nachverdichtung oder Transformation erreicht werden. Umso mehr muss angesichts der hohen Bebauungsdichte für die Erhaltung der Wohn- und Umfeldqualitäten gesorgt, den Folgen der Klimaerwärmung begegnet und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Kernstadt sichergestellt oder weiter verbessert werden.

Nachdem bis 2019 eine Zunahme der ständigen Wohnbevölkerung zu verzeichnen war, gab es in den letzten Jahren eine Stagnation des Wachstums. 37 % der Beschäftigten der Agglomeration Basel sind in der Kernstadt tätig.

Die Grenze der Kernstadt verläuft ungefähr zur Hälfte entlang der französischen und der deutschen Landesgrenze. Die Dringlichkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird hier deutlich. Auch auf Schweizer Seite ist die enge Kooperation mit dem Kanton Basel-Landschaft eine wesentliche Voraussetzung für die abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Die Kernstadt Basel wird aufgrund ihrer Lage im europäischen Verkehrsnetz von allen grossen Verkehrsinfrastrukturen durchquert: durch die Nationalstrassen A2/3, die mit der Ost- und Nordtangente den Anschluss an die deutsche Autobahn A5 und die französische A35 herstellen, durch das Netz der Kantonsstrassen und durch die im Bahnhof SBB zusammenführenden Bahnlinien, die über den Badischen Bahnhof und Saint-Louis die ausländischen Korridore bedienen. Ebenso werden die S-Bahn-Linien in Basel zusammengeführt, auch wenn es sich heute noch nicht um echte Durchmesserlinien handelt.

Die Kernstadt verfügt zudem über ein sehr dichtes Tram-, Bus- und Velonetz. Das innerstädtische Verkehrsaufkommen ist hoch, konnte jedoch im MIV durch verschiedene Massnahmen der letzten Jahre stabilisiert werden (nicht zuletzt als Folge einer starken Zunahme des Veloverkehrs gegenüber MIV und der Neuerungen im Artikel 13 des Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt). Die Tramnetzentwicklung 2030 gibt das Zielnetz für das Tramliniennetz vor. Es soll direktere Verbindungen bringen, die Zuverlässigkeit vor allem auf den stark frequentierten Innenstadtachsen erhöhen und Entwicklungsareale besser erschliessen. Es bleibt aber eine ständige Herausforderung, die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsmittel in Einklang zu bringen.

Strategischer Handlungsbedarf:

- **Siedlung: Die Entwicklung der verschiedenen Schwerpunktgebiete Siedlung vorantreiben und gleichzeitig hohe städtebauliche und freiraumseitige Qualitäten sicherstellen**
- **Landschaft: Die Grünflächen erhalten und aufwerten, Freiräume für den Fuss- und Veloverkehr vernetzen**
- **Verkehr: Grenzüberschreitende S-Bahn-Durchmesserlinien schaffen, innerstädtische Überlastungen durch Tramnetzerweiterungen reduzieren; Arealentwicklungen durch den ÖV hochwertig erschliessen, Strassenverkehr aufs übergeordnete Netz verlagern, Velovorzugsrouten und Veloabstellangebote ausbauen**

6.3.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 62: Handlungsbedarf Kernstadt

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Es herrscht bereits eine hohe Siedlungsdichte in den Wohnbauzonen (ca. 187 EW/ha). Das Potenzial für Nachverdichtungen ist deshalb in der Stadt geringer als andernorts in der Agglomeration. › Durch Innenentwicklung konnten einige neue Potenziale aktiviert werden, etwa durch Ersatzneubauten im Quartier St. Johann. › Drei der grossen Arealentwicklungen konnten abgeschlossen werden (Erlenmatt, Felix-Platter-Spital, Bernoulli-Walkeweg). Das Areal VoltaNord konnte ebenfalls bereits zu einem grossen Teil realisiert werden. › Die Arealentwicklung Wolf-Nord konnte vorangebracht werden: Sie befindet sich neu in der Realisierung. › Damit die Areale abgestimmt auf die Erschliessungssituation von heute und die geplante Erschliessung entwickelt werden, wurde die Ausarbeitung eines Raumkonzeptes angestossen. Dieses Raumkonzept koordiniert den Nutzungsmix und die Realisierung der einzelnen Arealentwicklungen im gesamten Agglomerationszentrum. › Der Kanton Basel-Stadt verfügt über ein Stadtklimakonzept. Seit 2021 läuft die Umsetzung in fast allen Handlungsfeldern: Es werden kontinuierlich neue Strassenbäume gepflanzt, Baumstandorte werden verbessert, es wird entsiegelt. Klimaanpassung wird wo immer möglich realisiert, und die Standards haben sich im öffentlichen Raum entsprechend angepasst.	› Zur Abmilderung des Angebotsdefizits Arealentwicklungen mit Hochdruck vorantreiben, die notwendigen Ressourcen bereitstellen und auf die prioritären Areale fokussieren › Ausbau der S-Bahn (neue Haltestellen, Direktverbindungen, höhere Taktdichte) als Voraussetzung für das Ausschöpfen der Potenziale in den Schwerpunktgebieten und das weitere Ausbilden kompakter Siedlungsstrukturen im Sinne der 15-Minuten-Stadt vorantreiben. Wichtige Elemente dabei sind: › Haltestelle Solitude (Areal Roche) › Haltestelle Klybeck (Areale klybeckplus und Hafen- und Stadtentwicklung) › Haltestelle Mitte (Unispital) › Angebotsverbesserungen St. Johann (VoltaNord) › Verbesserungen am Knoten Basel (Leistungssteigerung, Ausbau Publikumsanlagen, Realisierung Herzstück) › Tramerweiterungen (Klybeck und Westquai) voranbringen, um die Modal-Split-Ziele in den Arealen klybeckplus und Hafen- und Stadtentwicklung zu erreichen › Mit stadtplanerischen Massnahmen die Auswirkungen des Klimawandels mildern, insbesondere in den im Stadtklimakonzept ausgewiesenen Fokusgebieten

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Landschaft		
	› In den Arealentwicklungen klybeckplus, Westquai, Klybeckquai, VoltaNord und Felix-Platter-Spital wurden neue Freiflächen eingerichtet. › Die aktuell laufende Erarbeitung des Teilrichtplans Freiraum sichert die qualitativ hochstehende und klimaangepasste Entwicklung aller Freiräume.	› Im Zuge von Arealentwicklungen die Freiraumversorgung erhöhen und den Nutzungsdruck auf die bestehenden Freiräume, deren Kapazitätsgrenze teilweise erreicht ist, reduzieren › Die Vernetzung von Freiräumen für Fussgänger und Velofahrer verbessern sowie fehlende Verbindungselemente ergänzen › Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer zu stadtnahen, weitläufigeren Landschaftsräumen (z. B. Leimental, Petite Camargue Alsacienne) bedarfsabhängig optimieren
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Das Bahnangebot wurde mit STEP AS 2025 ausgebaut (30-Minuten-Takt im Fernverkehr)), und die Kapazitäten der Zugänge zum Bahnhof SBB von Osten und Deutschland her wurden erweitert. › Haltestellen und ÖV-Drehscheiben (z. B. Schifflände/Marktplatz, Bahnhof Riehen) wurden punktuell aufgewertet. › Das Tramnetz wurde durch grenzüberschreitende Tramverlängerungen nach Weil und Saint-Louis ausgebaut. › Erste Etappen der Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastrukturen wurden mit dem Bussystem 2027 abgeschlossen.	› Nötige Leistungssteigerungen mit STEP AS 2035 umzusetzen. Kapazitätsausbau am Bahnknoten Basel SBB und Erweiterung des S-Bahn-Netzes mit Durchmesserlinien realisieren. Herzstück Basel mit unterirdischer Verbindung zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof sowie zwischen St. Johann und den neuen unterirdischen Haltestellen Basel-Mitte und Klybeck umsetzen › Entwicklungsgebiete mit den Haltestellen Neuallschwil und Solitude sowie weiteren Ausbauetappen des Trams Klybeck erschliessen › Das Tramsystem ist nach wie vor überlastet, Tramfrequenzen lassen sich kaum weiter erhöhen: Zentralen Innenstadtabschnitt durch den Bau von redundanten Tramabschnitten (insb. Tram Petersgraben, Tram Claragraben und längerfristig Tramumstellung Buslinie 30) entlasten › Zuverlässigkeitsprobleme des strassengebundenen ÖV durch starke Strassenbelastung und gegenseitige Behinderung des ÖV an Knoten und Haltestellen beheben, insb. in den Bereichen Grosspeterstrasse–Nauenstrasse–Steinengraben–Schützengraben– Schanzenstrasse–Johanniterbrücke–Feldbergstrasse und Wasgenring/Hegenheimerstrasse–Luzernerring. Weitere Massnahmen zur ÖV-Priorisierung prüfen › ÖV-Drehscheiben und deren Zugänge weiter ausbauen und besser mit den Tram- und Bussystemen verknüpfen. Für Bike-&-Ride-Veloabstellplätze (z. B. Basel SBB) und Veloladestationen ausbauen, aber keinen weiteren Ausbau von Park-&-Ride-Angeboten für den MIV mehr umsetzen. Standorte für neue nachhaltige Mobilitätsformen der kombinierten Mobilität sichern

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

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Verschiedene Strassenraumgestaltungen und Knotenanpassungen (z. B. Basel-Dreispitz, Grenzacherstrasse/ Rankstrasse und Kirchplatz Riehen) wurden vorgenommen. › Die E-Ladestationen im öffentlichen Raum wurden ausgebaut. › Die MIV-Belastungen wurden an vielen Querschnitten reduziert (nicht zuletzt als Folge der Neuerungen im Artikel 13 des Umweltschutzgesetz des Kantons BS und dessen konsequentem Monitoring). › Auf dem gesamten Kantonsgebiet erfolgt eine aktive Parkraumbewirtschaftung zur Lenkung des ruhenden Verkehrs.	› Rückstaus und hoher Druck durch Ausweichverkehre auf das städtische Strassennetz aufgrund der Überlastung der Osttangente (A3): durch den Bau des Rheintunnels mit flankierenden Massnahmen sowie des Abschnitts Hagnau–Augst das städtische Verkehrssystem entlasten › Verkehrsfluss an stark belasteten Knoten (insb. Aeschenplatz, Grosspeter, Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse, Basel Breite, Münchensteinerstrasse/Nauenstrasse, Dreispitz und Dorenbach) durch sanften Ausbau, Umgestaltung oder Neuorganisation optimieren und Nachfrage mit Verkehrsmanagement-Massnahmen lenken › Unzureichende Erschliessung des Stadtentwicklungsgebiets Klybeck–Kleinhüningen sowie des Gebiets Allschwil-Bachgraben durch den Strassenverkehr beheben. Erschliessung integral über alle Verkehrsmittel bedarfsgerecht und umfeldverträglich anpassen
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Zahlreiche Lücken im Fuss- und Velonetz (u. a. Priorisierte Velorouten 1. Etappe, Pendlerroute Schwarzwaldallee, Wielandplatz, St. Alban-Graben) wurden geschlossen. › Punktuell wurden Veloabstellplätze (z. B. Burgfelderplatz, St. Jakob-Strasse) und Velostationen (im Bereich von Bahnhöfen) erstellt. › Die Sicherheit wurde punktuell erhöht (z. B. Linksabbieger Breite).	› Weitere Velonetzlücken schliessen und Veloparkierungsanlagen gemäss Umsetzungsprogramm (Teilrichtplan Velo) erstellen › Fussnetzlücken im Rahmen des Umsetzungsprogramms (Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege) in Abstimmung mit Erhaltungsmassnahmen schliessen › Tempo-30-Zonen sind noch nicht flächendeckend vorhanden. Geplante Erweiterung der verkehrsberuhigten Zonen umsetzen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

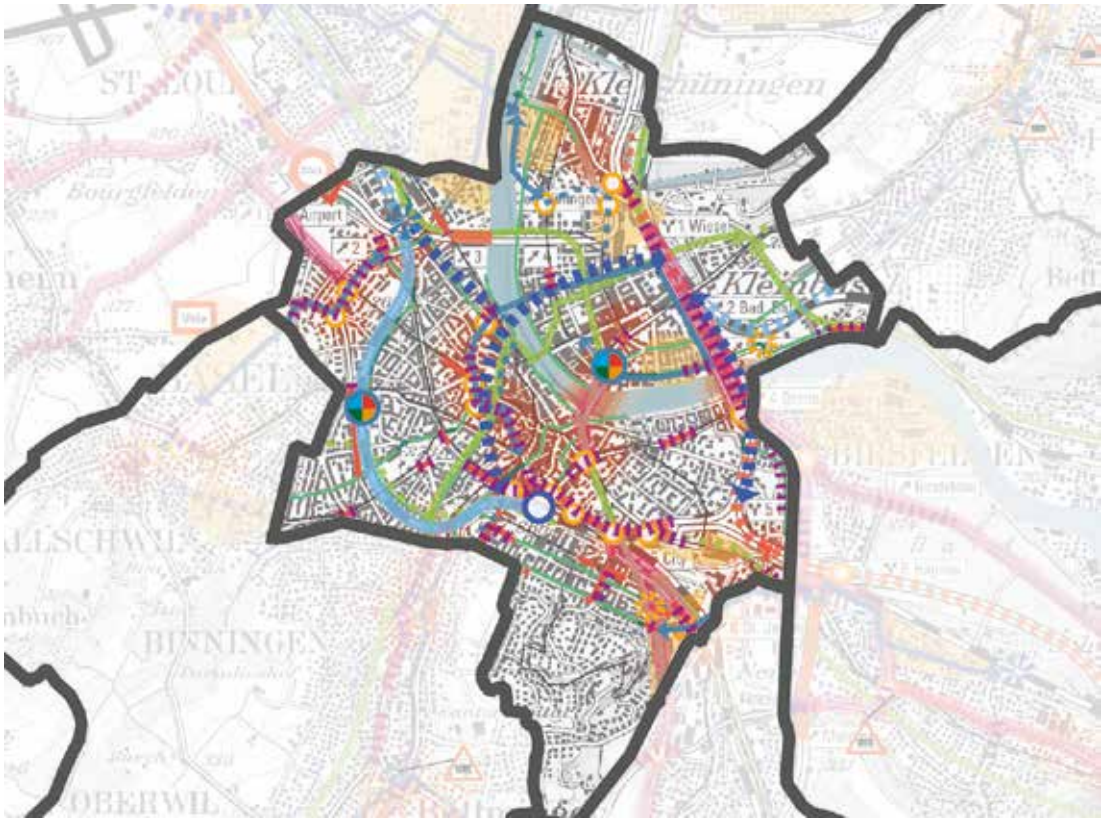


Abbildung 71:
Handlungsbedarf
Kernstadt

Kartenband

Karte 5.1

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.4 Leimental

6.4.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Das Leimental zeichnet sich durch seine hochwertigen, weitläufigen, vielfältigen und aus dem Siedlungsgebiet schnell zugänglichen Landschafträume und Naherholungsgebiete aus, die bisher von grossen Strasseninfrastrukturbauten verschont geblieben sind. Viele Landschaftsbereiche haben einen hohen räumlichen Erhaltungsstatus und werden auch als Markenzeichen geschätzt.

Siedlungsstrukturell sind die Gemeinden des vorderen und hinteren Leimentals zu unterscheiden. Während das hintere Leimental mit noch weitgehend intakten Dorfstrukturen ländlich geprägt ist, fungiert der Siedlungsraum des vorderen Leimentals als Erweiterungsraum der Stadt Basel und hat stark urbanen Charakter.

Die grossräumige MIV-Erschliessung des Leimentals erfolgt von Osten über die Autobahnachse A2/A3 und von Norden über die A3. Im Leimental selbst gibt es keine Hochleistungsstrasse. Wichtig für die grossräumige Anbindung sind deshalb die tangentialen Strassenachsen vom Leimental zur A18 im Birstal. Die für das Leimental wichtigste regionale Verbindung ist die von und nach Basel. Sie wird von den Kantonsstrassen 274 und 311 sichergestellt.

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden die Tramlinien 10 und 17 von Basel bis Rodersdorf sowie die Tramlinien 6 und 8 (nach geplanter Tramverlängerung) von Basel nach Allschwil. Ein feinmaschiges Busnetz ergänzt die Tramlinien innerorts und auf den tangential verlaufenden Strecken und auf den radial verlaufenden Achsen in die Stadt Basel. Aufgrund der fehlenden S-Bahn-Anbindung sind die Reisezeiten vom Agglomerationszentrum ins Leimental relativ lang.

Strategischer Handlungsbedarf:

- **Siedlung: Innenentwicklung und städtebauliche Aufwertung entlang der Tramachse vorantreiben, Schwerpunktpunktegebiete (insb. Allschwil-Bachgraben und Allschwil-Letten) hochwertig entwickeln**
- **Landschaft: Intakte Landschafts- und Erholungsräume sicherstellen, sowohl entlang des Korridorverlaufs (Birsigraum) als auch an den Hügelzügen zu den benachbarten Korridoren**
- **Verkehr: Tramverbindung Basel–Leimental beschleunigen, Entwicklungsgebiete hochwertig mit dem ÖV erschliessen, radiale und tangentiale Velovorzugs- und Velohauptrouten ausbauen, siedlungsorientierte Strassenräume aufwerten**

6.4.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 63: Handlungsbedarf Leimental

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	Best Practice Metzerlen-Mariastein[53]: › Auf nutzungsplanerischer Ebene erfolgte im Quartier Engelsbad eine Bereinigung mit einer Optimierung des Siedlungsgebietes (Um- bzw. Auszonung von eingeschränkter Bauzone in Wohn- bzw. Landwirtschaftszone). › Das Quartier Engelsbad in unmittelbarer Nähe der Wallfahrtsanlage (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) wird dank des durchgeführten, kooperativ gestalteten Workshopverfahren aufgewertet. › Erfolgsfaktoren: proaktive Rolle der Gemeinden, Offenheit der Grundeigentümer, Unterstützung durch den Kanton, Sicherung der Ergebnisse übergeordnet im Zonenplan und Baureglement und spezifisch in Gestaltungsplänen basierend auf einem Richtprojekt.	› Bauzonenkapazität im vorderen Leimental mit einer gezielten Siedlungsentwicklung nach innen erhöhen und eine städtebauliche Aufwertung anstreben. › Die heute schwer lesbaren Siedlungsstrukturen durch städtebauliche Akzentsetzung verbessern › Strategische Nachverdichtungsgebiete mit hoher Bedeutung für die städtebauliche Akzentsetzung planerisch konkretisieren › Überkommunale strukturierende Freiräume identifizieren und planerisch festlegen › Innenentwicklungspotenziale im hinteren Leimental mobilisieren, insb. in den Ortskernen › Die Arbeitsplätze im Leimental besser mit Versorgungseinrichtungen (Verpflegung in der Mittagspause etc.) ausstatten › Ausgewogenheit des Nutzungsmixes verbessern, ins. im hinteren Leimental in Wohngemeinden mit tiefen Arbeitsplatzanteilen › Durch überkommunale Abstimmung einen diversifizierten Nutzungsmix sicherstellen. Im Zuge der Innenentwicklung Büronutzungen im vorderen Leimental prüfen
Landschaft		
	› Das Raumkonzept Leimental beinhaltet die Massnahme «Landschaft für eine Stunde». Mit diesem Konzept sollen Routen für die Freizeitnutzung angeboten werden. Dadurch können die Landschaftsbesucher auf diese Routen gelenkt und Nutzungskonflikte entschärft werden. Das Konzept Landschaft für eine Stunde sieht vor, verschiedene Themenrouten zu realisieren. Im Sommer 2024 wurde die erste Route – der Geschichtspfad eröffnet. Zur Bekanntmachung wurde eine Webseite erstellt.[54] › Ein neues Angebot am Siedlungsrand wird aktuell mit dem Parc des Carrières[55] geschaffen.	› Nutzungskonflikte durch die Definition von unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und -intensitäten in den Landschaftskammern vermeiden › Nutzungskonflikte durch die Schaffung von neuen Angeboten entschärfen: neue Wege (wo sinnvoll) und Freizeitangebote am Siedlungsrand schaffen, bestehende Angebote der grünen und blauen Infrastruktur aufwerten › Abgestimmt auf die Nutzungsschwerpunkte und -intensitäten die Zugänglichkeit mit dem ÖV, dem Velo und zu Fuss verbessern › Erholungsnutzung mit einer qualitätsorientierten, nachhaltigen Land- und Forstwirtschaft sowie mit Massnahmen zum Erhalt der Biodiversität abstimmen

53 Ausführlich dazu: https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte-und-themen/impuls-programm-iq/gute-beispiele/.
54 https://www.geschichtspfadleimental.ch/. (Aufgerufen am 08.01.2025)
55 https://courvoisier-projekte.ch/de/projekte/iba-parc-des-carrieres. (Aufgerufen am 08.01.2025)

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Es wurde eine hohe Taktdichte des Tram-Angebots erreicht. › Es besteht ein dichtes, ergänzendes Busangebot (v. a. auch tangential zum Birstal). › Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen wurde aufgewertet. › Verbesserungen zugunsten des ÖV auf der Baslerstrasse und am Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg in Allschwil	› Neuanschluss an das S-Bahn-Netz durch eine neue Haltestelle Neuallschwil vornehmen, Tramverbindung Basel–Leimental (Expresstram Linie 17) beschleunigen und direktere Streckenführung von Binningen an den Bahnhof SBB (Margarethenstich) umsetzen › Verbesserte Erschliessung des Entwicklungsgebiets Letten durch Verlängerung der Tramlinie 8 bis Allschwil-Letten › Tangentiale Angebote zwischen Birstal und Leimental ausbauen (Bushauptachsen und längerfristig eine neue Tramachse Dornach–Reinach –Therwil) › Entwicklungsschwerpunkt Allschwil-Bachgraben durch eine neue Tramlinie aus dem Raum St. Johann erschliessen › Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV aufgrund hoher Strassenbelastungen beheben, insb. zwischen Therwil und Dornach sowie zwischen Bottmingen und Münchenstein › Park-&-Ride-Standorte z. T. schlecht erreichbar: Im Leimental wird im VDS-Konzept kein Alternativstandort für eine MIV-ÖV-VDS vorgeschlagen. Kleine P&R-Anlagen in Ettingen oder Flüh sind jedoch denkbar.
 MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Die Siedlungsorientierung der Strassen wurde durch die Aufwertung einzelner Ortsdurchfahrten (Therwil), Quartierstrassen und Begegnungszonen (Bottmingen, Binningen) verbessert. › Erste Strassenraumgestaltungsmassnahmen im Raum Allschwil-Bachgraben wurden umgesetzt. › Verbesserungen im Strassenraum, z. B. Allschwil Baslerstrasse, Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg	› Gesamtverkehrlicher Handlungsbedarf durch die komplexe Überlagerung von Binnenverkehr sowie überregionale tangentiale und radiale Beziehungen (insb. in Bottmingen, Oberwil, Therwil und Allschwil): Strassenverkehrs insb. durch regionales Verkehrsmanagement verstärkt steuern und Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung weg vom MIV unternehmen › Anbindung des Entwicklungsgebiets Allschwil-Bachgraben an das übergeordnete Strassennetz durch Zubringer (ZUBA) verbessern › Stark belastete Ortsdurchfahrten (insb. Allschwil, Binningen, Bottmingen und Oberwil) durch Strassenraumgestaltung und optimierte Verkehrsführungen verträglich gestalten › Heterogene und z. T. fehlende Parkraumbewirtschaftung begünstigen Parksuchverkehr und ungeordnetes Parkieren (insb. in Allschwil und Bottmingen): durch harmonisiertes Parkierungsregime entgegenwirken

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Ein neuer binationaler Radweg zwischen Rodersdorf, Leymen und Flüh wurde erstellt. › Die ersten Abschnitte der geplanten Velovorzugsrouten im Leimental wurden aufgewertet, indem eine Velostrasse eingerichtet wurde. › Neue Fusswege wurden in Allschwil und Binningen erstellt, ausserdem wurde das Fusswegnetz in Rodersdorf ausgebaut › Velosharing-Angebot aus Basel-Stadt wurde ins Gebiet Bachgraben ausgedehnt	› Fehlende Velovorzugsrouten im Leimental ergänzen › Mit einem Ausbau der Veloinfrastruktur auf Ausserortsabschnitten, z. B. durch die Realisierung abgetrennter Velowege, die Sicherheit für den Veloverkehr erhöhen › Die aus der Kernstadt kommenden Velorouten (Hauptrouten und Vorzugsrouten) in den angrenzenden Gebieten weiterführen (u. a. in Allschwil und Binningen)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

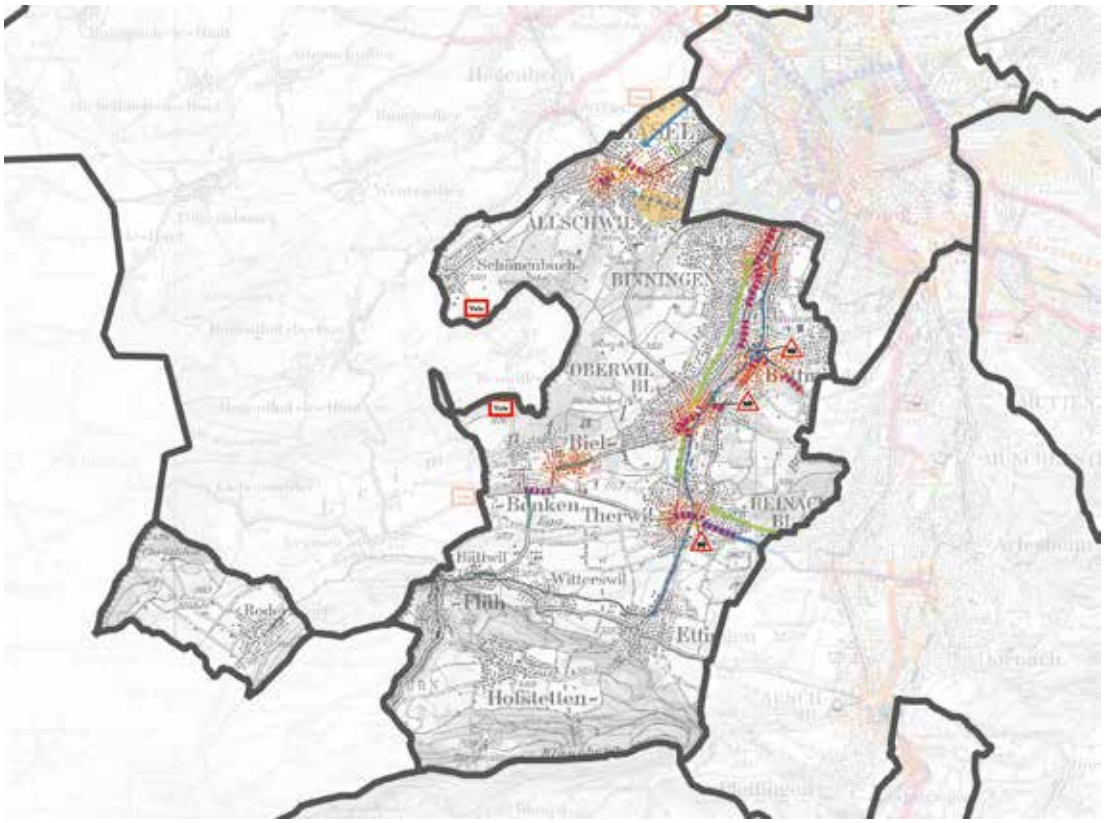


Abbildung 72: Handlungsbedarf Leimental

Kartenband

Karte 5.2

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.5 Birstal

6.5.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Das Birstal gehört zu den inneren Korridoren und ist wirtschaftlich eng mit dem Agglomerationszentrum verbunden. Die Siedlungsgebiete liegen eingebettet in das grüne Birstal und sind durch die Topografie und Natur klar begrenzt. Die Birs im Mittelpunkt bietet viel Potenzial für Naturschutz und Erholung.

Gleichzeitig ist der Korridor Birstal von Verkehrsinfrastrukturen geprägt: Die grossräumige MIV-Erschliessung des Birstals erfolgt über die A18, die durch den Netzbeschluss in die Verantwortung des ASTRA übergegangen ist. 2023 erfolgte die Inbetriebnahme des Vollanschlusses Aesch. Insgesamt ist die Auslastung des Strassennetzes im Birstal sehr hoch. Abschnitte der N18 zwischen Muttenz und Angenstein sind überlastet, was teilweise zu Ausweichverkehr und Rückstaus bei den Anschlüssen führt.

Das ÖV-Angebot ist mit S-Bahn und zwei radial verlaufenden Tramlinien auf beiden Birsseiten sehr gut. Mit STEP AS 2035 wird der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie bis Aesch eingeführt. Die Busangebote haben jedoch Zuverlässigkeitsprobleme infolge hoher allgemeiner Strassenauslastung. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV kann deshalb an einigen Stellen nicht sichergestellt werden. Auf der Tangentialachse Dornach–Therwil wird daher eine längerfristige Umstellung auf ein Tram vertieft geprüft.

Im Birstal besteht ein dichtes Fusswegnetz. Das Velonetz ist grundsätzlich dicht und besteht aus dem kantonalen Radroutennetz und den ergänzenden kommunalen Routen sowie touristisch orientierten nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil.

Das Raumkonzept Birsstadt 2035 zeigt den siedlungsstrukturellen Handlungsbedarf auf. Zudem haben die Gemeinden basierend auf dem Raumkonzept ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Dieses soll bis zur Abgabe der 5. Programmgeneration beschlossen werden. Die Zentren- und Versorgungsfunktionen in der Birsstadt sind vielfältig. Alle Kommunen haben grundsätzlich ein klares Zentrum. Einzelne Dorfkerne wie Pfeffingen, Dornach und Münchenstein haben jedoch infolge von Randlagen und den ausgeprägten infrastrukturellen Zäsuren eine vergleichsweise schwache Versorgungsfunktion.

Das Konzept Klimaadaption Birsstadt dient den Gemeinden ebenfalls als Grundlage und legt Ziele und Grundsätze für die Birsstadt fest, identifiziert Räume mit hohem Anpassungsbedarf, formuliert räumliche Handlungsfelder mit konkreten Massnahmen für eine klimaangepasste Birsstadt und skizziert konkrete Projektideen, mit denen die Klimaadaption in den Birsstadt-Gemeinden zeitnah zur Umsetzung gelangen kann.

Mit dem Prozess «Zukunft Birsraum», welcher mit den Gemeinden Aesch und Dornach sowie den beiden betroffenen Kantonen bearbeitet wird, wurde die Aufgabe angegangen, ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Nutzung und Schutz des Birsraums zu erreichen (vgl. Korridorbericht, Kap. 6).

Strategischer Handlungsbedarf:

- **Siedlung: Innenentwicklung und städtebauliche Aufwertung entlang der S-Bahn- und Tramachsen vorantreiben, Erschliessung der zahlreichen Schwerpunktgebiete Arbeiten sicherstellen**
- **Landschaft: Schutz der naturräumlichen Qualitäten des Birsraums bei gleichzeitiger Nutzung für die Naherholung sicherstellen sowie Erhalt, Förderung und Schaffung von Freiräumen**
- **Verkehr: Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV erhöhen, ÖV-Tangentialangebote ausbauen, radiale Velovorzugsrouten vorantreiben und tangentiale Velohauptrouten ausbauen**

6.5.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 64: Handlungsbedarf Birstal

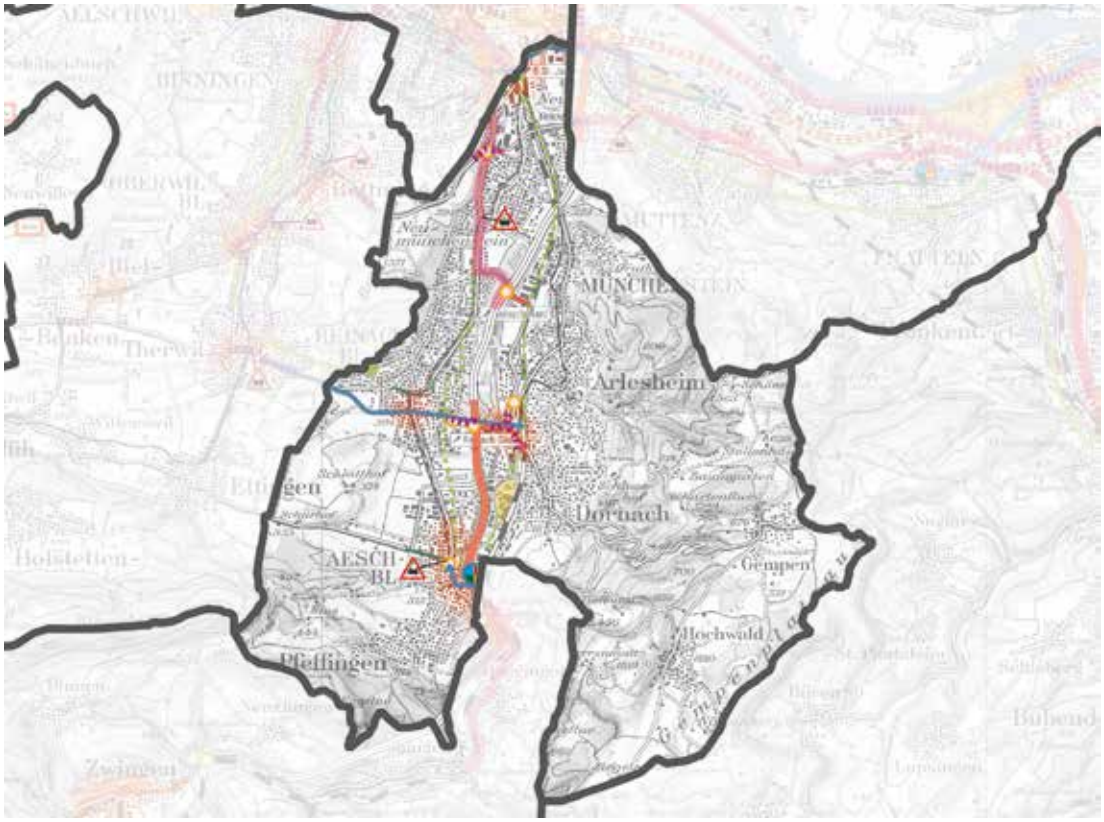
Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Im Rahmen des AP5 konnten mit den beiden Arealentwicklungen Stöcklin und Dychrain Innenentwicklungspotenziale an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten aktiviert werden. › Die siedlungsstrukturellen Mängel in der Birsstadt sind bekannt – die Gemeinden erachten sie als Chancen zur baulichen Weiterentwicklung ihrer Agglomerationslandschaft. Die Gemeinden arbeiten einzeln und im Verbund an der Reparatur ihres Agglomerationsraumes. Mit Erfolg. 2024 wurde den Birsstadtgemeinden der Wakkerpreis verliehen. Der Preis würdigt die folgenden drei Elemente: die Aufwertung des Natur- und Lebensraums an der Birs, die sorgfältige Weiterentwicklung der bedeutenden Industrieareale und die Sicherung und Stärkung des reichen baukulturellen Erbes. › Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum»: Für den Birsraum zwischen Dornach und Aesch wurde ein Zukunftsbild erarbeitet, das aufzeigt, wie sich der Raum langfristig attraktiv weiterentwickeln kann, welchen Beitrag die verschiedenen Akteure dazu leisten können, wie die bestehenden Barrieren (Eisenbahn, Autobahn, Birs, Gemeindegrenze, Kantonsgrenze) überwunden werden können und welches Mass der Durchlässigkeit parallel zur Birs in Nord-Süd-Richtung anzustreben ist. Potenziale der Siedlungsentwicklung wurden mit Ideen für den Landschaftraum zusammengesetzt und die Themen Vernetzung, Natur und Erholung ins Zentrum gerückt. › Die Birsstädter Schwerpunktgebiete wurden im Rahmen von AP5 weiterentwickelt. Die einzelnen Projektstände können dem Korridorbericht entnommen werden.	› Entwicklungsmöglichkeiten und Erneuerungsbedarf von Immobilien und Siedlungen überprüfen, insbesondere in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung oder mit geplantem ÖV-Ausbau › Besser lesbare Strukturen schaffen und eine kontextabhängig höhere Ausnutzung der bebauten Bauzonen im Zuge der Erneuerung der Bausubstanz sicherstellen › Die Ausnutzung der Bauzonen insbesondere entlang der ÖV-Korridore erhöhen › Standortentwicklungen integral und überkommunal betrachten: differenzierte Entwicklung der Schwerpunktgebiete vorantreiben und Gebietsprofile erstellen › Transformationsprozesse nutzen, um die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten zu fördern – monofunktionale Strukturen wo möglich aufbrechen › Die Entwicklung der Schwerpunktgebiete auf die verkehrliche Erschliessungssituation abstimmen oder im Gleichschritt mit geplanten Ausbauten im Verkehr realisieren und entsprechend priorisieren › Quartier- und Ortskerne erneuern und aufwerten, Versorgungsfunktionen erhalten oder verbessern

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Landschaft		
	› Im Rahmen des Birspark Landschaft wird der Birsraum laufend aufgewertet, werden Nutzungskonflikte geklärt, wird die Zugänglichkeit verbessert und werden Querungsmöglichkeiten geprüft und nach Möglichkeit verbessert. Die ökologische Vernetzung sowie attraktive Fuss- und Veloverbindungen zwischen Siedlung und Birsraum werden sichergestellt. Die Aufwertung von Freiräumen in der Siedlung verbessert die Naherholung in Wohnortnähe und federt Nutzungsdruck auf die Naturschutzgebiete im Birsraum ab.	› Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der heute mehrheitlich versteckt verlaufenden Birs verbessern › Lärmbelastung der A18 im Bereich von sensiblen Gebieten möglichst eindämmen › Zerschneidungswirkung der A18 durch das Schaffen von nachfragegerechten Querungsmöglichkeiten verringern › Erhalt und Nutzbarkeit der bestehenden siedlungsinternen Freiräume sicherstellen › Im Zuge der Innenentwicklung und Transformation neue und erreichbare Freiräume im Siedlungsgebiet schaffen › Die Aufenthaltsfunktion der quartiersinternen Strassenzüge stärken
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Ein dichtes ÖV-Angebot (S-Bahn und Tram) ist vorhanden. › Bis ca. 2035 wird der 15-Minuten-Takt Basel–Aesch umgesetzt (STEP AS 2035). Die heutigen Kapazitätsengpässe der S-Bahn werden damit weitgehend behoben sein. › Die Erstellung der neuen Tramhaltestelle Freilager auf der Linie 10 zur besseren Erschliessung des Dreispitzareals ist per 2029 abgeschlossen.	› Tangentiale Angebote zwischen Birstal und Leimental ausbauen (starke Bushauptachsen und längerfristig eine neue Tramachse Dornach–Reinach–Therwil) › Erschliessung von Entwicklungsgebieten verbessern, u. a. durch die Erstellung der neuen S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee › Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV aufgrund ungenügender ÖV-Tangentiallinien und hohen Strassenbelastungen, insb. zwischen Therwil und Dornach und zwischen Bottmingen und Münchenstein: Zuverlässigkeit durch Buspriorisierung erhöhen › Schaffung von Platzreserven für Park & Ride in Aesch prüfen › Die Schaffung einer Busspur Bruderholzstrasse führt zu einer für eine verbesserte Zuverlässigkeit im Busbetrieb
 MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Mit dem Mobilitätskonzept Birsstadt haben die Birsstadt-Gemeinden in den vergangenen Jahren mit grossem Engagement eine wichtige Grundlage für die künftige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung erarbeitet. Mit dem Mobilitätskonzept wird die Plafonierung des MIV-Aufkommens auf dem aktuellen Niveau angestrebt. › Die Strassenräume in Aesch, Reinach und Arlesheim wurden aufgewertet. › Der Verkehr auf Ortsdurchfahrten wurde durch die Verlegung der Kantonsstrasse Arlesheim–Münchenstein ins Tal reduziert. › Der Ausbau des Anschlusses Aesch zu einem Vollanschluss ist abgeschlossen. Der Vollanschluss Aesch verbessert u. a. die Verkehrserschliessung des ESP Dornach/Aesch.	› Gesamtverkehrlicher Handlungsbedarf durch die komplexe Überlagerung von Binnenverkehr und überregionalen tangentialen und radialen Beziehungen (insb. am MFP-Kreisel in Münchenstein sowie an den Anschlüssen Reinach-Nord und Reinach-Süd): prüfenswerte Verkehrsmanagement-/Dosierungsmassnahmen im Leimental (Therwil) nach Reinach, Gempen-Plateau nach Dornach und Arlesheim nach Dornach › Überlast der A18 führt in Anschlussbereichen zu Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz: punktuelle Kapazitätsausbauten (insb. am Knoten Angenstein/Aesch) umsetzen

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Die Bedeutung des Veloverkehrs ist aufgrund der Stadtnähe und der topografischen Voraussetzungen hoch. Eine Vielzahl an Massnahmen wird oder wurde bereits umgesetzt. › Die Attraktivität von Veloverkehrsverbindungen zu den benachbarten Korridoren und zur Kernstadt wird durch die Erstellung von Velovorzugsrouten-Abschnitten und Fertigstellung mehrerer Teile kantonale Radrouten erhöht. › Eine bessere Quervernetzung der beiden Talseiten für den FVV wurde durch neue Brücken in Münchenstein und Birsfelden sowie durch die Aufwertung der Birsquerung in Dornach erreicht. › Die Fuss-/Veloverbindung zwischen Reinach und Dornach/Arlesheim mit dem geplanten Neubau einer Brücke über die A18 (Massnahme LV 1-21 aus AP2) wird deutlich verbessert. › Die Attraktivität des FVV an Bahnhöfen (u. a. Unterführung Apfelsee, Dornach-Arlesheim) wurde verbessert. › Das Fussverkehrsnetz in Reinach wurde ergänzt. Ausserdem wurden Schwachstellen im Fussverkehr (u. a. Aesch, Dornach) aus der Analyse des Agglopro-gramms behoben.	› Fehlende Veloinfrastrukturen ergänzen und Velowege attraktiv und durchgängig gestalten (u. a. Velovorzugsrouten), um das Verlagerungspotenzial auszuschöpfen › Entwicklungsgebiete gut and das übergeordnete Velonetz anbinden (z. B. Hagnau, Aesch-Nord, Kägen, Widen/ Birsmatt) › Fuss- und Veloverkehrswege getrennt führen zur Verbesserung des Fahrflusses und zur Verminderung des Konfliktpotenzials › Angebot an Veloabstellplätzen an Tramhaltestellen und Busknoten für Bike & Ride ausbauen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 73:
Handlungsbedarf
Birstal



Kartenband

Karte 5.3

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.6 Laufental/Thierstein

6.6.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Der Korridor Laufental/Thierstein zeichnet sich durch eine hohe landschaftliche Vielfalt aus, begründet durch die vier markanten topografischen Elemente Blauenkamm, Birs, Laufenbecken und Jurabogen. Der Korridor bietet der ansässigen Bevölkerung, aber auch den Bewohnern der Agglomeration Basel insgesamt weitläufige Naherholungsräume in teils fast unberührten Landschaften.

Die landschaftlichen Besonderheiten des Korridors machen ihn zu einer beliebten Wohnregion. Insbesondere die Tallage entlang der Birs und das Laufenbecken sind stark besiedelt. Der Korridor Laufental/Thierstein verfügt über einige, teilweise auch grössere Gewerbe- und Industriestandorte. Das Verhältnis von Wohnen und Arbeiten ist dennoch eher unausgewogen, und der Korridor ist mehrheitlich ein Wohnstandort mit hohen Pendleranteilen, hauptsächlich in Richtung des Agglomerationszentrum Basel.

Insgesamt weist der Korridor Laufental/Thierstein eine heterogene Siedlungsstruktur auf. Die Unterschiede zwischen den Kommunen sind teilweise gross, auch begründet durch die unterschiedlichen Erschliessungsgüten. Neben den Städten und Gemeinden in der Talachse, die dem äusseren Korridor angehören und gut erschlossen sind, gibt es viele ländliche Gemeinden mit weniger gutem ÖV-Angebot.

Das verkehrliche Rückgrat im ÖV bildet die S-Bahn. Mit STEP AS 2035 wird per Ende 2025 der Halbstundentakt im Fernverkehr Basel - Laufen - Biel eingeführt. Strassenseitig ist die Verbindungsachse N18 zwischen Basel und Jura die Lebensader des Korridors und prägt die Identität als Durchgangsregion. Die Ortsdurchfahrten von Laufen und Zwingen sind durch die N18 jedoch stark belastet. Der grösste Engpass mit morgendlichen und abendlichen Stauereignissen ist der Knoten Angenstein im Übergang vom Laufen- zum Birstal.

Das Velohauptroutennetz hat im Laufental noch einige Netzlücken, und die Verkehrssicherheit der Zuläufe zur bzw. die Routenführung entlang der N18 ist deutlich zu verbessern.

Strategischer Handlungsbedarf:

- **Siedlung: Qualitätsvolle Ortsentwicklung und Aufwertung der Regionalzentren Laufen (BL) und Breitenbach (SO) umsetzen, Industrie- und Gewerbegebiete als regionale Arbeitsstandorte profilieren**
- **Landschaft: Grossräumige landschaftliche Qualitäten sicherstellen und Birs-Flussraum als Naherholungsgebiet aufwerten**
- **Verkehr: Erreichbarkeiten (MIV und ÖV) sicherstellen und stark vom Strassenverkehr der N18 belastete Ortsdurchfahrten entlasten, Velohauptroutennetz ausbauen**

6.6.2 Handlungsbedarf nach Themen

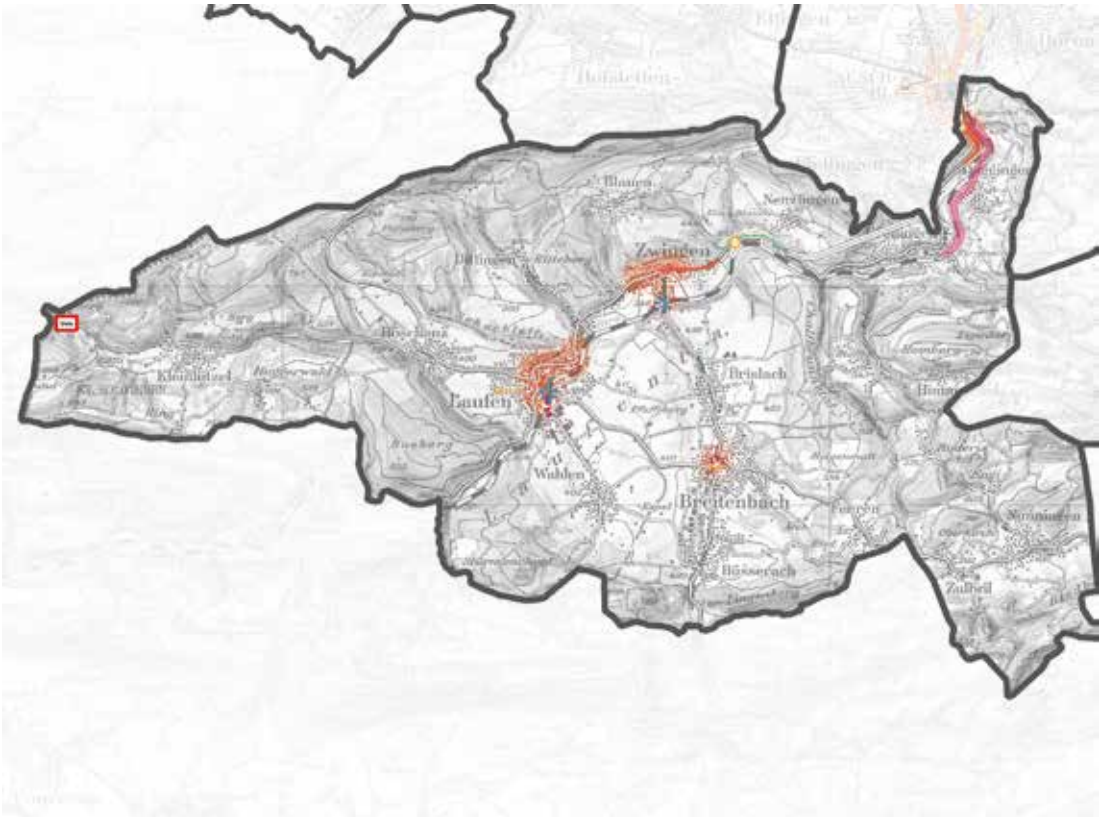
Tabelle 65: Handlungsbedarf Laufental/Thierstein

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Die Entwicklungsstudie Laufental/Thierstein (Start 2020) setzte sich mit den Entwicklungsperspektiven der Gewerbe- und Industriegebiete auseinander – mit dem Ziel, Aufwertungspotenziale zu identifizieren und den Arbeitsstandort Laufental/Thierstein zu stärken. Die einzelnen Gemeinden arbeiten seither an der Prüfung und Umsetzung der in der Entwicklungsstudie enthaltenen Empfehlungen. › Für das 10 ha grosse gemeindeübergreifende Arbeitsgebiet Ried soll eine Vision erarbeitet werden. Das Projekt befindet sich derzeit in der Aufgleisung. › Die Stadt Laufen hat ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet, mit dem die Innenentwicklungspotenziale erhoben und Entwicklungsschwerpunkte festgelegt wurden. Im Massnahmenplan wurden u. a. folgende Projekte definiert: Entwicklungsstrategie Zentrumsgebiet Bahnhof, Entwicklungsstrategie Birsraum, Entwicklung Areal Nau, Aufwertung Strassenraum Achse Stedtli–Bahnhof, Zentrumsentlastung (Neubau Brücke Norimatt, Spange Nau, Bündtenbrücke), Neue Birsbrücke für den Fussverkehr Seidenweg-Amthausplatz, Neue Querungsstelle für den Veloverkehr Bahntrassee Süd.	› Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den gut erschlossenen Talgemeinden, insbesondere im Regionalzentrum Laufen entwickeln › Die Chancen von Wohntypologien mit höheren Dichten (Mehrfamilienhäuser) nutzen, um bezahlbare Wohnangebote für junge Erwachsene und für ältere Bewohner zu schaffen › Die Belegungsdichte von Einfamilienhäusern durch Generationenwechsel erhöhen › Ortskerne aufwerten und besser ausnutzen › Die Versorgung des täglichen Bedarfs sicherstellen › Auszonungen gemäss den kantonalen Vorgaben im Rahmen von Ortsplan-Revisionen vornehmen › Gewerbe- und Industriegebiete attraktiver erschliessen, gestalterische Aufwertungsmöglichkeiten prüfen und Adressbildung verbessern › Unausgewogenen Nutzungsmix zwischen Wohnen und Arbeiten reduzieren
Landschaft		
	› Im Zentrum des Korridors Laufental/Thierstein liegt das Laufenbecken. Es bietet grössere, zusammenhängende Flächen, die für die Landwirtschaft von grosser Bedeutung sind. Anstössergemeinden des Laufenbeckens sind die Gemeinden Laufen, Wahlen, Breitenbach, Brislach, Zwingen und Dittingen. Diese Gemeinden bilden den Hauptwachstumsraum des Korridors. Die Landschaft des Laufenbeckens wird mit der wachsenden Bevölkerung an Bedeutung für die Naherholung gewinnen. Deshalb wird derzeit ein Landschaftskonzept für diesen Raum aufgegleist	› Die Siedlungsränder qualitätsvoll gestalten › Die Freiraumqualität durch das Aufwerten bestehender und das Schaffen neuer Freiräume verbessern › Dem zunehmenden Druck auf Ausflugsziele (Biker, Wanderer etc. etwa im Bereich des Blauen) durch Besucherlenkung und durch die Schaffung von neuen Angeboten begegnen

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Das Bahnangebot wird mit STEP AS 2035 deutlich ausgebaut (30-Minuten-Takt im Fernverkehr). › Die Busangebotskonzepte wurden weiterentwickelt. › P&R-Angebote sind in genügender Zahl vorhanden.	› Busangebot auf Zulaufachsen zu den Bahnhöfen im Laufental ausbauen und auf neues Bahnkonzept abstimmen › Zuverlässigkeit des Busangebotes in den Ortszentren von Laufen, Zwingen und Breitenbach verbessern › Bike-&-Ride-Angebote an den Bahnhöfen ausbauen
MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten		› Ortszentren Laufen und Zwingen vom Durchgangsverkehr entlasten › Lösungsansätze für den grössten N18-Engpass in Angenstein prüfen und umsetzen
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Die Velohauptroutenverbindung Laufental/Birstal (Aesch–Duggingen–Grellingen) wurde fertiggestellt. › Punktuelle Verbesserungen in einzelnen Ortschaften (z. B. in Laufen durch Teilgebietsentwicklungen) wurden umgesetzt.	› Ortszentren Laufen, Zwingen und Breitenbach für FVV aufwerten › Velohauptroutennetz entlang der N18 und im Lüsseltal deutlich sicherer gestalten (Verkehrstrennung, insb. zwischen Zwingen und Grellingen) › Bike-&-Ride-Angebote an den Bahnhöfen ausbauen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 74:
Handlungsbedarf
Laufental/Thierstein



Kartenband

Karte 5.4

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.7 Ergolztal/Frenkentäler

6.7.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Im Gegensatz zu den anderen Korridoren besteht der Korridor Ergolztal nicht nur aus einem einzelnen Tal. Die meisten Kommunen, die sich innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms Basel befinden, zählen entweder zur Ergolzachse und liegen an der S-Bahn oder gehören dem vorderen oder hinteren Frenkental an.

Der Kantonshauptort Liestal entwickelt sich stetig. Die vollständige Erneuerung des Bahnhofsareals ist weit fortgeschritten, und dadurch wird Liestal seine Ausstrahlungskraft nochmals deutlich erhöhen.

Die Ergolzachse ist bis Gelterkinden hinauf praktisch lückenlos von Siedlungsgebiet beansprucht. Dazwischen gibt es jedoch noch einen weitgehend intakten Siedlungstrenngürtel zwischen Sissach und Gelterkinden. Die Kommunen an der Ergolzachse sind mit der S-Bahn gut erschlossen. Durch das Wendegleis in Liestal kann ein 15-Minuten-Takt nach Basel eingeführt werden. Strassenseitig sind die Kommunen mit der A22 ans HLS-Netz angeschlossen. Itingen und Sissach haben zudem einen nahezu direkten Anschluss an die A2. An der Ergolzachse bilden Siedlungsband, Eisenbahn, Hochleistungs- und Kantonsstrassen einschneidende Zäsuren.

Die Gemeinden im vorderen (Bubendorf–Waldenburg) und hinteren Frenkental (Bubendorf–Reigoldswil) liegen in einer landschaftlich und naturräumlich vielfältigen Region: Enge Täler, grosszügige offene Hochebenen im Tafeljura sowie die attraktiven Aussichtslagen im Faltenjura sind identitätsstiftende Elemente. Im Talboden liegen kompakte, von Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen geprägte Dörfer und auf den Hügeln gut in die Landschaft eingebettete, ländliche Dörfer. Die Ortskerne der Frenkentäler Gemeinden sind meist noch intakt, von hoher Qualität und damit ein wichtiges Identitätsmerkmal der Region.

Verglichen mit anderen ländlichen Räumen sind die Frenkentäler Gemeinden mit ihrer Nähe zum Kantonshauptort Liestal und zur Wirtschaftsmetropole Basel überdurchschnittlich gut erschlossen (15-Minuten-Takt der Waldenburgerbahn, 30-Minuten-Takt beim Bus mit HVZ-Verdichtung im hinteren Frenkental). Folglich sind die Gemeinden auch beliebte Siedlungsräume. Dagegen sind viele der Gemeinden auf den Hügeln zwar mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, die Fahrzeiten und -frequenzen sind in der Regel aber nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Strategischer Handlungsbedarf

- **Siedlung: Wohn- und Arbeitsraum an gut erschlossenen Lagen entwickeln, umgestaltetes Bahnhofsareal Liestal für weitere Stadtentwicklungsprojekte nutzen.**
- **Landschaft: Landschaftliche Qualitäten im Ergolztal und in den Frenkentälern sicherstellen.**
- **Verkehr: Velonetz weiter ausbauen und Multimodalität durch Ausbau der Bike-&-Ride-Angebote fördern und in den äusseren Gemeinden ggf. auch Park-&-Ride-Plätze entlang der Haltestellen zur Erschliessung der letzten Meile bzw. Ergänzung zum ggf. geringen Busangebot.**

6.7.2 Handlungsbedarf nach Themen

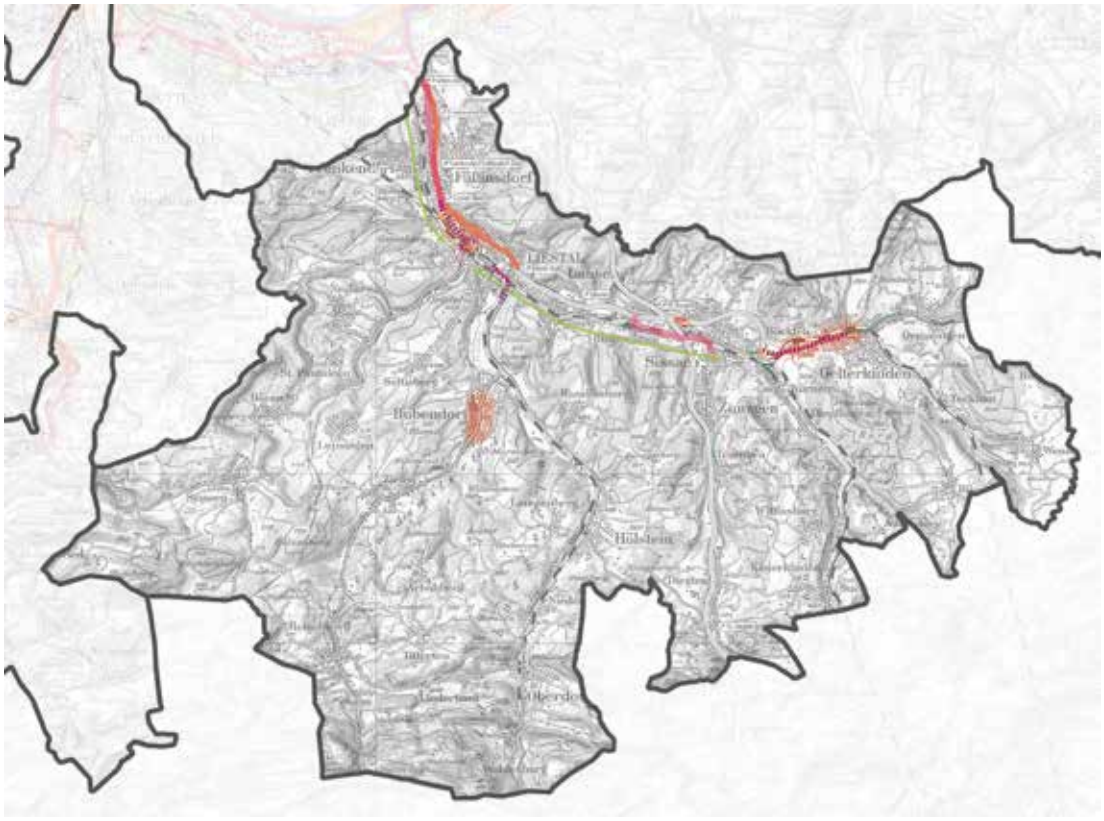
Tabelle 66: Handlungsbedarf Ergolztal/Frenkentäler

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› In Liestal wurden durch die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus dem AP3 bereits höhere Dichten realisiert: Oristal, Zentrum-Nord und Heidenweid-Grammet-Cheddite. › Für die in der Talsohle zusammengewachsen Gemeinden Liestal, Frenkental und Füllinsdorf wurde im Sommer 2024 die Ausarbeitung eines Zukunftsbildes gestartet. Das Zukunftsbild wird aufzeigen, wie die heutigen siedlungsstrukturellen und -ästhetischen Defizite, z. B. die mangelnde Lesbarkeit des Raumes, behoben werden können. Auch das Thema Nutzungsdichten, wird im Erarbeitungsprozess des Zukunftsbildes behandelt, und geeignete Standorte z. B. für Hochhäuser werden identifiziert.	Frenkentäler Talgemeinden: › Ortskernanalysen durchführen und Ausnutzungs- und Aufwertungspotenziale identifizieren und aktivieren › Belastung durch den Durchgangsverkehr reduzieren › Schlecht gelegene Bauzonenreserven auszonen › Brachen falls zweckmässig umnutzen und für Wohnen zur Verfügung stellen und/oder neue Konzepte zur Schaffung von Arbeitsplätzen entwickeln Ergolzachse und Frenkentäler Talbodengemeinden: › Bauzonenreserven aktivieren und regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten entwickeln und umzusetzen – Wohnangebote schaffen für junge Erwachsene und ältere Bewohner Ergolzachse: › Lesbarkeit der zusammengewachsenen Strukturen verbessern und aus regionaler Perspektive weiterentwickeln – sinnvolle Rhythmisierung herstellen Alle Gemeinden: › Belegungsdichte von EFH-Quartieren durch Weiterentwicklung und Generationenwechsel erhöhen
Landschaft		
	› Im Rahmen der Erarbeitung des o. g. Zukunftsbildes wird noch innerhalb des AP5 die Grundlage für die Aufwertung von bestehenden Freiräumen und die Schaffung von neuen Freiräumen erarbeitet. Möglichkeiten zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten in den weichen Hangterrassen zwischen den bewaldeten Gebirgszügen des Tafeljuras und zur weitläufigen offenen Landschaft werden aufgezeigt. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel werden vorgeschlagen, Standorte für Entsiegelung und Durchlüftung werden eruiert und Möglichkeiten, die Durchlüftung in der Talsohle zu verbessern, untersucht	› Punktuell Zugänglichkeit zum Gewässerraum und dessen Integration in die Siedlungsstrukturen verbessern › Ökologische und landschaftsästhetische Mängel des in der Landschaft liegenden Gewässerraumes reduzieren sowie Aufwertungspotenziale identifizieren und nutzen › Weitere aus dem ortsbaulichen Kontext gerissene und schlecht in die Landschaft integrierte Neubauten verhindern

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Das Bahnangebot wurde mit STEP AS 2025 und dem damit einhergehenden Vier-Spur-Ausbau in Liestal deutlich ausgebaut (15-Minuten-Takt Basel–Liestal). › Umspurung und Angebotsausbau Waldenburgerbahn fertiggestellt. › Punktuelle Aufwertungen von ÖV-Haltestellen (z. B. Bushof Frenkendorf) erfolgt. › Das Park-&-Ride-Angebot ist ausreichend.	› Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV aufgrund hoher Strassenbelastungen (v. a. im Zulauf nach Liestal) beheben › Angebot an Veloabstellplätzen an S-Bahn-Haltestellen für Bike & Ride ausbauen
MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Punktuelle Aufwertungen des Strassenraums durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte (z. B. Liestal Nord und Frenkendorf Dorfkern) wurden umgesetzt.	› Punktuelle Kapazitätsengpässe aufgrund sich überlagernder Verkehrsströme, insb. entlang der A22 in den Räumen Liestal und Sissach. Verkehrsmanagement aufbauen und Verkehrslenkungsmassnahmen für die A2 und A22 umsetzen › Weitere Strassenräume umgestalten, um den Verkehr umfeldverträglich abzuwickeln und die Trennwirkung der Strassenachsen zu minimieren › Konzept für eine Tieflage (Tunnel) der A22 durch Liestal ausarbeiten, um Zerschneidung der Siedlung und Überdeckung der Ergolz zu eliminieren.
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Mehrere Teile der kantonalen Radrouten wurden fertiggestellt. › Die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs in Liestal (Rheinstrasse, Oristal- und Ergolzuferweg, Schwieriweg–Oristalstrasse, Langhagstrasse), in Niederdorf (Niederdorf–Oberdorf) und in Bubendorf (Unterbrühl-/Dalbenweg) wurde deutlich erhöht. › Veloverbindungen für den Schüler- und Pendlerverkehr (Schulradweg Lampenberg–Niederdorf, Buus–Maisprach) wurden ausgebaut › Punktuelle Platzgestaltungen (Niederdorf-Baumgartenareal) wurden ausgeführt. › Liestal verfügt über eine neue Velostation und verbesserten Zugang für den FVV.	› Auf verbleibenden verkehrsbelasteten Mischverkehrsabschnitten Veloverkehr auf genügend breiten Velostreifen (nur innerorts) oder auf einer separaten Veloinfrastruktur führen (z. B. zwischen Sissach und Lausen) › Fehlende oder ungenügende Veloinfrastrukturen ergänzen und bedarfsgerecht ausbauen. Punktuell alternative Routenführungen prüfen › Kombinierte Fuss- und Velowege mit hohem Aufkommen baulich trennen oder genügend breite Wege anbieten (Handlungsbedarf insb. in den Frenkentälern) › Lücken im Fusswegnetz schliessen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 75:
Handlungsbedarf
Ergolztal/Frenkentäler



Kartenband

Karte 5.5

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.8 Hochrhein

6.8.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Die Ebene zwischen dem Rheinufer und den Hängen des Südschwarzwalds variiert auf der deutschen Hochrheinseite in der Breite zwischen wenigen hundert Metern und etwa drei Kilometern. Unterschiedlich breite Freiraumkorridore trennen die Siedlungsflächen der Kommunen und schaffen einen wahrnehmbaren Rhythmus von bebauten und unbebauten Räumen entlang des Hochrheins. Auf der Schweizer Hochrheinseite variiert die Ebene zwischen Rheinufer und den Ausläufern der Hügellandschaft des Tafeljuras in der Breite zwischen wenigen hundert Metern und etwa sieben Kilometern. Die Siedlungsflächen werden durch unterschiedlich deutlich wahrnehmbare Freiraumkorridore unterbrochen. Von Basel bis Rheinfelden gibt es eine zusammenhängende Bebauung. Abseits der Talachse liegen in erhöhter Lage gut in die weitläufige Landschaft eingebettete Dörfer, die als Einzelgemeinden deutlich ablesbar sind. Auf deutscher Seite sind die Siedlungsflächen der Kommunen zusätzlich durch Grünzäsuren voneinander getrennt.

Insgesamt zeichnet sich der Landschaftsraum Hochrhein durch vielfältige Qualitäten aus. Die Talebene ist stark von Siedlung, Industrie und Infrastrukturen geprägt. Der Hochrhein ist ein wichtiger Wohn- und Arbeitsstandort der Agglomeration Basel – das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen beträgt auf beiden Seiten des Rheins ca. 2:1. Der Rhein hat in der Talebene eine grosse Bedeutung als Frei- und Naherholungsraum.

Die Verkehrsinfrastrukturen haben einen starken Einfluss auf das Erscheinungsbild des Korridor Hochrheins. Die markanten parallelen Bänder von Strasse und Bahn (Autobahn A2/A3, Bundesstrasse 34) prägen den Hochrhein-Korridor stark. Sie stellen gleichzeitig die nötige Erschliessungsqualität sicher. Es gibt jedoch Kapazitätsengpässe und chronische Staus zu den Spitzenzeiten, die zu Ausweichverkehr führen.

Entwicklungsgebiete gilt es hochwertig durch den ÖV zu erschliessen. Die Hochrheinstrecke der Bahn auf deutscher Seite wird elektrifiziert und deren Angebot ausgebaut. Dies gilt es für die weitere Siedlungsentwicklung zu nutzen. Aufgrund der mehrheitlich flachen Topografie ist die Talebene Hochrhein prädestiniert für das Pendeln mit dem Velo oder E-Bike. Mit den geplanten Velovorzugsrouten soll dieses Potenzial besser ausgeschöpft werden.

Der Hochrhein ist ein binationaler Korridor. Eine kohärente über die Landesgrenzen abgestimmte Planung gestaltet sich aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben komplexer.

Strategischer Handlungsbedarf

- **Siedlung: Potenzial der Entwicklungsareale zur Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen nutzen**
- **Landschaft: Rhein als Naherholungsgebiet aufwerten und Zugänglichkeit der gewässernahen Landschaftsfreiräume durchgehend sicherstellen**
- **Verkehr: Entwicklungsgebiete hochwertig durch ÖV erschliessen, Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz beseitigen und Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz verhindern, geplante Velovorzugsrouten auf beiden Rheinseiten umsetzen**

6.8.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 67: Handlungsbedarf Hochrhein

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Auf dem Areal Kapellenbach-Ost in Wyhlen (DE) wird der erste Bauabschnitt realisiert. › Das im 1. Quartal 2025 abgeschlossene Raumkonzept Hochrhein liefert die Grundlage, um den aufgeführten Handlungsbedarf anzugehen. Es enthält konkrete Empfehlungen und Massnahmen zur Behebung des Handlungsbedarfs. › Wohnstudie Fricktal (CH): Die im Auftrag des Regionalplanungsverbandes Fricktal Regio erarbeitete Wohnstudie (2023) zeigt Qualitäten, Chancen und Handlungsbedarf in den Fricktaler Gemeinden. Sie ist eine Planungsgrundlage für die Region, die Fricktaler Gemeinden und weitere Akteure. › Räumliches Zielbild Fricktal (CH): Zeigt Entwicklungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Raumtypen auf und ermittelt Stossrichtungen zur Schaffung von regionalen Mehrwerten. Es schafft ein regionales Verständnis für Wechselwirkungen, Rollen und Bedürfnissen in den unterschiedlichen Raumtypen. › Gebietsentwicklung Sisslerfeld (CH): Die grösste Arbeitsplatzzone im Kanton Aargau wird gemeinsam von Kanton, den Standortgemeinden (Stein, Sisseln, Münchwilen, Eiken) und dem Regionalplanungsverband Fricktal Regio entwickelt. Die Testplanung ist abgeschlossen, weitere Planungen sind in Bearbeitung (z.B. Sachplan).	› Strukturierende Elemente (insb. Freiräume und Grünzäsuren) bei der weiteren Siedlungsentwicklung und -erneuerung gebührend berücksichtigen und regional abstimmen › Siedlungsareale basierend auf der Nachfrage (Prognose) klar profilieren, in Abhängigkeit von der aktuellen verkehrlichen Erschliessung priorisieren und die geplanten Infrastrukturausbauten sicherstellen › Hohen Dichte an teilweise schlecht mit dem ÖV erschlossenen verkehrsintensiven Einrichtungen: detaillierte grenzüberschreitende Standortanalyse der verkehrsintensiven Einrichtungen durchführen und verkehrliche Erschliessung mit dem ÖV nutzungsabhängig optimieren
Landschaft		
	› Mit dem im 1. Quartal 2025 abgeschlossenen Raumkonzept Hochrhein wurde der Handlungsbedarf aufgegriffen, konkretisiert und dessen Behebung mit Empfehlungen und Massnahmen aufgezeigt. › Zugänglichkeit des Rheins im Raum Salina Raurica erheblich verbessert.	› Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Rheinufers für die Naherholung verbessern und Konflikte mit den am Rhein angesiedelten Industriegebieten entschärfen, z. B. im Rahmen der Umnutzung von Industriebrachen › Raumstrukturen und Nutzungen grenzüberschreitend besser abstimmen, um bestehende, miteinander nicht korrespondierende Nutzungen aufeinander abzustimmen und inkohärente Entwicklungen zu vermeiden › Druck auf die Freiräume durch eine gezielte Innenentwicklung reduzieren sowie Freiräume erhalten, aufwerten und neu schaffen

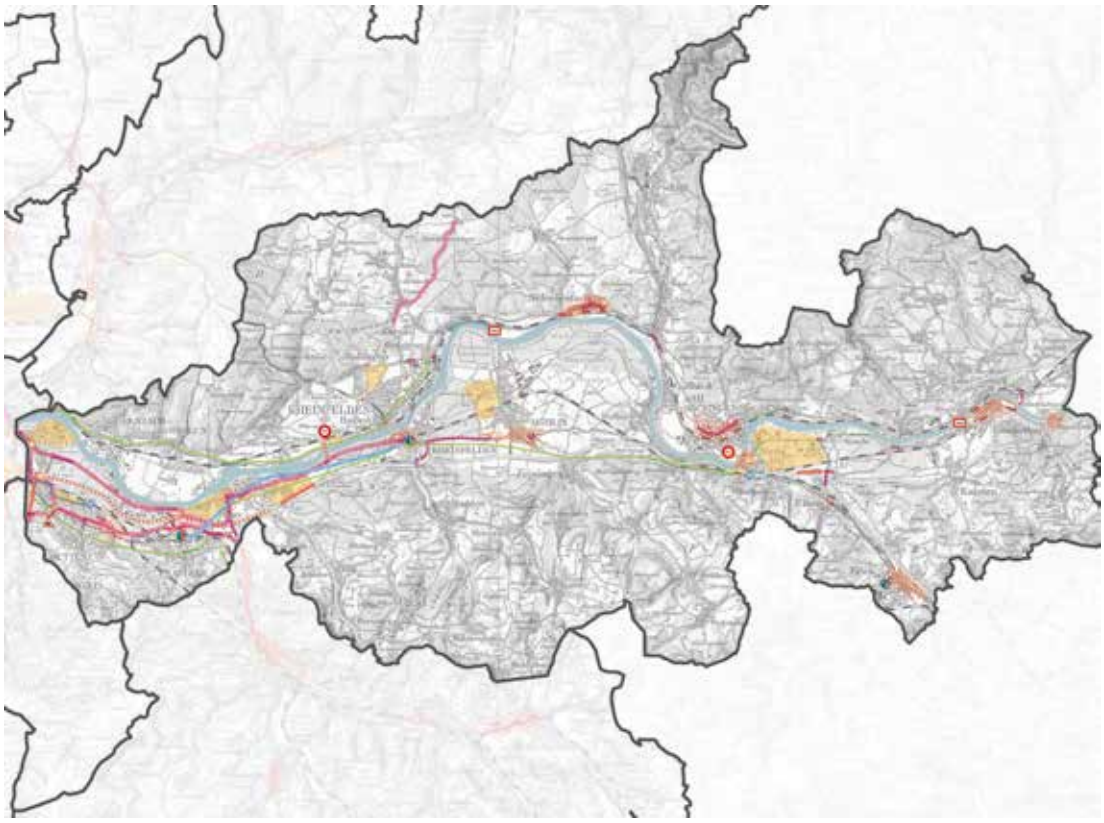
Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Hochrhein (DE): Mit der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke erfolgt ein Angebotsausbau auf den integralen 30-Minuten-Takt der S-Bahn, der durch ein IRE-Angebot überlagert wird. Zudem werden die neuen S-Bahn-Haltestellen Rheinfelden-Warmbach und Bad Säckingen-Wallbach realisiert. › Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV wurde erhöht und die Fahrplanstabilität der Linie 80/81 wurde durch die Eigentrassierung für den Bus in Rheinfelden verbessert. › Die Multimodalität wurde durch die Aufwertung und den Ausbau von ÖV-Drehscheiben (Bahnhof Pratteln, Bahnhof Muttenz, Bahnhof Rheinfelden) gefördert.	› Hochrhein (CH): Angebot auf den 15-Minuten-Takt bis Rheinfelden ausbauen. Voraussetzung dafür ist das 3. Gleis zwischen Pratteln und Rheinfelden › Erschliessung der Entwicklungsgebiete Polyfeld Muttenz und Stein-Säckingen verbessern › Verbesserung Feinerschliessung des ESP Sisslerfeld, des ESP/WSP Rheinfelden Ost/Möhlin, des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden und des WSP Breitenloh/Neumatt in Stein. › Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV (insb. Hohenrainstrasse Pratteln, Kreuzungsbereich K292 und A3-Anschluss Rheinfelden-West, Ortsdurchfahrt Rheinfelden, Achse Pratteln–Birsfelden) weiter verbessern › Angebot an Veloabstellplätzen an S-Bahn-Haltestellen für Bike & Ride ausbauen zur Förderung kombinierte Mobilität zwischen ÖV-, MIV- sowie Fuss- und Veloverkehr. › Optimierung grenzüberschreitender ÖV, u.a. in Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke.
MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Kapazitätsengpässe auf der A2/A3 durch Pannenstreifenumnutzung verbessert › Ortsdurchfahrten (Kaiseraugst, Birsfelden), Knoten und weiteren Strassenabschnitte (Muttenz, Rheinfelden (DE), Kaiseraugst) wurden umgestaltet und aufgewertet. › Das untergeordnete Netz wurde durch die Einführung eines Verkehrsmanagements für den A3-Abschnitt Rheinfelden–Kaiseraugst entlastet. › Das Entwicklungsgebiet Salina Raurica wurde durch die Verlegung der Rheinstrasse erschlossen und vom Durchgangsverkehr entlastet. › ›Mit der Mobilitätsstrategie wurde eine regionale Haltung zur Mobilitätsentwicklung im Fricktal geschaffen. Sie berücksichtigt alle Verkehrsträger zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und ist eine Grundlage für die proaktive Gestaltung der Mobilität, insbesondere auch in den Gemeinden.	› Kapazitätsengpässe auf der A2/A3 beseitigen, langfristig durch die geplanten Ausbauten Rheintunnel und Hagnau–Augst › Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz aufgrund hoher HLS-Belastung: Entlastung durch punktuelle Ortsumfahrungen schaffen, weitere Aufwertungen von Strassenräumen vornehmen und Verkehrsmanagement-Massnahmen einführen › Regionales Verkehrsmanagement zur Lenkung des Transitverkehrs aufbauen, um Staus an den Grenzübergängen Rheinfelden, Bad Säckingen/Stein und Laufenburg zu reduzieren › Untergeordnetes Strassennetz durch Fertigstellung der A98 entlasten › Ortsdurchfahrten entlang der B34 (Grenzach-Wyhlen, Schwörstadt, Bad Säckingen) durch Teilumfahrungen entlasten und Umgestaltungsmassnahmen realisieren › Sisslerfeld grenzüberschreitend mit Brücke erschliessen

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

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Die Attraktivität von Fuss- und Veloverbindungen wurde in diversen Ortschaften durch Aufwertungen und Umgestaltungen erhöht. › Velonetzlücken (Bad Säckingen, Pratteln–Augusta Raurica) wurden geschlossen. › Die Durchgängigkeit der Veloverbindungen wurde durch die Erstellung von Querungen (u. a. Rampe Kaiseraugst, Frenkendörferstrasse Augst) verbessert. › Mehrere Veloabstellanlagen (Kaiseraugst, Pratteln, Rheinfelden (CH), Bad Säckingen-Wallbach) wurden ausgebaut.	› Gute topografische Voraussetzungen im Talboden für den Veloverkehr als Chance v. a. fürs Pendeln nutzen › Auf verbleibenden verkehrsbelasteten Mischverkehrsabschnitten Veloverkehr getrennt führen (insb. Augst, Rheinfelden (CH), Mumpf, Eiken, Schweizerhalle, Birsfelden und entlang der B34) › Netzlücken schliessen für eine direktere Linienführung (v. a. auf deutscher Seite im Bereich Wehr, Schwörstadt und Rheinfelden) › Velovorzugsrouten auf beiden Seiten des Rheins zur besseren Verbindung der Gemeinden untereinander und mit Kernstadt realisieren › Verbesserung Feinerschliessung des ESP Sisslerfeld, des ESP/WSP Rheinfelden Ost/Möhlin, des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden und des WSP Breitenloh/Neumatt in Stein.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 76: Handlungsbedarf Hochrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband

Karte 5.6

6.9 Wiesental

6.9.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Das Wiesental stellt eine wichtige Entwicklungsachse in der Region Hochrhein-Bodensee dar. Gleichzeitig bietet der Korridor Wiesental eine abwechslungsreiche und wertvolle Kulturlandschaft mit zu schützenden Naturräumen (Fauna und Flora) und wertvollen, schnell erreichbaren Naherholungsgebieten. Dadurch ergeben sich Nutzungskonflikte, die einen erhöhten raumplanerischen Handlungsbedarf ergeben. Die Wiese als namensgebendes Naturelement ist wichtig für die Identität und Orientierung (Gewässerverlauf und Seitenbäche) in der Stadtlandschaft. Der Gewässerraum und die Nebenflüsse sind wichtige Naherholungsräume für Bevölkerung und Beschäftigte. Die Uferwege sind in der Längsrichtung attraktive Freizeitrouten.

Das Wiesental zeichnet sich durch eine langgestreckte, dicht besiedelte Tallage am Fluss Wiese aus, die seitlich durch weniger stark, zum Teil unbewohnte Hanglagen begrenzt wird. In der Längsrichtung wird der Korridor durch offene Landschaftsräume zwischen Lörrach und Steinen, Maulburg und Schopfheim sowie zwischen Schopfheim, Hausen und Zell i. W. gegliedert. Die Korridorzentren Lörrach, Schopfheim und Zell nehmen durch ihre Versorgungsinfrastruktur Zentrumsfunktionen ein.

Das Wiesental wird zentral durch die S-Bahn-Linien S6, S5 und durch die Bundestrasse 317 mit Anschluss an die Bundesautobahn A98 erschlossen. Nachdem ein 30-Minuten-Takt der Bahn bereits für den gesamten Korridor eingeführt wurde, soll ein 15-Minuten-Takt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof mit STEP AS 2035 folgen. Ergänzend zur Wiesentalbahn, die von den Kommunen als verkehrliches Rückgrat verstanden wird, verkehren Buslinien. Es gibt enge Verflechtungen in die benachbarten Korridore (Hochrhein, Oberrhein/Kandertal) und nach Basel. Die Gemeinde Riehen (Kanton Basel-Stadt) ist Teil des Korridors Wiesental, womit dieser Korridor Landesgrenzen überschreitet. Die Abstimmungsprozesse sind aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben etwas komplexer.

Strategischer Handlungsbedarf

- **Siedlung: Siedlungsentwicklung nach innen lenken, Siedlungsgebiete im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen verdichten und aufwerten**
- **Landschaft: Schutz und schonende Nutzung der Wiese als Natur- und Erholungsraum sicherstellen**
- **Verkehr: Angebot der Wiesentalbahn weiter ausbauen, Busangebot und Multimodalität fördern, Velovorzugsroute (Radschnellweg) umsetzen**

6.9.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 68: Handlungsbedarf Wiesental

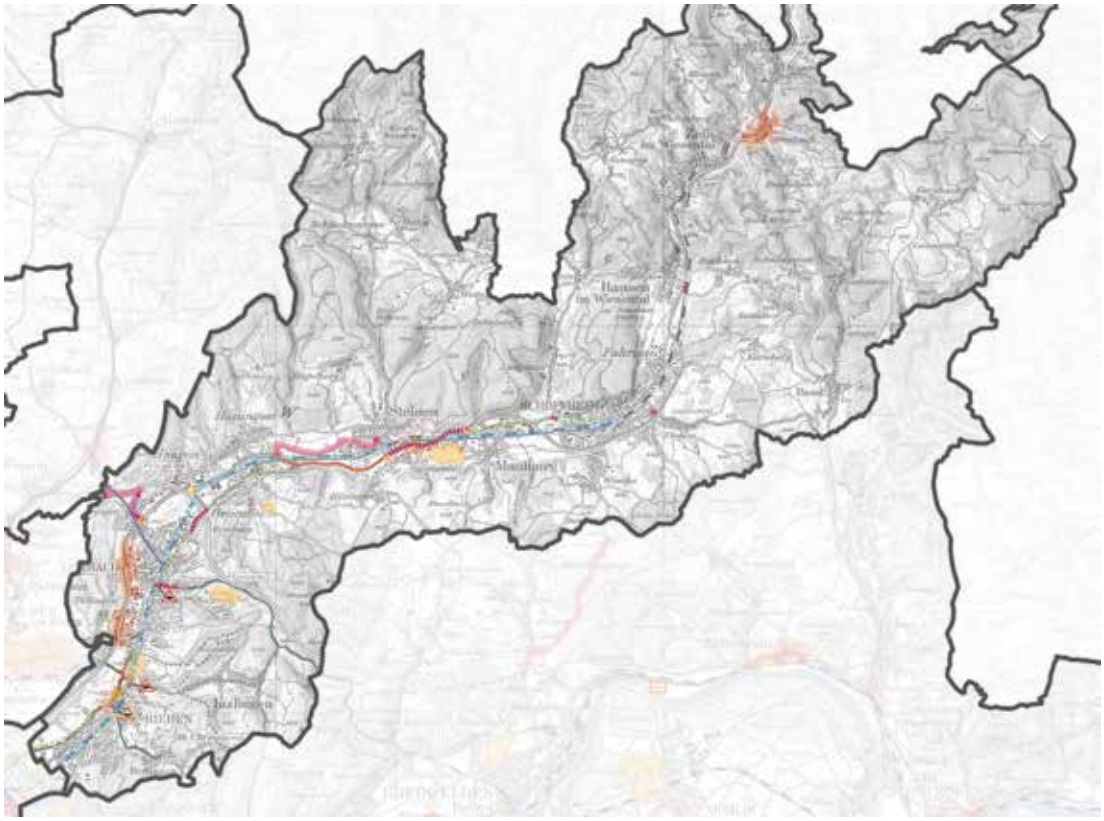
Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Die Stadt Lörrach hat im Rahmen das AP4 das MMZ (Areal Weberei Conrad) vorangebracht – es befindet sich in Realisierung. Das Wohn- und Geschäftshaus LÖ wurde ebenfalls realisiert. Mit diesem Projekt konnten der Handel an zentraler Stelle direkt gegenüber dem Hauptbahnhof gestärkt, Wohnungen realisiert und eine Stadtreparatur vorgenommen werden. Ausserdem wurde eine Grünfläche auf der obersten Geschossfläche geschaffen. Den neuen Bewohnern steht damit ein exklusiver, von Verkehr befreiter Freiraum zur Verfügung. › Folgende Areale wurden ausserdem realisiert: Belist, Haagen, Siegmeer, Hauingen, Alte Rheinfelder Strasse, Salzert und Bahnhof Zell. › Die Stadt Lörrach saniert seit 2019 die «Nördliche Innenstadt». Eine Erweiterung des Sanierungsprojektes fand im Jahr 2023/24 im Bereich Palmstrasse, nördliche Turmstrasse und am Hebelpark statt. Für das innere Stadtzentrum bedeutet das eine attraktive Aufwertung dieses Bereichs und eine verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Es ist ein neu konzipierter, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und eine Erweiterung Fussgängerzone mit attraktiver Gestaltung (u. a. grosse Bäume, unversiegelte Flächen) entstanden.	› Präzise Begrenzung der bebauten Talsohle erhalten und Siedlungsentwicklung auf die noch vorhandenen Reserven im Bestand lenken › Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten entwickeln und realisieren › Attraktive Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungen und Angeboten sowie mit kurzen Wegen insbesondere in Bahnhofsnähe schaffen › Chancen von Wohntypologien mit höheren Dichten (Mehrfamilienhäuser) nutzen, um Wohnangebote für junge Erwachsene und ältere Bewohner zu schaffen › Belegungsdichte von Einfamilienhäusern durch Generationenwechsel erhöhen › Die Gliederung der Siedlungsräume in Längsrichtung verbessern und die Identität der einzelnen Orte weiterentwickeln › Anreize für eine bessere Ausnutzung der Flächen im Gewerbebestand schaffen, z. B. durch die Reduktion von Parkierungsflächen und durch höhere Dichte und Geschossigkeit auch für produzierendes Gewerbe › Arbeitsplatzgebiete prioritär den gewerblichen und industriellen Nutzungen vorbehalten › Anreize für die Verlagerung von Dienstleistungsflächen schaffen, z. B. in Mischzonen in gut erschlossenen Zentren › Adressierung von Industrie- und Gewerbegebieten sowie Erreichbarkeit mit dem ÖV und Vernetzung mit dem umliegenden Siedlungsgebiet verbessern › Nutzungen regional besser abstimmen und an den jeweils dafür geeigneten Standorten ansiedeln

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Landschaft		
	› Durch Velomassnahmen wurde die Zugänglichkeit der Wiese verbessert: Der Radweg rechts der Wiese in Lörrach und der Radweg Wiesendamm wurden fertiggestellt.	› Die teilweise nur mangelhaft ins Siedlungsgebiet integrierte Wiese und ihre Zuflüsse als Teil der regionalen Identität ins Ortsbild integrieren › Das Potenzial der Wiese für die Naherholung besser nutzen, indem u. a. die Erreichbarkeit für Erholungssuchende gestärkt wird und neue Aufenthaltsflächen und Zugänge geschaffen werden. Die für die Natur notwendigen Rückzugsorte sicherstellen › Die im Zuge des Bevölkerungswachstums unter Druck stehende, vorhandene grüne Infrastruktur (Grünzäsuren, Freiflächen) erhalten, stärken und im Bedarfsfall erweitern
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Das Angebot der S-Bahn im Korridor Wiesental wurde auf einen 30-Minuten-Takt ausgebaut. › Ein weiterer Kapazitätsausbau der S-Bahn erfolgte durch die Einführung eines 15-Minuten-Takts auf der Garten- und Wiesentalbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach mit STEP AS 2035. › Im Strassen-ÖV wurden punktuelle Aufwertungen (z. B. Ortsdurchfahrt Riehen-Dorf mit Kaphaltestelle für Tram und Bus) vorgenommen.	› Erschliessung der Entwicklungsgebiete durch neue S-Bahn-Haltestellen verbessern (z. B. Lörrach-Zentralklinikum) › Tangentialverbindungen stärken, insb. das Busangebot zwischen dem Wiesental und Kandertal mit Verlängerung zum Oberrhein › Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV beheben (insb. im Umfeld der Anschlussknoten von A98 und B317 sowie in Lörrach-Zentrum) › Vernetzung von Bahn und Bus an den ÖV-Drehscheiben in Lörrach, Schopfheim und Zell i. W. verbessern (Taktung, räumliche Umsteigeverhältnisse) › Park-&-Ride-Angebote sind gut ausgelastet: Ausbauten prüfen (u. a. Lörrach-Zentralklinikum und Maulburg) › Angebot an Veloabstellplätzen an S-Bahn-Haltestellen und Busknoten für Bike & Ride ausbauen. E-Mobilitätskonzept für die Planung von Ladestationen entwickeln
 MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Punktuelle Aufwertungen und Umgestaltungen (Baslerstrasse in Lörrach sowie Ortsdurchfahrt in Riehen) wurden umgesetzt.	› Überlastung der B317 führt zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz (z. B. in den Ortskernen von Steinen und Hauingen): punktuelle Ausbauten der B317 realisieren › Lange Rückstaus aufgrund starker Belastung der Anschlussknoten (z. B. Hasenloch, A98/B317 und Steinen/Höllstein): Umgestaltungsmassnahmen prüfen › Niveaufreie Kreuzungen zur Vermeidung von Rückstaus bei geschlossenem Bahnübergang prüfen

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Neue Velowege wurden erstellt sowie bestehende ausgebaut und umgestaltet, u. a. Radweg Rheinfelden, Radweg Schopfheim, Schnellverbindung Schopfheim–Lörrach, Radweg rechts der Wiese in Lörrach, Radweg Wiesendamm, Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse in Riehen. › Punktuell wurden Komfort und Sicherheit durch Beleuchtung (Pendlerroute West in Lörrach) und Mittelinseln erhöht. › Die Durchgängigkeit der Veloverbindungen wurde durch die Erstellung von Querungen (u. a. Bahnunterführungen Riehen und Eisenbahnbrücke Steinen) verbessert. › Punktuell wurden Veloabstellplätze geschaffen (Bahnhof Lörrach-Haagen).	› Schmale, kombinierte Fuss- und Velowege mit starker Frequentierung baulich getrennt führen (insb. entlang der Wiese) › Auf Ausserortsabschnitten (v. a. zwischen Wiesental und Hochrhein) und stark belasteten Innerortsstrassen (u. a. in Schopfheim) fehlende Veloinfrastrukturen realisieren › Teils ungenügende Tangentialverbindungen zu den benachbarten Korridoren Kandertal/Oberrhein und Hochrhein stärken › Fehlende Velovorzugsrouten für Pendler in der Talachse realisieren, die die Kommunen des Wiesentals untereinander und mit der Kernstadt verbinden › Fussverkehrsnetz aufgrund der Wiesentalbahn oft zu wenig feinmaschig: weitere (Querungs-)Infrastrukturen zur besseren Vernetzung erstellen › Sicherheit der Fussgänger an den stark frequentierten MIV-Achsen parallel zur Bahnlinie durch Infrastrukturanpassungen (z. B. Markierungen, Poller) erhöhen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 77: Handlungsbedarf Wiesental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband

Karte 5.7

6.10 Oberrhein/Kandertal

6.10.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Der Korridor Oberrhein/Kandertal ist von unterschiedlichen Naturräumen geprägt. Die Markgräfler Rheinebene ist eine Tallandschaft, die vom Agglomerationszentrum Basel über Weil am Rhein bis Haltingen durch eine intensive Siedlungsentwicklung für Wohnen, Gewerbe und Industrie mit Urbanisierungstendenzen gekennzeichnet ist. In diesem Bereich sind vernetzende und im Zusammenhang erlebbare Freiräume nur noch vereinzelt vorhanden. Darüber hinaus gibt es einen lockeren Wechsel von Siedlungslagen. Während den Wäldern parallel zum Rhein eine sehr hohe Bedeutung für die Naherholung und die naturräumliche Vernetzung zukommt, sind die Offenlandbereiche durch eine überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Der Talraum ist zudem gekennzeichnet durch die linearen Verkehrsinfrastrukturen in Nord-Süd-Richtung (Bahnlinie, Bundesstrasse B3, Autobahn A5), die die Durchlässigkeit vom Schwarzwald zum Rhein hin stark beeinträchtigen und von denen eine nicht unerhebliche Lärmbelastung für die Rheinebene und das angrenzenden Markgräfler Hügelland ausgeht. Die Hangzone zur Rheinebene hin ist klar ablesbar und wird verbreitet für den Weinanbau genutzt. Die dörflich wirkenden Ortslagen sind einem zunehmenden Siedlungsdruck ausgesetzt.

Das Kandertal liegt im nördlichen Bereich als enges Tal zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds, führt im mittleren Bereich durch das Markgräfler Hügelland und mündet im Süden in den Ballungsraum von Weil am Rhein, Lörrach und Basel. Während insbesondere das obere Kandertal sehr hochwertige Landschaften aufweist, ist im vorderen Kandertal die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Kander als Erholungsraum nur teilweise gegeben. Im Vergleich zum gesamten Landkreis Lörrach und zum Land Baden-Württemberg zeigt das Kandertal v. a. im vorderen Teil eine stärkere Bevölkerungsentwicklung, was sich mit der direkten Nachbarschaft zum Agglomerationszentrum erklären lässt. Es müssen von den Kommunen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um die Nachverdichtungspotenziale nutzbar zu machen. Grössere unbebaute Areale sind kaum mehr vorhanden. Die Versorgungseinrichtungen in den beiden Kommunen Kandern und Binzen sind umfassend. Dagegen verfügen die Ortskerne der übrigen Kommunen nur über ein unzureichendes Versorgungsangebot.

Das Verkehrsverhalten im Oberrhein und Kandertal ist stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Während die Ortschaften im Oberrhein durch die Bahn erschlossen sind und deren Takt erhöht wird, erfolgt die ÖV-Erschliessung im Kandertal durch den Bus. Vor allem die Angebote in den Randzeiten sind auf den bestehenden Bushauptlinien nach Brombach, Lörrach und Basel jedoch gering. Ein grosses Handicap des Busverkehrs sind die langen Reisezeiten und Verspätungen aufgrund des hohen MIV-Aufkommens während der Verkehrsspitzen, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Binzen und Basel Badischer Bahnhof. Zusätzlich fehlen Bustangenten, z. B. um das Kandertal mit Schliengen zu verbinden. Eine Reaktivierung der Kandertalbahn steht als Langfristoption zur Diskussion.

Beim Radverkehr sollte der Ausbau der Hauptrouten im Kandertal für den Pendlerverkehr vorangetrieben werden. Dies beinhaltet eine kontinuierliche Führung, möglichst als baulich separierte Radwege. Das Radverkehrsnetz hat sowohl im Haupttal wie auch auf den Querverbindungen ins Wiesental und zum Oberrhein Aufwertungsbedarf.

Strategischer Handlungsbedarf

- **Siedlung: Siedlungen nach innen entwickeln durch Ausnützen der Nachverdichtungspotenziale**
- **Landschaft: Freiräume in den dicht besiedelten Gebieten sichern und vernetzen, die vielfältige Kulturlandschaft sicherstellen und Siedlungsränder qualitätsvoll ausformen**
- **Verkehr: Den hohen MIV-Anteil durch die Verlagerung auf ÖV und FVV reduzieren, Buslinien im Kandertal beschleunigen und Bustangentialen ausbauen, Veloroutennetz ausbauen und aufwerten**

6.10.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 69: Handlungsbedarf Oberrhein/Kandertal

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Die Stadt Weil am Rhein hat im Rahmen des AP4 das Areal Hohe Strasse und die Siedlungsmassnahme Verdichtungspotenzial Kernstadt realisiert.	Oberrhein: › Regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten in den gut erschlossenen Kommunen und Ortsteilen planen und realisieren: Ortskerne aufwerten, Bahnhofsumfelder verdichten Kandertal: › Ortskerne erhalten, aufwerten und weiterentwickeln, Versorgungsfunktion verbessern › Zukünftige Siedlungserweiterungen unter Anwendung der im Raumkonzept 2040 aufgezeigten anzustrebenden Dichtewerte mit möglichst guter ÖV-Anbindung und hoher Freiraumqualität realisieren › Unausgewogenen Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten ausgleichen. Potenziale in den Gewerbegebieten erfassen und den Korridor im Ganzen für Gewerbeansiedlungen weiterentwickeln und aufwerten

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Landschaft		
		Südlicher Oberrhein mit hohem Urbanisierungsgrad: › Die kleinräumigen Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes in ihren Aufenthalts- und Begegnungsqualitäten sowie in ihrer Vernetzung weiterentwickeln › Sicherung und Vernetzung der verbliebenen Freiräume gewährleisten, ebenso ihre funktionale Entwicklung als Freizeit-, ruhige Erholungs- und Naturerfahrungsräume (z. B. Rheinaue, Tüllinger Berg) Landschaft vom Rhein bis zum Schwarzwald mit geringer Durchlässigkeit: › Die Durchlässigkeit insbesondere im Bereich der zerschneidenden Verkehrsinfrastrukturen fördern › Angesichts der starken Erholungsnachfrage Kompensationsmassnahmen in das Biotopverbundkonzept MOBIL (Modellregion Biotopverbund Markgräflerland) einbinden Markgräfler Hügelland mit hohem Siedlungsdruck: › Einbindung von Kompensationsmassnahmen in das Biotopverbundkonzept MOBIL angesichts der Bedeutung des Raumes für die landwirtschaftliche Produktion und die landschaftsgebundene Erholung (Feierabend- und Wochenenderholung, Naturerfahrungsräume) prüfen › Die vielfältige Kulturlandschaft mit einer ökologisch orientierten Landbewirtschaftung und Regionalvermarktung landwirtschaftlicher Produkte fördern › Siedlungsränder klar ausformen und als Freiräume für die Naherholung entwickeln Kandertal: › Das über Jahrhunderte entstandene Wald-Offenland-Mosaik erhalten › Die bis anhin kaum erlebbare Kander für die Erholungsnutzung in den Siedlungsbereichen und im direkten Siedlungsumfeld aufwerten, ohne die ökologische Funktion im Biotopverbund zu beeinträchtigen › Innerörtliche Grünraumqualitäten und hochwertige Siedlungsränder erhalten und entwickeln › Grünzäsuren erhalten und Multifunktionalität fördern – vielfältige Nutzungen ermöglichen und Ansprüche koordinieren

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Dank dem Bahn-Angebotsausbau am Oberrhein durch Neubaustrecke Basel–Karlsruhe und die Einführung eines 30-Minuten-Takts der S-Bahn mit einem überlagerten RE-Angebot wurde die Attraktivität erhöht. › Die Multimodalität wurde durch den Ausbau von Bike &Ride und Park & Ride am Bahnhof Schliengen gefördert.	› Busangebot im Kandertal (z. B. überlagerter Expressbus) ausbauen und bessere Anbindung der Buslinien an die S-Bahn in Haltingen, Weil am Rhein, Lörrach und Basel Badischer Bahnhof umsetzen. Reaktivierung der Kandertalbahn als Langfristoption prüfen › Tramlinie 8 bis Läublinpark verlängern zur verbesserten Erschliessung von Stadtteilen in Weil am Rhein › Ungenügende korridorverbindende Tangentialangebote: Busangebot zwischen Oberrhein und Kandertal mit Verlängerungen zum Wiesental und nach Frankreich (via Palmrainbrücke) ausbauen (Takt und optimierte Linienführungen) › Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV (insb. im Umfeld der Anschlussknoten A5/A98, in den Zentrumsbereichen von Weil am Rhein, auf der Tramlinie 8 im grenznahen Bereich und zwischen Binzen und Basel Badischer Bahnhof) beheben › Park-&-Ride-Angebote sind gut ausgelastet: Ausbauten prüfen › Angebot an Veloabstellplätzen an S-Bahn-Haltestellen und Busknoten für Bike & Ride ausbauen. E-Mobilitätskonzept für die Planung von Ladestationen entwickeln
 MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Punktuelle Aufwertungen und Umgestaltungen (z. B. Ortsdurchfahrt Rümmingen und Knoten Süd) wurden fertiggestellt.	› Verkehrsablauf insb. auf dem Zulauf der L134 gestört: regionales Verkehrsmanagement zur grossräumigen Lenkung des Verkehrs auf das HLS-Netz aufbauen › Hohe Knotenbelastungen durch Überlagerung von radialem und tangentialem Verkehr im Kandertal. Massnahmen zur Verkehrssteuerung und Verkehrsverlagerung sind nötig: Knoten umgestalten und ÖV-Priorisierungen bei stark belasteten Kreuzungsbereichen am Oberrhein (Abschnitt zwischen A5 und D105/B532 nahe der Zollübergänge) prüfen › Rückstaus an den Grenzübergängen vermindern, z. B. durch Verkehrsverlagerung auf ÖV und FVV oder effizient gestaltete Zollinfrastrukturen › Stark belastete Ortsdurchfahrten (insb. entlang der L134) aufwerten und beruhigen. Die Sicherheit für FVV ist durch entsprechende Massnahmen verbessern

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Die Attraktivität des Veloverkehrs wurde vornehmlich in Weil am Rhein erhöht, und zwar durch neue Velowege (z. B. Nordwestumfahrung in Weil am Rhein) sowie durch punktuelle Sicherheitsverbesserungen und Querungsmöglichkeiten. › Der Neubau des Radwegs Egringen–Holzen und damit der Lückenschluss entlang der K6151 wurde fertiggestellt.	› Veloinfrastrukturen auf Ausserortsabschnitten ausbauen und zur Erhöhung der Attraktivität des Veloverkehrs getrennt führen, v. a. auf den Abschnitten entlang der B3 sowie zwischen Hammerstein–Wollbach, Wittlingen–Rümmingen und Rümmingen–Binzen › Fehlende Veloinfrastrukturen auf stark belasteten Innerortsstrassen realisieren (u. a. Ortsdurchfahrten Binzen, Rümmingen) › Velovorzugsrouten fehlen bisher am Oberrhein. Den Oberrhein direkt mit Weil am Rhein und der Kernstadt durch prioritäre Veloverbindungen verbinden › Unfallhäufungsstellen im Fussverkehr entlang von Hauptstrassen durch konsequente Strassenverkehrsberuhigung entschärfen (insb. in Weil am Rhein) › Naherholung fördern durch Ausbau und bessere Vernetzung von Fusswegen zur Kander und den Bachufern im Kandertal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

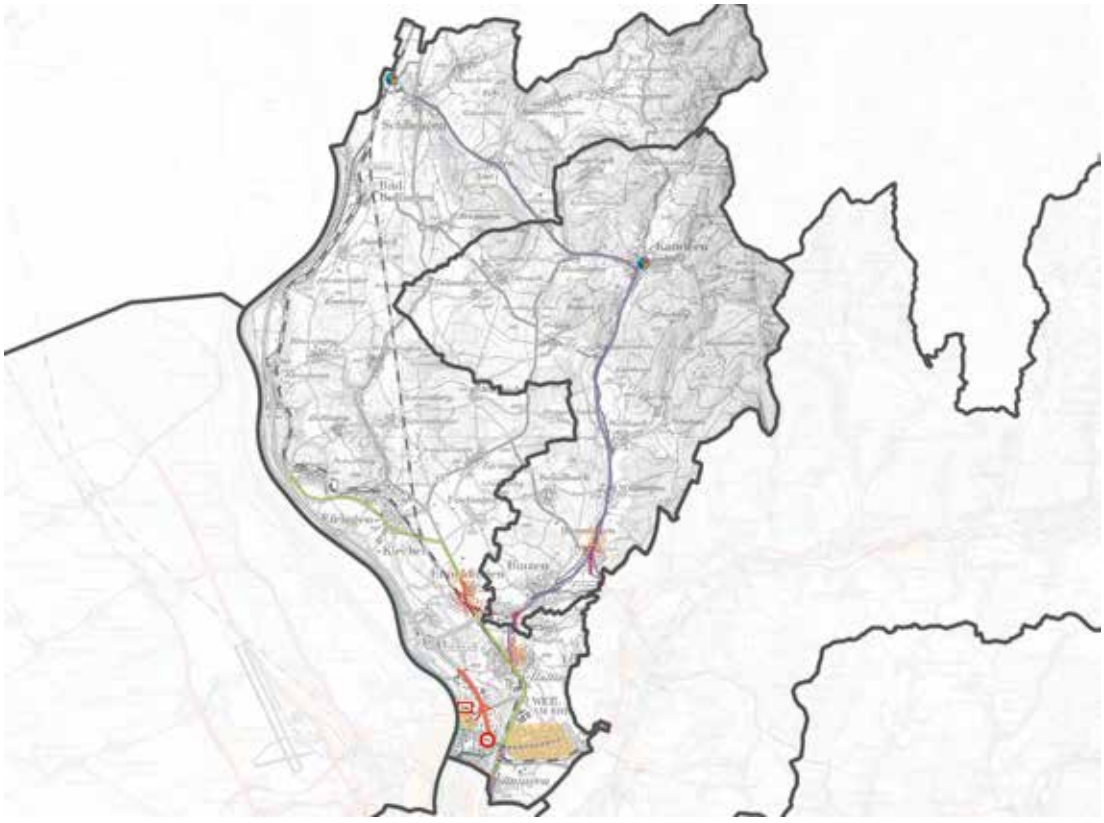


Abbildung 78:
Handlungsbedarf
Oberrhein/Kandertal

Kartenband

Karte 5.8
und 5.9

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.11 Saint-Louis Agglomération (SLA)

6.11.1 Ausgangslage und strategischer Handlungsbedarf

Zwei Typologien zeichnen die Landschaft von Saint-Louis Agglomération aus: die Rheinebene mit den Rheinterrassen im Osten mit ihren dicht bevölkerten Gemeinden entlang des Flusses sowie das Sundgauer Hügelland im Westen, wo die Bevölkerungsdichte geringer ist. Das Naturschutzgebiet «Petite Camargue Alsacienne» im Auwald des Rheins sowie der Hardtwald, der nördlich vom Teilraum beginnt und bis nach Colmar reicht (13 000 ha) prägen die Rheinebene. Das Sundgauer Hügelland besteht aus wald- und landwirtschaftlichen Flächen.

Diese Typologien führen zu sehr unterschiedlichen Herausforderungen in Bezug auf die Siedlung und den Verkehr. Im Sundgauer Hügelland soll generell die bauliche Ausweitung der Dörfer begrenzt werden und die vorhandene Baustrukturen unter Wahrung der Dorftypologie stärker aufwerten. Die Siedlungsgebiete mit der höchsten Bevölkerungsdichte im Westen, wie beispielsweise die Gemeinden Saint-Louis, Huningue oder Village-Neuf, wachsam bleiben, um die Siedlungsqualität und die Grünflächen erhalten zu können.

Saint-Louis Agglomération weist eine der grössten Bevölkerungszunahme in der ganzen trinationalen Agglomeration Basel auf. Ein grosser Teil der Bevölkerung arbeitet auf der Schweizer Seite der Grenze. Daraus ergeben sich bedeutende grenzüberschreitende Verkehrsström die sich mit den anderen Pendlerströmen überlagern. Die täglichen Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort erfolgen heute mehrheitlich über die Strasse, was zu vielen Überlastungen auf dem Strassennetz im Gebiet der Saint-Louis Agglomération führt. Mit diesen Verkehrsflüssen überlagert sich ein beträchtlicher internationaler Transitverkehr mit zahlreichen Lastwagen. Stauprobleme werden insbesondere auf der Autobahn A35 an der französisch-schweizerischen Grenzen, auf der RD105, innerhalb der Ortschaften (Saint-Louis, Hésingue, Hégenheim, usw.) sowie rund um den Flughafen verortet. Zur Beseitigung dieser Engpässe wird das Autobahnkreuz A35/RD105 umgestaltet und einen ersten Teil der RD105 umgebaut.

Grosse Anstrengungen wurden unternommen, um die Attraktivität des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern. So wurde die Tramlinie 3 grenzüberschreitend nach Saint-Louis verlängert, die Multimodalität durch die Aufwertung der ÖV-Drehscheibe Saint-Louis gefördert und es soll die Leistungsfähigkeit des Busnetzes durch die Einführung von Buspriorisierungen an den Ampeln erhöht werden.

Ein besonderes Merkmal des französischen Teils der trinationalen Agglomeration Basel ist der internationale Flughafen Basel-Mulhouse, besser bekannt unter dem kommerziellen Namen «EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg». Nebst der Sicherstellung der Anbindung der trinationalen Region Basel an den europäischen und weltweiten Markt, zählt die Flughafenplattform zu den wichtigsten Arbeitsgebern der trinationalen Agglomeration. Dessen Betrieb verursacht täglich Tausende von Fahrten (Angestellte, Reisende, Besucher, usw.), die heute praktisch ausschliesslich über die Strasse erfolgen (PKW, Taxi, Buslinie 50 der BVB und Buslinie 11 von Distribus). Aus diesem Grund ist die Realisierung einer Anbindung des Flughafens an das S-Bahn-Netz vorgesehen (Projekt Neue Bahnanbindung EuroAirport).

Strategischer Handlungsbedarf

- **Siedlung: Entwicklung nach innen verstärken und auf Gebiete mit gutem ÖV-Anschluss priorisieren; Siedlungsqualität erhöhen bei gleichzeitig starkem Wachstum der Bevölkerung**
- **Landschaft: Versiegelung von Landwirtschaftsflächen stark begrenzen (oder stark reduzieren) und gewässerorientierte Naturräume erhalten. Stärkung des grünen und blauen Rasters des Territoriums (Biodiversität, Kampf gegen die Klimaerwärmung, Erholungsräume in der Nähe von bebauten Gebieten)**
- **Verkehr: Reduktion des hohen MIV-Anteils durch Verlagerung auf ÖV und Velo; EuroAirport an die Bahn anbinden, S-Bahn-Angebot verdichten und grenzüberschreitende Durchmesserlinien auf der Bahn schaffen; Bus-Angebote stärken, Veloverbindungen ausbauen und aufwerten sowie Multimodalität fördern**

6.11.2 Handlungsbedarf nach Themen

Tabelle 70: Handlungsbedarf Saint-Louis Agglomération (SLA)

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Siedlung		
	› Im Jahr 2022 wurde der SCOT überarbeitet mit dem Ziel eine Halbierung des Flächenverbrauchs in der Erweiterung im Vergleich zu den vorherigen zehn Jahren zu verankern. › Zwischen 2022 – 2024 wurde ein Entwicklungs- und Mobilitätsschema für das Kerngebiet der SLA-Agglomeration erarbeitet. Es besteht aus einer Gesamtvision für die Planung von Mobilitätsangeboten in Verbindung mit der Entwicklung des Gebiets. Ziel ist es eine nachhaltige Mobilität zu etablieren. › In Bartenheim wurde eine Teststudie zur Requalifizierung und Verdichtung eines bestehenden Gewerbegebiets realisiert. Das Ziel bestand darin, einen auf andere Fälle anwendbaren Methodik zu erstellen. › Saint-Louis und Huningue haben mehrere Entwicklungsmassnahmen eingeleitet, um Industriebrachen im städtischen Umfeld zu requalifizieren.	› Projekt zur Überarbeitung des SCOT 2022 im Jahr 2025 vorgesehen: nationalen Bestimmungen des ZAN-Gesetzes (Zéro artificialisation nette) integrieren. › Priorisierung der Entwicklung nach innen durch Aktivierung vorrangiger Entwicklungsgebiete, die Einführung von Planungsmassnahmen, um die Verdichtung der Stadtentwicklung auf Gebiete mit guter ÖPNV-Anbindung zu lenken und die Möglichkeiten der Stadterweiterung zu reduzieren. › Parallel zur städtischen Verdichtung Massnahmen ergreifen, um die städtebauliche Qualität der Massnahmen zu verbessern und mehr Natur in die Stadt zu bringen. › Massnahmen vorsehen zum Erhalt der traditionelle Stadtformen und des architektonischen Erbes im gesamten Gebiet

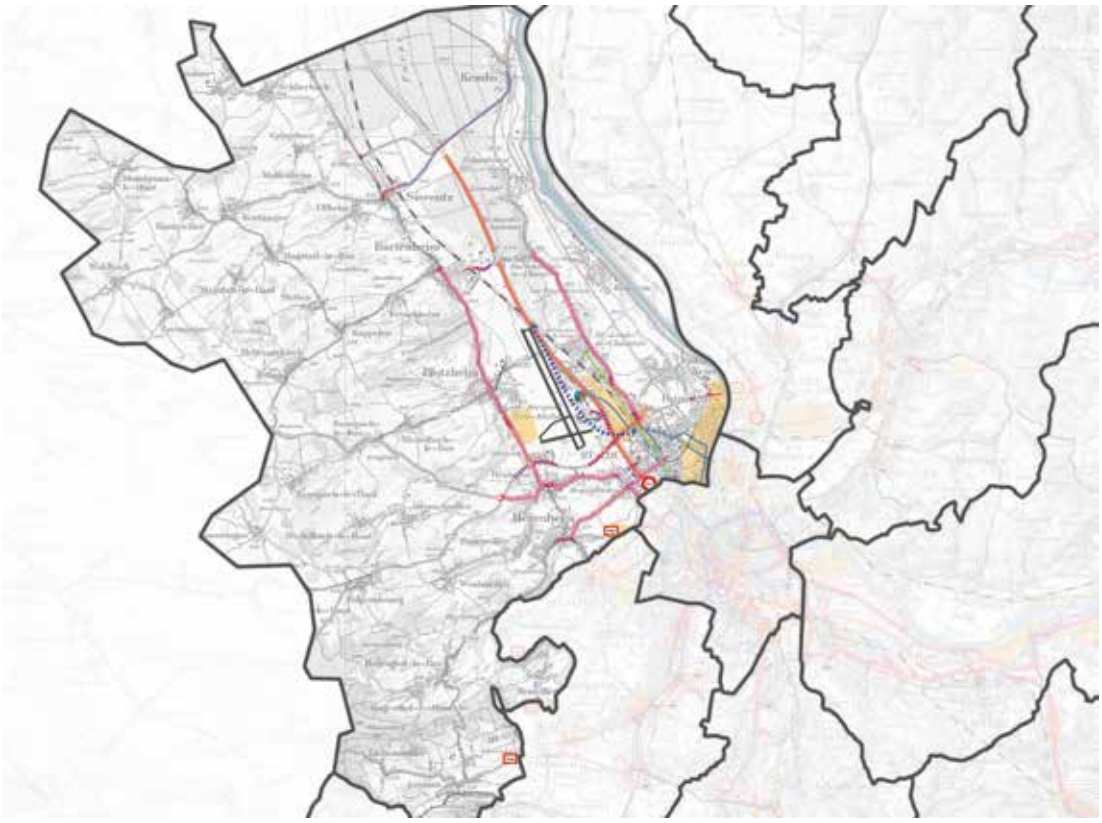
Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Landschaft		
	› Mit dem Parc des Carrières wird ein neues Angebot am Rande der Agglomeration geschaffen (siehe Kapitel 6.4.2). › Im Jahr 2023 wurde für die Saint-Louis Agglomération eine Studie zur Diagnose und Identifizierung der grünen und blauen Infrastruktur erarbeitet. Darauf abgestützt wurde ein Aktionsprogramm ausgearbeitet. › Verschiedene Projekte zur Renaturierung oder Schaffung von ökologischen Korridoren wurden in mehreren Gemeinden realisiert: » Huningue - Bepflanzung und Renaturierung von Flächen entlang des Rheins. » Sierentz: Anlegung und Renaturierung von Teichen. » Schlierbach Renaturierung des Teichs (Feuchtgebiet) » Helfrantzkirch: Erhalt des städtischen Grüngürtels » Village-Neuf: Schaffung eines ökologischen Korridors vom Kanal von Huningue zur Petite Camargue Alsacienne (Kleine elsässische Camargue)	› Massnahmen zur Reduzierung des Flächenverbrauchs von landwirtschaftlichen und natürlichen Flächen anstossen. › Die Charakteristik der Dörfer des Sundgaus und die Qualität der Landschaften bewahren. › Sensible Landschaftsräume (qualitativ hochwertige offene Flächen, Waldgebiete, strukturierende Böschungen usw.). in den lokalen Planungsdokumenten verankern und bewahren › Landwirtschaft nutzen, um Spazierwege vor den Toren der Städte zu fördern und die ökologischen Kontinuitäten zu stärken. › Eine Landwirtschaft bewahren, die sich auf Wiesen und ein Mosaik aus verschiedenen Kulturen stützt - Bekämpfung von Monokulturen wie Mais. › Massnahmen zum Erhalt der stadtnahen Landwirtschaft entwickeln, und damit Nähe und kurze Transportwege sicherstellen. › Die symbolträchtigen Natur- und Erholungsräume in der Ebene im Osten (Petite Camargue Alsacienne, Kanal von Huningue) sind am Wochenende überfrequentiert: neue Naturräume in Form von Parks, die mit den umliegenden Freiräumen verbunden sind, durch die Umwandlung ehemaliger Kiesgruben oder im Rahmen von Erschliessungsmassnahmen vorsehen, insbesondere im Westen des ökologischen Korridors (d.h. entlang des sundgauischen Vorgebirges).

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
Verkehr		
 ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren	› Grenzüberschreitende Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis › Multimodalität gefördert durch Ausbau von P&R und Aufwertung der ÖV-Drehscheibe Saint-Louis › Realisierung von 90 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen in einem gesicherten Raum auf der Westseite des Bahnhofs. › Einrichtung einer Mitfahrplattform BlaBlaCar Daily im Jahr 2023. › Einrichtung einer multiservice Vo-Station (Langzeitverleih von E-Bikes, Reparatur, Bewachung) am Bahnhof Saint-Louis. › Einrichtung einer Busverbindung zwischen Lörrach-Huningue-Saint-Louis und EAP im Dezember 2024 (3-jährige Testphase). › Start eines partnerschaftlichen Projekts zur Schaffung des metropolitanen Regionalexpressdienstes Mulhouse- Basel (SERM) mit dem Ziel, ein umfassendes und kohärentes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen im Hinblick auf den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit dem Trireno zu entwickeln.	› Keine Bedienung des EuroAirports mit der S-Bahn und ungenügende Anbindung Frankreichs an die Schweiz und Deutschland (Umsteigezwang in Basel SBB). -> Schweizer Beitrag ist seit Jahren gesprochen (HGV-Kredit), Finanzierung und Planungen in FR vorantreiben › Erhöhung und Systematisierung der Taktfrequenz der S-Bahn zwischen Mulhouse und Basel (mind. Halbstundentakt) › Vierspurausbau auf dem starkbelasteten Abschnitt Saint-Louis – Basel (langfristiges Projekt im Zusammenhang mit dem Herzstück) › Ausbau des Basler Tramnetzes auf französischer Seite zur besseren Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Technoport, 3Land): Verlängerung der Linie 11 und neue grenzüberschreitende Tramachse über den Rhein › Erhöhung der Taktfrequenz und Verlängerung der Betriebszeiten des Busbetriebs, insb. auf den Ost-West-Linien sowie Vervollständigung des Busnetzes durch eine neue Tangentialverbindung zwischen Sierentz und Kembs › Verbesserung der Anbindung der Sundgauer Gemeinden an das Agglomerationszentrum durch Integration der regionalen Buslinien in das Busnetz › Angebot an Park&Ride (insb. Sierentz, Bartenheim und Richtung Hésingue und Bike&Ride ausbauen. Zudem braucht es ein E-Mobilitätskonzept für die Planung von Ladestationen
 MIV stadtverträglich durchleiten und Verbindungen gewährleisten	› Umgestaltung des Autobahnkreuzes A35/RD105 und Ausbau der RD105 zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten › Punktuelle Aufwertung von Strassenräumen (Attenschwiller, rue de Folgensbourg in Hésingue) › Einrichtung eines westlichen Zugangs zum Gewerbegebiet EAP an der Kreuzung der RD105 in Hésingue	› Durchgangsverkehr in Hésingue und Hégenheim reduzieren durch die Realisierung einer neuen Verbindung zwischen der D105 und Bachgraben-Allschwil. Mit dem Projekt ZUBA soll damit die Erschliessung des Gebietes Bachgraben, und der geplanten Entwicklung auf der französischen Seite gewährleistet werden. › Entlastung der RD105 durch Neugestaltung der Knoten › Staus auf A35 auch aufgrund ungenügender Kapazitäten der Zollplattform. LKW-Zugänge für den Transit und die Verzollung baulich trennen, Einführung einer koordinierten Stauraumbewirtschaftung und eines regionalen Verkehrsmanagementsystems › Entlastung der Nord-Süd-Achse in Saint-Louis durch neue Querverbindung zur RD66 - Barreau de connection Technoport

Themenfelder und Ziele	Bisher Erreichtes	Verbleibender Handlungsbedarf
FVV sicher und attraktiv anbieten	› Attraktivität des Veloverkehrs durch zahlreiche neue Velowege erhöht (liaison cyclable Rodersdorf – Leymen – Hofstetten-Flüh, Hégenheim – Hagenthal-le-Bas – Buschwiler et Kappelen – Stetten) › Punktuelle Erstellung von Veloparkierungsanlagen (Saint-Louis Bahnhof) und Querungsmöglichkeiten (Brücke zur A35 zwischen Quartier du Lys und Technoparc) › Einrichtung eines Langzeit-Fahrradverleihs und eines Wachdienstes im Bahnhof Saint-Louis. › Umsetzung des trinationalen Veloverleihsystems «Velospot» mit dem Kantons Basel in Huningue und Weil am Rhein	› Weiterer Ausbau der Veloinfrastrukturen zur besseren Durchgängigkeit der Hauptverbindungen innerhalb des Korridors und Anbindung ans Agglomerationszentrum sowie neuen Ost-West-Verbindungen › Veloschnellrouten auf der Achse Saint-Louis – Basel insb. für Pendler und Hésingue – Bachgraben – Basel › Neue Veloverbindungen bei der Planung von Entwicklungsgebieten und Strassenprojekten integrieren (bisher mangelhafte Berücksichtigung) › Velonetzlücken schliessen, insb. beim fragmentierten Velonetz im Sundgau und fehlende Rheinquerungen › Verkehrsberuhigte Zonen grossräumiger umsetzen (z. B. Saint-Louis, Huningue)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 79: Handlungsbedarf Saint-Louis Agglomération (SLA)



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband

Karte 5.10

7
Teilstrategien

KERNAUSSAGEN

- Wie bereits im AP4 wird für die Bereiche Siedlung und Verkehr zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien differenziert. Mit den Querschnittsstrategien werden Themen abgedeckt, die sich gleichzeitig auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen.
- Innerhalb aller Teil- und Querschnittsstrategien werden sogenannte Handlungsansätze definiert, die zum Erreichen des Zukunftsbildes umgesetzt werden müssen.
- Die Strategien sollen möglichst handlungsorientiert formuliert sein. Deshalb werden für jede Teil- und Querschnittsstrategie die Rollen der zentralen Akteure aufgeführt.
- Das Agglomerationsprogramm Basel schafft dabei Mehrwerte, indem es aus grenzüberschreitender Perspektive zielgebend, koordinierend und unterstützend wirkt.
- Sämtliche Teil- und Querschnittsstrategien wurden im Rahmen von AP5 überarbeitet oder gänzlich neu formuliert.
- Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Massnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass durch das Agglomerationsprogramm geförderte Entwicklungen zukunftsfähig sind.
- Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien punktuell angepasst (z. B. Velo). Im Zentrum steht dabei die Schärfung der Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben, die als Folge, der neu erarbeiteten trinationalen Grundlage und der geführten strategischen Prozesse präzisiert wurde.

7.1 Einleitung

Mit den Teilstrategien gibt das Agglomerationsprogramm Basel Antworten auf die Frage «Wie soll der Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild umgesetzt werden?». Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen, und stellen damit die strategische Grundlage und Brücke zu den Massnahmen dar.

Für jeden der Themenbereiche Klima, Siedlung, Landschaft und Verkehr werden Teilstrategien formuliert. Die Inhalte der Teilstrategien werden, wo sinnvoll und möglich, kartografisch dargestellt. Die Teilstrategiekarten bilden somit thematische Vertiefungen des Zukunftsbildes (Entwicklungsabsichten) und stellen den Bezug zum priorisierten Handlungsbedarf und den daraus abgeleiteten Massnahmen dar.

7.2 Querschnittsstrategie Klima

Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Massnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass durch das Agglomerationsprogramm geförderte Entwicklungen zukunftsfähig sind. Die Querschnittsstrategie umfasst fünf Handlungsansätze:

	Handlungsansätze
Klimaschutz	› **QSK1.1: Agglomeration der kurzen Wege fördern** › **QSK1.2: Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren** › **QSK1.3: Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern**
Klimaanpassung	› **QSK2.1: Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume und Verkehrsinfrastrukturen fördern** › **QSK2.2: Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern**

Die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft unterstützen diese Handlungsansätze. Beispielsweise tragen die Innenentwicklung sowie die Strategien zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu einer Agglomeration der kurzen Wege bei. Die Pull- und Push-Strategien im Bereich Verkehr sorgen für eine Lenkung auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel. Zur Stärkung der Ortskerne und zur Förderung der Siedlungsqualität gehören zwingend Massnahmen zur Klimaanpassung. Die Landschafts- und Siedlungsstrategien tragen zur Erhaltung von Kaltluftkorridoren und Kaltluftentstehungsgebieten und zur Förderung der Biodiversität bei.

Die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr des AP4 wurden auf ihre Kompatibilität mit der Querschnittsstrategie überprüft. Ein erster Schritt erfolgte im Rahmen des AP5. Zudem müssen auch die einzelnen Massnahmen der aktuellen und zukünftigen Programmgenerationen auf ihre Vereinbarkeit mit der Querschnittsstrategie Klima überprüft werden. Es handelt sich um eine neue Daueraufgabe des Agglomerationsprogramms Basel.

Klimaschutz
Die Handlungsansätze im Bereich Klimaschutz orientieren sich an den drei Prinzipien Suffizienz, Effizienz und Konsistenz:

- Erste Priorität hat die **Suffizienz**: Bei gleichbleibender oder gestärkter Mobilität sind das Gesamtverkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung zu reduzieren – mit dem Ziel, möglichst wenig Ressourcen in die Mobilität zu investieren. Auch die Siedlungs- und Freiraumstrukturen sollen suffizient ausgestaltet werden. Das Agglomerationsprogramm Basel trägt mit dem Handlungsansatz «Agglomeration der kurzen Wege» dazu bei.
- In zweiter Priorität sollen der verbleibende Verkehr und die Siedlungsstrukturen möglichst ressourcenschonend organisiert sein **(Effizienz)**. Dies bedeutet insbesondere, den unvermeidbaren Verkehr auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel zu lenken. Das Agglomerationsprogramm Basel trägt mit dem Handlungsansatz «Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren» dazu bei.
- Das Verkehrssystem soll schliesslich dekarbonisiert werden **(Konsistenz)**. Das Agglomerationsprogramm Basel trägt mit dem Handlungsansatz «Dekarbonisierung der Verkehrsmittel fördern» dazu bei.

7.2.1 QSK1.1: Agglomeration der kurzen Wege fördern

QSK1.1: Agglomeration der kurzen Wege fördern

Erste Priorität bei der Umsetzung der Querschnittsstrategie Klima hat die Förderung der Suffizienz: Die «Agglomeration der kurzen Wege» trägt dazu bei, das Verkehrsaufkommen zu minimieren und auf nachhaltige Fortbewegungsmittel zu lenken. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass möglichst viele alltägliche Tätigkeiten (Arbeiten, Freizeit, Wohnen, Einkaufen etc.) mit möglichst wenigen und kurzen Wegen erreichbar sind. Dies bedingt eine angemessene Dichte, eine gute Durchmischung der Quartiere, ein gutes Angebot an Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und an Freizeitangeboten in den Quartieren sowie eine gute Ausstattung mit Frei- und Grünräumen im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld. Die Bevölkerung soll die Möglichkeit haben, die erforderlichen Wege möglichst mit umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Fortbewegungsmitteln zurückzulegen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist ein dichtes, attraktives und sicheres Wegenetz. Autoarme oder autofreie Siedlungen, hohe Dichten und kompakte Wohnformen unterstützen die Suffizienz zusätzlich.

Eine Agglomeration der kurzen Wege ist in erster Linie im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren anzustreben. In den äusseren Korridoren soll dieser Ansatz insbesondere in den Ortskernen verfolgt werden. Im ländlichen Raum ist darauf zu achten, dass in den Ortskernen Angebote für den täglichen Bedarf erhalten bleiben.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Arealentwicklungen unterstützen, die dem Prinzip der kurzen Wege und der Suffizienz folgen › Kriterien entwickeln und anhand dieser Kriterien die aktuelle Situation analysieren. Darauf gestützt den Handlungsbedarf eruieren und Massnahmen im Hinblick auf AP6 entwickeln › Für die Thematik der vor- und nachgelagerten Emissionen sensibilisieren	› Arealentwicklungen unterstützen, die dem Prinzip der kurzen Wege und der Suffizienz folgen › Eine gute Durchmischung von Nutzungen fördern › Vor- und nachgelagerte Emissionen als Entscheidungskriterium berücksichtigen	› Korridorspezifische Massnahmen zur Förderung der Agglomeration der kurzen Wege entwickeln	› Bei Arealentwicklungen die Anforderungen einer Agglomeration der kurzen Wege und der Suffizienz berücksichtigen › Eine gute Durchmischung von Nutzungen fördern › Defizite im bestehenden Siedlungsgebiet analysieren und Massnahmen zur Behebung entwickeln › Vor- und nachgelagerte Emissionen als Entscheidungskriterium berücksichtigen
Weitere Massnahmen gemäss den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr			

7.2.2 QSK1.2: Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

QSK1.2: Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren

Das durch den vorangehenden Handlungsansatz der Suffizienz reduzierte Gesamtverkehrsaufkommen ist auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel zu lenken (Effizienz). Dies erfolgt über zwei Ansätze:

- **Pull-Massnahmen** tragen dazu bei, klimafreundliche Fortbewegungsmittel zu bevorzugen. Dazu gehören ein dichtes und attraktives ÖV-Netz mit einem potenzialgerechten Angebot, ein dichtes, attraktives und sicheres Netz für den Fuss- und Veloverkehr, eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel an effizienten Verkehrsdrehscheiben, ein effektives Mobilitätsmanagement sowie ein nachfragegerechtes Angebot an neuen Mobilitätsformen.
- **Push-Massnahmen** bewirken Restriktionen für klimaschädliche Fortbewegungsmittel. Dazu gehören Parkraummanagement, lokales und überregionales Verkehrsmanagement und eine angebotsorientierte MIV-Planung.

Die Verkehrsinfrastrukturen sowie die Siedlungs- und Freiraumstrukturen werden möglichst flächeneffizient organisiert und schaffen so Raum für Klimaanpassungsmassnahmen. Flächeneffiziente und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel (ÖV, FVV, geteilte Mobilität) haben Priorität. Verkehrsflächen werden zugunsten von umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Fortbewegungsmitteln umgelagert.

Ausbauten und Erweiterungen der Infrastrukturen werden, mit Ausnahme von Lückenschlüssen im Fuss- und Veloverkehr, nur dann und so weit vorgesehen, wenn betriebliche Optimierungen zu wenig Wirkung erzielen. Bei Entscheiden zur Realisierung neuer Infrastrukturen und zur Erneuerung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen ist der Anteil vor- und nachgelagerte Emissionen möglichst gering zu halten. Sie sind deshalb als wichtiges Kriterium mit zu berücksichtigen.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Vorschläge für die Weiterentwicklung von Push-Massnahmen als Ergänzung zur Förderung von LV und ÖV erarbeiten › Neue Massnahmen nur dann ins AP aufnehmen, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass betriebliche Massnahmen klar ungenügende Wirkung erzielen, und wenn sie flächeneffizient sind (davon ausgenommen: Ergänzungen des FVV-Netzes) › Für die Thematik der vor- und nachgelagerte Emissionen Treibhausgasemissionen sensibilisieren	› FVV, ÖV und weitere umweltfreundliche Mobilitätslösungen im Zuständigkeitsbereich fördern › Pull- und Push-Massnahmen entwickeln, umsetzen und konsequent fördern › Verkehrsinfrastrukturen flächeneffizient aus- und umgestalten	› FVV, ÖV und weitere umweltfreundliche Mobilitätslösungen abgestimmt über die kommunalen Grenzen fördern › Parkraummanagement und Verkehrsmanagement innerhalb des Korridors abstimmen	› FVV, ÖV und weitere umweltfreundliche Mobilitätslösungen in ihrem Zuständigkeitsbereich fördern › Konsequentes Parkraummanagement umsetzen › Verkehrsinfrastrukturen flächeneffizient aus- und umgestalten
Weitere Massnahmen gemäss den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr			

7.2.3 QSK1.3: Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern

QSK1.3: Dekarbonisierung und Energieeffizienz der Verkehrsmittel fördern

Neben der Lenkung des Verkehrsaufkommens auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel unterstützt das Agglomerationsprogramm Basel die Klimaziele der Mitglieder, indem es Massnahmen zum energieeffizienten Betrieb und zur Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung des ÖV aktiv fördert. Öffentlich zugängliche Ladestationen sowie die Förderung von Pedelecs, Elektrokleinst- und Kleinfahrzeugen unterstützen darüber hinaus die Dekarbonisierung des MIV. Zudem werden Massnahmen zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs geprüft (z. B. grüner Wasserstoff).

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Grenzüberschreitende Konzeption für Ladeinfrastrukturen entwickeln › Weiterentwicklung des Güterverkehrs vorantreiben, insb. durch Entwicklung einer nachhaltigen City-Logistik	› Dekarbonisierung des ÖV fördern › Infrastrukturen für klimaneutrale Antriebsformen unterstützen	› Überkommunale Abstimmung von Ladeinfrastrukturen organisieren	› Öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen erstellen bzw. fördern › Flächenmanagement im Sinne nachhaltiger Fortbewegungsmittel betreiben (mehr Abstellanlagen für Kleinfahrzeuge, Vorrang für Sharing-Fahrzeuge etc.)
Weitere Massnahmen gemäss den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr			

Klimaanpassung
Strategien und Massnahmen zur Klimaanpassung müssen auf vier Risiken antworten: auf Auswirkungen des Klimawandels (Hitze, Trockenheit, Starkniederschläge) und auf Biodiversitätsverlust. Das Agglomerationsprogramm Basel kann diesen Risiken in erster Linie auf einer koordinierenden und planerischen Ebene begegnen. Zwei Handlungsansätze sollen dazu beitragen, diese Risiken zu minimieren:

› Die klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen, der öffentlichen Räume und der Verkehrsinfrastrukturen wird gefördert (QSK2.1).

› Die Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete werden grenzüberschreitend koordiniert und gesichert (QSK2.2).

7.2.4 QSK2.1: Klimaangepasste Ausgestaltung der Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der öffentlichen Räume fördern

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

Die Innenentwicklung soll als Chance genutzt werden, um eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung zu fördern und umzusetzen: Schwammstadt-Prinzipien, Erhöhung des Grünanteils in den Siedlungen (Stadtgrün), Beschattung, Wasser als kühlendes Element und weitere kühlende Massnahmen, Grün- und Freiräume in Gehdistanz zum Wohnen und Arbeiten, Zugang zu Gewässern und eine klimaangepasste Bauweise sollen zu zentralen Bestandteilen einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung werden. Bestehende Hitzeinseln sollen transformiert werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Bestehende Freiräume werden bei Bedarf umgestaltet (z. B. durch die Reduktion versiegelter Flächen oder die Pflanzung zusätzlicher Bäume). Arealentwicklungen werden genutzt, um die Freiraumsituation zu verbessern und ein allfälliges Defizit an Freiräumen auszugleichen.

Die öffentlichen Räume und die darin eingebetteten Verkehrsinfrastrukturen sollen so weit wie möglich den Anforderungen des Klimawandels Rechnung tragen: Dazu gehören unter anderem die Befolgung der Prinzipien der Schwammstadt sowie eine ausreichende Beschattung und Begrünung, insbesondere an Orten, die für den Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung sind. Lineare Verkehrsinfrastrukturen werden idealerweise auch für eine bessere ökologische Vernetzung eingesetzt. Umbauten und Anpassungen bestehender Verkehrsinfrastrukturen sollen für eine klimaangepasste Umgestaltung genutzt werden.

Die Massnahmen zur Klimaanpassung erfordern zusätzlichen Raum. Eine flächeneffiziente Organisation von Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen ist dafür eine wichtige Voraussetzung (QS6.2).

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Klimarelevante Qualitätskriterien für die Aufnahme von Massnahmen ins Agglomerationsprogramm Basel prüfen › Checkliste für die Siedlungsqualität erstellen und aktualisieren › Erfahrungsaustausch zwischen übergeordneten Behörden sicherstellen	› › Klimaanpassung bei der Planung und Realisierung von Massnahmen im Zuständigkeitsbereich berücksichtigen › Klimaangepasste Nachrüstung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen umsetzen › Kommunen bei der klimaangepassten Ausgestaltung von Infrastrukturen unterstützen	› Klimaangepasste Fuss- und Veloverkehrsnetze überkommunal abstimmen › Korridorweite Analyse der Freiraumsituation durchführen	› Klimaanpassung bei der Planung und Realisierung von Massnahmen im Zuständigkeitsbereich berücksichtigen (z. B. im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren) › Bestehende Freiräume bei Bedarf umgestalten, allfällige Freiräumdefizite ausgleichen › Bei Bedarf Anpassung der planungsrechtlichen Anforderungen › Öffentliche Räume klimaangepasst gestalten › Klimaangepasste Nachrüstung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen durchführen
Weitere Massnahmen gemäss den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr			

7.2.5 QSK2.2: Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern

QSK2.2: Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete grenzüberschreitend koordinieren und sichern

Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete tragen entscheidend zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Sie sollen deshalb mit hoher Priorität bewahrt werden. Dazu ist eine grenzüberschreitende Koordination erforderlich. Gestützt auf eine grenzüberschreitende Erfassung der bestehenden Grundlagen wird das weitere Vorgehen zur grenzüberschreitenden Sicherung der Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete festgelegt.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Übersicht der bestehenden Grundlagen erstellen, bei Bedarf Grundlagen ergänzen › Vorgehen zur grenzüberschreitenden Sicherung der Korridore und Gebiete erarbeiten	› Bekannte Korridore und Gebiete freihalten und sichern › Gegenseitige Absprachen bei Bautätigkeiten in Grenznähe koordinieren	› Korridore und Gebiete in den Leitbildern und Raumkonzepten der Korridore berücksichtigen	› Korridore und Gebiete in den kommunalen Planungen berücksichtigen › Kaltluftentstehungsgebiete in neue Arealentwicklungen integrieren
Weitere Massnahmen gemäss den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr			

7.3 Teilstrategie Landschaft

Erläuterung zu den Teilstrategien
Die Teilstrategie Landschaft legt den Schwerpunkt auf die im Zukunftsbild hervorgehobenen grünen Finger, blauen Bänder und grünen Verbindungen. Landschaft hat vielfältige Funktionen und umfasst somit vielfältige Themenbereiche. Um die strategische Ausrichtung des Agglomerationsprogramms zu schärfen, ist deshalb eine thematische Abgrenzung notwendig.

Das Agglomerationsprogramm Basel legt den inhaltlichen Fokus auf die Erholungsfunktion von Landschaftsfreiräumen und auf ihre Bedeutung für die Lebensqualität. Ökologische Aspekte können dabei teilweise als Querschnittsthema von Bedeutung sein. Die Landschaftsstrategie orientiert sich am Landschaftsverständnis der Europäischen Landschaftskonvention ELK (Europarat, 2000)[56] und unterscheidet zwischen innerem und äusserem Freiraumsystem.

In räumlicher Hinsicht fokussiert sich die Teilstrategie Landschaft auf die urbanen Siedlungsgebiete der Agglomeration Basel, also auf die Kernstadt, die inneren Korridore und die sie umgebende fingerartige Grünraumstruktur. Grund für den gewählten Fokus ist die angestrebte qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Bedeutung dieser Landschaftsräume für den Klimaschutz und die Klimaanpassung. Siedlungskonzentrationen und Verdichtung im Bestand benötigen als Ausgleich qualitätsvolle und gut zugängliche Freiräume. Besonders im Agglomerationszentrum und den inneren Korridoren steigt der Druck auf die bestehenden Siedlungsfreiräume. Die Landschaftsräume übernehmen eine wichtige Funktion als Kaltluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete sowie als siedlungsnahe Rückzugsorte an Hitzetagen.

Teilstrategien
Die sechs Teilstrategien bilden die tragenden Säulen der Strategie Landschaft. Im Unterschied zu den Bereichen Siedlung und Verkehr gibt es im Bereich Landschaft keine Querschnittsstrategien. In L1 bis L5 werden Teilstrategien für räumlich abgegrenzte Gebiete (grüne Finger Nr. 1 bis 8 gemäss Abbildung 19) formuliert. Bei L6 handelt es sich um eine Teilstrategie für Fliessgewässer, die sich auf den gesamten Agglomerationsperimeter bezieht.
› **L1: Landschaftsraum Bruderholz (Nr. 1), Landschaftsraum vorderes Leimental (Nr. 8)**
› **L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 2), agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras (Nr. 3), waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg (Nr. 4)**
› **L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg (Nr. 5)**
› **L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene (Nr. 6)**
› **L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse (Nr. 7)**
› **L6: Fliessgewässer**

Die landschaftliche Vielfalt der grünen Finger ist als Qualitätsmerkmal der Agglomeration Basel beizubehalten. Auch die Fliessgewässer als Identitätsträger sind zu stärken. Für eine massgeschneiderte Entwicklung der grünen Finger und der Fliessgewässer werden nachfolgend spezifische Handlungsansätze formuliert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich einige der grünen Finger funktional und landschaftlich ähneln. Folgende grüne Finger werden deshalb zusammengefasst:

56 Europäisches Landschaftsübereinkommen (0.451.3). Bundesrecht: https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20111702/index.html, Zugriff am 2. September 2024: «Landschaft umfasst den Raum, wie wir ihn wahrnehmen und erleben. Landschaft bildet räumlich die gelebte und erlebte Umwelt des Menschen, welche ihm als Individuum sowie der Gesellschaft die Erfüllung physischer und psychischer Bedürfnisse ermöglicht. Landschaft hat dabei als Ressource vielfältige Funktionen. Sie ist Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Identifikationsraum für den Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie räumlicher Ausdruck des kulturellen Erbes und des kulturellen Verständnisses für deren Werte. Zudem leistet sie einen Beitrag zur Wertschöpfung. Landschaft ist ein dynamisches Wirkungsgefüge und entwickelt sich aufgrund natürlicher Faktoren und durch die menschliche Nutzung und Gestaltung stetig weiter.»

› Die Landschaftsräume Bruderholz (Nr. 1) und vorderes Leimental (Nr. 8): In beiden Räumen sind die grünen Finger fast vollständig von Siedlungsgebiet umgeben. Sie ähneln Landschaftsinseln im Siedlungsgebiet. Der Erholungsdruck besteht von allen Seiten.

› Die wald- und agrargeprägten Mosaiklandschaften des Tafeljuras (Nr. 2 und 3) und des Dinkelbergs (Nr. 4): Diese naturnahen Landschaftsfreiräume besitzen ein stark bewegtes Relief. Typisch ist das Wald-Offenland-Muster. Sie bilden topografisch die östliche Pforte von Basel.

7.3.1 L1: Landschaftsraum Bruderholz, Landschaftsraum vorderes Leimental

L1.1: Siedlungsfreiräume am Rand attraktiv gestalten

Die Siedlungsfreiräume am Rand werden gut in den Landschaftsraum eingefügt. Die Übergänge zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem wirken fliessend. Dabei wird auf eine gestalterisch harmonische Einbettung geachtet. Auch die Sichtbeziehungen von den Siedlungsfreiräumen in den siedlungsnahen Landschaftsfreiraum sollen sichergestellt werden. Bei der Integration von Naherholungsinfrastrukturen in die Landschaft ist deren Wirkung auf die Nah- und Fernsicht zu berücksichtigen.

L1.2: Zugänge und Erreichbarkeit sicherstellen

Die Zugänge und die Eingangsportale werden für die Naherholenden eindeutig und klar ersichtlich gestaltet. Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo wird gefördert. Attraktive Zugänge führen von den ÖV-Haltestellen möglichst direkt in den Landschaftsfreiraum. An den Eingangsportalen sind Veloparkierungsmöglichkeiten einzurichten.

L1.3: Vielfältiges Wegnetz anbieten

Das Wegnetz wird differenziert mit Themenrouten ausgestaltet, die sich für verschiedene Naherholungsaktivitäten und Bedürfnisse eignen. Damit können mögliche Konflikte mit der Landwirtschaft minimiert werden. Das Wegnetz wird so konzipiert, dass kleinere und grössere Rundwege möglich sind.

7.3.2 L2: Waldgeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, agrargeprägte Mosaiklandschaft des Tafeljuras, waldgeprägte Mosaiklandschaft Dinkelberg

L2.1: Wald interessant gestalten und schützen

Vielfältige und natürliche Waldbilder werden gefördert. Durch eine bewusste Lenkung der Waldfunktionen werden Konflikte zwischen der Erholungsnutzung und der Ökologie minimiert.

L2.2: Mosaikcharakter erhalten und aufwerten

Der Mosaikcharakter wird durch den Erhalt der nicht bewaldeten Gebiete gesichert. Die strukturreichen Offenlandpartien mit den hof- und siedlungsumgebenden Hochstammobstanlagen sind als Qualitätsmerkmal der Region zu erhalten und weiter zu fördern. Produktvermarktung auf Höfen werten diese drei grünen Finger als Naherholungsorte auf.

7.3.3 L3: Rebbaulandschaft Tüllinger Berg

L3.1: Vernetzung mit anderen siedlungsnahen Landschaftsräumen sichern und verbessern

Die Landschaftsverbindung zwischen dem Tüllinger Berg und dem Landschaftspark Wiese wird offengehalten und gestärkt. Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzung zwischen dem inneren und äusseren Freiraumsystem wird damit verbessert (zur Definition des inneren und äusseren Freiraumsystems siehe Kapitel 3.4). Der Tüllinger Berg wird über das Wiesental durchgängiger mit dem grünen Finger Nr. 4 (Dinkelberg) verbunden. Diese Grünraumverbindung verbessert nicht nur die naherholungsbezogene Vernetzung, sondern auch die ökologische. Die Autobahn bildet eine räumliche Zäsur zwischen dem Tüllinger Berg und dem Röttler Wald. Verbindungen dieser beiden Landschaftsräume über die Autobahn hinweg werden attraktiv für Naherholende und Tiere (Wildwechsel) gestaltet.

L3.2: Attraktivität erhalten

Die typische, interessante Kulturlandschaft bleibt erhalten und wird gestärkt. Die Aussichtslagen werden punktuell noch stärker akzentuiert.

7.3.4 L4: Flusstallandschaft Oberrheinebene

L4.1: Nutzung des Rheins als Naherholungsraum verbessern

Mit zusätzlichen Rheinquerungen werden die beiden Rheinseiten besser miteinander vernetzt, um den Erholungssuchenden kürzere Rundwege entlang des Rheins zu ermöglichen. Mit punktuellen Wasserzugängen und der Schaffung von attraktiven Verweilorten wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

L4.2: Neue Naherholungsorte erschliessen

Die Kiesabbaugebiete im Raum Haltingen, Märkt und Eimeldingen werden erschlossen und zu einem attraktiven, differenzierten Verbundnetz aus Erholungs-, Freizeit- und Naturräumen ausgestaltet.

7.3.5 L5: Agrargeprägte Mosaiklandschaft Sundgauer Rheinterrasse

L5.1: Landschaftsverbindung bei Hégenheim erhalten und attraktiv gestalten

Die Landschaftsverbindung bei Hégenheim sowie zwischen Buschwiller und Hégenheim wird offen gehalten, damit die landschaftliche und ökologische Durchlässigkeit gewährleistet wird. Sie wird gleichzeitig als attraktive Velo- und Fussverkehrsverbindung zwischen den bestehenden Freiräumen in der Nähe der Siedlungsgebiete und den Sundgauer Waldrändern ausgestaltet.

L5.2: Den Lertzbach besser in Wert setzen

Der Lertzbach wird als Gewässer stärker erlebbar gemacht. Es werden punktuelle Zugänge zum Wasser und Verweilorte entlang des Gewässers in einer einheitlichen Gestaltungssprache geschaffen und damit der Naherholungswert gesteigert. Zudem wird mit einem neuen uferbegleitenden Weg die Verbindung zwischen Bourgfelden und Hégenheim attraktiver gestaltet und ein einladender Zugang zum zukünftigen Landschaftspark Parc des Carrières geschaffen.

L5.3: Behutsamen Umgang mit dem Siedlungsrand sicherstellen

Der Landschaftsraum ist bereits heute sehr stark mit dem Siedlungsraum verzahnt. Bei neuen Bautätigkeiten wird auf eine gute Siedlungsrandgestaltung und auf die ökologische Durchlässigkeit geachtet.

Die Entstehung eines durchgehenden Siedlungsbands entlang der Rue de Bourgfelden bei Hégenheim wird vermieden. Dies wäre eine sehr starke Zäsur für den offenen Landschaftsraum und würde ihn zweiteilen.

7.3.6 L6: Fliessgewässer

L6.1: Die Fliessgewässer im Rahmen ihrer gesetzlichen Bestimmungen integral entwickeln

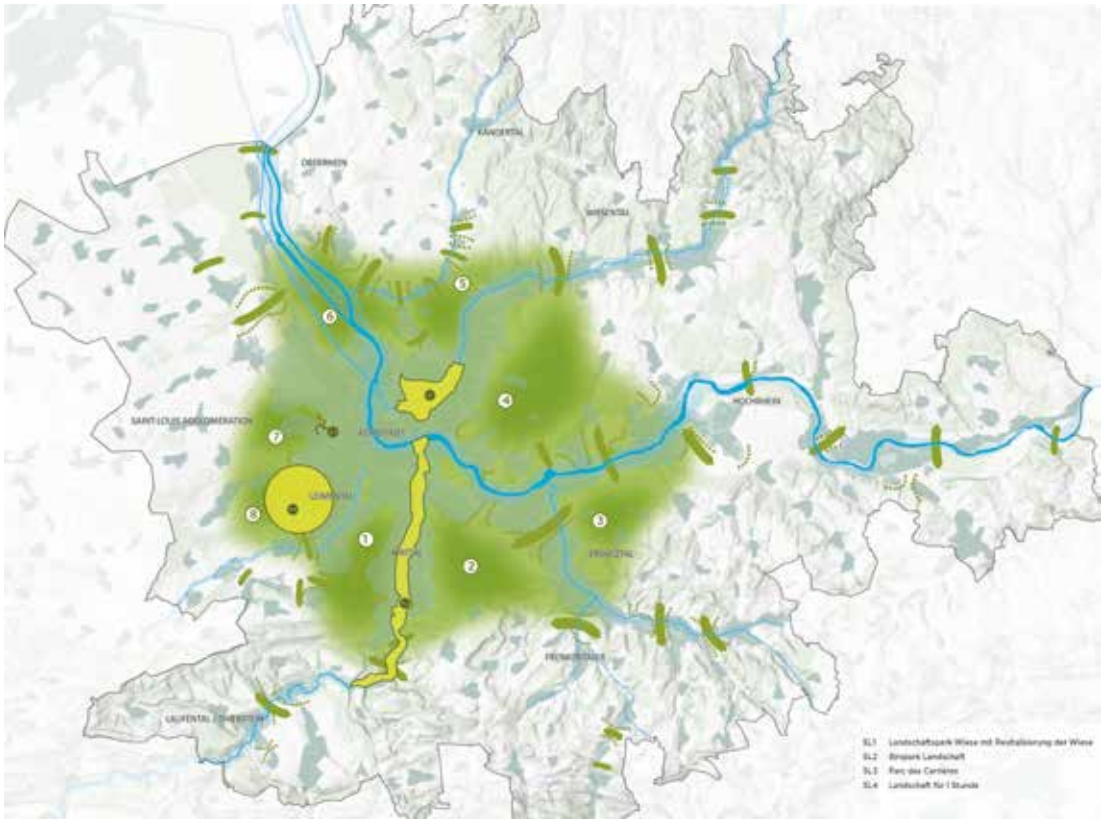
Die Fliessgewässer sind integral unter den Aspekten von Ökologie, Naherholung und Hochwasserschutz zu entwickeln. Anlässlich von Revitalisierungsprojekten und Hochwasserschutzmassnahmen sind Fliessgewässer für Naherholende zugänglich und erlebbar zu machen. Solche gewässerbezogenen Freiräume werten das Freiraumangebot auf. Wasser übt eine starke Anziehung auf Naherholende aus und bietet angesichts der Klimaerwärmung einen kühlen Rückzugsort für Mensch und Tier. Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen sind entlang von Fliessgewässern Freiräume für die Naherholung zu schaffen. Die Aspekte des Hochwasserschutzes und der Ökologie sind insbesondere bei der gewässerbezogenen Längsvernetzung mit zu berücksichtigen.

L6.2: Die ökologische und naherholungsbezogene Vernetzungsfunktion stärken

Die Fliessgewässer dienen der ökologischen Längsvernetzung und eignen sich als attraktive Verbindungen für Naherholende. Die Fliessgewässer als blaue Bänder sind deshalb in ihrer ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzungsfunktion zu stärken. Wege parallel zu den Fliessgewässern werten diese für die Naherholung auf und gestalten als attraktive Landschaftselemente die Wegleiter. Die Fuss- und Veloverbindungen entlang der Gewässer sind entsprechend auszubauen und durchgängig zu gestalten.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategien Landschaft wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Gemeinsames Verständnis für den Bereich Landschaft und Freiräume im Agglomerationsprogramm Basel schaffen und thematische Abgrenzungen festlegen › Erfahrungsaustausch zwischen regionalen Akteuren organisieren › Best-Practice-Beispiele aufbereiten › Realisierung konkreter Projekte unterstützen	› Übergeordneten, verbindlichen Rahmen zum Schutz und zur Aufwertung von Landschaftsräumen schaffen und regelmässig auf die neuen Bedürfnisse und Konflikte abstimmen	› Landschaftsräume erstrecken sich immer über ein grösseres Gebiet: Erhalt und Aufwertung sind regional koordinieren	› Siedlungsränder behutsam gestalten, Verzahnung mit der Landschaft sicherstellen › Zugänge aus der Siedlung in die Landschaft erhalten, aufwerten oder neu schaffen › Einzelne Elemente von regionalen Aufwertungsprojekten umsetzen



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abbildung 80: Überblick Teilstrategie Landschaft

Kartenband

Karte 6.2

7.4 Teilstrategie Siedlung

Die Teilstrategie Siedlung unterscheidet zwischen **drei Teilstrategien** und **fünf Querschnittsstrategien.**

Teilstrategien	Querschnittsstrategien
Die drei Teilstrategien bilden die tragenden Säulen der Siedlungsstrategie. Sie sind eine zwingende Voraussetzung, um im Bereich Siedlung die Ziele des Zukunftsbildes zu erreichen.	Die fünf Querschnittsstrategien unterstützen und verstärken die Teilstrategien und leisten einen unverzichtbaren Beitrag zu deren Umsetzung.
› **S1: Siedlungsbegrenzung** › **S2: Innenentwicklung** › **S3: Ortskerne**	› **QS1: Siedlungsqualität** › **QS2: Ortsverträgliche Dichte** › **QS3: Vielfalt und kurze Wege** › **QS4: Verkehrsintensive Einrichtungen** › **QS5: Information und Sensibilisierung**

Die drei Teilstrategien stehen im Zentrum der Siedlungsstrategie. Sie ergänzen sich gegenseitig. Nur ihre gemeinsame und konsequente Umsetzung stellt sicher, dass das Zukunftsbild Realität werden kann. Die Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) stellt die Lenkung der Entwicklung auf gut erschlossene Lagen im Agglomerationszentrum, in den inneren und äusseren Korridoren sowie die Bewahrung der landschaftlichen Qualitäten sicher. Die Nutzung der grossen Potenziale zur Innenentwicklung (S2) ermöglicht auch in Zukunft eine dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Grenzen der bestehenden Siedlung. Mit der Stärkung der Ortskerne im ländlichen Raum (S3) soll sichergestellt werden, dass dieser Raum auch in Zukunft seine Funktionen als wertvoller Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum übernehmen kann.

Diese Handlungsansätze werden von der Siedlungserneuerung flankiert, die flächendeckend für eine sorgfältige und qualitätsvolle Weiterentwicklung und Optimierung der Siedlungsstrukturen sorgt. Die Städte und Gemeinden sind dafür besorgt, die Siedlungserneuerung in ihrer Weiterentwicklung mitzudenken und nach Möglichkeit zu fördern. Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt sie dabei im Rahmen der Information und Sensibilisierung.

7.4.1 S1: Siedlungsausdehnung begrenzen

S1: Siedlungsausdehnung begrenzen

Die Siedlungsausdehnung wird im Wesentlichen auf das bestehende Siedlungsgebiet begrenzt. Die Schweizer Richtpläne setzen diese Vorgabe mit entsprechend restriktiven Einzonungsregelungen bereits weitgehend um. In Übereinstimmung mit dem aktuellen SRADDET hat der im Jahr 2022 verabschiedete SCoT der Saint-Louis Agglomération das Ziel, den Landverbrauch in den nächsten zehn Jahren um 50 % im Vergleich zur Periode von 2008 bis 2018 und um 75 % bis 2040 zu reduzieren. Für den SCoT werden diese Bestimmungen spätestens 2027 und für den PLU bis 2028 verschärft, um das Ziel der Null-Netto-Flächenneuinanspruchnahme bis 2050 (ZAN) zu erreichen.[57] In Deutschland soll das Ziel der Netto-Null-Siedlungsflächenbewirtschaftung auf Ebene des Landes Baden-Württemberg bis 2035 und auf Bundesebene bis 2050 erreicht werden.

57 ZAN : signifie que les renaturations d'espaces artificialisés seront déduites de l'artificialisation totale. Exemple une friche industrielle est transformée en quartier mixte = ce projet n'est pas considéré comme nouvelle zone artificialisée. Si une friche est transformée en espace naturel : cette surface est déduite des surfaces artificialisées.

Mit Blick auf die Umsetzung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms Basel sind bei Einzonungen in allen Teilräumen der Agglomeration Basel die folgenden Grundsätze zu berücksichtigen:

- Die Einzonung trägt zu einer besseren Ausschöpfung verkehrlicher Potenziale bei.
- Es besteht ein über eine optimale Nutzung der Innenentwicklungspotenziale hinausgehender Bedarf.
- Die Einzonung ist regional abgestimmt, berücksichtigt die Zielsetzungen der einzelnen Raumkategorien des Zukunftsbildes und stärkt die Entwicklung des jeweiligen Korridors.
- Mit der Einzonung wird der Siedlungsrand und damit der Übergang von Siedlung zu Landschaft besser ausgestaltet.
- Mit der Einzonung wird ein Potenzial geschaffen, um andernorts eine Auszonung zu ermöglichen, wodurch die Siedlungsausdehnung gesamthaft auf gleichem Stand gehalten werden kann.

Mit diesen Grundsätzen fördert das Agglomerationsprogramm Basel die haushälterische Bodennutzung, die Eindämmung des Verkehrswachstums, den Schutz der Landschaft und die Aufwertung der Siedlungsränder.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Teilstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Kohärenz der Regelungen der übergeordneten Behörden in grenzüberschreitenden Korridoren überprüfen. Umsetzung des Zukunftsbildes sicherstellen › Bei Bedarf Inkohärenzen beheben und Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen	› CH: kantonale Richtpläne umsetzen › DE: Regionalplan umsetzen › FR: SCoT umsetzen	› Allfällige Einzonungen und Kompensationsmöglichkeiten innerhalb des Korridors koordinieren	› Siedlungsbegrenzung umsetzen › Definitive Siedlungsränder gestalten

7.4.2 S2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

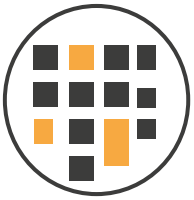
S2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Um der Dynamik der Agglomeration Basel gerecht zu werden und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung zu begrenzen, werden die Innenentwicklungspotenziale aktiviert. Innenentwicklungsgebiete weisen die grössten Entwicklungspotenziale auf und sind für die zukünftige Dynamik der Agglomeration Basel von herausragender Bedeutung. Die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Basel findet hauptsächlich in diesen Gebieten statt.

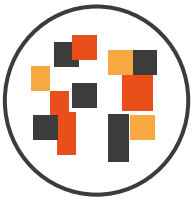
Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die grösseren Potenziale von agglomerationsweiter Bedeutung ausgewiesen. Dazu muss ein Areal ein Entwicklungspotenzial von mindestens 200 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen aufweisen. Aufgrund ihrer Grösse liegen die Entwicklungsschwerpunkte im Agglomerationszentrum und in den Korridoren.

Kleinere Gebiete sind für die Innenentwicklung ebenfalls von Bedeutung, und ihre Entwicklung soll durch die zuständigen Kommunen vorangetrieben werden. Aufgrund ihres kleineren Entwicklungspotenzials fallen sie für die übergeordnete Abstimmung von Siedlung und Verkehr weniger ins Gewicht und werden deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht behandelt.

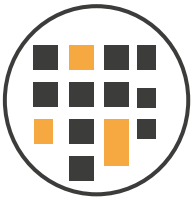
Es werden drei Typen von Innenentwicklungsgebieten definiert: Nachverdichtungsgebiete, Transformationsgebiete und Neubaugebiete. Für diese Gebiete gelten die folgenden Ziele:



Nachverdichtungsgebiete intensiver nutzen: Nachverdichtungsgebiete sind bereits bebaute, grössere und zusammenhängende Gebiete, die aufgrund ihrer aktuellen Bebauungsstruktur und ihrer Lage für eine intensivere Nutzung geeignet sind. Sie werden intensiver genutzt, indem insbesondere Baulücken und kleinere, verstreut liegende Flächen mit Neubauten oder Ergänzungsbauten verdichtet und teilweise einer neuen Nutzung zugeführt werden. In einzelnen Fällen werden auch grössere Areale wie Firmenareale nachverdichtet und somit die Nutzungsintensität massgeblich erhöht.



Transformationsgebiete entwickeln: In Transformationsgebieten werden neue und zusätzliche Entwicklungspotenziale mobilisiert. Mit einer Transformation geht immer eine Nutzungsänderung einher. Diese führt zu einer massgeblichen städtebaulichen Aufwertung und damit auch zu einer grossen Veränderung des Erscheinungsbilds des Areals. Ziel ist es, die Nutzungsdichte zu erhöhen und teilweise auch eine bessere Durchmischung zu erreichen. Bei Transformationsgebieten handelt es sich um grössere Areale mit einer Fläche von mindestens 0,5 ha.



Neubaugebiete mit hoher Dichte bebauen: Durch eine dichte und qualitätsvolle Nutzung von grösseren unbebauten Gebieten innerhalb der bestehenden Bauzonen werden relevante Innenentwicklungspotenziale optimal genutzt.

In Abhängigkeit vom konkreten Handlungsbedarf für die einzelnen Gebiete sorgen die zuständigen Behörden dafür,

- die Entwicklung des Gebiets mit hoher Priorität voranzutreiben,
- die geeigneten Areale zu erheben und diese Übersicht periodisch zu aktualisieren,
- die Grundeigentümer für eine Entwicklung des Gebiets zu gewinnen,
- die Erschliessung bei Bedarf in Abhängigkeit vom Nutzungsprofil zu verbessern und umgekehrt das Nutzungsprofil (Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Art des Gewerbes etc.) und die Nutzungsintensität (EWAP/ha) auf Basis der regionalen Erschliessungssituation festzulegen (regionale Koordination erforderlich),
- allfällige weitere Realisierungshindernisse abzubauen,
- die erforderlichen Planungsverfahren voranzutreiben,
- die Verfügbarkeit durch Vereinbarungen mit Grundeigentümern, aktive Bodenpolitik etc. sicherzustellen,
- mit geeigneten Verfahren und Rahmenbedingungen eine hohe städtebauliche Qualität und eine klimaangepasste Ausgestaltung sicherzustellen.

Weisen mehrere Innenentwicklungsgebiete einen engen funktionalen und räumlichen Zusammenhang auf und umfassen sie gemeinsam ein Entwicklungspotenzial von mindestens 1000 Einwohnern/Arbeitsplätzen, werden sie zu Schwerpunktgebieten zusammengefasst. Mit ihrem grossen Entwicklungspotenzial auf relativ kleinem Raum erfordern sie eine besonders sorgfältige Abstimmung mit der Verkehrserschliessung.

Entsprechend ihrem Entwicklungspotenzial werden drei Typen unterschieden:

- Typ 1: > 10 000 EWAP
- Typ 2: 5000 – 10 000 EWAP
- Typ 3: 1000 – 5000 EWAP[58]

Für die Schwerpunktgebiete gilt zusätzlich der Grundsatz, dass sie gemeindeübergreifend voranzutreiben sind: In Abhängigkeit vom konkreten Handlungsbedarf für die einzelnen Gebiete sorgen die zuständigen Behörden dafür,

- die Entwicklung der einzelnen Gebiete gemeindeübergreifend und innerhalb des Korridors zu koordinieren, wobei die Priorität auf die bereits gut erschlossenen Gebiete zu legen ist, und
- abgestimmt auf die Entwicklungsdynamik die erforderlichen Erschliessungsmassnahmen mit ÖV, FVV, neue Mobilitätsformen und MIV vorzusehen.

58 Drei im AP5 enthaltene Schwerpunktgebiete weisen nicht das erforderliche Potenzial von 1000 EWAP auf. In einem Fall ist ein Areal aus den Potenzialberechnungen herausgefallen (Zwingen), in einem anderen Fall sind die Potenziale eines Areals noch nicht abschätzbar (Ergolztal), und im dritten Fall werden in der nächsten Programmgeneration neue Areale hinzukommen (Schopfheim/Zell), weshalb am Schwerpunktgebiet festgehalten wird.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Teilstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Ein Gesamtbild mit Schlüsselinformationen der Innenentwicklungsgebiete gestützt auf die Informationen der Korridore und Kommunen erstellen und aktualisieren › Kriterien für die Festlegung von agglomerationsprogrammrelevanten Innenentwicklungsgebieten bestimmen › Die korridorübergreifende Koordination mit Verkehrskapazitäten sicherstellen › Wo nötig, die gemeindeübergreifende Koordination innerhalb von Schwerpunktgebieten in die Wege leiten › Die Korridore bei der Abstimmung von Raumkonzepten und Innenentwicklungsgebieten unterstützen	› Die Kommunen unterstützen, indem sie geeignete gesetzliche und planerische Rahmenbedingungen schaffen und bei Bedarf bei der Beseitigung von Realisierungshindernissen unterstützen › Die Umsetzung der prioritären Gebiete proaktiv begleiten › Die Korridore bei der Abstimmung von Raumkonzepten und Innenentwicklungsgebieten unterstützen	› Innenentwicklungsgebiete mit dem Raumkonzept des Korridors abstimmen › Regionale Strategien zur Innenentwicklung erarbeiten › Erschliessungsbedarf und Nutzungsprofile innerhalb des Korridors abstimmen	› Innenentwicklungsgebiete identifizieren und umsetzen › Koordination und Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden bei gemeindeübergreifenden Gebieten sicherstellen
	Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial erfassen und periodisch aktualisieren.		

7.4.3 S3: Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken

S3: Ortskerne im ländlichen Siedlungsraum stärken

Die quantitativen Entwicklungsziele der Agglomeration Basel werden innerhalb des Agglomerationszentrums sowie innerhalb der inneren und äusseren Korridore abgedeckt. Im ländlichen Raum geht es darum, die bestehenden Reserven zur Innenentwicklung so zu nutzen, dass dieser Raum seine Qualitäten als Wohn-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum erhalten kann und eine gute Versorgung der Bevölkerung sichergestellt ist.

Für den Strukturerhalt im ländlichen Raum ist aus Agglomerationssicht die Stärkung der Ortskerne von strategischer Bedeutung. Sie sollen aufgewertet und entwickelt werden. Zur Stärkung der Ortskerne sorgen die zuständigen Behörden dafür,

› die erforderlichen Planungsverfahren zur qualitätsvollen Entwicklung der Ortskerne voranzutreiben und bauliche Potenziale im Bestand zu aktivieren,

- die Verfügbarkeit der Entwicklungsreserven sicherzustellen,
- mit geeigneten Verfahren und Rahmenbedingungen eine hohe ortsbauliche Qualität und eine klimaangepasste Ausgestaltung sicherzustellen,
- weitere Massnahmen zur Belebung und Aktivierung der Ortskerne zu initiieren und dabei nach Möglichkeit Freizeit- und Versorgungsinfrastrukturen in den Ortskernen anzusiedeln, um die Wege im Alltag kurz zu halten,
- Wohnkonzepte und Wohnformen für ältere und junge Menschen zu entwickeln,
- Strukturen für Familien zu schaffen (Kita, Hort etc.).

Parallel sind auch die weiteren Innenentwicklungspotenziale im ländlichen Raum zu nutzen. Wegen ihres verhältnismässig kleinen Potenzials in Bezug auf Einwohner und Arbeitsplätze und wegen ihrer geringen Auswirkung auf das Verkehrssystem werden sie jedoch auf der Stufe des Agglomerationsprogramms nicht behandelt.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Teilstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Innovative Ansätze zur Stärkung der Ortskerne unterstützen › Ortsanalysen anstossen, begleiten und unterstützen	› Bei Bedarf rechtlichen Rahmen anpassen und neue Instrumente einführen	› Regionaltypische Kernentwicklungsstrategien erarbeiten	› Ortskernkonzepte erarbeiten › Rahmenbedingung für die Weiterentwicklung der Ortskerne schaffen › Die erforderlichen Prozesse zur Umsetzung initiieren und durchführen

7.4.4 QS1: Siedlungsqualität konsequent fördern

QS1: Siedlungsqualität konsequent fördern

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss Mehrwerte für die Bevölkerung schaffen (z. B. Freiräume, Begrünung, Schaffung von Kaltluftentstehungsgebieten). Bei der Entwicklung der Innenentwicklungsgebiete, der Nutzung der Innenentwicklungspotenziale und der Siedlungserneuerung wird deshalb konsequent die Siedlungsqualität gefördert.

Die zuständigen Behörden setzen sich dafür ein, dass

- eine hohe städtebauliche Qualität eingefordert und gefördert wird,
- in Schwerpunktgebieten qualitätssichernde Verfahren durchgeführt werden,
- bestehende Identitäten bewahrt und neue geschaffen werden,
- ein vernetztes System von attraktiven, klimaangepassten Freiräumen geschaffen und unterhalten wird,
- das MIV-Aufkommen infolge neuer Bauvorhaben minimiert wird (z. B. durch die Förderung autoarmer oder autofreier Siedlungen) und dass Arealentwicklungen einen Beitrag zur Agglomeration der kurzen Wege leisten (siehe QS3, Kapitel 7.4.6),
- die Lärmimmissionen für die Bevölkerung wenn möglich reduziert werden (z. B. durch die Schaffung von Ruheinseln),
- ortsspezifische Massnahmen zum Umgang mit dem Klimawandel ergriffen werden (z. B. durch Wasserquellen, Schatten, Begrünung, Anwendung der Schwammstadt-

Prinzipien, angepasste Materialien, Berücksichtigung von Kaltluftkorridoren, Kaltluftentstehungsgebieten und durch innovative Ansätze wie Fernkältenetze),

› Interdisziplinarität in Planungsverfahren konsequent eingefordert und gefördert wird.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Impulse geben, Prozesse anstossen, Innovationen fördern › Qualitätssichernde Verfahren in den Schwerpunktgebieten des Agglomerationsprogramms unterstützen › Agglomerationsweit abgestimmte Klimagrundlagen zur Verfügung stellen, damit Kaltluftkorridore und der örtliche Bedarf an Kaltluftentstehungsgebieten bei Arealentwicklungen berücksichtigt werden können	› Bei Bedarf den rechtlichen Rahmen an die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen anpassen › Für eine geeignete gesetzliche Verankerung der Qualitätssicherung sorgen	› Korridorweite Konzeption für ein attraktives Freiraumnetz erarbeiten	› Qualitätssichernde Verfahren durchführen › Massnahmen zur Klimaanpassung bei Innenentwicklungsprojekten sicherstellen › Freiräume sichern, schaffen und aufwerten

7.4.5 QS2: Ortsverträgliche Dichte fördern

QS2: Ortsverträgliche Dichte fördern

Die Erhöhung der Nutzungsdichte wird gefördert. Massgebend sind dabei der jeweilige städtebauliche Kontext und die Erschliessungsqualität. Ziel ist es, mit der Förderung der Dichte spürbare Mehrwerte für die Bevölkerung zu schaffen und die städtebauliche Qualität zu erhöhen.

An geeigneten Standorten sind Hochhäuser zur gezielten Siedlungsentwicklung nach innen zu prüfen. Das Agglomerationsprogramm Basel hat in seinem Hochhauskonzept Potenzialräume für Hochhäuser ausgewiesen. In den nachgelagerten Planungen der Korridore und Kommunen sind in den Potenzialräumen geeignete Standorte festzulegen und als Eignungsräume zu bezeichnen. Jedes einzelne Projekt ist zudem auf seine Raumverträglichkeit zu prüfen und in optimaler Qualität zu entwickeln.

Mit innovativen Ansätzen und Anreizsystemen wird die individuelle Nachverdichtung der Wohngebiete gefördert. Die Nachverdichtung in Wohngebieten soll auf den jeweiligen Kontext abgestimmt erfolgen und als Strategie in der ganzen Agglomeration Basel verfolgt werden. Nachverdichtungsmöglichkeiten sind An- und Aufbauten, Ergänzungsbauten sowie Ersatzbauten. Die konkrete Ausgestaltung ist dabei vom jeweiligen Kontext abhängig. Ausserdem sind flexible Grundrisse und Wohnungsgrössen im Bestand wie auch für Neubauten (insbesondere bei Arealentwicklungen) zu fördern.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Innovative Projekte zur Festlegung von ortsverträglichen Bautypologien und zur Identifizierung von Potenzialen unterstützen › Umsetzung des Hochhauskonzepts begleiten	› Leitfaden zur Umsetzung von höheren Dichten erarbeiten › Hochhausstandorte bzw. -projekte genehmigen (in grossen Städten in Deutschland teilweise auch in deren Zuständigkeit)	› Methoden und Konzepte zur Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen entwickeln, regional typische Bautypologien identifizieren und regional verankern	› Innenentwicklungspotenziale erheben › Dorfkernkonzepte erarbeiten › Geeignete Rahmenbedingungen für Hochhäuser in den Eignungsräumen schaffen › Hochhausprojekte im Einzelfall auf ihre Eignung prüfen › Projekte für Hochhäuser im Rahmen von Baubewilligungsverfahren genehmigen › Kontextbezogene Bautypologien festlegen › Flexible Wohngrundrisse fördern und damit dem Belegungsdichterückgang entgegenwirken
	Eignungsräume für Hochhäuser definieren		

7.4.6 QS3: Vielfalt und kurze Wege fördern

QS3: Vielfalt und kurze Wege fördern

An den geeigneten Standorten leistet eine Vielfalt verschiedener Nutzungen in unterschiedlicher Kombination (breites Wohnungsangebot, Gewerbe, Dienstleistungen, Kultur, Versorgung, Freizeit) einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und zur Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Wenn diese Nutzungen jeweils in kurzer Distanz erreichbar sind, kann auch die Reduktion von zusätzlichem Verkehrsaufkommen im ÖV und MIV unterstützt werden, was einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann (Agglomeration der kurzen Wege, QSK1.1, Kapitel 7.2).

Die zuständigen Behörden fördern die Vielfalt der Nutzungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Situation. Sie schaffen zudem die Voraussetzungen,

- um vielfältige Wohnformen zu ermöglichen, die Verdrängung sozial schwacher Bevölkerungsteile zu vermeiden und ein ausreichendes Wohnangebot für die alternde Bevölkerung zu schaffen (Belegungsdichterückgang stoppen),
- um Dienstleistungsnutzungen an den geeigneten Standorten zu fördern (u. a. Co-Working-Spaces etablieren),
- um genügend geeignete Standorte für Gewerbenutzungen anbieten zu können und deren Verdrängung durch ökonomisch stärkere Nutzungen zu verhindern.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Erfahrungen der Akteure aufbereiten und bei Bedarf Empfehlungen erarbeiten	› Arealentwicklungen unterstützen, die dem Prinzip der kurzen Wege und der Suffizienz folgen › Eine gute Durchmischung von Nutzungen und Angeboten fördern	› Regionale Übersicht über die Profile der Gewerbestandorte erarbeiten › Regional koordinierte Massnahmen zur Sicherstellung der Nutzungsdurchmischung erarbeiten, z. B. basierend auf einem Zentrums- oder Quartierskonzept	› Regionale Strategie des Korridors umsetzen › Geeignete (planungsrechtliche) Rahmenbedingungen für vielfältige Nutzungen schaffen › Bei Arealentwicklungen die Anforderungen einer Agglomeration der kurzen Wege und der Suffizienz berücksichtigen › Eine gute Durchmischung von Nutzungen und Angeboten fördern › Defizite im bestehenden Siedlungsgebiet analysieren und Massnahmen zur Behebung entwickeln

7.4.7 QS4: Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen lenken

QS4: Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen lenken

Eine konsequente Lenkung der Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) trägt zu einer guten Koordination von Siedlung und Verkehr sowie zu einer Agglomeration der kurzen Wege bei und ist für den Klimaschutz von wesentlicher Bedeutung.

Die zuständigen Behörden befolgen dabei folgende Grundsätze:

- Konkurrenzsituationen zu bestehenden Angeboten in Quartieren und in Ortskernen sind zu vermeiden.
- Die Konzentration hat an Standorten zu erfolgen, die gut mit dem ÖV und mit dem FVV erschlossen sind. Die Erschliessung für den MIV ist bei gleichzeitigem Schutz der Wohnquartiere sichergestellt.
- Priorität haben Standorte, die eine Agglomeration der kurzen Wege unterstützen und sich im dicht besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiet befinden. An zweiter Priorität stehen Standorte mit heute schon bestehenden Einrichtungen. Auf die Ansiedlung neuer verkehrsintensiver Einrichtungen muss gut begründet sein.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Schlüsselinformationen zu den verkehrsintensiven Einrichtungen erheben und aktualisieren › Die Regelungen der übergeordneten Behörden auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel prüfen und bei Bedarf Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen	› Steuerung der verkehrsintensiven Anlagen sicherstellen (Bestimmung der zulässigen Standorte oder Festlegung von Standortkriterien)	› Geeignete Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen regional koordiniert und unter Berücksichtigung der übergeordneten Vorgaben festlegen	› Planungsrechtliche Rahmenbedingungen für die Steuerung schaffen

7.4.8 QS5: Information und Sensibilisierung

QS5: Information und Sensibilisierung

Innenentwicklung und Siedlungserneuerung erfordern von den zuständigen Behörden ein hohes Engagement und grosse Fachkompetenz. Dazu wird der Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch innerhalb des Agglomerationsprogramms Basel gefördert. Zudem kann Innenentwicklung bei der betroffenen Bevölkerung Angst vor Veränderung und entsprechende Widerstände auslösen. Für das Agglomerationsprogramm Basel haben deshalb die Sensibilisierung und der Einbezug der Bevölkerung ein hohes Gewicht. Um den anhaltenden Wohnflächenmehrbedarf zu stoppen oder gar einen gegenläufigen Trend einzuleiten, sind ebenfalls Sensibilisierungsmassnahmen nötig.

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen diese Querschnittsstrategie wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweiten Erfahrungsaustausch fördern › Daten erheben und Informationsmaterial aufbereiten › Sensibilisierungsmassnahmen der übrigen Akteure unterstützen	› Daten erheben und Informationen aufbereiten (z. B. Webseiten, Broschüren) › Infoanlässe für Kommunen und Planer (z. B. zur Umsetzung von RPG1) organisieren › Kommunen beraten	› Korridorbezogenen Erfahrungsaustausch fördern	› Sorgfältige Gestaltung der Partizipationsprozesse sicherstellen › Sensibilisierung der Bevölkerung gewährleisten

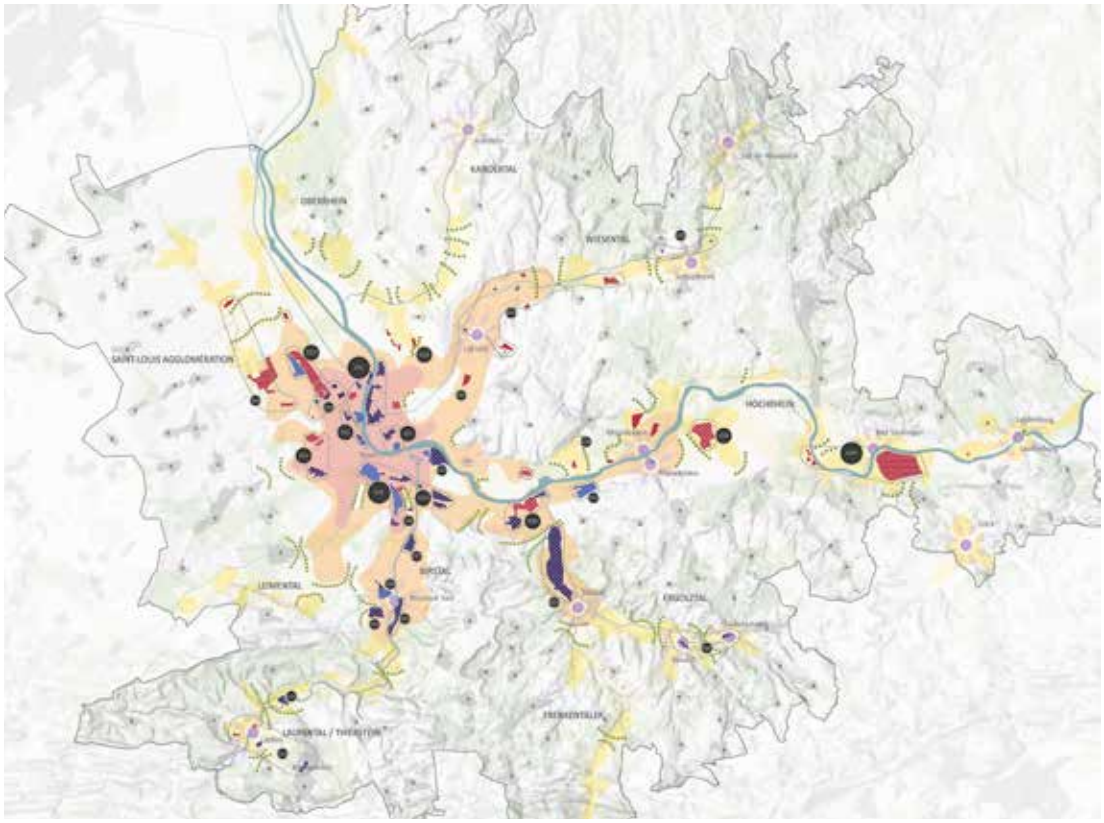
7.4.9 Fazit: Strategische Aufgaben der Akteure im Bereich Siedlung

Die Tabellen zu den Akteuren bei den Teil- und Querschnittsstrategien zeigen auf, dass das Agglomerationsprogramm und die übergeordneten Behörden gemäss dem Zweck und den Aufgaben der ihnen übertragenen Planungsinstrumente (Agglomerationsprogramm, Richtpläne (CH), Regionalplan (DE), Schéma de Cohérence territorial (ScoT, FR)) bei der Siedlungsstrategie eine wichtige rahmengebende und unterstützende Funktion wahrnehmen. Bei der konkreten Umsetzung nehmen dagegen die Städte und Gemeinden die führende Rolle ein. Den Korridoren als Zwischenebene kommt dabei aus den folgenden Gründen eine zentrale Funktion zu:

- Für viele Lösungsansätze im Bereich Siedlung sind gemeindeübergreifende Herangehensweisen zwingend erforderlich.
- Jeder Korridor hat spezifische Herausforderungen, die differenzierte und massgeschneiderte Antworten erfordern. Eine korridorweise Bearbeitung erlaubt eine Bottom-up-Entwicklung geeigneter Lösungsansätze, die wiederum in die übergeordneten Überlegungen des Agglomerationsprogramms einfliessen können.
- Die Korridore bilden das Bindeglied zwischen den Kommunen und den übergeordneten Behörden bzw. dem Agglomerationsprogramm Basel. Sie ermöglichen eine stufengerechte Bearbeitung auf der richtigen Flughöhe.

Die Zusammenarbeit innerhalb der Korridore soll deshalb gestützt auf dem bisher Erreichten weiter ausgebaut und vertieft werden. Das Agglomerationsprogramm Basel und die übergeordneten Behörden unterstützen die Korridore bei ihren Aufgaben und fordern bei Bedarf die entsprechenden Aktivitäten ein. Es liegt im Interesse des Agglomerationsprogramms, dass die Korridore die ihnen zugetragenen Aufgaben in der notwendigen Verbindlichkeit und Ernsthaftigkeit erfüllen können. Die hierfür nötigen Kompetenzen sind weiter aufzubauen und die rechtliche Verankerung sicherzustellen

Abbildung 81:
Überblick Teilstrategie Siedlung



Kartenband

Karte 6.1

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.5 Teilstrategie Verkehr

7.5.1 Gesamtverkehrliche Grundsätze und Strukturierung der Teilstrategie Verkehr

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft und sollen aufeinander abgestimmt werden. Im Gegensatz zu den Vorhaben in den Bereichen Siedlung und Landschaft sind Verkehrsvorhaben über das Agglomerationsprogramm durch den Bund mitfinanzierbar. Das Agglomerationsprogramm übernimmt im Bereich Verkehr somit neben der zielgebenden, koordinierenden und unterstützenden Funktion auch eine Finanzierungsrolle. Die Teilstrategie Verkehr bildet dabei die strategische Grundlage für Infrastrukturmassnahmen, die zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden.

Während die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung eher ortsgebunden stattfindet, bewegt sich der Verkehr mehr oder weniger frei durch die Agglomeration. Verkehrsentwicklungen haben dadurch sehr dynamische Auswirkungen, die das gesamte System betreffen. Umso wichtiger ist die zielgebende und koordinierende Funktion des Agglomerationsprogramms, um langfristig ein funktionierendes grenzüberschreitendes Verkehrssystem sicherzustellen. Das Agglomerationsprogramm übernimmt dabei die folgenden Funktionen:

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **zielgebend**, indem es

- gesamtverkehrliche Zielsetzungen in Abstimmung mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung formuliert, an denen sich die beteiligten Akteure orientieren,
- in Abstimmung mit den zuständigen Behörden Erschliessungsziele festlegt, um Mobilität zu ermöglichen,
- Lücken zwischen den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel und den Massnahmen der übergeordneten Behörden, der Korridore und der Kommunen aufzeigt,
- die Diskussion von agglomerationsweiten Zielstandards fördert, um ein homogenes, in sich schlüssiges und funktionierendes Verkehrssystem zu erreichen,
- Verkehrsmassnahmen fördert, die den Zielen der gesamten Agglomeration dienen.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **koordinierend**, indem es

- die Gesamtverkehrssicht wahrt und grenzüberschreitende Lösungen mitdenkt,
- Schwachstellen, Lücken und Probleme an den Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln, aber auch zwischen Gebietskörperschaften aufzeigt,
- den Dialog und ein gemeinsames Verständnis für Verkehrsprobleme zwischen den beteiligten Akteuren fördert,
- den grenzüberschreitenden Wissens- und Erfahrungsaustausch stärkt.

Das Agglomerationsprogramm Basel wirkt **unterstützend**, indem es

- Vorhaben der Gebietskörperschaften fachlich und koordinierend begleitet,
- Möglichkeiten für den grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten schafft,
- Mitfinanzierungsbeiträge für Verkehrsprojekte, die der Strategie des Agglomerationsprogramms entsprechen, beim Bund beantragt.

Für den Verkehr erfolgt eine Differenzierung in sechs Teilstrategien (V1–V6), die sich an den Verkehrsmitteln orientieren. Diese Teilstrategien werden durch drei Querschnittsstrategien (QV1–QV3) ergänzt.

Teilstrategien	Querschnittsstrategien
Die Teilstrategien werden thematisch nach Verkehrsmitteln gegliedert und bilden die tragenden Säulen der Verkehrsstrategie.	Die Querschnittsstrategien betreffen das gesamte Verkehrssystem und bilden die verbindenden Elemente zwischen den einzelnen Teilstrategien.
› **V1: Teilstrategie S-Bahn** › **V2: Teilstrategie Tram/Bus** › **V3: Teilstrategie Strasse (Netz, Verkehrsmanagement, Parkraumbewirtschaftung)** › **V4: Teilstrategie Velo** › **V5: Teilstrategie Fussverkehr** › **V6: Teilstrategie Güterverkehr**	› **QV1: Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit** › **QV2: Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement** › **QV3: Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben**

Jede Teilstrategie und jede Querschnittsstrategie beinhaltet strategische Handlungsansätze für die jeweilige Verkehrsform. Nur eine gemeinsame Umsetzung aller Strategien stellt sicher, dass der angestrebte Zustand aus dem Zukunftsbild erreicht werden kann, nämlich ein funktionierendes nachhaltiges Gesamtverkehrssystem in Abstimmung mit der erwünschten Siedlungsentwicklung sicherzustellen. Eine Gefahr, die mit der Weiterentwicklung und Verbesserung des Verkehrssystems einhergeht, ist die weitere Siedlungsausdehnung, die durch die bessere Erreichbarkeit ermöglicht wird. Diesen Interessenkonflikt gilt es in Hinblick auf neue Verkehrsmassnahmen zu bedenken.

Im Folgenden werden die einzelnen Teilstrategien im Bereich Verkehr vorgestellt. Zwischen den Teilstrategien gibt es naturgemäss vielseitige Wechselwirkungen. Die wichtigsten werden jeweils erläutert.

7.5.2 V1: Teilstrategie S-Bahn

Generelle Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel
Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn haben die gemeinsam mit der Région Grand Est (damals Alsace) und dem Land Baden-Württemberg erarbeiteten Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel im Jahr 2014 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Seit dem 1. Januar 2020 stehen die finanziellen Mittel für die Realisierung der im Rahmen des Ausbauschritts 2035 enthaltenen Infrastrukturmassnahmen zur Verfügung.

Die grundsätzlichen Angebotsziele bleiben aktuell und können in den folgenden Handlungsansätzen zusammengefasst werden.

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

V1.1: Mittels Durchmesserlinien neue Direktverbindungen herstellen

Die in Kapitel 3.7.7 beschriebenen Einschränkungen im Bahnnetz sind durch den Ausbau der Infrastruktur zu beseitigen. Nur so können neue S-Bahn-Angebote eingeführt werden, die direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen der trinationalen Agglomeration sicherstellen. Mit der Verknüpfung von Linien können Umsteigevorgänge reduziert und Wartezeiten abgebaut werden. Als Grundsatz gilt, dass jeder Schweizer Linienast (zumindest auf der Länge der inneren Korridore) sowohl mit Deutschland oder Frankreich direkt verbunden wird.

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

Das Angebotsziel der Agglomeration Basel für die S-Bahn ist mindestens ein 15-minütiges Angebot für die Haltepunkte der inneren Korridore und ein durchgehender 30-Minuten-Takt in den äusseren Korridoren (Ausnahme: S9 Sissach–Olten im 60-Minuten-Takt). Die inneren Korridore umfassen die Strecken von Basel bis Aesch, Liestal, Rheinfelden (CH), Lörrach und zum EuroAirport.

V1.3: Entwicklungsschwerpunkte mit neuen Haltestellen besser erschliessen

Zur besseren Erschliessung der bestehenden Siedlungsstruktur und künftiger Entwicklungsschwerpunkte sind zahlreiche zusätzliche S-Bahn-Haltestellen vorgesehen:

- Basel Solitude
- Dornach Apfelsee
- Basel Neuallschwil
- EuroAirport
- Lörrach Zentralklinikum
- Basel Mitte
- Basel Klybeck

Mit der Umsetzung aller drei Handlungsansätze kann das S-Bahn-Angebot in der trinationalen Agglomeration Basel massgeblich erweitert und verbessert werden. Damit wird die S-Bahn der wachsenden Nachfrage und ihrer Rolle als verkehrliches Rückgrat der Siedlungsentwicklung auch in der Zukunft gerecht. Durch das Zusammenspiel aller drei Handlungsansätze können zudem die Reisezeiten gegenüber heute deutlich verkürzt werden, da Umsteigevorgänge und Wartezeiten entfallen.

Zielzustand des Angebots im Horizont 2030
Die beschriebenen Angebotsziele der trinationalen S-Bahn Basel setzen umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur voraus. Aus diesem Grund wird der Angebotsausbau der S-Bahn in zwei grossen Entwicklungsschritten geplant.

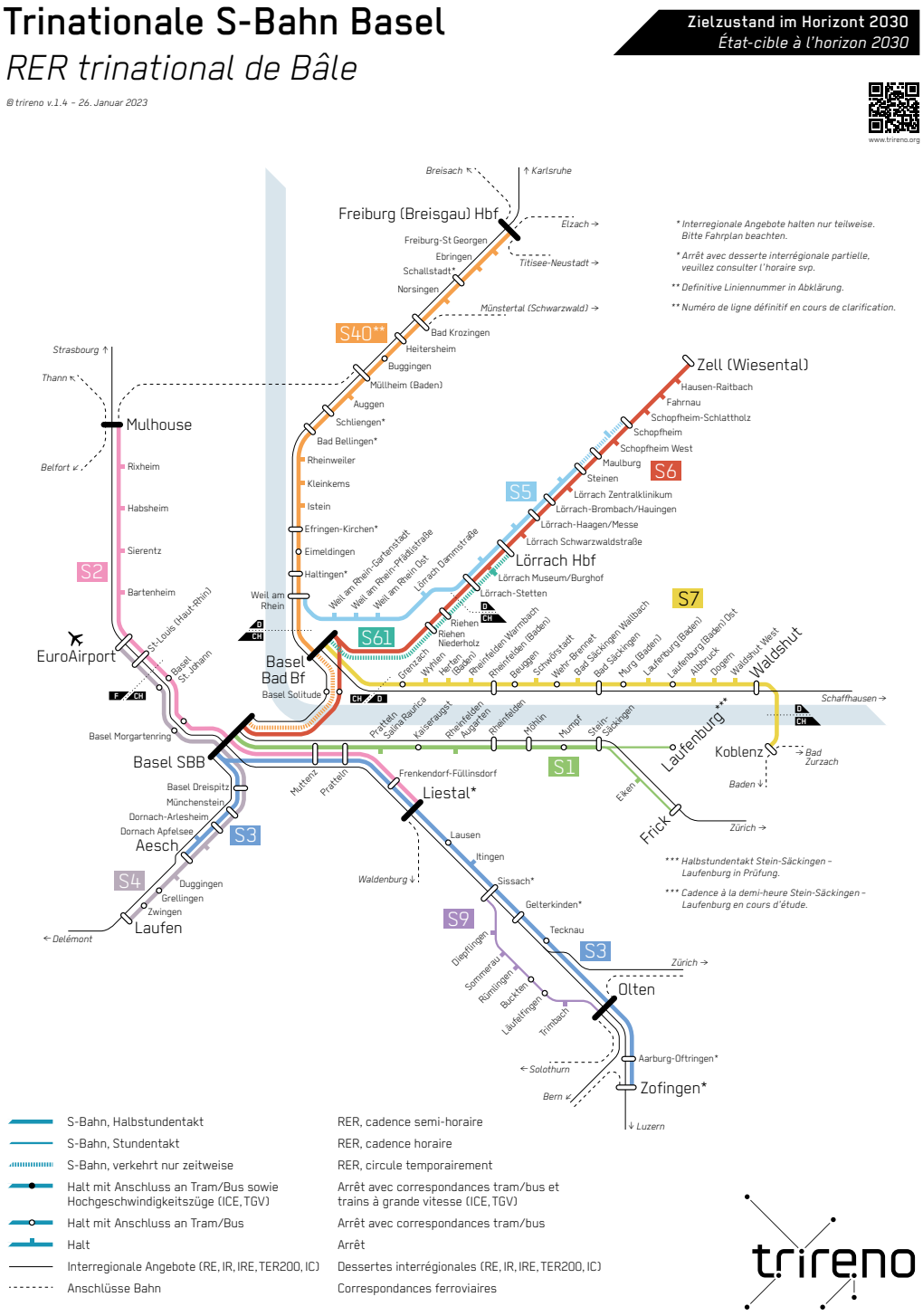
Gemäss dem aktuellen Fortschritt der Infrastrukturprojekte ist vorgesehen, den ersten Entwicklungsschritt im Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel im Horizont 2030 zu realisieren. Wie in Abbildung 82 ersichtlich ist, konzentrieren sich die Verbesserungen der S-Bahn-Angebote auf die Zulaufstrecken nach Basel. Gegenüber heute sollen auf folgenden Abschnitten neue 15-Minuten-Takte mit der S-Bahn angeboten werden:

- Basel SBB–Liestal (2025)
- Basel SBB–Aesch (gemäss Prognose SBB Horizont 2035)
- Basel Badischer Bahnhof–Lörrach Hauptbahnhof (2035)
- Basel SBB–Saint-Louis (2031)

Für die übrigen Linienabschnitte gilt der 30-Minuten-Takt (Ausnahme: S9 Sissach–Olten im 60-Minuten-Takt). Weiterhin wird die S-Bahn auf vielen Abschnitten durch beschleunigte, interregionale Angebote ergänzt.

Mit diesem Angebots-Zielzustand im Horizont 2030 können die Handlungsansätze V1.2 und V1.3 teilweise umgesetzt werden. Um Angebote gemäss V1.1 einzuführen, fehlen jedoch grösstenteils die nötigen Infrastrukturausbauten. Die Umsetzung von V1.1 erfolgt daher in einem zweiten Entwicklungsschritt.

Abbildung 82:
Liniennetzplan Zielzustand mittelfristiger Horizont 2030



Quelle: trireno 2023c, Hinweis: Die S-Bahn-Halterstelle Basel Morgartenring wird neu als Basel Neuallschwil bezeichnet

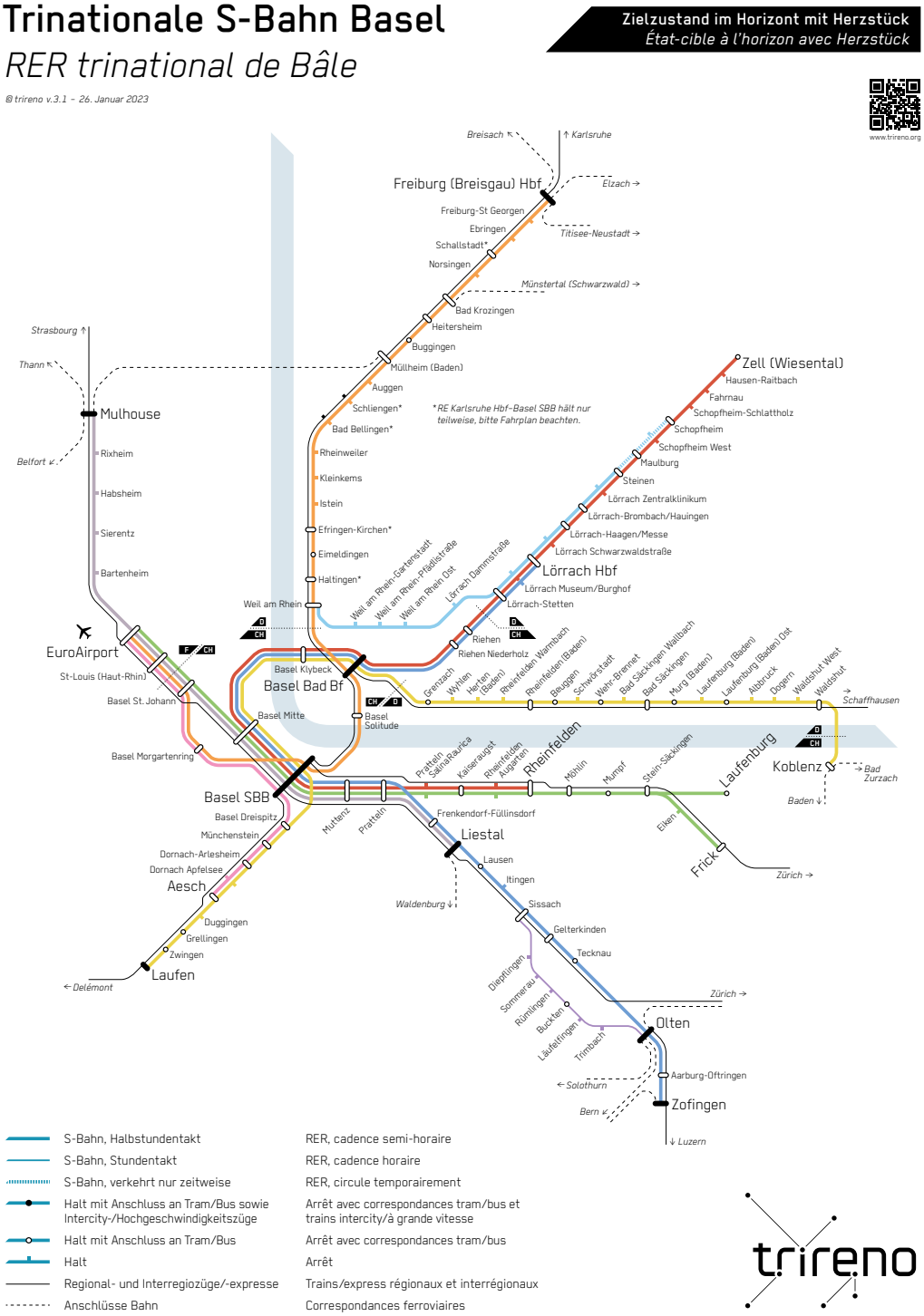
Zielzustand des Angebots im Horizont mit Herzstück

Mit dem zweiten Entwicklungsschritt kann durch die Umsetzung des Handlungsansatzes V1.1 ein weiterer Meilenstein im Angebot der trinationalen S-Bahn Basel erzielt werden. Nachdem ein Angebotsausbau auf einzelnen Zulaufstrecken (Horizont 2030) erfolgt ist, werden mit dem Angebots-Zielzustand im Horizont mit Herzstück sämtliche S-Bahn-Linien in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof durchgebunden (siehe Abbildung 83). Dafür ist die Realisierung des fehlenden Verbindungsstücks notwendig,

des Herzstücks Basel. Das Projekt sieht einen neuen Bahntunnel von Basel SBB durch die Innenstadt nach Basel Badischer Bahnhof und nach Basel St. Johann vor. Neben der besseren Erschliessung des Agglomerationszentrums mit zwei neuen Haltestellen (Basel Mitte und Basel Klybeck) soll damit auch eine Entlastung der teils stark überlasteten Strassen- und Tramnetze bewirkt werden.

Nicht zuletzt wird mit diesem zweiten grossen Entwicklungsschritt der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Strecke zwischen Pratteln und Rheinfelden (CH) eingeführt.

Abbildung 83:
Liniennetzplan Zielzustand im Horizont mit Herzstück



Quelle: trireno 2023b, Hinweis: Die S-Bahn-Halterstelle Basel Morgartenring wird neu als Basel Neuallschwil bezeichnet

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie S-Bahn wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Bund	Mitglieder trireno	Korridore	Kommunen
› S-Bahn-Netz als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Zukunftsbild verankern › Abstimmung zwischen der S-Bahn-Planung und der Tramnetzentwicklung im Rahmen der Fachgruppenarbeiten sicherstellen	› Federführung bei der Planung der übergeordneten Infrastrukturen (STEP-Schiene) übernehmen › Finanzierung der Schieneninfrastruktur (Unterhalt und Ausbau) gewährleisten › Finanzielle Beteiligung bei den Angebotsbestellungen (Regionalverkehr) der Kantone sicherstellen › Funktion als nationale Regulierungsbehörde wahrnehmen	› Federführung bei der Angebotsbestellung des Regionalverkehrs (Kantone AG/BS/BL/SO, Land Baden-Württemberg, Région Grand Est) übernehmen › Beteiligung an der Planung der Infrastruktur wahrnehmen › Teilweise Finanzierung der Infrastrukturen in Deutschland und Frankreich sicherstellen	› Abstimmung zwischen dem Angebotsausbau der S-Bahn und der Siedlungsentwicklung bzw. den Schwerpunktgebieten sicherstellen	› Federführung bei der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen. › Teilweise neue Haltestellen (z. B. in Deutschland) mitfinanzieren

7.5.3 V2: Teilstrategie Tram/Bus

Im öffentlichen Nahverkehr zielt die Teilstrategie Tram/Bus darauf ab, die Feinverteilung zu erweitern sowie deren Zuverlässigkeit und Qualität zu sichern. Die Teilstrategie V2: Tram/Bus wird in die folgenden drei Handlungsansätze unterteilt:

V2.1: Tramnetz ergänzen und mit dem S-Bahn-System vernetzen	V2.2: Busangebot nachfragegerecht ausbauen und mit dem Bahn- und Tramnetz vernetzen	V2.3: Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Entscheidend für die Attraktivität des Tram- und Busverkehrs ist die gute Vernetzung innerhalb des ÖV- und Gesamtverkehrssystems, insbesondere an den multimodalen Drehscheiben. Entsprechend bestehen enge Schnittstellen zu den Teilstrategien S-Bahn (V1), Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben (QV3), aber auch zur Teilstrategie Strasse (V3, besonders hinsichtlich der Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV).

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

Parallel zum Ausbau der trinationalen S-Bahn benötigt die Agglomeration Basel ein ergänztes Tramnetz als attraktiven, leistungsfähigen und kosteneffizienten Feinverteiler im Kern der Agglomeration. Die beiden Verkehrssysteme ergänzen sich gegenseitig, und ihre Planungen werden kontinuierlich aufeinander abgestimmt.

Vor diesem Hintergrund haben die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt gemeinsam mit der BLT und den BVB die Tramnetzentwicklung Tramnetz 2030 ausarbeitet. Diese berücksichtigt die laufenden Areal- und Stadtteilplanungen in Basel und die entsprechenden Entwicklungen in den angrenzenden Kommunen. Darüber hinaus sind neue Tramstrecken aus der trinational getragenen Verkehrsstudie für das Gebiet 3Land aufgenommen. Der Bericht «Tramnetzentwicklung Basel»[59] beschreibt den aktuellen Stand der Tramnetzentwicklung und gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte.

Das heutige Tramnetz in der Innenstadt ist nicht resilient genug. Der Tramverkehr wird behindert durch die hohe Anzahl durch die Innenstadt verlaufender Linien und durch fehlende Ausweichmöglichkeiten bei Störungen. Die Stabilität und Zuverlässigkeit des Systems sind zu verbessern. Das dichte Haltestellennetz führt ausserdem zu langen Fahrzeiten.

Das Tramnetz 2030 verfolgt die folgenden drei Wirkungsziele:

- **Verbesserung der Zuverlässigkeit und Stabilität:** Die Innenstadt wird entlastet, indem nur noch fünf statt wie heute sieben Linien zwischen der Schifflände und dem Barfüsserplatz verkehren. Dazu ist die Realisierung von drei Schlüsselmassnahmen vorgesehen: Neue, kurze Tramstrecken im Claragraben, Petersgraben und beim Margarethenstich machen den Betrieb flexibler und stabiler, da die Innenstadt aufgrund neuer Verbindungen über verschiedene Achsen befahren werden kann. Das S-Tram 17 ermöglicht schnellere Verbindungen ins Leimental.
- **Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete:** Die neuen Entwicklungsgebiete klybeckplus, Campus Gesundheit und die Binningerstrasse in Allschwil werden durch das Tramnetz erschlossen und erhalten somit bessere Anbindungen an die S-Bahn.
- **Beschleunigung:** Eine reduzierte Anzahl an Linien auf demselben Streckenabschnitt senkt die Wartezeit vor den Haltestellen und Kreuzungen, was zu einem verbesserten Fahrfluss und somit zu kürzeren Fahrzeiten führt.

Das neue Tramnetz ist auf die S-Bahn-Knoten ausgerichtet. Somit stärkt der Ausbau des Tramnetzes die trinationale S-Bahn Basel als strukturierendes Element der Siedlungsentwicklung. Die Verknüpfung von S-Bahn und Tram wird verbessert und gleichzeitig der Druck auf den Bahnhof Basel SBB reduziert. Das Tramnetz 2030 ist konsequent so ausgestaltet, dass es keine Investitionen beinhaltet, die nach der Realisierung des Herzstücks obsolet wären.

Die neuen Kernelemente des Tramnetzes 2030 sind die folgenden:

- **Margarethenverbindung:** Mit der Margarethenverbindung kann die Linie 17 aus dem Innenstadtkorridor verlegt werden, was den zentralen Korridor durch die Innenstadt und über den Centralbahnplatz entlastet. Die Linie 17 ins Leimental wird so deutlich beschleunigt und durch die zweite Verbindung (neben der bestehenden via Heuwaage) resilienter gegenüber Störungen.

59 Berichtsentwurf Tramnetzentwicklung Basel (2024), Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz sowie Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination.

- **Tram Petersgraben:** Dieser neue Tramabschnitt ermöglicht den Anschluss der Gebiete um die Universität und das Universitätsspital ans Tramnetz. Die Linie 16 verkehrt nicht mehr über den Marktplatz und entlastet so den Innenstadtkorridor. Die Einsatzlinie E11 verstärkt in den Hauptverkehrszeiten die Linie 16 im Petersgraben und verbindet zusätzlich das Dreispitzareal und das Birseck direkt mit der Universität.
- **Tram Claragraben:** Mit dem Tramabschnitt Claragraben entsteht eine direkte Verbindung vom Klybeck und dem unteren Kleinbasel zum Bahnhof Basel SBB. Durch diese Entflechtung der Linien wird die Innenstadt entlastet und die Flexibilität und Stabilität des Betriebs erhöht. Es werden neue Kapazitäten im Hinblick auf die Transformationsareale in Basel-Nord geschaffen.
- **Tram Letten und Weil am Rhein:** Die Linie 8 wird sowohl bis nach Allschwil (neuer Abschnitt Letten) als auch in Weil am Rhein (Tram 8 plus, neuer Abschnitt von Bahnhof/Zentrum bis Läublinpark) verlängert. Somit wird der Entwicklungsschwerpunkt im Raum Binningerstrasse mit dem Tram erschlossen und direkt an den Bahnhof Basel SBB angebunden, und weitere Stadteile von Weil am Rhein werden besser an den ÖV angebunden.
- **Tram Klybeck:** Der neue Tramabschnitt Klybeck soll das Entwicklungsgebiet klybeckplus erschliessen. Der Abschnitt wird durch die Linie 14 bedient.

Die neuen Elemente sind in Abbildung 84 gekennzeichnet. Das durch ihre Realisierung entstehende Liniennetz 2030 ist in Abbildung 85 dargestellt.

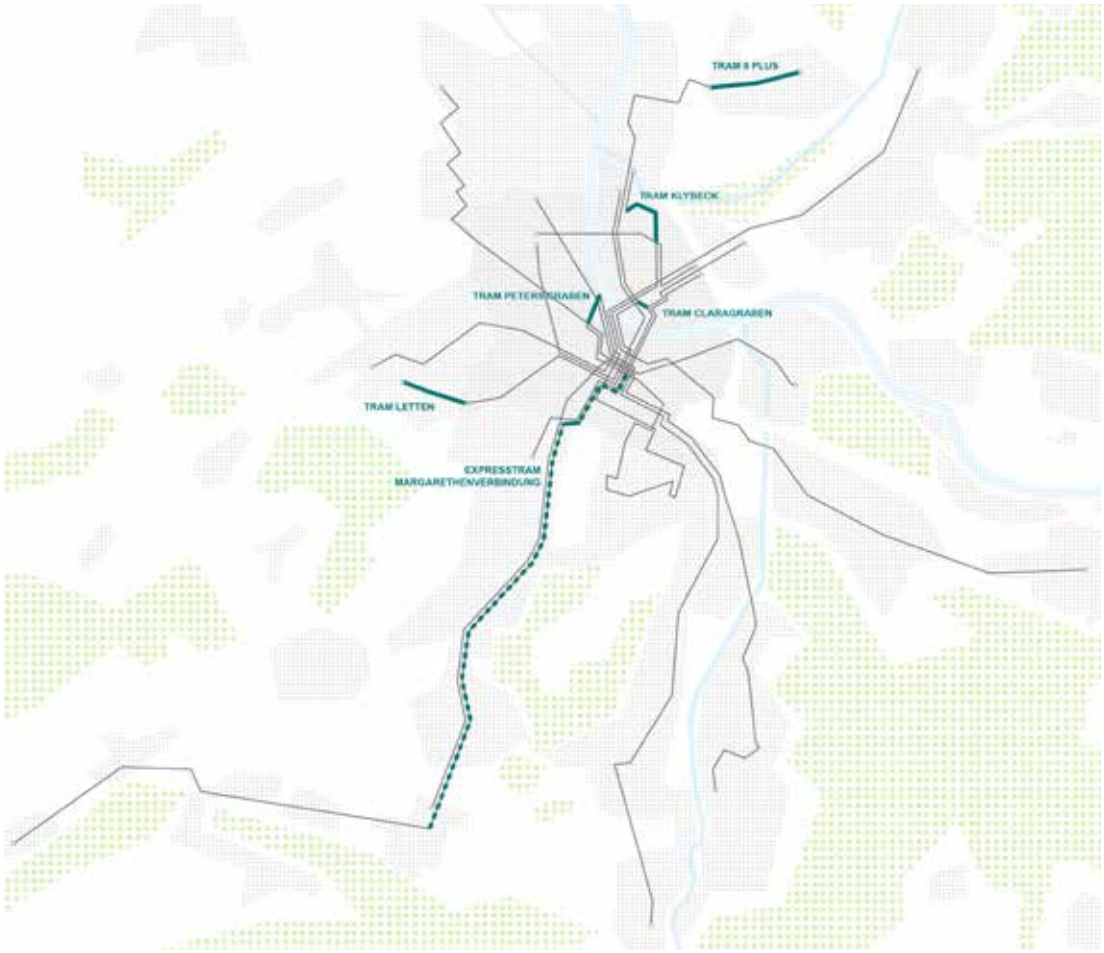
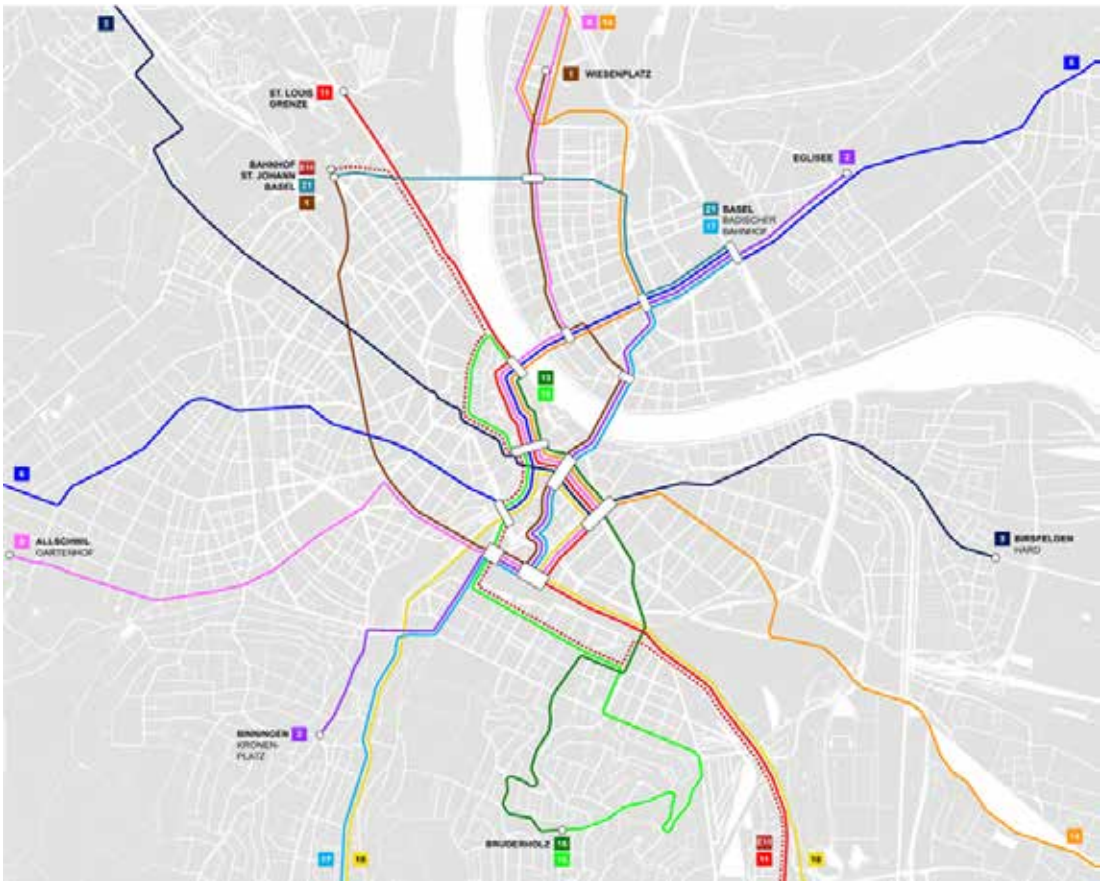


Abbildung 84:
Neubaustrecken Tramnetz 2030

Quelle: Kanton Basel Landschaft 2024

Abbildung 85:
Liniennetz Tram 2030



Quelle: Kanton Basel-Stadt 2024

Über 2030 hinaus sind folgende Angebotserweiterungen vorgesehen:

- **Tram Bachgraben:** Der neue Tramabschnitt soll das dynamische Gewerbegebiet Bachgraben hochwertig erschliessen und direkt an die S-Bahn am Bahnhof St. Johann und an Kleinbasel (Messeplatz/Badischer Bahnhof) anbinden. Es entsteht so eine tangentiale Verbindung, die die Achsen in Grossbasel-West und die Innenstadt entlastet.
- **Tram 30 Grossbasel, Abschnitt Steinengraben–Heuwaage:** Die Buslinie soll zur leistungsfähigeren Anbindung der beiden Uni Campus an den Bahnhof SBB auf Trambetrieb umgestellt werden.
- **Tram 30 Grossbasel, Cityring (Abschnitt Schanzenstrasse–Schützengraben):** Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verlegung des Trams 30 vom Petersgraben in den Cityring denkbar. Weiterhin im Petersgraben verkehren würden die aus dem Tramnetz 2030 umgelegten Linien 16 und E11.
- **Tram 30 Kleinbasel:** Mit der Verlegung der Tramlinie 30 in die Schanzenstrasse kann eine Weiterführung ins Kleinbasel realisiert werden (von der Johanniterbrücke über die Feldbergstrasse bis zum Badischen Bahnhof). Damit würden die Universität und die Spitäler auch ab dem Badischen Bahnhof direkt mit dem Tram erreichbar.
- **Tram Klybeckquai–Westquai:** Diese Tramerweiterung ist die Folgeetappe des Trams Klybeck und sieht vor, die Entwicklungsgebiete im Basler Norden entlang des Rheins zu erschliessen.
- **Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof:** Die Tramverlängerung der Linie 11 an den Bahnhof Aesch verknüpft Tram und S-Bahn optimal, spielt Platz frei im Dorfzentrum von Aesch für eine attraktive Zentrumsgestaltung und verbessert die Erreichbarkeit attraktiver Entwicklungs- und Wirtschaftsstandorte.

› **Tram Therwil-Dornach:** Die Tramverbindung schafft eine attraktive Tangentialverbindung und eine Anbindung an die S-Bahn in Dornach. Dabei kann sie einen Beitrag leisten zur Entlastung der radialen Tramlinien und zur Abstimmung von Siedlungs- und Stadtentwicklung. Durch grössere Gefässe als ein Bus kann sie Umsteiger von der S-Bahn, welche sich auf einzelne Kurse konzentrieren, besser abfangen.

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

In Abstimmung mit dem Zielkonzept der trinationalen S-Bahn und der Tramnetzentwicklung entwickeln die Gebietskörperschaften auch ihre Busnetze weiter. Folgende Schwerpunkte sind dabei aus heutiger Sicht erkennbar:

› **Kanton Basel-Stadt:** Die strategische Busnetzentwicklung bis 2027 ist in Bearbeitung und wird in das neue ÖV-Programm 2026–2029 einfliessen. Im ersten Schritt wurde der Handlungsbedarf festgestellt. Die grössten Kapazitätsengpässe liegen bei den rheinquerenden Buslinien (v. a. L30, L36, L50) sowie an wichtigen ÖV-Knotenpunkten. Hohe Priorität hat auch die optimierte Feinerschliessung im Umkreis neuer Bahn- und Tramhaltepunkte.

› **Kanton Basel-Landschaft:** In der strategischen Busnetzplanung wurde das Busnetz v. a. in den Einzugsbereichen des Tramnetzes schrittweise und aufwärtskompatibel weiterentwickelt (Publikation im Jahr 2021 nach Abgabe AP4). Der Fokus liegt auf verständlichen Netzstrukturen und optimierten Verknüpfungen mit dem S-Bahn- und Tramnetz. Klare Netzhierarchien (Hauptachsen bzw. Hauptnetz und Ergänzungsnetz) und definierte Funktionen für die einzelnen Korridore und Linien (Erschliessen, Sammeln, Verbinden) sind dabei zentrale Aspekte.

› **Landkreis Lörrach:** Im Rahmen des Raumkonzepts Kandertal 2040 wurde das Teilkonzept Verkehr erarbeitet. Darin wird ein deutlicher Ausbau des Busangebots gefordert. Potenziale werden v. a. in einem überlagerten Expressbus auf der Haupttalachse sowie in höher getakteten Bus-Tangentiallinien ins Wiesental und zum Oberrhein gesehen. Dieses Konzept diente als Grundlage für die 2021 fertiggestellte Verkehrsstudie Kandertal und die Machbarkeitsstudie Kandertal-S-Bahn. In der Verkehrsstudie wurde ein Buskonzept erarbeitet, das auf die bestehenden Hauptachsen mit den Linien 55 (Kandern–Basel) und 54 (Kandern–Lörach-Brombach) aufbaut und diese weiterentwickelt. Ab 2026 soll das Busangebot deutlich verbessert werden. Parallel wurde die Reaktivierung der Kandertal-S-Bahn als Ersatz für die Schnellbusverbindung Kandern–Basel untersucht. Es hat sich ergeben, dass eine Reaktivierung zwar technisch machbar, aber nicht wirtschaftlich ist.

› **Saint-Louis Agglomération:** Das Hauptziel besteht darin, die Ost-West-Verbindungen des städtischen Busnetzes zu stärken, indem der Takt der beiden bestehenden Linien und ihren Zeitplan verbessert werden, um so ein Angebot für den frühen Abend zu schaffen. Diese Verbesserung der Taktung wird zu besseren Anschlüssen und damit zu einer Stärkung des Netzgedankens führen. Mit der Entwicklung der S-Bahn im Jahr 2030 und der geplanten Tarifintegration auf der TER-Linie zwischen Sierentz und Saint-Louis müssen auch Zubringerlinien zu allen Bahnhöfen der Agglomeration Saint-Louis geschaffen werden.

V2.3: Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs vorantreiben

Die Umstellung des Strassenverkehrs auf elektrische Antriebe schreitet zügig voran, im Individualverkehr genauso wie im öffentlichen Verkehr. Dennoch sind im Bereich des öffentlichen Busverkehrs noch grosse Anstrengungen nötig, um die CO_2-Emissionen zu reduzieren, damit die entsprechenden Klimaziele erreicht werden können. Die Voraussetzungen werden aber immer besser: Laufend kommen neue, serienmässig hergestellte und alltagstaugliche Elektrofahrzeuge mit immer grösseren Reichweiten auf den Markt.

Auch die neuen Richtlinien des Bundes setzen einen stärkeren Akzent auf die Unterstützung von Elektrifizierungsmassnahmen.[60] Die Anstrengungen im Privatverkehr (v. a. die Installation öffentlicher Ladestationen)[61] übernehmen die Gebietskörperschaften als eigene Leistungen. Die Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs wurde als eigenständiger strategischer Handlungsansatz in die Teilstrategie Tram/Bus aufgenommen. Hier sind bisher vor allem die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft aktiv. Planungsreife Vorhaben sind im Massnahmenteil integriert. Die strategischen Ziele und Grundlagen in den beiden Kantonen sind die folgenden:

- **Kanton Basel-Stadt:** Mit der Revision des ÖV-Gesetzes im Kanton Basel-Stadt und der Eignerstrategie der BVB wurde der Motion Vitelli[62] Rechnung getragen, der zufolge der Kanton auf seinem Territorium nur noch ÖV-Leistungen bestellen darf, die mit erneuerbarer Energie erbracht werden. Daraus folgt, dass die BVB-Busflotte ab dem 9. Juli 2027 zu 100 % mit erneuerbaren Energien zu betreiben ist. Der Grosse Rat hat am 9. Dezember 2020 den Ratschlag Nr. 20.1260.01 angenommen und mit der «Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zum Neubau der Garage Rank und zur Beschaffung von 126 Elektrobussen in 4 Grössen und 2 Tranchen sowie Genehmigung von Investitionen der IWB zur Erstellung der entsprechenden Traktionsstromversorgung («Ladeinfrastruktur»)» den ersten wichtigen Schritt beschlossen. In der ersten Beschaffungsetappe wurden 2022/23 die 38 Gasbusse und die ältesten 14 Dieselbusse durch insgesamt 65 E-Busse ersetzt. Die zweite Beschaffungsetappe ist für 2027 vorgesehen, wobei die verbleibenden Dieselbusse durch weitere 61 E-Busse ersetzt werden. Aufgrund der Erhöhung der Anzahl der Busse durch die Beschaffungen können die zu erwartenden Angebotsänderungen (Taktverdichtungen bzw. neue Linien) abgedeckt werden.
- **Kanton Basel-Landschaft:** Der Kanton und die Transportunternehmen orientieren sich an der Energiestrategie des Bundes, der zufolge der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO_2-frei werden soll. Für den öffentlichen Busverkehr bedeutet dies, dass mittelfristig eine vollständige Ablösung der bisher mehrheitlich eingesetzten Dieselbusse durch Busse mit alternativen, CO_2-neutralen Antrieben zu erfolgen hat. Der Kanton Basel-Landschaft hat von 2019 bis 2020 in Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Bern und Solothurn eine Strategie für die Umstellung auf alternative Antriebe im öffentlichen Busverkehr entwickelt. Die Umstellungsziele des Kantons sehen vor, bis 2030 mindestens 50 % und bis spätestens 2040 100 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer auf alternative Antriebe umzustellen. Nach der Einführung von ersten Pilotbetrieben 2021 erfolgte im Zeitraum von 2022 bis 2025 rund die Hälfte aller Busbeschaffungen mit alternativen Antrieben. Ab 2026 wird der Kanton Basel-Landschaft nur noch Busbeschaffungen mit alternativen Antrieben akzeptieren. Grund dafür sind die Erreichung der Umstellungsziele, die finanziellen Rahmenbedingungen und der Stand der Technik. Die Finanzierung erfolgt über den Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr.
- **Kanton Aargau:** Das Umsetzungskonzept alternative Antriebssysteme auf Aargauer Buslinien (2021) befasst sich mit der Umstellung von Dieselbussen auf alternative Antriebssysteme wie Batterie- und Brennstoffzellenbusse. Für den Horizont 2025 bis 2030 wird zum einen festgelegt, dass grundsätzlich keine Dieselbusse mehr beschafft werden. Zum anderen werden statische Gelegenheitslader für Linien mit dichtem Takt und hoher Nachfrage sowie Depotlader oder Wasserstoffbusse für Regionallinien beschafft. Bis 2030 soll rund die Hälfte des Angebots auf alternative Antriebe umgestellt werden.

60 Einerseits wurde eine neue Massnahmenkategorie «Elektromobilität im Privatverkehr» eingeführt (RPAV Kap. 2.7 und Anhang 3), andererseits wird die Mitfinanzierbarkeit bei der Elektrifizierung des Strassen-ÖV in der Kategorie «Bus-/ÖV-Infrastruktur» ausgedehnt (RPAV Anhang 3). Es sind nicht nur Trolleybusinfrastrukturen mitfinanzierbar, sondern z. B. auch oberleitungsfreie Elektrobusse und Ladeinfrastrukturen.

61 Siehe den «Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität» (Nr. 19.0926.01) des Regierungsrats Basel-Stadt vom 2. Juli 2019: Darin werden 200 öffentliche Ladestationen durch die IWB und andere Fördermassnahmen beschlossen.

62 Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend die Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich des Betriebs von Linienbussen mit zu 100 % erneuerbaren Energieträgern.

- **Landkreis Lörrach:** Die Stadt Lörrach hat ein Elektromobilitätskonzept erarbeitet, das die Rahmenbedingungen für den Markthochlauf der Elektromobilität schafft. Nach Vorgaben der Clean Vehicles Directive der EU müssen ab 2026 bis Ende 2030 65% der beschafften Fahrzeuge im ÖV emissionsarm oder emissionsfrei sein.
- **Saint-Louis Agglomération:** Derzeit gibt es keinen konkreten Willen, auf eine Flotte von Elektrofahrzeugen umzusteigen. Bereits 2023 wurde auf HVO umgestellt, was die Busse sauberer und umweltfreundlicher macht und somit bereits einen Teil der Forderungen nach einer Reduzierung der CO_2-Emissionen erfüllt. Ausserdem sind alle Busse, die in den letzten Jahren gekauft wurden, Hybridbusse (Verbrennungsmotor/Elektromotor).

In den **übrigen Agglomerationsteilen** liegen noch keine entsprechend konsolidierten E-Bus-Strategien vor. Hier erfolgt die Aufdatierung mit der sechsten Programmgeneration.

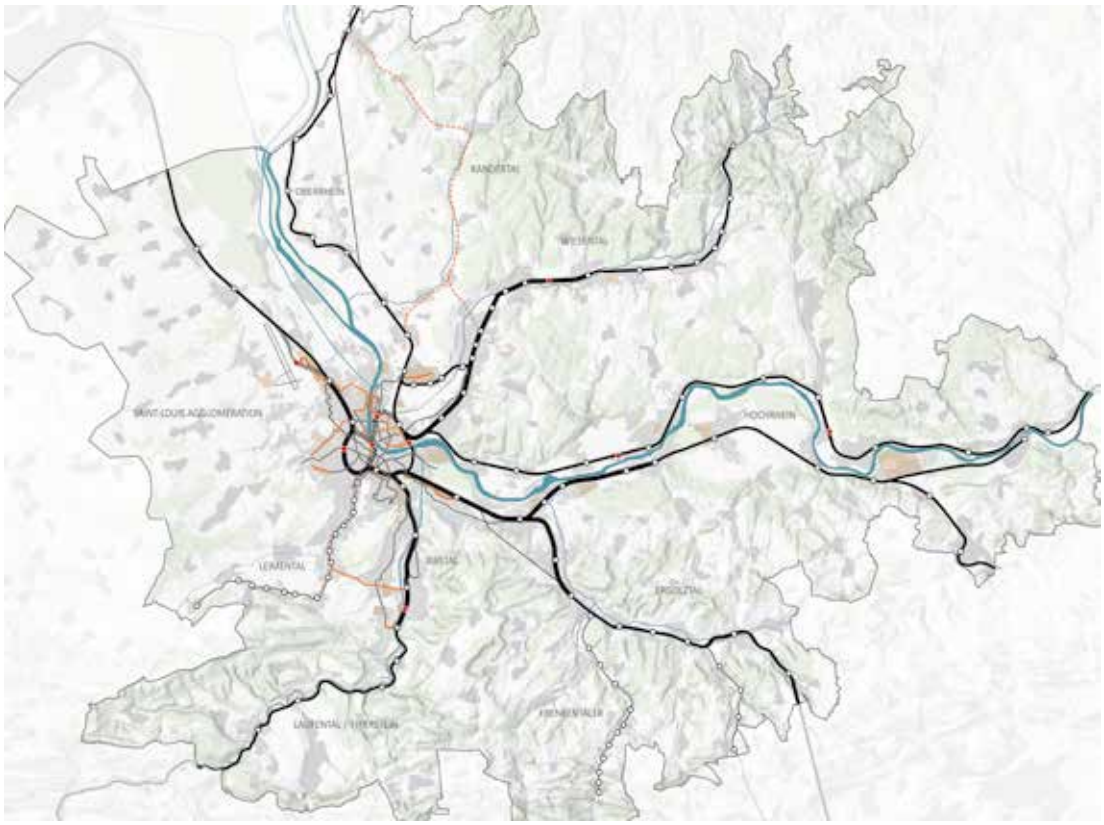


Abbildung 86:
Überblick Teilstrategie Tram/Bus

Kartenband

Karte 7.1

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Teilstrategie Tram/Bus wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Federführung bei der Angebotsplanung der trinationalen S-Bahn Basel übernehmen (trireno) › Abstimmung der Tramnetzentwicklung mit der S-Bahn-Planung im Rahmen der Fachgruppenarbeiten sicherstellen › Grenzüberschreitende Abstimmung von multimodalen Drehscheiben sicherstellen	› Federführung bei der Tramnetzplanung übernehmen › Kantonale ÖV-Angebotskonzepte (Tram/Bus) koordinieren › Koordination mit den Planungen der trinationalen S-Bahn Basel sicherstellen › Koordination von multimodalen Drehscheiben gewährleisten	› Abstimmung der Tram- und Busnetzentwicklung mit der Siedlungsentwicklung und den Schwerpunktgebieten sicherstellen	› Federführung bei der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von Tram- und Bushaltestellen in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen

7.5.4 V3: Teilstrategie Strasse

Auf der Strasse gilt es, den unumgänglich hier verbleibenden, d. h. nicht anderweitig verlagerbaren Verkehr zu bewältigen. Mit der «Trinationalen Netzstrategie Strasse» hat die Agglomeration Basel ein entsprechendes Instrumentarium entwickelt. Darin geben sogenannte strategische Grundsätze den Rahmen zum Umgang mit dem Strassenverkehr und zur Behebung von Schwachstellen vor. Drei Arten von Grundsätzen werden dabei unterschieden:

- **Generelle Grundsätze** betten die Netzstrategie in einen gesamtverkehrspolitischen Rahmen ein. Sie adressieren u. a. das Zusammenspiel der Strasse mit den anderen Verkehrsträgern, Erreichbarkeiten und Standortanbindungen, die Abwägung von angebots- und nachfrageorientierter Planung, die Berücksichtigung der Belange aller vom Strassenverkehr betroffenen Beteiligten und die damit verbundene Differenzierung nach verkehrs- und siedlungsorientierten Netzelementen.
- **Funktionale Grundsätze** dienen der Definition des trinationalen Strassennetzes. Sie thematisieren u. a. die Typisierungen der Netzelemente entlang räumlich-siedlungsstruktureller Eigenschaften sowie das Abwägen zwischen unnötiger Parallelführung und ausreichender Redundanz.
- **Umsetzungsorientierte Grundsätze** setzen den Rahmen für die Handlungsspielräume und dienen somit der Ableitung allfälliger Massnahmen. Sie sprechen u. a. der Vorrang von organisatorischen vor baulichen Massnahmen an, aber auch Fragen der Hierarchisierung des Netzes und der flankierenden Massnahmen.

Die Teilstrategie Strasse umfasst drei Handlungsansätze:

V3.1: Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln	V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden	V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Die Handlungsansätze müssen für die einzelnen Verbindungstypen präzisiert werden. Bei nachfolgender Präzisierung werden die Verbindungstypen 2 und 3 zusammengefasst.

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

Mit der erstmals für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgestellten Netzstrategie wird ein nach räumlichen und verkehrlichen Funktionen definiertes und hierarchisiertes Zielnetz bestimmt. Dieses Netz wurde für das vorliegende Agglomerationsprogramm der 5. Generation umfassend überprüft und aktualisiert.

Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Es unterscheidet vier Netzhierarchiestufen, die raumplanerisch orientierte Verbindungstypen darstellen. Jedem Verbindungstyp können die in den drei Ländern der Agglomeration Basel vorhandenen, verkehrlich-funktional definierten Strassentypen zugeordnet werden.

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

Tabelle 71: Hierarchiestufen und Verbindungsbedeutungen des Strassennetzes

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Bei jedem Verbindungstyp geht es darum, die Verkehrsströme optimal abzuwickeln. Kann kein reibungsloser Ablauf mehr sichergestellt werden, gibt es zwei Handlungsansätze: Zum einen kann mit Verkehrsmanagementmassnahmen die Nutzung der vorhandenen Strasseninfrastruktur optimiert werden. Reichen die Verkehrsmanagementmassnahmen nicht aus, so werden zum anderen Infrastrukturmassnahmen, also bauliche Anpassungen an der Infrastruktur, geprüft.

Verbindungstyp 1: Durchleiten und überregional verbinden
Die Netzelemente des ersten Verbindungstyps dienen der grossräumigen Führung des Verkehrs. Sie bilden damit das Rückgrat des trinationalen Strassennetzes. Auf ihnen – und ausschliesslich auf ihnen – wird der internationale und nationale Durchgangsverkehr abgewickelt, jedoch stellen sie auch für den regionalen Quell-, Ziel- und Binnenverkehr die Hauptschlagadern dar. Der Quell-Ziel-Verkehr soll so lange wie möglich auf diesen übergeordneten Netzelementen verbleiben oder umgekehrt so schnell wie möglich dorthin geführt werden. Damit soll das übrige Netz von unnötigem (Ausweich-)Verkehr entlastet werden.

Bei diesen Netzelementen steht die Verkehrsorientierung klar im Vordergrund. Entsprechend leistungsfähig müssen sie gestaltet sein und einen mindestens noch stabilen Verkehrsfluss – entsprechend der Verkehrsqualitätsstufe D (Gemäss VSS-Berechnung) zu Spitzenzeiten – gewährleisten. Mit diesen Anforderungen handelt es sich bei den Netzelementen des Verbindungstyps 1 zumeist um Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen. Zu den Hochleistungsstrassen zählen insbesondere Autobahnen und autobahnähnliche Strecken.

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

Ein Teil dieser Netzelemente kann die ihnen zugedachte Funktion aktuell nicht erfüllen. Auf den Zulaufstrecken zur Kernagglomeration bestehen Engpässe, die auch mit Verkehrsmanagementmassnahmen nicht mehr zu beseitigen sind. Daher sind im Zielnetz gewisse bauliche Anpassungen unumgänglich. Zentraler Baustein ist dabei der Rheintunnel Basel. Er nimmt grosse Teile des Durchgangsverkehrs und einen Teil des Quell-Ziel-Verkehrs auf und schafft somit Platz auf der Osttangente, die wieder von baselstädtischem Quell-Ziel-Verkehr benutzt werden kann, sodass dieser nicht bereits weit vor der Kernagglomeration in das untergeordnete Netz ausweicht. Ergänzt wird diese Schlüsselmassnahme mit dem benachbarten Acht-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst, wodurch der gegenwärtig bestehende Ausweichverkehr auf den beiden untergeordneten Parallelstrecken (H3/7 Rheinfelderstrasse, H2/12 Hard-/Prattelerstrasse) wieder zurück auf die Autobahn gebracht werden kann. Die zweite wichtige Anpassung im Zielnetz ist der Aus- und Neubau der A98 auf der deutschen Seite, insbesondere der Lückenschluss zwischen Rheinfelden-Ost und Murg. Damit entsteht eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung, die eine effiziente Entlastung der heute massiv überlasteten B34 bringt. Gleichzeitig entlastet sie grossräumig auch die Schweizer A3 zwischen der Verzweigung Rheinfelden und dem Anschluss Eiken.

Verbindungstyp 2: Überregional und regional verbinden
Die Netzelemente des Verbindungstyps 2 ergänzen die des Typs 1, insbesondere an den Stellen und in solchen Korridoren, wo es keine weiteren übergeordneten Netzelemente gibt. Darüber hinaus nehmen sie auch den überregionalen Quell-Ziel-Verkehr auf. Wenn keine übergeordneten Alternativen zur Verfügung stehen, dann sollen die Elemente des Typs 2 ebenfalls so lange wie möglich den Verkehr aufnehmen, sodass dieser nicht in das untergeordnete Netz ausweicht.

Bei Netzelementen des Verbindungstyps 2 lässt es sich nicht vermeiden, dass sie neben der überwiegenden Verkehrsorientierung auch eine siedlungsorientierte Funktion besitzen. Diese Elemente sind vorwiegend Hauptverkehrs- oder Verbindungsstrassen, die aber sowohl ausserorts wie auch innerorts gelegen sind. Als Hauptverkehrsstrassen ausserorts steht eine angemessene Leistungsfähigkeit mit einem immer noch stabilen Verkehrsfluss (Qualitätsstufe D) im Vordergrund. Bei Verbindungsstrassen innerorts ist zwar eine gewisse verkehrliche Funktion sicherzustellen, jedoch sind hier auch die städtebaulichen Funktionen massgebend, sodass vielfach die Leistungsfähigkeit von den Knotenpunkten bestimmt wird.

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

Im Zielnetz gibt es bei diesem Verbindungstyp gegenüber heute nur wenige Anpassungen. Dazu zählt der Anschlussbereich der RD 105 mit der A35 (FR), aber auch die neu im Typ 2 geführte Osttangente in der Kernstadt, weil sie mit der Fertigstellung des Rheintunnels nicht mehr als Typ 1 benötigt wird. Durch die Zielnetzergänzung beim Verbindungstyp 1 im Bereich der A98 kann die B34 vom Typ 2 in den Typ 3 zurückgestuft werden, was dort bei Bedarf auch flankierende Massnahmen ermöglicht. Ergänzt wird das Zielnetz beim Verbindungstyp 2 im Korridor Hochrhein mit einem neuen Brückenschlag über den Rhein und der Verknüpfung von A98 und A3, der sogenannten Querung Sisslerfeld.

Verbindungstyp 3: Regional und örtlich verbinden
Die Netzelemente des Verbindungstyps 3 dienen in erster Linie der Zu- und Abführung zu den übergeordneten Elementen. Darüber hinaus übernehmen sie die Anbindung von weiteren Regionalzentren und Siedlungsschwerpunkten, insbesondere wenn dort keine übergeordnete Netzelemente zur Verfügung stehen.

Der Verbindungstyp 3 wird vergleichbar mit Typ 2 auf Hauptverkehrs- oder Verbindungsstrassen abgewickelt, punktuell können Sammelstrassen das Netz des Typs 3 ergänzen. Ausserorts steht die Verkehrsorientierung im Vordergrund, innerorts ist klar die Siedlungsorientierung massgebend.

Für das aktualisierte Zielnetz stehen einige Veränderungen beim Verbindungstyp 3 an. So können im Zusammenhang mit dem neu dem Typ 3 zugeordneten Zubringer Bachgraben-Allschwil und dem Boulevard Intercommunal Sud einige Strecken im Umfeld dieser Vorhaben umgewidmet oder aus dem Typen 3 entlassen werden (D201, D419/Burgfelderstrasse, Grabenring/Baslerstrasse). Im Basler Norden kann die Verbindung zwischen Kleinhüningen und dem A5-Anschluss Weil am Rhein entlassen werden, weil mit dem Rheintunnel der dortige Ausweichverkehr wieder zurück auf das übergeordnete Netz gelangt. Im Birstal wird die Verlegung der Kantonsstrasse im Bereich Arlesheim–Münchenstein entsprechende Umwidmungen ermöglichen.

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

Verbindungstyp 4: Örtlich sammeln und erschliessen
Mit dem Verbindungstyp 4 wird der Quell-Ziel-Verkehr gesammelt und auf die übergeordneten Netzelemente gebracht. Damit dient dieser Typ vor allem der Erschliessung von Quellen und Zielen sowie von Ver- und Entsorgungspunkten. Dabei werden überwiegend Sammelstrassen benutzt, an denen jedoch klar die Siedlungsorientierung überwiegt.

Im Umfeld von Siedlungsgebieten werden belastete Strassenabschnitte des Verbindungstyps 4 mit einer Kombination von baulich-gestalterischen und betrieblichen Massnahmen aufgewertet. Damit werden die Aufenthaltsqualität verbessert, die Querungsmöglichkeiten optimiert, die sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sichergestellt und der kleinräumige Erschliessungsverkehr gesammelt und möglichst siedlungsverträglich aus den Quartieren abgeführt. Die Aufwertungsmassnahmen orientieren sich dabei sowohl an der Zentrumsfunktion der zu verbindende Punkte (verkehrliche Funktion) als auch am Charakter der anliegenden Nutzungen (städtebauliche Funktion). In Ortszentren und in Wohnquartieren wird eine Verkehrsberuhigung mit entsprechend gestalteten Strassenräumen angestrebt. So erlaubt die Zentrumsentlastung Laufen eine Aufwertung des Zentrums. Die Umgestaltung von siedlungsorientierten Strassenräumen hängt in der Regel stark mit den oben beschriebenen Massnahmen der Verbindungstypen 2 und 3 zusammen. Können diese angegangen werden, verfolgt das Agglomerationsprogramm Basel mit Projekten in Basel (Aeschenplatz), Laufen, Birsfelden, Arlesheim/Münchenstein, Aesch und Riehen klar die aufgezeigte Strategie.

V3.2: Verkehrsmanagement überregional und regional abgestimmt entwickeln, implementieren und anwenden

Dem Infrastrukturausbau stehen oft räumliche Grenzen, lange Planungs- und Realisierungszeiträume, Natur- und Umweltanliegen und hohe Kosten gegenüber. Durch gezieltes **Lenken** (im Netz: Beeinflussung der Routenwahl im Strassennetz und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl), **Leiten** (entlang der Strecke: Massnahmen zur sicheren, flüssigen und wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs inkl. der Beschleunigung von öffentlichen Verkehren), **Steuern** (in Knoten: Steuerung einzelner Ströme, i. d. R. mit Lichtsignalen sowie Dosierung, Koordination und Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs) und **Informieren** der Verkehrsteilnehmer kann die vorhandene Strasseninfrastruktur und deren Kapazität unter Berücksichtigung des Strassenumfelds optimal genutzt werden. Wie eine optimale Nutzung der Strasseninfrastruktur und Priorisierung der Verkehrsmittel aussieht, hängt von der Strassenfunktion und der Verkehrszusammensetzung (z. B.: internationaler Transitverkehr) ab und muss ortsspezifisch und aus Gesamtverkehrssicht festgelegt werden.

Mit ortsspezifischen Verkehrsmanagementmassnahmen soll ein flüssiger Verkehrsablauf auf geeigneten, übergeordneten Achsen sichergestellt und der Verkehr im Überlastungs- oder Ereignisfall möglichst lange auf dem übergeordneten Netz gehalten werden. Negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz sowie Belastungen für das Umfeld können so minimiert und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern vermieden werden.

Für die Optimierung der täglichen Verkehrsabwicklung sind lokale Massnahmen und ein zeitgemässes, regional abgestimmtes Verkehrsmanagement erforderlich. Bisher hat eine trinationale Abstimmung des Verkehrsmanagements nur im Ereignisfall, bei Bauprojekten und bei Staus an den Grenzübergängen stattgefunden. Das Agglomerationsprogramm legt den Fokus in den kommenden Jahren vor allem auf die identifizierten Hotspot-Räume, für die über alle Zuständigkeitsbereiche hinweg künftig wirksame Lösungen gefunden werden müssen.

Verbindungstyp 1: Durchleiten und überregional verbinden
Die trinationale Agglomeration Basel verfolgt das Ziel, das Verkehrsmanagement über Landes- und Kantonsgrenzen sowie Zuständigkeitsbereiche hinweg abzustimmen und schrittweise zu integrieren. Aus diesem Grund wurde in der 4. Programmgeneration der Verkehrsmanagement-Prozess aus der 3. Generation weitergeführt und vor allem mit den für das Netz des Verbindungstyps 1 zuständigen Behörden vertieft (Bundesamt für Strassen, Regierungspräsidium Freiburg und Collectivité européenne d'Alsace). Um Verkehrsmanagementmassnahmen wie eine überregional abgestimmte Lenkung und Leitung des Verkehrs v. a. auf den Autobahnen und Nationalstrassen realisieren zu können, ist die Agglomeration Basel stark auf die Zusammenarbeit dieser Behörden angewiesen. Eine wichtige Rolle nehmen hier auch die Zollbehörden an den Grenzübergängen ein.

Beim Verkehrsmanagement wird für diesen Verbindungstyp eine engere Koordination im Betrieb auf den internationalen Transitrouten und bei der Bewirtschaftung der Grenzübergänge angestrebt, insbesondere in der Frage der Information und Lenkung der Verkehrsteilnehmer, der optimierten Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und der teilweisen Redundanz bei abnormalen Betriebslagen.

Verbindungstypen 2 und 3: Überregional, regional und örtlich verbinden
In Abstimmung mit der Verkehrsmanagement-Stossrichtung für den Verbindungstyp 1 können die regionalen Behörden eine überregional abgestimmte Lenkung, Leitung und Steuerung des Verkehrs angehen. Auf dem Strassennetz der Verbindungstypen 2 und 3 sollen der Verkehrsfluss und die Kanalisierungswirkung mittels Verkehrsmanagementmassnahmen möglichst aufrechterhalten werden. Zudem ist ein Ausweichen des Verkehrs auf nachgelagerte Strassen und Siedlungsgebiete zu vermeiden. Zur Sicherung der Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV sind die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastungen an den Problemstellen zu mildern. Priorisierungsfragen spezifischer Verkehrsteilnehmer müssen schwerpunktmässig in der Kernagglomeration sowie in den diversen Korridoren angegangen und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt werden.

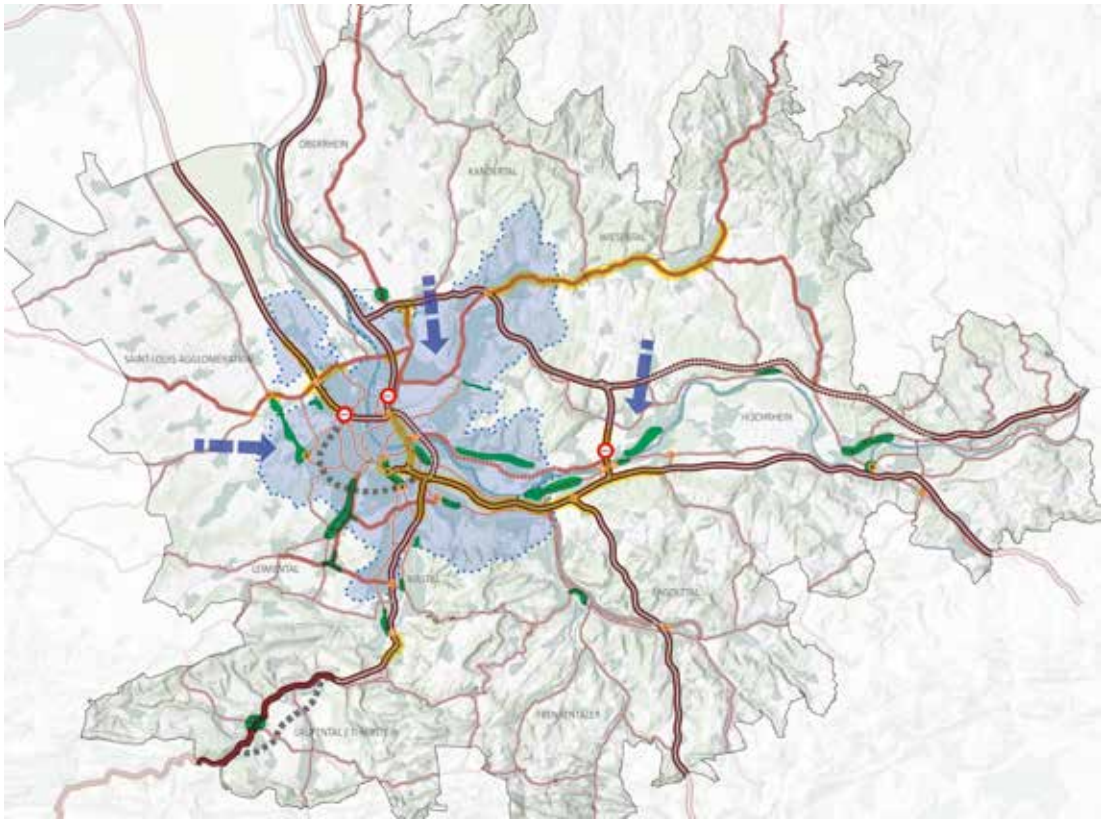
Verbindungstyp 4: Örtlich sammeln und erschliessen
Vor allem im städtischen Raum und in den Ortskernen der Korridore steht beim Verkehrsmanagement die Organisation des Strassenraums im Fokus. Ziele in diesem Zusammenhang sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung von Querungsmöglichkeiten und die sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Sowohl in Ortszentren als auch in Wohnquartieren wird eine Verkehrsberuhigung durch entsprechende Strassenraumgestaltungen angestrebt. Für den Verbindungstyp 4 werden die Belange des Verkehrsmanagements wie die Umorganisation des Strassenraums, die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder die ausreichende Erschliessung von Siedlungsarealen in den jeweiligen Einzelprojekten umgesetzt.

V3.3: Parkraumbewirtschaftung koordinieren und harmonisieren

Die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die Gemeindegrenzen hinaus. Vor allem in den direkt an die Kernstadt angrenzenden Kommunen ist der Druck auf öffentliche Parkplätze hoch. Damit widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen (Parksuchverkehr, Fremdparkierung) möglichst vermieden werden, koordinieren die Kommunen im Rahmen der Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums. Bei der Koordination werden folgende Grundsätze verfolgt (Charta «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung», 2020):

- **Koordination der Parkraumbewirtschaftung:** Die Kommunen koordinieren die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums, insbesondere bei Gebieten mit mehreren betroffenen Kommunen (z. B. rund um ÖV-Haltestellen). Die Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung wird als Austauschgefäss zwischen den Kommunen weitergeführt.
- **Förderung von umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln:** Die Verkehrsabwicklung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr soll gefördert werden. Damit kann der Druck auf die Parkierung reduziert werden.
- **Öffentlichen Raum klug nutzen:** Die Parkierung soll wo möglich auf Privatgrund stattfinden, und der Verbrauch der öffentlichen Flächen für Parkierung soll optimiert werden. Die Nutzung des öffentlichen Raumes für die Parkierung ist angemessen abzugelten. Eine einheitliche Harmonisierung bis ins Detail ist nicht möglich, es wird jedoch eine Differenzierung der räumlichen Zonen und eine entsprechend differenzierte Bewirtschaftung angestrebt (Zone Zentrum, Zone Wohnen).
- **Bestimmungsgemässe Parkplatznutzung:** Die öffentlichen Parkplätze sollen bestimmungsgemäss genutzt und Fremdparkierung minimiert werden. Mit Privilegierungen der entsprechenden Nutzergruppen (z. B. Gewerbe oder Anwohnende) kann die bestimmungsgemässe Nutzung der öffentlichen Parkplätze in den einzelnen Zonen gesteuert und die Erreichbarkeit und Standortattraktivität gewährleistet werden.
- **Abstimmung mit Parkierung auf Privatgrund:** Die Koordination von öffentlichen und privaten Flächen für die Parkierung führt zu einer effizienteren und zweckmässigeren Flächennutzung.

Abbildung 87:
Teilstrategie Strasse



Kartenband

Karte 7.2

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Verbindungstypen des Strassennetzes sind eng mit den rechtlichen Zuständigkeiten verknüpft. Entsprechend betreffen die einzelnen Handlungsansätze unterschiedliche Akteure. Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Strasse wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Bund	Mitglieder[63]	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweite Grundlagen und Konzepte erarbeiten › Ein abgestimmtes Zielnetz sicherstellen › Trinationalen Austausch sicherstellen (FG Strasse) › Projekte abgestimmt priorisieren (FG Strasse)	› Planung, Bau und Betrieb der übergeordneten National- und Bundesstrassen koordinieren › Strassennetz in nationalen Programmen (z. B. Sachplan Verkehr, STEP, BVWP, PDMI) weiterentwickeln › Konfliktstellen auf übergeordneten Strassen beheben › Verkehr überwachen und beeinflussen (VMZ-CH, SVZ BW, DIR-Est)	› Planung, Bau und Betrieb der regionalen und kantonalen Strassen koordinieren › Strassennetz (z. B. in Richtplan, SCoT) weiterentwickeln › Ortsdurchfahrten in Abstimmung mit den Kommunen aufwerten › Verkehrsmanagement auf dem entsprechenden Strassennetz (in Koordination mit dem Bund) sicherstellen › Bei Ereignisfällen intervenieren (regionale Verkehrsleitzentralen, Polizei)	› Gemeindeübergreifende Studien erarbeiten › Bedarfseinschätzung von Infrastrukturausbauten (z. B. Mobilitätskonzept Birsstadt) vornehmen › Variantenstudien für Projekte mit regionaler Auswirkung beauftragen	› Konfliktstellen auf dem Gemeindestrassennetz beheben › Strassenräume umgestalten und aufwerten › Wo sinnvoll Verkehrsberuhigungsmassnahmen einführen › Parkraumbewirtschaftung umsetzen › Parkraumbewirtschaftung mit den umliegenden Kommunen koordinieren › Areale bedarfsgerecht erschliessen
Als Daueraufgabe aller Akteure sind zudem die technologischen und verkehrlichen Entwicklungen – fahrzeug- und infrastrukturseitig – zu verfolgen. Die sich daraus ergebenden neuen Möglichkeiten zur Verkehrsbeeinflussung und -optimierung sind zu prüfen und deren Implementierung grenzüberschreitend zu ermöglichen.				

7.5.5 V4: Veloverkehr

Ein sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velonetz, wie es das Zukunftsbild anstrebt, ist die wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Förderung der Velomobilität. Nur mit einer spürbaren Verbesserung des Netzangebots und einer hohen Qualität der Veloinfrastrukturen kann der Anteil des Veloverkehrs in der Agglomeration Basel erhöht werden. Im Rahmen der 5. Generation wurde das trinationale Velonetz (Zielnetz) aufgrund der Perimeteranpassung punktuell überarbeitet und an die aktuellen Grundlagen der Mitglieder angepasst.

Die bei der Planung und Projektierung von Veloinfrastrukturen zu berücksichtigenden Anforderungen in der trinationalen Agglomeration sind äusserst vielfältig. Bei der Wahl der Führungsform und der Ausgestaltung der Veloinfrastrukturen sind sowohl die unterschiedlichen Funktionen der Netzhierarchiestufen und der räumliche Kontext als auch neue Trends (z. B. E-Bike, Cargo-Velo, Veloanhänger) und die damit verbundenen Ansprüche der Velofahrer zu berücksichtigen. Um agglomerationsweit eine hohe Qualität des Velonetzes zu erreichen, sind gemeinsame Empfehlungen für die Ausgestaltung der Veloinfrastruktur anzustreben.

63 Auf französischer Seite liegen diverse der aufgeführten Kompetenzen (u. a. Planung, Bau, Betrieb und Umgestaltung regionaler Strassen, Verkehrsmanagement, Ereignisintervention) beim Département (ab 2021 Collectivité européenne d'Alsace, CeA) und nicht bei der Saint-Louis Agglomération (Mitglied).

Das überarbeitete Netz umfasst neu drei aufeinander abgestimmte Hierarchiestufen (Vorzugsrouten, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen), die sich sinnvoll ergänzen (siehe Exkurs B in Kapitel 3.7.10). Die drei Hierarchiestufen des Agglomerationsnetzes werden auf lokaler Ebene durch das lokale Netz (meist kommunale Netze, nicht dargestellt) komplettiert. Das lokale Netz übernimmt die Feinerschliessung in Quartieren oder bindet kleinere Ortschaften und Weiler an das Agglomerationsnetz an. Die Teilstrategie Velo orientiert sich an den Netzhierarchiestufen des erarbeiteten Agglomerationsnetzes und umfasst drei Handlungsansätze:

V4.1: Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren	V4.2: Haupt- und Nebenverbindungen sicher und attraktiv ausgestalten	V4.3: Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

V4.1: Vorzugsrouten regional abgestimmt planen und implementieren

Vorzugsrouten sind dort sinnvoll, wo das Velopotenzial hoch ist und die Nachfrage gebündelt werden kann: als Zubringer zur Kernstadt Basel oder als Verbindung zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten in den Korridoren.

In der Agglomeration Basel gibt es mehrere Achsen, auf denen Vorzugsrouten vorgesehen sind. Im Rahmen der Zielnetzerarbeitung wurden Vorzugsrouten-Korridore aus der 4. Generation übernommen und wo möglich konkret verortet. Ausserdem sind in der 5. Generation weitere Vorzugsrouten-Korridore hinzugekommen (Leimental, Ergolztal und Saint-Louis Agglomération). Für die Umsetzung dieses Handlungsansatzes wurden die folgenden Schritte definiert:

- **Vorzugsrouten planen:** In Detailstudien sind für die ausgeschiedenen Vorzugsrouten-Korridore konkrete Linienführungen zu bestimmen. Ist die Linienführung bekannt, kann mit der eigentlichen Projektplanung begonnen werden.
- **Vorzugsrouten umsetzen:** Mit dem Ausbau bestehender Verbindungen und der Ergänzung neuer Infrastrukturen werden hochwertige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard geschaffen, die einen hohen Fahrfluss ermöglichen.
- **Erfahrungsaustausch:** Vorzugsrouten sind ein noch relativ neues Thema, und es gibt in der Agglomeration Basel noch keine realisierten Beispiele. Durch regelmässigen Austausch können die zuständigen Akteure in der Agglomeration Basel voneinander lernen und von den Erfahrungen aus anderen Korridoren profitieren. Es gilt herauszufinden, wie Vorzugsrouten realisiert werden können, welche Probleme bei der Realisierung auftauchen und welche Ausbaustandards und gestalterischen Massnahmen wirksam sind und welche nicht.

V4.2: Haupt- und Nebenverbindungen sicher und attraktiv ausgestalten

Damit eine attraktive und sichere Ausgestaltung des Velonetzes gewährleistet wird, sind die Haupt- und Nebenverbindungen zu verbessern. Hierfür sind sowohl Netzausbauten (Schliessen von Netzlücken) als auch Massnahmen zur Qualitätsverbesserung auf bestehenden Netzelementen notwendig. Der Ausbaustandard der Veloinfrastruktur muss dabei dem jeweiligen Nutzungspotenzial und räumlichen Kontext gerecht werden.

- **Netzlückenschluss:** Punktuelle Netzlücken im Haupt- und Nebenverbindungsnetz werden mit neuen Veloinfrastrukturen geschlossen. Wichtige Quell- und Zielpunkte mit hohem Velopotenzial werden ans Velonetz angebunden (z. B. Schwerpunktgebiete, ÖV-Haltestellen). Beim Neubau von Netzelementen ist auf eine angemessene Ausgestaltung der Veloinfrastruktur zu achten.
- **Qualitätsverbesserung:** Schwachstellen auf bestehenden Netzelementen werden beseitigt und Mängel im Ausbaustandard (z. B. ungeeignete Führungsformen sowie fehlende oder ungenügende Veloinfrastrukturen) behoben. Mit der Aufwertung bestehender Netzelemente wird die Qualität und Sicherheit der Veloverkehrsinfrastrukturen verbessert und damit deren Attraktivität erhöht.

V4.3: Veloabstellplätze in ausreichender Quantität und Qualität bereitstellen

Im Agglomerationsprogramm wird unterschieden zwischen:

- Veloabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr (Bike & Ride) (siehe Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben, Kapitel 7.5.10)
- Veloabstellplätzen an weiteren für den Veloverkehr wichtigen Zielen (z. B. an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen, Arbeitsplatzgebieten und Zentrumsbereichen)

Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt die Erstellung von öffentlichen Veloabstellplätzen. Veloabstellplätze sollen an wichtigen Zielorten in ausreichender Anzahl und guter Qualität gut zugänglich bereitgestellt werden. Die bedarfsgerechte Realisierung von Veloabstellplätzen soll im Rahmen von Planungen immer als Grundausstattung mitgedacht werden, ähnlich wie dies bei Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr der Fall ist.

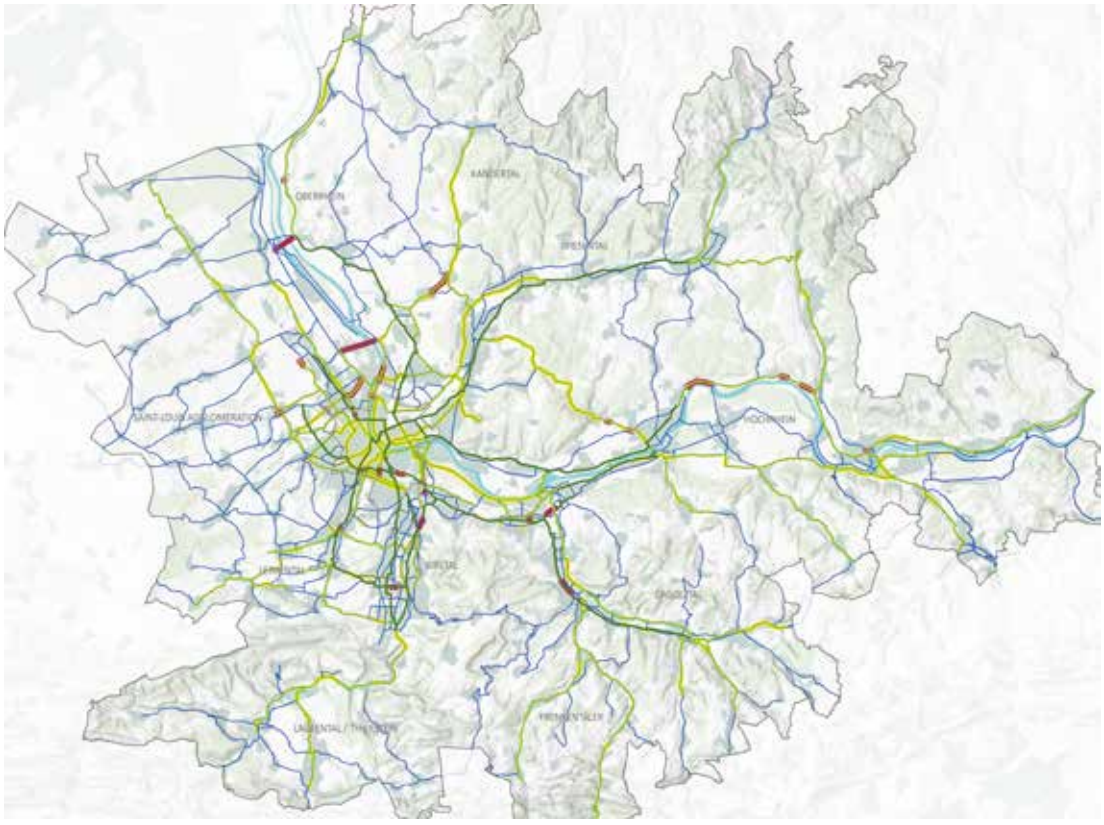


Abbildung 88:
Teilstrategie Velo

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kartenband

Karte 7.3

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Velo wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Grundlagen und Konzepte erarbeiten › Ein trinational abgestimmtes Velonetz sicherstellen › Trinationale Übersicht über Netzlücken, Schwachstellen und Konflikte zusammenstellen › Bei Bedarf die Mitglieder und Korridorgemeinden bei der Analyse und Behebung von Veloschwachstellen unterstützen › Trinationalen Erfahrungsaustausch sicherstellen (FG Velo) › Priorisierung von Projekten abstimmen (FG Velo)	› Haupt- und Nebenverbindungen in Abstimmung mit den regionalen Velonetzplanungen (Kantonale Velonetze, Radverkehrskonzepte der Landkreise, Schéma Directeur) weiterentwickeln › Machbarkeitsstudien zu Vorzugsrouten durchführen › Vorzugsrouten sowie Haupt- und Nebenverbindungen realisieren › Schwachstellen und Handlungsbedarf erheben, angehen und Projekte lancieren	› Vorzugsrouten in regionalen Studien und Konzepten berücksichtigen › Trinationales Velonetz prüfen und ergänzen (Velo-Workshops) › Lokales Netz in einem regionalen Gesamtkonzept als vierte Ebene des trinationalen Velonetzes komplettieren	› Schwachstellen beheben und Projekte auf kommunaler Ebene umsetzen › Lokale Feinerschliessung für den Veloverkehr sicherstellen (Points of Interest und Schwerpunktgebiete anbinden) › Planung und Bau von öffentlichen Veloabstellplätzen initiieren › Kooperation mit der übergeordneten Ebene bei der Umsetzung von Vorzugsrouten sowie Haupt- und Nebenverbindungen sicherstellen

7.5.6 V5: Fussverkehr

Der Fussverkehr wird als flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsart in der Agglomeration Basel gestärkt. Eine sichere und attraktive Ausgestaltung der Fussverkehrsinfrastruktur, auf der man sich als Fussgänger und Fussgängerin gerne bewegt, trägt dazu bei, das Potenzial des Fussverkehrs besser auszuschöpfen und den Fussverkehrsanteil in der Agglomeration Basel zu erhöhen.

Die Fussverkehrsinfrastruktur besteht aus verschiedenen Bestandteilen wie Flächen, linearen Verbindungen und Netzen, die unterschiedliche Funktionen erfüllen und eng miteinander verzahnt sind. Aus Sicht des Agglomerationsprogramms Basel sind sämtliche Bestandteile zur Stärkung eines zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fusswegnetzes zu fördern. Hoher Handlungsbedarf besteht vor allem auf Verbindungen, die a) eine hohe Fussverkehrsnachfrage aufweisen, b) ein hohes Aufwertungspotenzial bieten oder c) in Form von Netzlücken noch nicht vorhanden sind. Eine hohe Nachfrage und/oder ein hohes Aufwertungspotenzial weisen in der Regel Fussverkehrsinfrastrukturen in dichten Siedlungsgebieten und entlang von Hauptverkehrsstrassen durch Zentrumsbereiche auf. Ein strategischer Schwerpunkt der Teilstrategie Fussverkehr liegt deshalb auf Fussverkehrsachsen, die entlang solcher Strassenverbindungen liegen.

Daneben verfolgt die Teilstrategie Fussverkehr das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fussgänger zu verbessern und die Fussgängerfreundlichkeit und damit die Attraktivität von Siedlungsgebieten zu erhöhen.

Die Teilstrategie Fussverkehr umfasst demnach zwei Handlungsansätze:

V5.1: Wichtige Fusswege entlang stark befahrener Strassen und Anbindungen zu Points of Interest verbessern und attraktiveren	V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Die folgenden Wirkungen werden mit den Handlungsansätzen V5.1 und V5.2 angestrebt:

- **Die objektive und subjektive Sicherheit für Zufussgehende wird sichergestellt.**
- **Schwachstellen und Lücken im Fussverkehrsnetz wie Abschnitte mit qualitätsmindernden und fussverkehrshemmenden Faktoren werden lokalisiert und Lösungsansätze zu deren Behebung erarbeitet.**
- **Hauptachsen werden zur Förderung einer hohen Aufenthalts- und Siedlungsqualität aufgewertet.**
- **Die Anforderungen des Fussverkehrs (aller Nutzergruppen) werden bei Gesamtverkehrsprojekten (z. B. bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten) angemessen berücksichtigt.**
- **Fussverkehrsbereiche, Längs- und Querverbindungen werden für alle zu Fuss gehenden Nutzergruppen gut zugänglich gestaltet (Design for all).**
- **Wichtige Points of Interest werden durch komfortable, sichere Fussverbindungen erschlossen.**
- **Wichtige Fussverbindungen werden möglichst direkt und ohne Umwege geführt.**
- **ÖV-Haltestellen und deren Zubringerwege werden für den Fussverkehr bedarfsgerecht ausgebaut und sind hindernisfrei zugänglich.**
- **Die Zugänglichkeit zu Landschafts- und Freiräumen wird sichergestellt.**

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

Die Fussverkehrsinfrastruktur soll entlang stark befahrener Strassen und als Anbindung zu Points of Interest verbessert und attraktiv ausgestaltet werden. Netzlücken und Schwachstellen wie fehlende Querungsmöglichkeiten, ungenügende Längsführungen oder unattraktive Fussverkehrsflächen werden ermittelt und gemeinsam mit den betroffenen Kommunen und Gebietskörperschaften angegangen. Der räumliche Schwerpunkt liegt dabei auf Kommunen im Agglomerationszentrum und in den inneren Korridoren. Die Schwachstellen auf dem Umsetzungsprogramm des Kantons Basel-Stadt werden aufgrund der zu niedrigen Flughöhe nicht dargestellt.

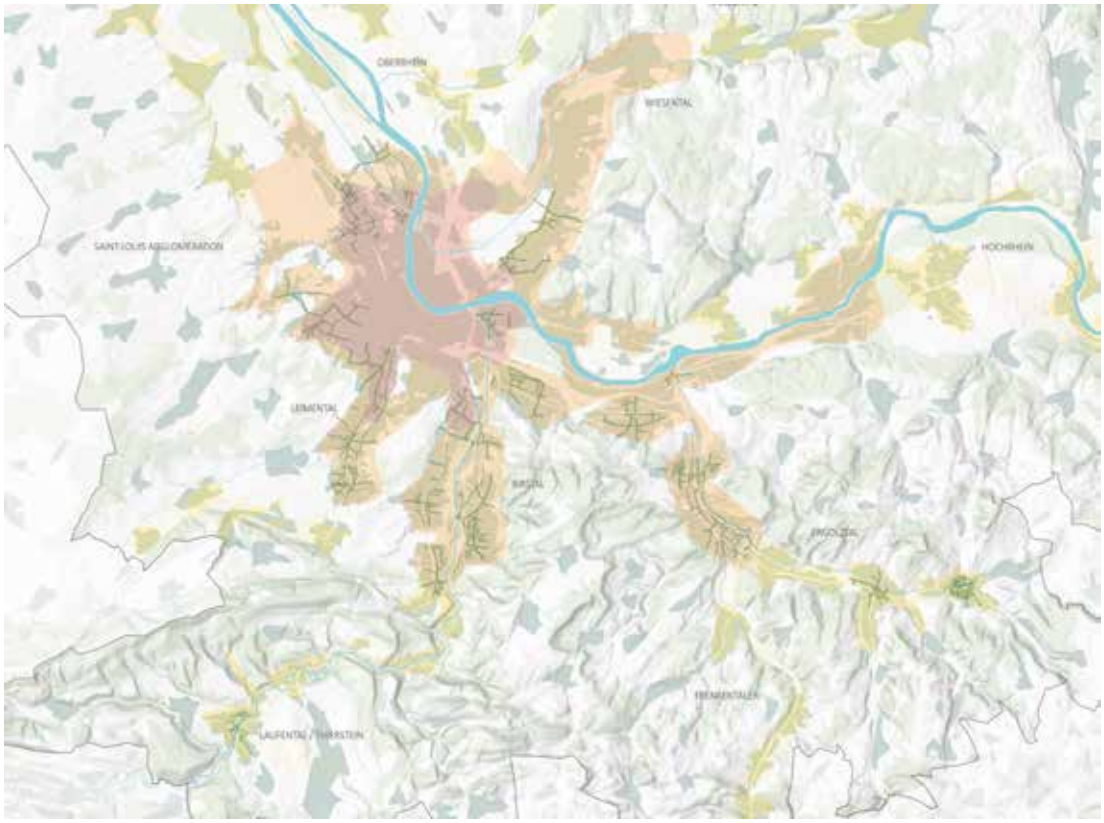
V5.2: Fussgängerfreundliche Wohnquartiere und Arbeitsplatzgebiete schaffen

Massnahmen zur Strassenraumgestaltung verbessern die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr auf dem bestehenden kommunalen Strassen- und Wegnetz, insbesondere in Wohnquartieren und Arbeitsplatzgebieten.

Zur Strassenraumgestaltung gehören die Aufwertung belasteter Abschnitte (z. B. durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Trottoirverbreiterungen, Platzgestaltungen) und die fortlaufende Umsetzung verkehrsberuhigter Zonen (z. B. Tempo-30-Zonen, Begegnungs-

zonen). Der Strassenverkehr ist auf dem dafür geeigneten Strassennetz zu kanalisieren und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Damit soll sichergestellt werden, dass der Verkehr aus den Quartieren herausgehalten und die Verkehrsbelastung reduziert wird. Dadurch profitieren nicht nur Anwohner von einer geringeren Luft- und Lärmbelastung, sondern auch Verkehrsteilnehmer wie der Fuss- und Veloverkehr. Bei Umgestaltungen werden bekannte Sicherheitsmängel beseitigt und der Hindernisfreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes Rechnung getragen.

Abbildung 89:
Teilstrategie Fussverkehr



Kartenband

Karte 7.4

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Agglomprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Agglomerationsweite Grundlagen und Konzepte für die Fusswegnetzplanung zusammenstellen und erarbeiten › Schwachstellen punktuell erheben und Mitglieder nach Bedarf bei der Schwachstellenanalyse und -behebung unterstützen › Trinationalen Austausch sicherstellen (FG Fussverkehr)	› Planungsgrundlagen zur Erhebung und Verwaltung von Schwachstellen schaffen › Schwachstellen mit dem Erhaltungsmanagement abstimmen › Schwachstellen auf dem eigenen Netz beheben	› Streckenführungen aus regionaler Sicht (z. B. durchgehende Flussuferrundwege) ausloten	› Fusswegnetze erarbeiten › Lösungen zur Schwachstellenbehebung finden und Schwachstellen beheben › Projekte auf kommunaler Ebene umsetzen › Kooperation mit übergeordneter Ebene im Rahmen von Umgestaltungsprojekten auf übergeordneten Strassen auf Gemeindegebiet sicherstellen

7.5.7 V6: Güterverkehr

Der Güterverkehr ist in der Agglomeration Basel nicht nur von regionaler Bedeutung für die Ver- und Entsorgung von Industrie und Bevölkerung, sondern nimmt aufgrund der Lage im Dreiländereck auch national (Im- und Export Schweiz) und international (Transitverkehr) eine bedeutende Rolle ein. Darüber hinaus ist ein funktionierendes und effizientes Güterverkehrssystem ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration.

Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens auf den Infrastrukturen der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier substanziell voranzukommen, wurde im Rahmen des Prozesses zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation ein breit abgestimmtes «Regionales Güterverkehrskonzept Basel» entwickelt. Dieses Konzept wurde von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation konnte sichergestellt werden, dass die Belange der Praxis (aus Logistik und Transport) mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt werden.

Die Teilstrategie Güterverkehr nimmt die Leitsätze aus dem Zielbild 2040 des Güterverkehrskonzepts auf und legt den Fokus auf zwei Handlungsansätze:

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

Bei beiden Handlungsansätzen kommt es zwangsweise zu einer Überlappung mit anderen Teilstrategien, insbesondere mit den infrastrukturell orientierten Teilstrategien Strasse und S-Bahn. Bestandteile dieser Teilstrategien können auch der Teilstrategie Güterverkehr zugutekommen. Dort, wo es zu allfälligen konkurrenzierenden Interessenlagen kommt, werden die Handlungsfelder und Massnahmen auf die Belange aller Beteiligten abgestimmt. Mit **Logistikflächen** und **Infrastrukturkapazitäten** lassen sich zwei klare Handlungsansätze identifizieren, die jedoch nur mit spezifischen Strategien umgesetzt werden können. Anders ausgedrückt: Beide Stossrichtungen fordern nicht blindlings entsprechende Erweiterungen, sondern zielen auch auf eine Optimierung der Prozesse im Gütertransport und in der Logistik unter Einbezug verschiedenster Aspekte ab – dazu zählen Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Koordination, Multimodalität und neue Technologien.

V6.1: Infrastrukturkapazitäten bereitstellen und Transportabwicklung optimieren

Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Transportvorgänge sind Bestandteil des Verkehrssystems der Agglomeration. Dem wird seitens der Planungsträger Rechnung getragen, indem die Bedürfnisse des Güterverkehrs bei der Infrastrukturplanung in angemessener Weise berücksichtigt werden. Die Branche sorgt gleichzeitig dafür, dass die Kapazitäten mittels optimierter Transportabwicklung effizient und umfeldverträglich genutzt werden.

- **Umfeldverträglichkeit und Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit:** Die Logistikwirtschaft ist bemüht, die Transport- und Umschlagsvorgänge möglichst umfeldverträglich abzuwickeln. Unter dieser Massgabe optimiert die Logistikwirtschaft in dem sie tangierenden Handlungsfeld ihre Prozesse unter Einbezug der Belange der im Umfeld Betroffenen. Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Transport- und Umschlagvorgänge müssen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten effizient erfolgen können, sodass ausreichende Anreize für Prozessoptimierungen und Innovationen bestehen. Wo sinnvoll und möglich sorgen marktorientierte Anreize für eine innovative und volkswirtschaftlich effiziente Abwicklung von Transport- und Logistikleistungen. Hierzu werden in der Raum-, Richt- und Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Branche unterstützende Rahmenbedingungen durch Politik und Verwaltung geschaffen.

- **Koordination zwischen den Verkehrsarten und Multimodalität:** Im Sinne einer integrierten Planung und Koordination werden sowohl die Belange des Personenverkehrs als auch die des Güterverkehrs angemessen berücksichtigt. Vorhaben zum Personenverkehr haben idealerweise auch positive Effekte für den Güterverkehr, ebenso wie umgekehrt güterverkehrsgetriebene Massnahmen dem Personenverkehr zugutekommen können. Die regionalen Interessenvertreter und Entscheidungsträger platzieren die aus dem Güterverkehr erwachsenden Bedürfnisse und Ansprüche der Region auf den jeweiligen nationalen respektive übergeordneten Ebenen, sodass auch hier die Koordination mit nationalen und internationalen Interessen sichergestellt wird. Im Sinne einer effizienten und nachhaltigen Logistikkette koordiniert die Transportwirtschaft den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel durch multimodal optimierte Verknüpfung der Verkehrsmittel.
- **Einsatz neuer Technologien:** Bei der Planung neuer oder der Anpassung bestehender Infrastrukturen und Logistikflächen werden digitale Lösungen sowie neue Transportformen stets in die Überlegungen einbezogen. Neue Technologien und Konzepte sollen stets mitbedacht und im Sinne der Optimierung, Effizienzsteigerung und Wirtschaftlichkeit Anwendung finden. Wo nötig müssen Anreize und Rahmenbedingungen geschaffen werden, um neue Technologien und Konzepte auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen und bei Erfolg umzusetzen. Dies betrifft vorwiegend die Akteure im Bereich Transport und Logistik sowie deren Kunden, die mit neuen Technologien und Digitalisierung ihre Wirtschaftlichkeit wie auch die Umfeldverträglichkeit verbessern können. Zum Einsatz gewisser Technologien sind aber auch die (öffentlichen) Infrastruktureigentümer und die Rahmen setzende Politik gefordert.

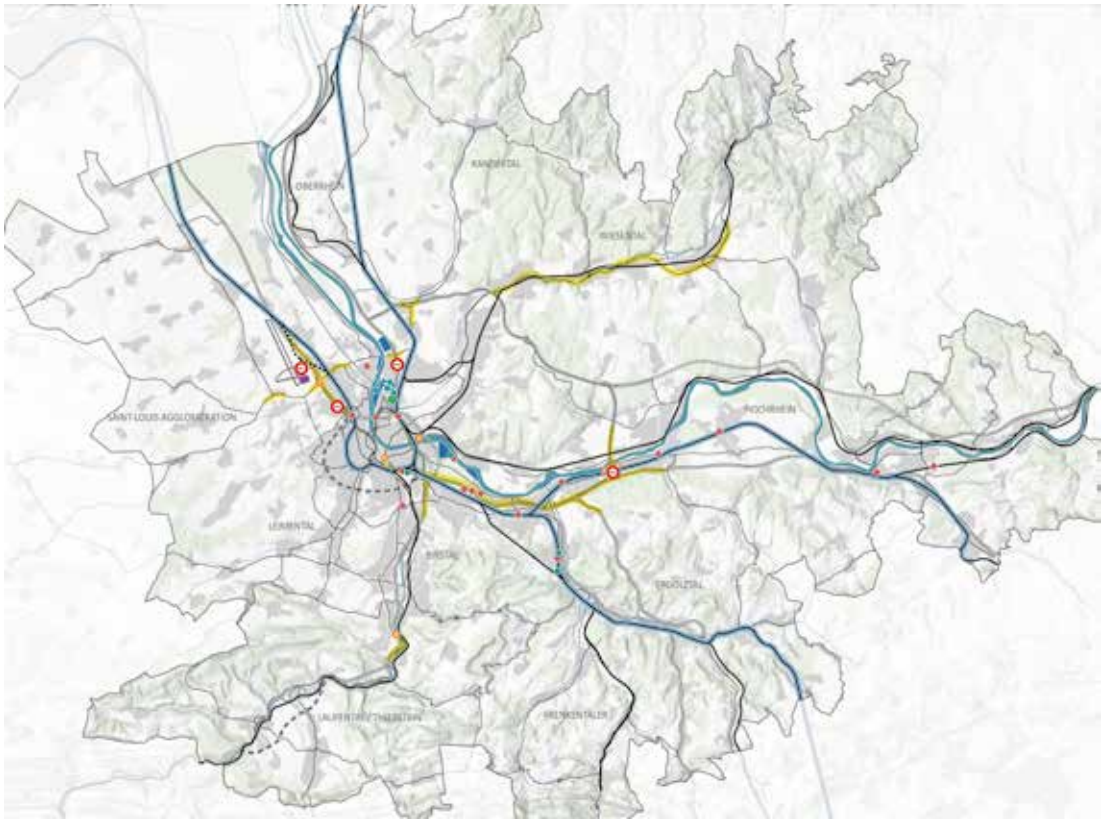
V6.2: Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren

Der vermehrt auftretende und sich zukünftig weiter akzentuierende Zielkonflikt aus innerer Verdichtung und umfeldverträglicher Ver- und Entsorgung führt zu einer Konkurrenzsituation zwischen Siedlungs- und Logistikflächen. Bislang hat die Verfügbarkeit der für Logistik- und Transportvorgänge geeigneten wie auch bezahlbaren Flächen stetig abgenommen. Dem soll künftig Rechnung getragen werden, indem seitens der Planungsträger auch die Bedürfnisse der Logistikwirtschaft bei der Raum- und Richtplanung Berücksichtigung finden. Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Umschlagvorgänge und nachgelagerten logistischen Dienstleistungen (Lagerhaltung, Kommissionierung, Zusatzdienstleistungen etc.) werden von allen Beteiligten als zwingender Bestandteil des Siedlungssystems der Agglomeration anerkannt und begriffen.

In der Raum-, Richt- und Verkehrsplanung werden die Bedürfnisse, Ansprüche und Massnahmen im Bereich Güterverkehr in angemessener Weise berücksichtigt und abgestimmt. Hierzu sind die Akteure der Raum-, Richt- und Verkehrsplanung bestrebt, die unterschiedlichen Interessenlagen aus Gesamtsicht abzuwägen. Sie versuchen, entsprechend austarierte und agglomerationsweit abgestimmte Nutzungen umzusetzen, sodass die Optimierung der Transport- und Umschlagvorgänge ermöglicht wird.

Komplementär sind die Akteure der Transport- und Logistikwirtschaft bestrebt, ihre flächenintensiven Tätigkeiten effizient durchzuführen und nachhaltige Dienstleistungen zu erbringen. Dazu ist insbesondere die Flächeneffizienz zu erhöhen. Die auf den Logistikflächen ablaufenden Prozesse sind mit dem und auf das Umfeld abzustimmen.

Abbildung 90:
Teilstrategie Güterverkehr



Kartenband

Karte 7.5

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel unterstützen die Teilstrategie Güterverkehr wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Bund	Mitglieder	Korridore und Gemeinden
› Kantons- und länderübergreifende Abstimmungen der Nutzungsansprüche unterstützen › Konzeptionelle Arbeiten begleiten und koordinieren (FG Güterverkehr)	› Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes auf den bundeseigenen Infrastrukturen vornehmen › Die unterschiedlichen Ansprüche an die Infrastrukturnetze koordinieren › Grenzabfertigung optimieren (Flächen, digitalisierte Abläufe)	› Raum- und Richtplanung mit den Belangen der Logistik- und Transportwirtschaft abstimmen (auch kantonsübergreifend) › Konzepte für Lieferverkehr und Schwerverkehr erstellen (auch unter unvoreingenommenem Einbezug neuer Technologien und Konzepte)	› Koordination zwischen Logistik und Nutzungsplanung unterstützen › Mitarbeit bei der Erstellung und Umsetzung der Konzepte für Lieferverkehr und Schwerverkehr › Standortplanung mit dem Umfeld intensiv koordinieren

7.5.8 QV1: Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema und wird von verschiedenen Teilstrategien beeinflusst. Im Strassenverkehr liegt die Federführung bei den Infrastrukturbetreibern (Bund, Kantone, Kommunen), im öffentlichen Verkehr bei den Transportunternehmen. Auf der Stufe der Agglomeration sind die sicherheitsrelevanten Wirkungen in den einzelnen Handlungsfeldern zu berücksichtigen und Verkehrs- und Siedlungsprojekte entsprechend aufeinander abzustimmen. Ein agglomerationsweites eigenständiges Sicherheitsprogramm der Agglomeration Basel gibt es nicht. Vielmehr werden nachfolgend zwei Handlungsansätze unterschieden, nämlich die indirekte Unterstützung der Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel (QV1.1) und ein Überblick über die Massnahmen des Agglomerationsprogramm Basel mit dem grössten Bezug zur Verkehrssicherheit (QV1.2):

QV1.1: Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen	QV1.2: Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen

QV1.1 Verkehrssicherheitsprogramme der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel unterstützen

Die verschiedenen Aktivitäten des Vereins Agglo Basel – also Konzepte und Strategien erarbeiten, Massnahmen umsetzen etc. – sind auch darauf ausgerichtet, die Programme der Mitglieder zur verbesserten Verkehrssicherheit zu unterstützen. Wichtig ist dabei die Abstimmung im Rahmen der Arbeiten der Fachgruppen. Einerseits werden hier allfällige Inkonsistenzen zwischen den Programmen der Mitglieder und den Aktivitäten des Agglomerationsprogramms Basel erkannt, andererseits wird geprüft, ob agglomerationsrelevante Sicherheitsmassnahmen der Mitglieder ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden können und sollen. Die Programme und Aktivitäten der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel sind in Kapitel 3.7.2 aufgeführt.

QV1.2 Überblick über sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms Basel schaffen

Die Aufgabe des Unfallmanagements wird von den Mitgliedern übernommen. Die meisten Teilstrategien und Massnahmen haben eine hohe Bedeutung für die Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit.

7.5.9 QV2: Mobilitätsmanagement

In Kapitel 3.7.14 sind die Aktivitäten der Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel im Bereich des Mobilitätsmanagements dargestellt. Die drei Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Aargau betreiben kantonale Mobilitätsmanagementprogramme. Im Kanton Basel-Landschaft sowie in Deutschland und Frankreich sind die bisherigen Bemühungen zur flächendeckenden Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten. Grenzüberschreitende Angebote konzentrieren sich auf die ÖV-Tarifierung. Ziel ist es, grenzüberschreitende Aktivitäten auszubauen und besser zu koordinieren.

Dazu definiert das Agglomerationsprogramm Basel die folgenden vier Handlungsansätze, die gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement erarbeitet wurden:

QV2.1: Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln	QV2.2: Sharing-Angebote über die Grenzen denken	QV2.3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern	QV2.4: Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern

Bei diesen Themen sind entweder agglomerationsweite Vorgehensweisen oder zumindest ein intensivierter Erfahrungsaustausch von teilregionalen Aktivitäten anzustreben.

Weitere Handlungsansätze mit engem Bezug zum Mobilitätsmanagement sind in anderen Teilstrategien enthalten. Dazu zählen vor allem die harmonisierte Parkraumpolitik (V3: Teilstrategie Strasse), der Angebotsausbau an multimodalen Drehscheiben (QV3: Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben) sowie das Verkehrsmanagement (V3: Teilstrategie Strasse).

QV2.1: Multimodale Informationen verfügbar machen und Distribution weiterentwickeln

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist bestrebt, die grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten zu bündeln. Zurzeit existiert eine Linksammlung des TEB, die die wichtigsten Informationen zu allen Verkehrsmitteln aus allen drei Ländern an einem zentralen Ort verfügbar macht (www.eurodistrictbasel.eu/de/mobilitaetsportal.html). In Zukunft wird eine flächendeckende Verfügbarkeit von multimodalen Daten für Mobilitätsdienstleister immer wichtiger. Die Agglomeration Basel setzt sich zusammen mit dem TEB dafür ein, dass diese Daten für die bestehenden Anbieter und für potenzielle neue Dienstleister verfügbar sind.

Die grenzüberschreitend harmonisierte ÖV-Tarifierung wird schrittweise vorangetrieben, Verkaufs- und Reservationssysteme sowie Informationsmaterial und -systeme werden koordiniert und wo sinnvoll vereinheitlicht. Federführend hierbei sind die Tarifverbünde (TNW, RVL etc.) in enger Absprache mit den Besteller-Organisationen, die ihrerseits als Mitglieder im Aufgabenbereich trireno zusammengeschlossen sind.

QV2.2: Sharing-Angebote über die Grenzen denken

Bereits heute existieren in einzelnen Gebietskörperschaften und Städten der Agglomeration Basel private und halböffentliche Car- und Bike-Sharing-Angebote (siehe Kapitel 3.7.12. Sharing-Angebote sind auch zunehmend elektrifiziert. Entsprechend sind gleichzeitig mit den Fahrzeugen die E-Ladestationen mit einzuplanen. Längerfristig werden im Zuge des automatisierten Fahrens nochmals deutliche Vorteile in Sharing-Angeboten gesehen, vor allem durch die Kostenvorteile von Flottenbetreibern.

Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Sharing-Unternehmen und deren Trägerschaften vermehrt grenzüberschreitend operieren können. Dazu sind die heutigen Rahmenbedingungen zu evaluieren und Förderstrategien zu entwickeln. Wichtige Partner aus der Privatwirtschaft (Mobility, Taxiunternehmen, Bike-Verleiher etc.) sowie die Transportunternehmen sind einzubeziehen. Seitens der Kommunen sind die entsprechenden räumlichen Voraussetzungen sicherzustellen (z. B. Parkplätze, Pick-up-Zonen).

QV2.3: Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern

Beratungsangebote für das Mobilitätsmanagement in Unternehmen sind in allen Gebieten der Agglomeration Basel grundsätzlich etabliert. In Frankreich sind die Arbeitgeber z. B. verpflichtet, Teile der ÖV-Kosten ihrer Mitarbeitenden zu übernehmen. In der Schweiz und in Deutschland erfolgt dies auf freiwilliger Basis. Die Rekrutierung neuer Unternehmen

erweist sich aber als eher schwierig, es braucht ständige Initiativen und Anstösse seitens der öffentlichen Hand. Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass die Erfolgsfaktoren grenzüberschreitend ausgetauscht, neue Ansätze geprüft und gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Federführend bei der Umsetzung und Finanzierung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen sind die Kantone, Städte und Länder.

QV2.4: Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen verankern

Bei grösseren Arealentwicklungen werden von den Kantonen zunehmend sogenannte Mobilitätspläne verlangt. Die Agglomeration Basel setzt sich dafür ein, dass Mobilitätsmanagement bei grösseren Arealentwicklungen zum Standard wird und die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätserschliessungen sowie entsprechende Verhaltensweisen der im Areal wohnenden oder arbeitenden Bevölkerung gefördert werden. Auf der Stufe der Agglomeration werden Empfehlungen formuliert, und im Rahmen einer Charta verpflichten sich die Mitglieder zu einer aktiven Umsetzung (analog der Charta «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung»).

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement wie folgt:

Agglomerationsprogramm Basel	Mitglieder	Korridore	Gemeinden
› Bei der harmonisierten trinationalen ÖV-Tarifierung und bei multimodalen Informationssystemen mitarbeiten › Trinationalen Erfahrungsaustausch über Erfolgsfaktoren im Bereich Mobilitätsmanagement koordinieren › Koordination der Schnittstellen zwischen Kantonen, Korridoren und Kommunen übernehmen › Neue Mobilitätstrends aktiv beobachten und Handlungsbedarf frühzeitig erkennen	› Kantonale Mobilitätsmanagementprogramme (inkl. Mobilitätsmanagement in Unternehmen) umsetzen und weiterentwickeln › Mobilitätsmanagementprojekte mit Angebotsausbauten im ÖV, Fuss- und Veloverkehr abstimmen	› Schnittstellen zwischen den Kommunen koordinieren › Eigene, korridorspezifische Mobilitätsmanagementaktivitäten initiieren (auch unter unvoreingenommenem Einbezug neuer Technologien und Konzepte)	› Kommunale Mobilitätsmanagementprojekte, insbesondere bei Arealentwicklungen und der Ausgestaltung von ÖV-Knotenpunkten, hauptverantwortlich vorantreiben › Aktionen, Kurse, Beratungsangebote sowie Mobilitätsmanagementprojekte für die öffentliche Verwaltung umsetzen › Kooperation im Rahmen der Korridorprozesse wahrnehmen

7.5.10 QV3: Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben

In der kombinierten Mobilität liegt ein bedeutendes Potenzial zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens. Rückgrat der kombinierten Mobilität ist der öffentliche Verkehr. Im Vordergrund stehen die zweckmässige Kombination von MIV, Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV – sei dies mit eigenen Fahrzeugen oder über Sharing- und Verleihangebote – sowie die Kombination verschiedener ÖV-Angebote. In Zukunft kommen im Zuge der Automatisierung neue Mobilitätsangebote dazu. Deren Diffusion gilt es frühzeitig zu antizipieren. Die Strategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben legt den Fokus auf vier strategische Handlungsansätze:

QV3.1: Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken	QV3.2: Park-&-Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen	QV3.3: Bike-&-Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen	QV3.4: Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben (2023) typisiert und verortet die relevanten multimodalen Drehscheiben der Agglomeration Basel. Es wird differenziert zwischen ÖV-ÖV-Drehscheiben (ÖV-ÖV-VDS), die vor allem durch den Umstieg zwischen ÖV-Angeboten charakterisiert sind, und MIV-ÖV-Drehscheiben (MIV-ÖV-VDS), an denen der Umstieg zwischen MIV und ÖV hauptsächlich erfolgen soll. Der Umstieg auf den Fuss-/Veloverkehr, die Mikromobilität (als Teil davon) und Sharing-Angebote sind an allen Drehscheiben sinnvoll. Die Typisierung der Verkehrsdrehscheiben nach Raumkategorie und ÖV-Angebot wurde in Kapitel 3.7.12 in der Analyse dargestellt.

QV3.1: Verkehrsdrehscheiben typenspezifisch stärken

Das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben legt Qualitätsanforderungen (aus Sicht der Nutzenden) fest. Diese werden zum einen differenziert nach mobilitätsbezogenen Anforderungen (z. B. Velo-Abstellmöglichkeiten), Anforderungen zur Aufenthaltsqualität (z. B. sichere Wartebereiche) und Anforderungen zu zusätzlichen Services an VDS (z. B. Café). Zum anderen wird unterschieden zwischen typenunabhängigen Anforderungen, die durch alle VDS erfüllt sein müssen (z. B. kurze, sichere und barrierefreie Wege), und typenabhängigen Anforderungen, die nur durch bestimmte Typen erfüllt sein müssen (z. B. gastronomisches Angebot). Die nachfolgende Abbildung 91 zeigt die typenabhängigen und typenunabhängigen Qualitätsanforderungen Die Qualitätsanforderungen sollen einerseits aufzeigen, wie Verkehrsdrehscheiben beschaffen sein sollen, um die relevanten Umsteigebeziehungen attraktiv zu gewährleisten. Andererseits sollen sie auch Aussagen beinhalten, wie VDS als wichtige Orte innerhalb der Agglomeration aufgewertet werden können (z. B. als Aufenthalts- und Zentrumsorte). Mit den Qualitätsanforderungen soll der angestrebte Angebotszielzustand für die einzelnen VDS-Typen definiert werden. Sie bilden somit die Basis, um den künftigen Handlungsbedarf zu identifizieren und Massnahmen zur Aufwertung der einzelnen VDS zu entwickeln.

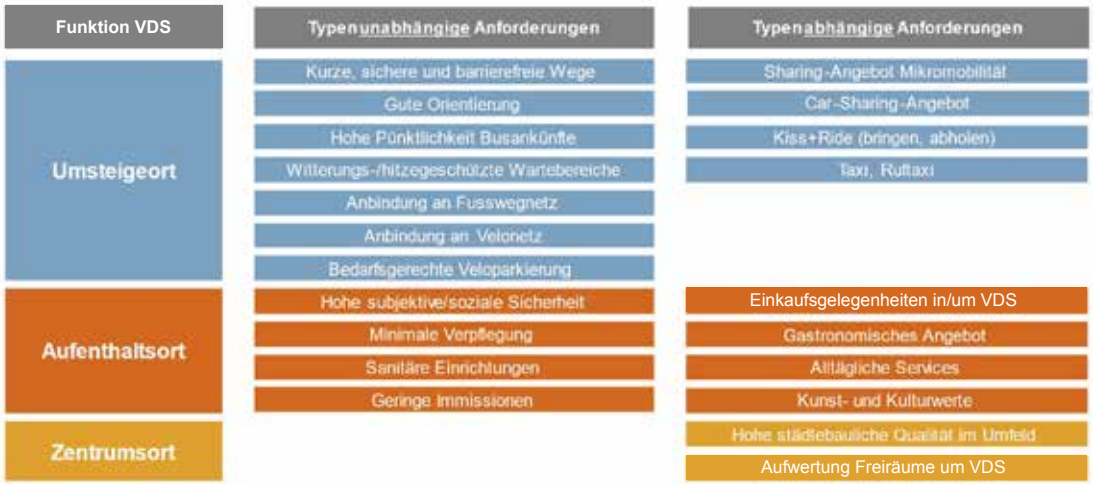
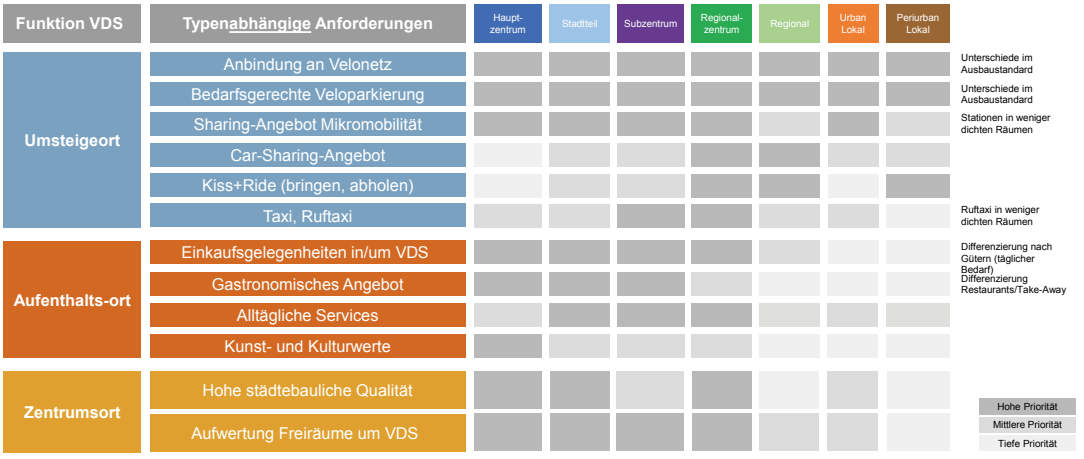


Abbildung 91: Qualitätsanforderungen nach Typen von ÖV-ÖV-VDS

Quelle: EBP und movaplan (2024)

Die nachfolgende Abbildung 92 zeigt zudem die typenabhängigen Qualitätsanforderungen abhängig vom Drehscheibentyp für ÖV-ÖV-Drehscheiben. Für MIV-ÖV-Drehscheiben sind die Anforderungen anders – die verkehrliche Funktion steht hier im Vordergrund, und es werden primär Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten für Pkw und Velos definiert

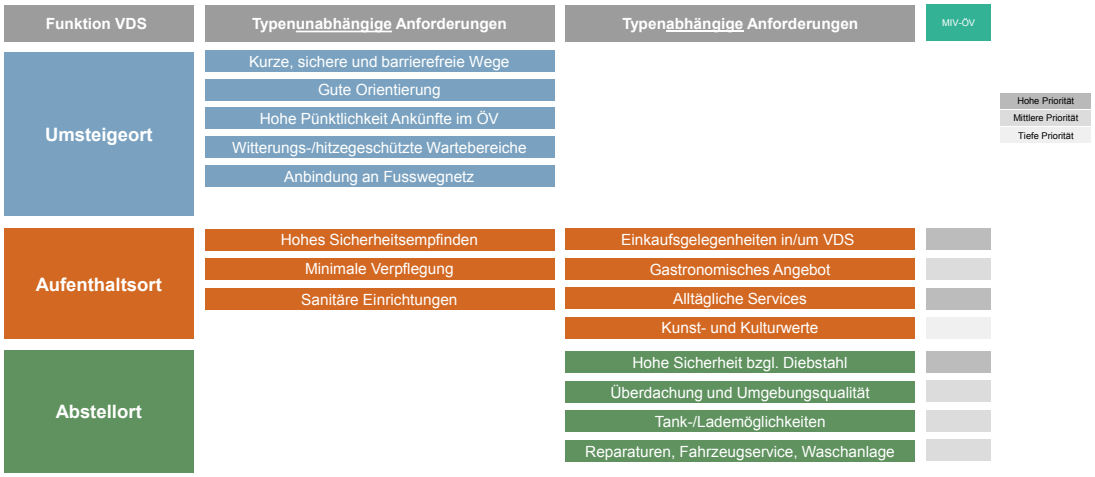
Abbildung 92: Typenabhängige Qualitätsanforderungen nach Typen von ÖV-ÖV-VDS



Quelle: EBP und movaplan 2024

Bei MIV-ÖV-Drehscheiben kommt eine weitere Funktion hinzu, und zwar der Abstellort für das Fahrzeug. Hierzu können verschiedene typenabhängige Qualitätsanforderungen formuliert werden.

Abbildung 93: Qualitätsanforderungen nach Typen von MIV-ÖV-VDS



Quelle: EBP und movaplan 2024

QV3.2: Park-&-Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Unter Park & Ride wird diejenige Form der kombinierten Mobilität verstanden, bei der die Verkehrsteilnehmenden den Zugangsweg zum ÖV mit dem (eigenen) Auto zurücklegen. Umgekehrt gibt es auch Autoverleihangebote, die eher zur Bewältigung der letzten Meile zu den Wegzielen genutzt werden. Letzteres ist Bestandteil der Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement.

Aus dem Trinationalen Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben ergeben sich 15 Standorte, die sich als MIV-ÖV-Drehscheiben eignen und somit als grosse Park-&-Ride-Standorte vorgesehen werden können. Wo an definierten Standorten bereits eine P&R-Anlage besteht, kann diese zu einer VDS aufgewertet werden, und es ist – sofern das Parkplatzangebot nicht bereits über dem Nachfragepotenzial liegt – die Schaffung zusätzlicher Parkplätze zu prüfen. Ist eine bestehende P&R-Anlage nicht als Standort für eine MIV-ÖV-Drehscheibe ausgewiesen, so ist aus gesamtverkehrlicher Sicht eine Plafonierung oder ein Rückbau des Parkplatzangebots zu prüfen. Kleine P&R-Angebote mit deutlich weniger als 100 Parkplätzen sind auch ausserhalb von MIV-ÖV-Drehscheiben denkbar, sofern sie räumlich und verkehrlich begründet werden können.

Sechs der MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben befinden sich in der Schweiz, sechs in Deutschland und drei in Frankreich. Die Stärkung dieser VDS ermöglicht somit eine Reduktion und Umnutzung der Flächen oder zumindest die Plafonierung von aus gesamtverkehrlicher Sicht weniger geeigneten Park-&-Ride-Angeboten. Das Konzept legt fest, dass MIV-ÖV-VDS aufgrund der Flächenkonkurrenz nur in den äusseren Korridoren oder im ländlichen Siedlungsraum, aber nicht im Agglomerationszentrum oder in den inneren Zentren vorgesehen sind. Weiter muss an den Standorten ein S-Bahn-Angebot und ein bedeutendes Nachfragepotenzial (Bedarf an mindestens 100 Parkplätzen) vorhanden sein. Für die Ermittlung des Nachfragepotenzials wurde die Potenzialstudie Park & Ride der Geschäftsstelle Agglo Basel (Roland Müller Küsnacht AG 2018), die als Basis für das AP4 durchgeführt wurde, verwendet und auf die neuen Gemeinden des Perimeters der 5. Programmgeneration ausgeweitet. Zusätzlich werden qualitative Kriterien berücksichtigt. Dazu gehören insbesondere Hürden durch Tarifstrukturen (v. a. relevant im deutschen Raum), ein attraktiver ÖV-Takt sowie eine zuverlässige und siedlungsverträgliche Zufahrt vom umliegenden Strassennetz. Zusätzlich werden Topografie und Ausdehnung der Einzugsgebiete berücksichtigt, und es darf am Standort selbst keine grosse Flächenkonkurrenz zur Innenentwicklung geben.

Entgegen der Strategie aus dem AP4 soll im AP5 auf einen Neubau von P&R-Anlagen mit mehr als 100 Parkplätzen im hinteren Leimental (Leymen, Rodersdorf, Flüh) verzichtet werden, ebenso auf einen Ausbau in Allschwil. Kleinere Anlagen sind bei Auslastung beizubehalten. Im Korridor Hochrhein wird zudem der Standort Schwörstadt nicht als geeignet für einen Ausbau betrachtet. Bei einzelnen MIV-ÖV-VDS auf Schweizer Seite in Korridorzentren sah das AP4 noch keinen P&R-Ausbau vor (Laufen, Sissach). Das ist nicht zwingend ein Widerspruch zum AP5, weil das bestehende Angebot an diesen Standorten über dem Schwellenwert von mindestens 100 Parkplätzen für eine MIV-ÖV-VDS liegt. Bei der Planung dieser Standorte sind aber alternative oder ergänzende Standorte (Zwingen, Gelterkinden) sorgfältig abzuklären.

QV3.3: Bike-&-Ride-Angebot bedarfsgerecht ausbauen

Grundsätzlich müssen alle S-Bahn-Haltestellen sowie die wichtigsten Tram- und Bus-Knotenpunkte über ein attraktives Veloabstellplatzangebot verfügen. Das bereits heute knappe Angebot an Bike-&-Ride-Anlagen wird angesichts der steigenden Nachfrage nicht mehr ausreichen, insbesondere wegen der geplanten Angebotsausbauten im ÖV und der Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der starken Zunahme von E-Bikes steigen auch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit sowie die Lademöglichkeiten. Darum soll ein Ausbau der Bike-&-Ride-Möglichkeiten an allen Haltestellen – priorisiert nach der Grösse des Umsteigepunkts – erfolgen.

Bike-&-Ride-Ausbauprojekte waren schon in den bisherigen Agglomerationsprogrammen enthalten (z. B. Bahnhof Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof). Im AP5 sind etwa in Basel, Reinach oder Kaiseraugst verbesserte Bike-&-Ride-Angebote geplant.

QV3.4: Neue kombinierte Mobilitätsangebote fördern

Im Zuge der Digitalisierung entstehen neue Mobilitätsangebote und Dienstleistungen, die teilweise auch die kombinierte Mobilität unterstützen. Dabei ist zwischen kurz- und mittelfristigen sowie langfristigen Trends mit unterschiedlichen Handlungsansätzen zu unterscheiden:

- **Kurz- und mittelfristige Trends:** Hierzu zählen insbesondere die verschiedenen Sharing-Angebote, sei es im Pkw-, Velo- oder Scooter-Segment (vgl. Qualitätsanforderungen, Umsteigeort). Eine herausfordernde Aufgabe ist es, diese Angebote auf den trinationalen Perimeter auszudehnen und einen koordinierten Umgang mit den zuständigen Akteuren der drei Länder zu entwickeln. Der entsprechende Handlungsansatz ist in der Querschnittsstrategie Mobilitätsmanagement enthalten (Kapitel 7.5.9). Ein weiterer Trend sind integrierte Mobilitätssysteme (Mobility as a Service), also multi- und intermodale Mobilitätsangebote aus einer Hand. Hier sind grundsätzlich die privaten Anbieter und die Transportunternehmen die wesentlichen Taktgeber. Die Besteller (Bund, Kantone, Länder) können diesen Prozess unterstützen.
- Schliesslich sind bei der Ausgestaltung von kombinierten Mobilitätsstandorten auch die Bedürfnisse der stark wachsenden E-Mobilität zu beachten (z. B. E-Mobile, E-Bikes, E-Scooter). Öffentliche Ladestationen sind vorhanden, ein systematisches Angebot besteht aber noch nicht. Zurzeit verfolgen die Mitglieder der Agglomeration Basel unterschiedliche Förderstrategien. Eine agglomerationsweite E-Mobilitätsstrategie (bzw. eine Strategie zur Dekarbonisierung der Mobilität) ist nicht vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm Basel konzentriert sich auf gute Rahmenbedingungen bei multimodalen Drehscheiben.
- **Langfristige Trends:** Vor allem das automatisierte Fahren wird in einem langfristigen Horizont die Mobilität verändern. Automatisierte Shuttles (z. B. Robotaxis) stellen eine grosse Chance für die kombinierte Mobilität dar, insbesondere in den äusseren Korridoren. Bis Fahrzeuge ohne Fahrerin oder Fahrer unterwegs sein werden, sind aber noch viele Hürden zu bewältigen, die voraussichtlich weniger im technischen als im legislativen und gesellschaftlichen Bereich liegen (Haftungsfragen, Datenschutz, Akzeptanz). Der rechtliche Rahmen dazu ist am Entstehen. Die Technologie entwickelt sich nicht so schnell wie vermutet. Aus Sicht der Agglomeration gilt es abzuwarten und die Entwicklungen aktiv zu beobachten, um rechtzeitig Massnahmen prüfen zu können. Zu solchen Massnahmen gehören vor allem neue Zugangsregelungen (z. B. exklusive Fahrspuren für automatisierte Fahrzeuge), neue Standorte für Flottenbetreiber und Umsteigepunkte oder die Aufrüstung der Infrastruktur (Datenerfassung und -netze). Im öffentlichen Verkehr sind die Ergebnisse laufender Pilotversuche und Zulassungsbedingungen abzuwarten. Die Mitglieder und Kommunen der Agglomeration sind angehalten, diese Trends aktiv zu verfolgen, um frühzeitig gute Rahmenbedingungen zu schaffen.

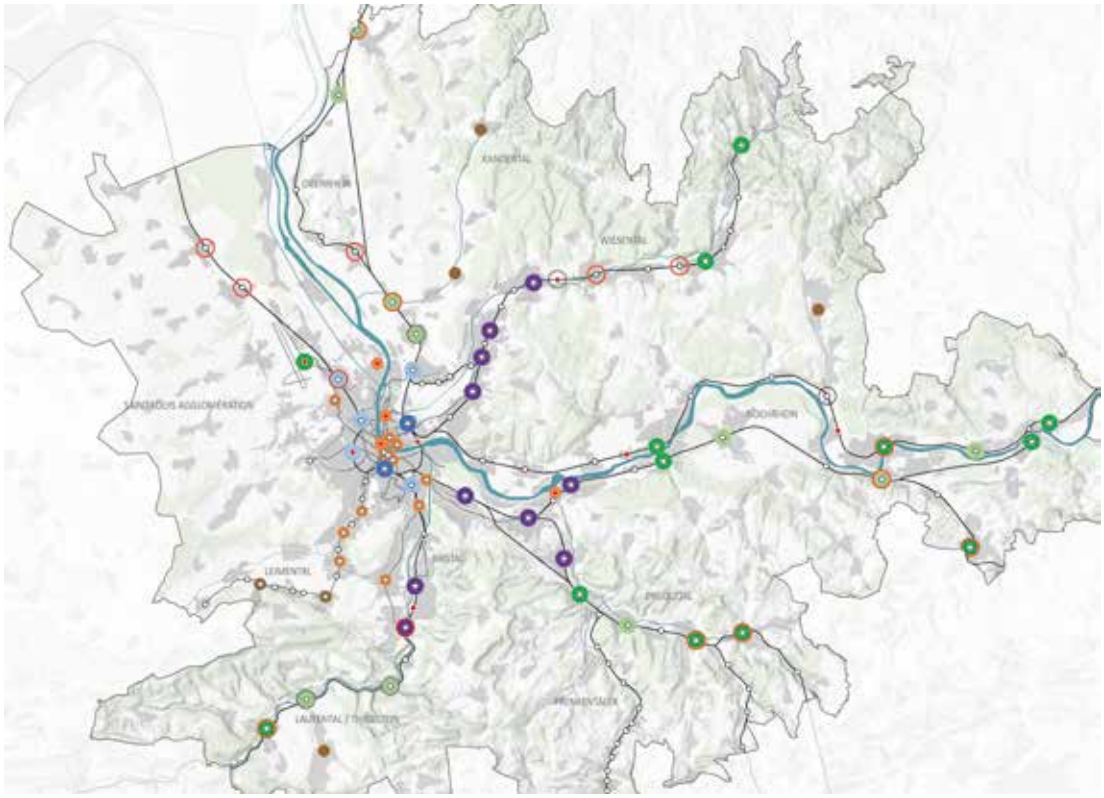


Abbildung 94:
Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben

Kartenband

Karte 7.6

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Zusammenfassend unterstützen die Akteure des Agglomerationsprogramms Basel die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben wie folgt:

Aggloprogramm Basel	Bund	Mitglieder	Korridore	Kommunen
› Erhebung Handlungsbedarf an VDS fortführen › Federführung im Strategieprozess und bei der Koordination des trinationalen Austausches übernehmen › Ausbauvorhaben an multimodalen Drehscheiben mit den Planungen der trinationalen S-Bahn abstimmen › Technische Entwicklung beobachten und den Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten und systemen frühzeitig trinational diskutieren.	› Forschungsarbeiten im Kontext neuer Mobilitätangebote sowie der Automatisierung im Verkehr ermöglichen und angepasste gesetzliche Grundlagen vorbereiten	› Den Ausbau multimodaler Drehscheiben mit den Festsetzungen in den kantonalen Richtplänen, Regionalplan und SCoT abstimmen › ÖV-Angebotskonzepte (Tram/Bus) koordinieren	› Koordination der Schnittstellen zwischen den Kommunen übernehmen › Korridorspezifische Aktivitäten zur Förderung der kombinierten Mobilität initiieren	› Federführung in der baulichen Ausgestaltung im Umfeld von Drehscheiben in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen übernehmen

8
Massnahmen

KERNAUSSAGEN

- Die Landschaftsmassnahmen konzentrieren sich wie in den Vorgängergenerationen auf sogenannte Leuchtturmprojekte in den siedlungsnahen Grün- und Naherholungsgebieten. Sie zeigen, wo konkrete Aktivitäten und Abstimmungen geplant sind und wie deren Stand ist.

- Die Siedlungsmassnahmen fokussieren wie bisher auf die Realisierung von Schwerpunktgebieten Siedlung mit Neubau, Transformation und Nachverdichtung.

- Die Grundlage für die Massnahmenliste Verkehr des Agglomerationsprogramms der 5. Generation bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese aber teilweise Veränderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren. Von einzelnen Massnahmen wurde mittlerweile auch Abstand genommen, was beim Handlungshandlungsbedarf berücksichtigt wurde.

- Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus dem verbleibenden Handlungsbedarf und dessen Vergleich mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien. Die laufenden Projekte wurden in den einzelnen Fachgruppen systematisch im Hinblick auf ihre Bedeutung, ihren Zielbeitrag und ihre Planungsreife gewürdigt. Zusätzlich konnten die Kommunen Massnahmenanträge stellen, die ebenfalls von den Fachverantwortlichen beurteilt wurden. Die priorisierten Massnahmen wurden von der Geschäftsleitung nochmals auf ihren Handlungsbedarf und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den Teilstrategien geprüft. Die Politische Steuerung verabschiedete schliesslich die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation.

- In der 5. Generation wurde den Kriterien Planungs- und Finanzreife ein deutlich höheres Gewicht eingeräumt als in früheren Generationen. In den Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms war die Priorisierung von Massnahmen ein ständiges Traktandum. Dabei wurden Kriterien für die Priorisierung der Massnahmen definiert, die strenger sind als die Bundeskriterien der RPAV. Damit soll verhindert werden, dass Abstandsnahmen erfolgen müssen.

- Die vorgesehenen Massnahmen im A-Horizont (2028 – 2032) liegen mit rund CHF 293 Mio. Investitionskosten deutlich tiefer als bei vorangegangenen Generationen. Beim öffentlichen Verkehr zeigt der A-Horizont einen klaren Schwerpunkt bei den Verkehrsdrehscheiben. Damit können die kombinierte Mobilität und die Vernetzung der ÖV-Systeme weiter vorangetrieben werden. Im B-Horizont zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Raum Allschwil-Bachgraben (ZUBA, Boulevard Intercommunal Sud und Tram Bachgraben).

- Neben den bereits beschlossenen umfassenden Ausbauten im Schienenbereich im Rahmen von STEP AS 2025 und 2035 sowie dem Planungskredit für den Kapazitätsausbau des Bahnknotens Basel (inkl. Herzstück) geht das Agglomerationsprogramm Basel davon aus, dass auch die erste Etappe des Herzstücks (Ertüchtigung und Tiefbahnhof Basel SBB) baldmöglichst umgesetzt wird. Sämtliche Massnahmen des AP5 sind aufwärtskompatibel und auch ohne das Herzstück zwingend erforderlich, um die Funktionsfähigkeit des ÖV-Gesamtsystems in der Übergangszeit zu gewährleisten.

- Die wichtigsten übergeordneten Massnahmen im Strassenverkehr sind der neue Rheintunnel sowie der Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst. Dessen Planungen hat das ASTRA forciert und bringt die Ausbauten zeitgleich mit dem Prüfprozess des AP5 zur Entscheidungsreife.

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

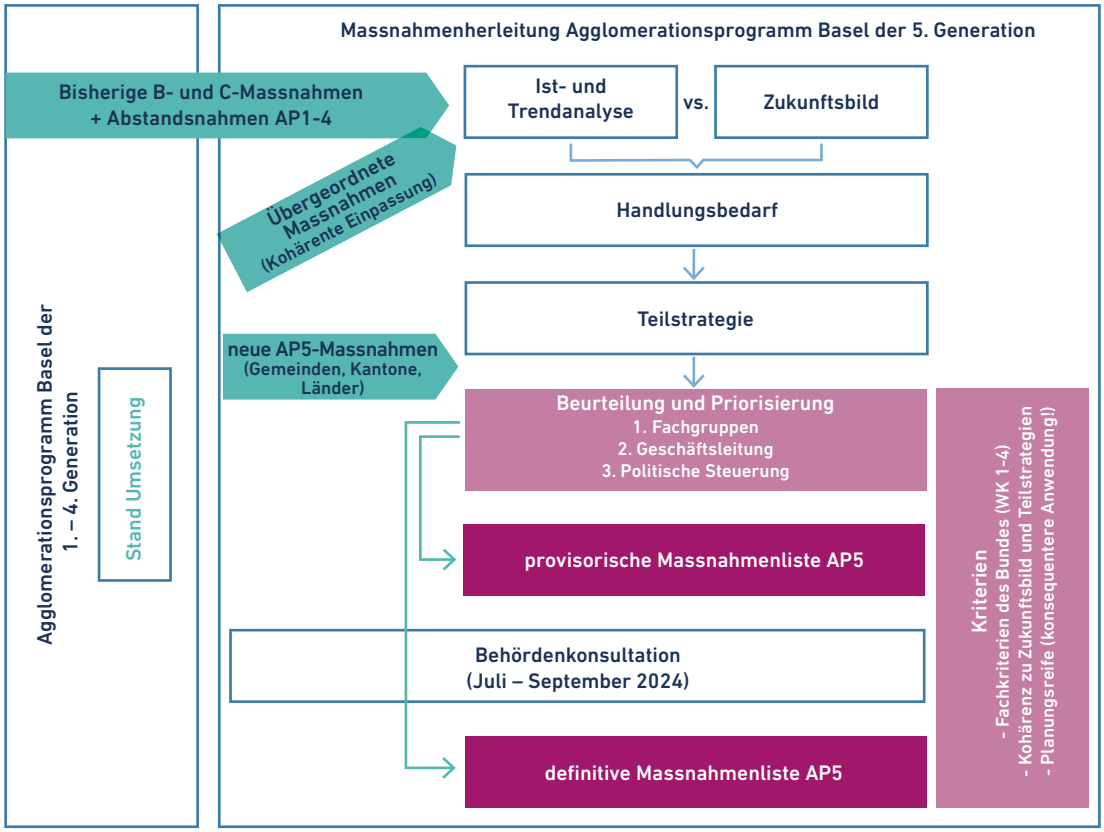
8.1 Herleitung und Priorisierung

Die Sammlung und Priorisierung der Massnahmen erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Die Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der Agglomerationsprogramme der 1., 2., 3. und 4. Generation. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese teilweisen Änderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren. Von einzelnen Massnahmen wurde mittlerweile auch Abstand genommen, was beim Handlungsbedarf berücksichtigt wurde.

Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Zur Eingabe von neuen oder abgeänderten Massnahmen wurde den beteiligten Gebietskörperschaften (Kommunen, Kantone, Länder) wie bereits in der 4. Generation ein Leitfaden sowie ein Online-Erfassungstool (Aggloportal Basel) zur Verfügung gestellt. Die eingegangenen Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen sowie den Fachgremien von trireno auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft. Die aus diesen Fachgruppenprozessen resultierende Massnahmenliste wurde von der Geschäftsleitung und der Politischen Steuerung des Aggloprogramms sorgfältig auf ihre strategische Relevanz und Kohärenz geprüft. In der 5. Generation wurde den Kriterien Planungs- und Finanzreife ein deutlich höheres Gewicht eingeräumt als in früheren Generationen. In den Geschäftsleitungssitzungen war die Priorisierung von Massnahmen ein ständiges Traktandum. Die Geschäftsleitung hat dabei Kriterien definiert, die strenger sind als die Bundeskriterien der RPAV. Damit soll erreicht werden, dass in Zukunft keine Abstandsnahmen mehr erfolgen müssen.

Die folgende Abbildung 95 zeigt den Prozess zur Massnahmenherleitung und Priorisierung:

Abbildung 95: Massnahmenherleitung im AP5



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

8.2 Massnahmen Landschaft im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation sind im Landschaftsbereich wie bei den Vorgängergenerationen Massnahmenblätter zu sogenannten Leuchtturmprojekten enthalten. Sie zeigen, wo konkrete Aktivitäten und Abstimmungen geplant sind und wie deren Stand ist.

Nr.	Massnahme	Teilraum
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS
5L2	Birspark Landschaft	BL/SO
5L3	Parc des Carrières	FR
5L4	Landschaft für 1 Stunde	BL

Tabelle 72: Massnahmen Landschaft

8.3 Massnahmen Siedlung im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation sind insgesamt 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Der jeweilige Planungsstand und die geplanten Aktivitäten in den einzelnen Schwerpunktgebieten und den darin enthaltenen Arealen sind in den Massnahmenblättern konkretisiert.

Nr.	Massnahme	Teilraum
5S1	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
5S1.1	Messe Basel	BS
5S1.2	Areal Roche	BS
5S1.3	Areal Rosental Mitte	BS
5S2	Schwerpunktgebiet Basel-Nord 3Land	
5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	BS
5S2.2	Areal klybeckplus	BS
5S2.3	Weil am Rhein	DE
5S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	FR
5S2.5	ZAC du canal - Huningue	FR
5S2.6	Campus Novartis	BS
5S2.7	Weil Friedlingen	DE
5S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	FR
5S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	FR
5S3	Schwerpunktgebiet Basel-Nordwest	
5S3.1	VoltaNord	BS
5S3.2	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	BS

Tabelle 73: Massnahmen Siedlung

Nr.	Massnahme	Teilraum
5S3.3	Universitätsspital Basel	BS
5S4	Schwerpunktgebiet Allschwil/Hégenheim	
5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	BL
5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	BL
5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	FR
5S5	Schwerpunktgebiet Basel-Süd	
5S5.1	Dreispitz	BS/BL
5S5.2	Bernoulli/Walkeweg	BS
5S5.3	Wolf	BS
5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	BS
5S5.5	Lonza	BS
5S6	Schwerpunktgebiet Müchenstein	
5S6.1	Gartenstadt	BL
5S6.2	Dychrain	BL
5S7	Schwerpunktgebiet Gstad	
5S7.1	Gstad	BL
5S8	Schwerpunktgebiet Reinach	
5S8.1	Kägen/Neureinach	BL
5S8.2	Hinterkirch	BL
5S8.3	Reinach Ortszentrum	BL
5S9	Schwerpunktgebiet Aesch-Nord	
5S9.1	Aesch-Nord	BL
5S10	Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch	
5S10.1	Birsmatt	BL
5S10.2	Widen	SO
5S11	Schwerpunktgebiet Zwingen	
5S11.1	Papierfabrik	BL
5S12	Schwerpunktgebiet Laufen/Breitenbach	
5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	BL
5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	BL
5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	BL
5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	BL
5S12.5	Isola Areal Breitenbach	SO
5S13	Schwerpunktgebiet Birsfelden	
5S13.1	Hafen Birsfelden	BL
5S13.2	Sportplatz	BL

Nr.	Massnahme	Teilraum
5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	BL
5S14	Schwerpunktgebiet Muttenz	
5S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	BL
5S14.2	Muttenz Areal Hagnau	BL
5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	BL
5S15	Schwerpunktgebiet Pratteln/Augst	
5S15.1	Salina Raurica-Pratteln Nord	BL
5S15.2	Salina Raurica-Augst	BL
5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	BL
5S16	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	
5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	AG
5S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	DE
5S16.3	Neue Mitte in Grenzach	DE
5S16.4	Kapellenbach Ost	DE
5S17	Schwerpunktgebiet Kaiseraugst	
5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	AG
5S18	Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	
5S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	AG
5S19	Schwerpunktgebiet Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	
5S19.1	ESP Sisslerfeld	AG
5S19.2	Brühl	AG
5S19.3	Rifeld-Ost	AG
5S19.4	Rifeld-West	AG
5S20	Schwerpunktgebiet Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf	
5S20.1	Bahnhof Liestal	BL
5S20.2	Schönthal-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal	BL
5S21	Schwerpunktgebiet Ergolzachse	
5S21.1	Gelterkinden-Eifeld	BL
5S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	BL
5S22	Schwerpunktgebiet Weil am Rhein	
5S22.1	Haltingen-Ost	DE
5S22.2	Im Rad	DE
5S22.3	Heldelinger Boden	DE
5S22.4	Unterer Brommenacker	DE
5S22.5	Otterbach-Süd	DE
5S23	Schwerpunktgebiet Riehen	

Nr.	Massnahme	Teilraum
5S23.1	Stettenfeld	BS
5S24	Schwerpunktgebiet Lörrach/Maulburg	
5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	DE
5S24.2	Brühl III	DE
5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	DE
5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	DE
5S24.5	Siegmeer, Hauingen	DE
5S24.6	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	DE
5S24.7	Buchmatte	DE
5S25	Schwerpunktgebiet Schopfheim/Zell	
5S25.1	Auf hinter Hofen	DE
5S25.2	Stalten	DE
5S26	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	
5S26.1	Quartier Fernet-Branca	FR
5S26.2	Rue de la Fraternité - Saint-Louis	FR
5S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	FR
5S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	FR
5S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	FR
5S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	FR
5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue De Gaulle	FR
5S27	Schwerpunktgebiet Euro3lys	
5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	FR
5S27.2	Zone de développement Technoport	FR
5S27.3	EuroAirport - côté ville	FR
5S27.4	EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7	FR
5S28	Schwerpunktgebiet EAP-West	
5S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	FR
5S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	FR
5S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	FR
5S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	FR

8.4 Massnahmen Verkehr

Die folgenden Tabellen listen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation im Bereich Verkehr auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Details zum Beschrieb, zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden.

Gegenüber der 4. Programmgeneration ist das Massnahmenpaket im A-Horizont deutlich schlanker. Das hat primär mit ungenügenden Planungsständen sowie nicht gesicherten Finanzierungen verschiedener Massnahmen zu tun. Hinzu kommen staatsrechtliche Fragen im Falle des Zubringers Bachgraben-Allschwil. In der Folge resultiert ein sehr umfangreiches Massnahmenpaket im B- oder gar C-Horizont. Diese Prioritätensetzung ist nicht zuletzt das Resultat des einleitend beschriebenen strengeren Herleitungsverfahrens der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 5. Generation.

8.4.1 A-Massnahmen Verkehr

Die beantragten A-Massnahmen sind mit rund CHF 293 Mio. deutlich geringer als noch in den Vorgängergenerationen. Beim **öffentlichen Verkehr** zeigt der A-Horizont einen klaren Schwerpunkt bei den Verkehrsdrehscheiben. Damit kann die kombinierte Mobilität und Vernetzung der ÖV-Systeme weiter gefördert werden. Geografisch liegen einige dieser Massnahmen im Grenzraum (Laufenburg (DE), Murg, Bad Säckingen, Saint-Louis, EuroAirport), womit auch ein Beitrag geleistet wird, um den hohen MIV-Anteil im grenzquerenden Verkehr zu reduzieren. Der Schwerpunkt Verkehrsdrehscheiben ist nicht zuletzt eine Folge der strategisch-konzeptionellen Grundlagen, die für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation neu erarbeitet wurden (siehe Kapitel 7.5.10).

Kartenband

Karte 8.4

Ergänzt werden die ÖV-Massnahmen um verschiedene Bus-Massnahmen, seien dies Wendeschleifen, Busspuren oder andere Gestaltungsmassnahmen. Und schliesslich umfasst das AP5 ein Pauschalpaket zur Aufwertung von Haltestellen. Auch diese sind geografisch auf alle drei Länder verteilt und helfen damit insbesondere im französischen Agglomerationsteil, die ÖV-Nutzung attraktiver zu machen.

Im Gegensatz zu den bisherigen Generationen ist kein weiterer Tramausbau im A-Horizont geplant. Einerseits sind die Planungen noch nicht reif genug, andererseits muss zuerst die Umsetzung bereits beschlossener Tramprojekte vorangetrieben werden.

Im Bereich **Strassse** legen die A-Massnahmen den Schwerpunkt auf die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums sowie auf die Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation schliesst hier an frühere Generationen an. Die (grösseren) Einzelmassnahmen konzentrieren sich geografisch auf Basel-Stadt. Hier ist der Handlungsdruck in den Gebieten Güterstrasse und Riehenring besonders gross, und die Projekte sind planerisch reif.

Kartenband

Karte 8.5

Im Rahmen des Pauschalpakets Aufwertung/Sicherheit Strassenraum kommen weitere Massnahmen hinzu. Diese liegen schwerpunktmässig in den Agglomerationsgemeinden der inneren Korridore, deren Ortsdurchfahrten, Ortskerne und teilweise auch Quartiere unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.

Kartenband

Karte 8.6

Der **Fuss- und Veloverkehr** schliesslich beansprucht auch in dieser Generation ein umfassendes A-Pauschalpaket von Velo- und Fussverkehrsmassnahmen. Bei den wenigen (grösseren) Einzelmassnahmen geht es um bedeutende Netzlückenschlüsse in Dornach und Pratteln. Auch die Velovorzugsrouten werden mit der Eingabe von zweiten Etappen weiter gefördert. Im Rahmen des umfangreichen Pauschalpaketes von knapp CHF 49 Mio. kommen zahlreiche Massnahmen in allen drei Ländern der trinationalen Agglomeration Basel hinzu. Geografische Schwerpunkte sind Weil am Rhein, die Saint-Louis Agglomération sowie auf Schweizer Territorium das Birstal. Auch im Veloverkehr hat der Ausbau im grenzquerenden

Verkehr ein überdurchschnittliches Verlagerungspotenzial.

Tabelle 74: A-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[64] (CHF)	Prio. AP5
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	Verkehrsdrehscheiben	SO	7 100 000	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	BL	12 500 000	A
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	3 350 000	A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	4 000 000	A
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeld-verbesserung am Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 150 000	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 767 000	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	Verkehrsdrehscheiben	FR	21 000 000	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	3 000 000	A
5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	2 037 120	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	Verkehrsdrehscheiben	BS	5 000 000	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	Verkehrsdrehscheiben	BS	10 000 000	A
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	Bus/ÖV-Infrastrukturen	DE	222 150	A
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	Bus/ÖV-Infrastrukturen	FR	3 250 000	A
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL	7 000 000	A
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	Bus/ÖV-Infrastrukturen	AG	720 000	A
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	-	4 055 000	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	9 391 000	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	70 000	A
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	100 000	A
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	A
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	31 000 000	A
5M5	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	49 000 860	A

64 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[64] (CHF)	Prio. AP5
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	Fuss- und Veloverkehr	SO	16 000 000	A
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 800 000	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau/Norimatt	Fuss- und Veloverkehr	BL	7 000 000	A
5FVV7	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	48 802 930	A
Summe				**293 316 060**	**A**

8.4.2 B-Massnahmen Verkehr

Öffentlicher Verkehr: Die weiteren Etappen der Tramnetzentwicklung erfolgen im B-Horizont. Vier Projekte haben dabei Priorität: Mit dem Tram Bachgraben wird das gleichnamige, grosse Entwicklungsgebiet im Grenzraum CH/FR neben dem neuen Strassenzubringer auch ÖV-seitig deutlich besser erschlossen. Das Tramprojekt Klybeck verbindet die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander sowie mit der Basler Innenstadt und dem Bahnhof SBB. Ausserdem dient das Tram Klybeck als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende unterirdische S-Bahn-Haltestelle Klybeck im Rahmen des Herzstücks. Auch im B-Horizont sind diverse Ausbauten von Verkehrsdrehscheiben geplant. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Hochrheinachse. Hier sind gleich vier Verkehrsdrehscheiben in Bad Säckingen, Frick, Rheinfelden und Pratteln vorgesehen. Die beiden Letzteren wurden bereits in Vorgängergenerationen genehmigt (AP3 bzw. AP4). Die Planung wurde vorangetrieben, sodass nun den heutigen Gegebenheiten überarbeitete Projekte vorliegen.

Kartenband

Karte 8.7

Einzelne Busprojekte sowie ein weiteres Pauschalpaket zur Aufwertung einzelner Haltestellen runden das umfangreiche ÖV-Massnahmenpaket im B-Horizont ab.

Die mit Abstand teuerste **MIV-Massnahme** in AP5 ist der neue Zubringer Bachgraben-Allschwil. Das Projekt ist für die weitere Entwicklung des dynamischen Entwicklungsgebietes im Grenzraum CH/FR sehr wichtig und hat bereits eine hohe Planungsreife. Die zwei Strassennetzergänzungen (Zubringer Bachgraben-Allschwil und Umfahrung Hésingue/Hégenheim, neu «Boulevard Intercommunal Sud» genannt) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velonetzausbau und Strassenraumumgestaltungen). Zudem erfolgt parallel die tramseitige Erschliessung.

Kartenband

Karte 8.8

Auch der B-Horizont ist im Strassenverkehr von weiteren Strassengestaltungsprojekten geprägt. Schwerpunkte sind hier Projekte in Basel-Landschaft (Binningen, Aesch) und Basel-Stadt (Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Heuwaage und Wolfareal). Diese Projekte betreffen durchwegs Strassenabschnitte mit grosser Verkehrsbelastung und haben aufgrund der hohen Siedlungsdichte bedeutendes Aufwertungspotenzial für die Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerschaft.

Kartenband

Karte 8.9

Im **Fuss- und Veloverkehr** sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zum Ausbau von Velovorzugs- und Velohauptrouten geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden, weshalb sie noch nicht in der A-Massnahmenliste enthalten sind. Geografische Schwerpunkte sind Basel-Stadt (Velostation Bahnhof SBB West und Velobrücke Dreiländereck), Basel-Landschaft (Velotunnel Angenstein, Bahnhofserschliessungen in Laufen und Pratteln) sowie Lörrach.

Weitere, geografisch verteilte Massnahmen im Pauschalpaket Fuss-/Veloverkehr komplettieren die FVV-Massnahmen der 5. Generation im B-Horizont. Das B-Paket ist zurzeit noch weniger umfangreich als das im A-Horizont. Bis zur 6. Programmgeneration dürfte es sich aber deutlich erweitern.

Tabelle 75: B-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[65] (CHF)	Prio. AP5
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	19 950 000	B
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	Verkehrsdrehscheiben	BL	34 500 000	B
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	26 800 000	B
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	5 500 000	B
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 750 000	B
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	B
5VDS18	SLA : Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	Verkehrsdrehscheiben	FR	1 500 000	B
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	Tram/Stadtbahnen	BS	10 000 000	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	Tram/Stadtbahnen	BS	60 000 000	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	BS	160 000 000	B
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL	7 400 000	B
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	Bus/ÖV-Infrastrukturen	FR	1 500 000	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	Kapazität Strasse	BL	405 000 000	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	Kapazität Strasse	FR	18 000 000	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	Kapazität Strasse	FR	4 800 000	B
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	BL	15 000 000	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	7 800 000	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	30 000 000	B
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	30 000 000	B
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	14 000 000	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	B

65 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[65] (CHF)	Prio. AP5
5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	32 200 000	B
5M16	Pauschalpaket: Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	7 365 000	B
5VM1	Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)	Verkehrsmanagement	-	4 000 000	B
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Fuss- und Veloverkehr	BS	20 000 000	B
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	Fuss- und Veloverkehr	BS	15 000 000	B
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Fuss- und Veloverkehr	BL	8 000 000	B
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Fuss- und Veloverkehr	BL	2 000 000	B
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	Fuss- und Veloverkehr	BS	1 730 000	B
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 350 000	B
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	Fuss- und Veloverkehr	DE	12 000 000	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 000 000	B
5FVV17	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	17 130 000	B
Summe				**1 031 275 000**	**B**

8.4.3 C-Massnahmen Verkehr

Öffentlicher Verkehr: Weitere Ausbauschritte, die den B-Horizont gemäss der Tramnetzstrategie (Kapitel 7.5.3) ergänzen, können erst im C-Horizont ab 2036 umgesetzt werden. In dieses Paket fallen wichtige Projekte wie das Tram Claragraben, Tram Dreispitz, die Umstellung der stark frequentierten Buslinie 30 auf Tram und die Tramerschliessung des Entwicklungsgebiets 3Land inklusive des Brückenschlags zwischen Westquai (CH) und Huningue (FR). Diese Tramprojekte haben stark tangentialen Charakter. Neben der Erschliessungsfunktion wichtiger Entwicklungsgebiete entlasten sie die radialen Linien durch die Innenstadt.

ÖV-seitig kommt im C-Horizont ein weiteres Ausbaupaket von Verkehrsdrehscheiben hinzu. Dabei geht es vor allem um eine attraktive Gestaltung und gute Vernetzung der neuen S-Bahn-Haltestellen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Herzstücks und um deren Einbettung ins ÖV-Feinverteilernetz.

Im **Strassenverkehr** ist ein Schwerpunkt im Birstal absehbar. Dort ist zur besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Dornach Apfelsee nach einem Forumsprozess im Jahr 2023 ein neuer Brückenschlag über die Birs mit Anschluss an die Weidenstrasse in Aesch geplant. Hier konnte eine südlichere Linienführung gefunden werden, die den Naturraum entlang der Birs weniger tangiert. Zudem soll auch die Erweiterung der Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd einen besseren Anschluss für das Gewerbegebiet Kägen schaffen. Schliesslich ist auch im Raum Augst/Kaiseraugst eine Entlastungsstrasse vorgesehen.

Im **Fuss- und Veloverkehr** sind im C-Horizont bedeutende Netzlückenschlüsse geplant, die jedoch mit grösseren Bauwerken verbunden sind und bei denen die Planungs- und Finanzreife zurzeit noch nicht gegeben ist. Dazu gehören beispielsweise Verbindungen im Raum Güterbahnhof Wolf, eine neue Zollibrücke und eine grosse neue Veloquerung zwischen dem Gundeli-Quartier und der Innenstadt. Auch die Velovorzugsroute im Rheintal und Ergolztal ist in diesem Horizont vorgesehen.

Tabelle 76: C-Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

C-Massnahmen (ab 2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[66] (CHF)	Prio. AP5
5VDS19	BS: Haltestellen Schifflände/ Marktplatz	Verkehrsdrehscheiben	BS	28 000 000	C
5VDS20	BS: Aeschenplatz, Neuorganisation	Verkehrsdrehscheiben	BS	46 000 000	C
5VDS21	BS: Barfüsserplatz, Umgestaltung	Verkehrsdrehscheiben	BS	12 200 000	C
5VDS22	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	C
5VDS23	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	Verkehrsdrehscheiben	BS	60 000 000	C
5VDS24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West), 2. Etappe	Verkehrsdrehscheiben	BS	30 000 000	C
5VDS25	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Mitte	Verkehrsdrehscheiben	BS	10 000 000	C
5VDS26	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Klybeck	Verkehrsdrehscheiben	BS	50 000 000	C
5VDS27	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	C
5VDS28	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	C
5VDS29	BS: PU-Verlängerung Nord am Badischen Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	BS	25 000 000	C
5VDS30	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 2)	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	C
5VDS31	Lörrach: Park & Ride-Anlage Zentralklinikum	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 600 000	C
5VDS32	SLA : Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Bartenheim	Verkehrsdrehscheiben	FR	5 000 000	C
5ÖV11	BS: Tramprojekt Claragraben	Tram/Stadtbahnen	BS	25 100 000	C
5ÖV12	BS: Tram 30 Grossbasel, 2. Betriebsphase	Tram/Stadtbahnen	BS	65 000 000	C
5ÖV13	BS: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	Tram/Stadtbahnen	BS	82 000 000	C
5ÖV14	BS: Tram Dreispitz	Tram/Stadtbahnen	BS	45 000 000	C
5ÖV15	BS: Tram Dreispitz – St. Jakob	Tram/Stadtbahnen	BS	70 000 000	C
5ÖV16	BS: Tram Klybeck-Westquai	Tram/Stadtbahnen	BS	75 000 000	C
5ÖV17	BS: Tram 30 Kleinbasel	Tram/Stadtbahnen	BS	80 000 000	C

66 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

C-Massnahmen (ab 2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[66] (CHF)	Prio. AP5
5ÖV18	SLA/BS: Tram St. Johann – Huningue	Tram/Stadtbahnen	BS	55 000 000	C
5ÖV19	BS: Tram 30 Grossbasel	Tram/Stadtbahnen	BS	83 300 000	C
5ÖV20	SLA/BS: Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (ohne Rheinbrücke)	Tram/Stadtbahnen	BS	68 700 000	C
5ÖV21	SLA/BS: Rheinbrücke (Klein-hüningen – Huningue, ohne Tram Kleinhüningen – Bhf. Saint-Louis)	Tram/Stadtbahnen	BS	46 700 000	C
5ÖV22	Bad Säckingen: Infrastruktur für Gewerbegebiet Sissler Feld	Bus/ÖV-Infrastrukturen	DE	1 000 000	C
5M17	BL: Erweiterung Autobahnaus-fahrt A18 Reinach Süd – Direkt-anschluss Gebiet Kägen	Kapazität Strasse	BL	41 000 000	C
5M18	Dornach/Aesch: Birsraum Ost – A18 Anbindung Süd	Kapazität Strasse	SO/BL	15 000 000	C
5M19	BL/AG: Entlastung Raum Augst – Kaiseraugst	Kapazität Strasse	BL/AG	100 000 000	C
5M20	BS: Verlegung Grenzacherstrasse (Stadtraum Ost)	Kapazität Strasse	BS	-	C
5M21	BS: Spalenring, Verbesserungen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	24 300 000	C
5M22	BS: Margarethenstrasse, Verbesserungen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	6 900 000	C
5M23	BS: Klybeckplatz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	10 500 000	C
5M24	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB – Innenstadt	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	-	C
5M25	BS: Aufwertung Dreispitz Nord, Dornacher-/Reinacherstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	6 000 000	C
5M26	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	4 850 000	C
5FVV18	BL: Velovorzugsrouten Rheintal und Ergolztal: 1. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	30 000 000	C
5FVV19	BS: Barfüsserplatz, Velostation	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 700 000	C
5FVV20	BS: Netzlücken Fuss- und Velo-verkehr Klybeckquai-Westquai	Fuss- und Veloverkehr	BS	23 480 000	C
5FVV21	BS: Fuss-/Velobrücke «Güterbahnhof Wolf»	Fuss- und Veloverkehr	BS	45 000 000	C
5FVV22	BS: Fuss-/Veloverbindung «Peter Merian-Weg – Hexenweglein»	Fuss- und Veloverkehr	BS	10 000 000	C
5FVV23	BS: Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke»	Fuss- und Veloverkehr	BS	30 000 000	C
5FVV24	BS: Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Fuss- und Veloverkehr	BS	15 000 000	C
5FVV25	BS: Fuss-/Veloverbindung «Post-Passag – Peter Merian-Weg»	Fuss- und Veloverkehr	BS	10 000 000	C
5FVV26	BS: Veloparking Bhf SBB Süd (2. Etappe)	Fuss- und Veloverkehr	BS	8 000 000	C
5FVV27	BS: Veloquerung Bhf. SBB «Gundeli-Innenstadt»	Fuss- und Veloverkehr	BS	75 000 000	C

C-Massnahmen (ab 2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten[66] (CHF)	Prio. AP5
5FVV28	BS: Veloverbindungen Grenzraum Friedlingen, Umlegung und Verbesserungen	Fuss- und Veloverkehr	BS	-	C
5FVV29	AG: Veloverbindung Südspange Sisslerfeld Richtung Eiken und Frick	Fuss- und Veloverkehr	AG	10 000 000	C
5FVV30	AG: Brücke Stein - Bad Säckingen für Veloverkehr und nach Möglichkeit Bus	Fuss- und Veloverkehr	AG	12 000 000	C
5FVV31	Bad Säckingen: Rheinuferweg Wallbach	Fuss- und Veloverkehr	DE	3 000 000	C
Summe				**1,532 Mrd.**	**C**

8.5 Übergeordnete Massnahmen

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel ist neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms essenziell auf die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen (ÜM) durch den Schweizer Bund und die Behörden in Deutschland und Frankreich angewiesen, sowohl schienen- als auch strassenseitig. Die Abhängigkeiten zu den Agglomerationsmassnahmen sind unterschiedlich, und die wichtigsten Abhängigkeiten sollen an dieser Stelle kurz erläutert werden. Dies ist umso wichtiger, weil die Finanzierung noch nicht überall gesichert ist (ÜM im B- und C-Horizont). In den Dokumentationsblättern im Massnahmenband sind die Schnittstellen zwischen ÜM- und AP-Massnahmen im Detail dargestellt.

Tabelle 77 zeigt die übergeordneten Massnahmen der A-, B- und C-Horizonte im Überblick, jeweils getrennt nach Schienen- und Strassennetz.

A-Massnahmen (2028–2032)

Tabelle 77: Übergeordnete Massnahmen (ÜM) im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[67] (CHF)	Prio. AP5
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	Eisenbahn	DE/CH	BVWP 2030	1 210 000 000	A
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	Eisenbahn	BL	AS 2035	15 000 000	A
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	Eisenbahn	FR	AS 2035*	371 800 000	A
5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	Eisenbahn	CH	FABI	950 000 000	A
5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	Eisenbahn	BS	AS 2035	870 000 000	A
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	Eisenbahn	DE	AS 2035*	143 000 000	A
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	Eisenbahn	SO	AS 2035	14 000 000	A
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil	Eisenbahn	BS	AS 2035	14 000 000	A
5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	Eisenbahn	DE	DE	Kosten in 5Ü-Ö6 enthalten	A
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	Eisenbahn	BS	AS 2035	27 000 000	A
5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	Tram/Stadtbahnen	BL/BS	AS 2035	14 000 000	A
5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	Kapazität Strasse	DE	BVWP	11 400 000	A
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	Kapazität Strasse	BS/BL	NAF	2 590 000 000	A
5Ü-M3	A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	Kapazität Strasse	DE	BVWP	78 700 000	A
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	Güterverkehr	BS	CH	155 000 000	A
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	Güterverkehr	BS	CH	155 000 000	A

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

67 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[67] (CHF)	Prio. AP5
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	Güter-verkehr	BS	CH	275 000 000	A
Summe					**6,893 Mrd.**	**A**

*Finanzierungsbeiträge CH an das Projekt im Rahmen des AS 2035 (Kosten sind Gesamtkosten inkl. Anteile DE/FR)

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[68] (CHF)	Prio. AP5
5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	Eisenbahn	BS	FABI	2 700 000 000	B
5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	Eisenbahn	BL	FABI	460 000 000	B
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	Eisenbahn	BL	FABI	372 000 000	B
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	Eisenbahn	BL	FABI	60 000 000	B
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	Kapazität Strasse	BS/BL	NAF	1 680 000 000	B
5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 + A98.9)	Kapazität Strasse	DE	BVWP	803 200 000	B
5Ü-M6	A18, Muggenbergtunnel	Kapazität Strasse	BL	NAF	152 000 000	B
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrstreifen)	Kapazität Strasse	DE	BVWP	105 800 000	B
Summe					**6,333 Mrd.**	**B**

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

C-Massnahmen (ab 2036)

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[69] (CHF)	Prio. AP5
5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	Eisenbahn	BS	FABI	1 500 000 000	C
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	Eisenbahn	BS	FABI	2 000 000 000	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	Eisenbahn	BS	FABI	1 200 000 000	C
5Ü-Ö19	Vierspurausbau Basel St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung Haltestelle EuroAirport	Eisenbahn	BS/FR	FABI	273 600 000	C
5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	Eisenbahn	BS	FABI	800 000 000	C
5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel Mitte	Eisenbahn	BS	FABI	800 000 000	C
5Ü-Ö22	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel inkl. Entflechtungen Liestal)	Eisenbahn	NWCH	FABI	5 200 000 000	C
5Ü-Ö23	Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	Eisenbahn	BL/SO	FABI	250 000 000	C
5Ü-M8	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst – Verzw. Rheinfelden, 6-Streifen-Ausbau	Kapazität Strasse	AG	NAF	-	C

68 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.
69 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich exklusive MWST.

C-Massnahmen (ab 2036)

Nr.	Name	Massnahmen-kategorie	Teilraum	Finanzierung	Kosten[69] (CHF)	Prio. AP5
5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	Kapazität Strasse	BL	NAF	60 000 000	C
5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	Kapazität Strasse	BL	NAF	930 000 000	C
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	Kapazität Strasse	BS/BL	NAF	-	C
Summe					**13,014 Mrd.**	**C**

8.5.1 Schienennetz

Nachdem in der Region Basel mit den Investitionsprogrammen Bahn 2000 und ZEB in den vergangenen Jahren verglichen mit anderen Schweizer Grossregionen eher unterdurchschnittlich investiert wurde, sind mit den Ausbauschritten STEP AS 2025 und AS 2035 namhafte Investitionen in der Agglomeration Basel vom Schweizer Parlament bewilligt worden, und Teile davon sind bereits umgesetzt. Mit den beschlossenen Massnahmen werden die schweizerischen Zufahrtsachsen und der Knoten Bahnhof Basel SBB mehr Kapazitäten erhalten. Zudem werden einige neue S-Bahn-Haltestellen erstellt (Neuallschwil, Solitude, Dornach Apfelsee, Lörrach-Zentralklinikum).

Auf ausländischem Territorium sind die folgenden, im Grundsatz bewilligten Grossprojekte von entscheidender Bedeutung für die Agglomeration Basel: die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die Bahnanbindung des EuroAirports sowie die Neubaustrecke zwischen Karlsruhe und Basel. Beim Bahnanschluss EAP sind Restfinanzierungsentscheide der französischen Partner noch immer ausstehend, aber auf gutem Weg. Die Anbindung des EuroAirports ist für die Agglomeration als Ganzes sehr wichtig. Sie ermöglicht die Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots mit Taktverdichtungen und neuen grenzüberschreitenden Direktverbindungen zwischen den Korridoren und ist zudem eine Anbindung eines wichtigen Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandortes.

Mit den bereits beschlossenen Massnahmen kann das Angebotskonzept im Horizont 2035 gemäss der Teilstrategie S-Bahn umgesetzt werden: Gegenüber heute können damit auf folgenden Abschnitten neu 15-Minuten-Takte mit der S-Bahn angeboten werden: Basel SBB–Liestal, Basel SBB–Aesch, Basel Badischer Bahnhof–Lörrach Hauptbahnhof (Hauptverkehrszeit) sowie Basel SBB–EuroAirport. Zudem wird die S-Bahn auf vielen Abschnitten durch beschleunigte, interregionale Angebote ergänzt (z. B. Basel–Laufen–Delémont).

Für das längerfristige Ziel-Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel im Horizont mit Herzstück sind mit STEP AS 2035 zumindest die Planungskredite gesprochen. Damit werden zurzeit die Y-förmige unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof einerseits und Bahnhof SBB und St. Johann andererseits sowie die beiden neuen Bahn-Haltepunkte Basel-Mitte und Basel-Klybeck vertiefend geplant. Dieses Vorhaben ist für den weiteren ÖV-Ausbau der Agglomeration essenziell: Damit werden neue grenzüberschreitende Durchbindungen ermöglicht – mit entsprechenden Reisezeitgewinnen. Gleichzeitig werden die stark belasteten innerstädtischen Tram- und Buslinien sowie der Bahnhof Basel SBB entlastet. Für die Verdichtung zum 15-Minuten-Takt ist ausserdem auf der Schweizer Hochrheinstrecke ein 3. Gleis zwischen Pratteln und Rheinfelden notwendig, dessen Finanzierung aber ebenfalls noch nicht gesichert ist.

Sämtliche im Rahmen von AP1–AP4 sowie dem vorliegenden AP5 eingereichten Massnahmen im Bahn- und Trambereich sowie den multimodalen Drehscheiben sind aufwärtskompatibel zum Angebotskonzept mit Herzstück. Sie sind aber vor allem auch ohne dieses Grossbauwerk notwendig und stellen die Funktionsfähigkeit des ÖV-Gesamtsystems in der Übergangszeit sicher.

8.5.2 Strassennetz

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

Strassenseitig haben zwei übergeordnete Massnahmen die grösste Bedeutung für die Agglomeration Basel – mit kurz- und mittelfristigen Abhängigkeiten zu den übrigen Massnahmen: die Engpassbeseitigungen der Basler Osttangente durch den neuen Rheintunnel und in dessen Verlängerung der Acht-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst. Gegenüber dem AP4 sind beide Projekte planerisch weiter vorangetrieben worden. Für letzteres lag das generelle Projekt vor und für den Rheintunnel das Ausführungsprojekt. Die Finanzierung des Rheintunnels soll über den Ausbauschritt STEP 2023 erfolgen. Hierzu wurde jedoch das Referendum ergriffen, über das im Herbst 2024 das Schweizer Volk abstimmen wird. Bei den Planungen zum Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst gab es im Rahmen des GP planerische Zusatzschlaufen, vor allem wegen Anschlussfragen und der Trassierung des Tunnels Schweizerhalle. Das Projekt wird im Rahmen des gestarteten STEP NS 2026 neu bewertet und somit frühestens im Rahmen dieses NS-Programmpakets finanziell gesichert sein. Gleichzeitig treibt der Kanton Basel-Stadt die Planung der flankierenden Massnahmen an den Schnittstellen zum städtischen Strassennetz voran.

Durch eine stadtverträgliche Osttangente ergibt sich im Kontext des Agglomerationsprogramms mehr Spielraum für Strassengestaltungsprojekte, attraktivere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Quartieraufwertungen. Ohne den Ausbau der Osttangente (Rheintunnel) würden vor allem die Anforderungen an die regionale Verkehrssteuerung sowie die Stauraumbewirtschaftung des grenzquerenden Güterverkehrs nochmals deutlich ansteigen, und der Druck auf das untergeordnete städtische Strassennetz würde sich massiv erhöhen.

Der Acht-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst bringt Entlastung auf einem der am stärksten befahrenen Autobahnabschnitte der Schweiz. Die heute mehrmals wöchentlich beobachtbaren Überlaufeffekte auf das untergeordnete Strassennetz der Kommunen im Korridor Hochrhein (v. a. Muttenz und Pratteln) können durch den Ausbau verhindert werden, ausserdem wird die Erreichbarkeit verbessert. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Kapazitätserweiterung auf sechs Spuren zwischen den Verzweigungen Augst und Rheinfelden folgen (hierzu starten im 2024 die Arbeiten zu einem generellen Projekt), in der Übergangszeit soll auf diesem Abschnitt die Pannenstreifenumnutzung Abhilfe schaffen.

Integriert in die beiden Projekte Rheintunnel und Hagnau–Augst sind die Erneuerungen der betroffenen Autobahnanschlüsse (Anschlüsse Wiese, Basel-City, Hagnau, Pratteln, Liestal). Die Gestaltung dieser Schnittstellen zum HVS-Netz ist essenziell, um eine möglichst grosse Lenkungswirkung auf das übergeordnete Strassennetz zu erzielen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der bedeutenden umliegenden Entwicklungsgebiete zu verbessern: Birsfelden, Muttenz, Salina Raurica, Kaiseraugst, Saint-Louis.

Von den weiteren ÜM im Strassenverkehr ist auf dem deutschen Strassennetz der etappenweise Ausbau der A98 von entscheidender Bedeutung (Rheinfelden–Schwörstadt–Tiengen). Zudem wird die trimodale Umschlagsanlage Gateway Nord in Kleinhüningen mit Effizienzsteigerungen für alle Verkehrsmittel (Strasse, Bahn, Schifffahrt) ausgebaut. Sehr relevant sind auch allfällige Ausbauten entlang der N18 zwischen Basel und Delémont (Ergebnisse der Korridorstudie des ASTRA): Neben der Engpassbeseitigung (v. a. Muggenbergtunnel) geht es hier vor allem um die Entlastung stark belasteter Ortsdurchfahrten im Laufental (Laufen, Zwingen).

8.6 Strategische Massnahmen

Neben den Massnahmen, die zur Mitfinanzierung des Bundes beantragt werden, beinhaltet das AP5 «Strategische Massnahmen». Darunter werden Aktivitäten verstanden, welche die trinationale Angebotskoordination oder ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten fördern. Im AP5 werden keine Eigenleistungen im Infrastrukturbereich oder welche durch andere Instrumente vollzogen werden (wie kantonale Luftreinhaltepläne, Erhaltungsmanagement Strasse, o.a.) aufgelistet. Es wird auf Aktivitäten fokussiert, welche auf Stufe Agglomeration Mehrwerte schaffen. Das AP5 konzentriert sich in der nächsten Planungsperiode auf sechs strategische Massnahmen im Bereich Verkehr:

Tabelle 78: Strategische Massnahmen

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Prio. AP5
5V1	Digitale Veloplanung	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V2	Gestaltungskonzept Velovorzugsrouten	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V3	Abklärung und Konzept für Mobilitätsstationen	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V4-1	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Stadt Basel	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V4-2	Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Verzw. Gellert – Rheinfelden	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V4-3	Regionales Verkehrsmanagement: Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Hochrhein	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V4-4	Regionales Verkehrsmanagement: Verkehrsmanagement Leimental/Basel-West	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V5	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5V6	Mobilitätsmanagement: Fortsetzung Begleitung Sharing-Angebote über Grenzen denken	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5SL1	Einführung Raummonitoring	Strategische Massnahme	Agglo	Ae
5SL2	Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken	Strategische Massnahme	Agglo	Ae

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Digitale Veloplanung (5V1): Das Aggloprogramm Basel bewertet heute weder neu in einer Generation eingereichte Velomassnahmen noch besitzt es Kriterien oder Standards zur Beurteilung von Ersatzmassnahmen. Es gibt keine belastbare Methodik, die Wirkung verschiedener Massnahmen abzuschätzen und gegeneinander zu vergleichen. Ein Bedürfnis, dass bereits besteht und in Zukunft noch grösser wird. Auch das Identifizieren und Monitoren von Schwachstellen und im Veloverkehr stellt in der trinationalen Agglomeration Basel eine Herausforderung dar. Die Agglomeration Basel möchte daher ein digitales Tool (möglicher Lösungsansatz könnte ein WebGIS-Tool sein) entwickeln und dieser Herausforderungen dadurch mit einem datenbasierten Tool begegnen. Es soll die Geschäftsstelle Agglo Basel bei der Herleitung und Bewertung von Massnahmen im Veloverkehr unterstützen. Das Tool soll insbesondere dazu dienen, das Agglo-Velonetz mittels Indikatoren auf Schwachstellen zu überprüfen. Dafür sollen die hinterlegen Netze mit zusätzlichen Attributen (Eigenschaften des Ausbaustandards) versehen werden. Zudem soll es eingereichte Massnahmen und Ersatzmassnahmen bewerten, die auf allen durch das Velo befahrbaren Strecken liegen (also nicht nur auf dem Agglo-Velonetz).

Gestaltungskonzept Velovorzugsrouten (5V2): Velovorzugsrouten (VVR) sind qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Sie weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Mit dem Ziel, einen hohen Wiedererkennungswert und eine intuitive Führung zu erreichen, möchte die Agglomeration Basel einheitliche Gestaltungs-

elemente definieren. Ein einheitliches Gestaltungskonzept ist in Städten und Agglomerationen sinnvoll, insbesondere bei grenzüberschreitenden Velorouten. Gleichzeitig sollte auch die regionale Bedeutung berücksichtigt und gestärkt werden, sodass sich die Regionen mit Ihren VVRs identifizieren können). Mit dieser Massnahme (Eigenleistung) soll ein trinationales Gestaltungskonzept für Velovorzugsrouten erarbeitet werden. In einem ersten Schritt soll der gestalterische Spielraum für die Gestaltung (Klärung der gesetzlichen Randbedingungen in allen drei Ländern bzw. in den Gebietskörperschaften) geklärt werden und in einem zweiten Schritt sollen mind. folgende Gestaltungselemente definiert werden:

- **Signalisierung:** Kennzeichnung/Nummerierung der Velovorzugsrouten. Die geplanten Velovorzugsrouten sollen in der gesamten Agglomeration einheitlich nummeriert bzw. gekennzeichnet werden. Die Beschilderung (Tafeln/Stelen) sowie Markierungen am Boden sollen diesem Konzept folgen und mit verschiedenen Farben oder Buchstaben erkennbar werden.
- **Markierung:** Einbau eingefärbter Belag oder die Markierung einer Randlinie (innerorts/ausserorts). Mit dem Gestaltungselement «Markierung» wurde ein Element auf dem Boden gewählt. Dieses ist für Velofahrende gut sichtbar.

Die bewusst eingesetzten Gestaltungselemente stärken die Bedeutung der Velovorzugsrouten als höchste Verbindungskategorie. Durch die Gestaltungselemente können Velofahrende intuitiv der VVR folgen.

Abklärung und Konzept für Mobilitätsstationen (5V3): Mit dieser Massnahme soll abgeklärt werden, ob in der trinationalen Agglomeration Basel eine Marke für ein Netz an Mobilitätsstationen aufgebaut werden soll. An einer Mobilitätsstation können mehrere Sharing-Anbieter gebündelt werden. Wichtig ist, dass die verschiedenen Angebote über einen Zugang (z. B. Karte oder APP) genutzt werden können. Hauptziel dieser Massnahme ist das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen und einen schnellen und unkomplizierten Wechsel zwischen geteilten Autos und Velos und dem ÖV zu ermöglichen. Effiziente, attraktive Wegeketten sollen dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit dem Auto mitten in die Stadt fahren, sondern an geeigneten Orten, möglichst nah an der Quelle auf den öffentlichen Verkehr oder den Veloverkehr umsteigen.

Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Stadt Basel (5V4-1): Die Autobahnen A2 und A3 in der Kernstadt Basel weisen an einigen Stellen bereits heute Überlastungs-erscheinungen auf. Es ergeben sich entsprechende Ausweichverkehre auf dem umliegenden lokalen Strassennetz in der Stadt Basel (Kanton BS) sowie in den angrenzenden Gemeinden Muttenz und Birsfelden (Kanton BL). Diese verursachen nicht nur entsprechende Immissionen in den Siedlungsgebieten, sondern behindern auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und schränken die Aufenthaltsqualitäten und lokalen Erreichbarkeiten erheblich ein. Eine Kapazitätserweiterung der A2 ist im Rahmen des Bundesprojekts A2 Rheintunnel ab dem Zeitraum 2040 vorgesehen, bis dahin werden sich die erwähnten Überlastungssituationen voraussichtlich weiter akzentuieren. Zudem werden auf der A2 Osttangente im Stadtgebiet in den nächsten Jahren umfassende bauliche Erhaltungsmassnahmen notwendig, welche die Verfügbarkeit der A2 punktuell verringern werden. Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der beschriebenen unterschiedlichen politischen Vorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Gewichtungen nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen, von Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1).

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

Regionales Verkehrsmanagement: Überlast Autobahnen A2/3 Verzw. Gellert – Rheinfelden (5V4-2): Die Autobahnen A2 und A3 im Bereich zwischen der Verzweigung Gellert und der Verzweigung Rheinfelden bilden das verkehrliche Rückgrat zwischen der Kernstadt Basel und den Korridoren Hochrhein und Ergolztal. Infolge der Überlagerung von grossräumigem Transitverkehr und regionalem Lokalverkehr sind diese Autobahnabschnitte und Anschlussbereiche sehr stark ausgelastet. Daraus resultieren jeweils Rückstaus auf die vorliegenden Autobahnabschnitte und somit Ausweichverkehre auf parallele Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf benachbarte und weniger ausgelastet Autobahnanschlüsse. Die bereits heute vorhandenen starken Ausweichverkehre führen unter Anderem zu mangelhaften Fahrplanstabilitäten im strassengebundenen öV und erfordern bereits heute aufwendige «Schutzmassnahmen» auf Gemeindestrassen (z.B. in Birsfelden). Trotz dieser schon geplanten kurzfristigen Massnahmen verbleibt bis zur Engpassbeseitigung eine «Zeitlücke» von ca. 10 – 15 Jahren. Für diesen Zeitraum soll der Bedarf an weiteren Massnahmen im Verkehrsmanagement, sei es als Überbrückungsmassnahmen oder als definitive Massnahmen zwischen dem Bund und den beiden Kantonen BL und AG erörtert werden. Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der beschriebenen unterschiedlichen politischen Vorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Gewichtungen nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen, von Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1).

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

Regionales Verkehrsmanagement: Bewirtschaftung/Verkehrslenkung Hochrhein (5V4-3): Die Verkehrsqualität auf dem übergeordneten Strassennetz im Perimeter Verzweigung Rheinfelden – Raum Frick/Laufenburg wird im westlichen Teil bereits heute infolge Überlast der A2 im Raum Basel sowie dem jeweiligen Grad der Grenzkontrollen (Grenzregime) geprägt. Während in den früheren Jahren im Rahmen der Schengen-Regelungen die Grenzüberfahrten zwischen der Schweiz und Deutschland vereinfacht und der verkehrliche Grenzwiderstand abgebaut werden konnte, sind aktuell vermehrt strengere Kontrolltätigkeiten zu verzeichnen. Sie werden vornehmlich durch jeweils innenpolitische Erfordernisse in den beiden Ländern vorgegeben. Auf Schweizer Seite wird dieser Situation im vorliegenden Konzept «Verkehrsmanagement Rheinfelden» bereits Rechnung getragen, welches im Raum Kaiseraugst – Rheinfelden – Möhlin etappenweise umgesetzt wird. Weitere verkehrliche Betrachtungen auf Schweizer Seite erfolgen zurzeit im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts im Raum Stein – Laufenburg. Bis zur vollständigen Realisierung der Autobahn A98 führt der überregionale Verkehr auf deutscher Seite östlich der Stadt Rheinfelden entlang der B34 durch zahlreiche Ortschaften, welche hohem Durchgangsverkehr ausgesetzt sind. Ziel dieses strategischen Projekts kann infolge der möglichen unterschiedlichen Zuständigkeiten und verkehrsfunktionalen Gewichtungen (nationale versus regionale Bedürfnisse) nicht bereits die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen sein, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen (wie z.B. Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee), von aktuellen Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA-Stufe 1). Dabei sollen die verschiedenen Ausgangslagen – in Abhängigkeit der Realisierung einzelner Strassenprojekte – mitberücksichtigt werden (kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen).

Regionales Verkehrsmanagement: Verkehrsmanagement Leimental/Basel-West (5V4-4): Das übergeordnete Strassennetz im Raum Basel-West und im vorderen und mittleren Leimental verläuft mehrheitlich inmitten dichtbebauter Siedlungsgebiete und Ortskerne und weist an einigen neuralgischen Knotenpunkten oder Bahnübergängen bereits Überlastungserscheinungen auf. Die komplexen Überlagerungen von Binnenverkehr und überregionalem tangentialen Verkehrsströmen werden sich mit der prognostizierten Siedlungsentwicklung noch weiter akzentuieren. Ziel dieses strategischen Projekts ist die Beurteilung des Handlungsbedarfs auf Basis der genannten Studie für das Netz der Kantons- und Gemeindestrassen bzw. anhand zusätzlicher Erfordernisse aus der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Infolge der teils widersprüchlichen Zielvorgaben bzw. verkehrsfunktionalen Vorgaben sollen noch keine konkreten Massnahmen erarbeitet werden, sondern ein Abgleich der bisherigen Überlegungen und der aktuellen Projekte, von entsprechenden Verkehrsgrundlagen und Zielvorstellungen sowie die Festlegung eines konkreten weiteren Vorgehens im Sinne einer klassischen Projektdefinition (gemäss SIA Stufe 1) sein.

Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung (5V5): Anfang 2021 haben 15 Gemeinden eine Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung unterzeichnet. Diese Charta entstand in Zusammenarbeit mit den Kantonen BL/BS, dem Landkreis Lörrach und der Saint-Louis Agglomération unter Leitung des Aggloprogramms Basel. Die Charta beinhaltet 5 Grundsätze und 6 Handlungsfelder, welche nun von den Gemeinden in Umsetzung gehen. Die darin festgehaltenen Ansätze regeln bspw. die Einführung von flächendeckender oder gebietsbezogener Bewirtschaftung, die Abgabe von Parkkarten zur Privilegierung einzelner Benutzergruppen (Anwohner, Handwerker, Angestellte, Besucher) oder auch eine zentrale Informations-übersicht der Regelungen. Auf dieser Grundlage aufbauend, soll nun eine 2. Phase eingeleitet werden. Ziel ist es, die von den Gemeinden getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung umzusetzen und bei Bedarf (hoher Parkdruck) gebietsmässig zu erweitern.

Mobilitätsmanagement: Fortsetzung Begleitung Sharing-Angebote über Grenzen denken (5V6): In der Agglomeration Basel gibt es derzeit keine grossräumigen grenzüberschreitenden Sharing-Angebote. Als Gründe dafür werden weiterhin rechtliche und organisatorische Hürden vermutet (z. B. MwSt.-Abrechnung bei Grenzüberschreiten-den Fahrten, Versicherungsdeckung, Nutzung des öffentlichen Grunds für Stationen). Unterstützt vom Agglomerationsprogramm Basel haben der Kanton Basel-Stadt und der Anbieter Velospot gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein und der Gemeinde Huningue sämtliche technischen, rechtlichen und praktischen Grundlagen geschaffen, um ein stationenbasiertes trinationales Veloverleihsystem zeitnah zu verwirklichen. Das Vorhaben ist geglückt. Der Basler Veloverleihanbieter Velospot betreibt seit dem 8. April 2024 erstmals je einen Standort in Deutschland und Frankreich mit insgesamt 16 Velos & E-Bikes. Der Testbetrieb läuft vorerst ein Jahr. Im Testjahr sollen relevante Erkenntnisse für eine möglichst zukunftsfähige Weiterführung gewonnen werden. Das Agglomerationsprogramm Basel will einen Austausch zwischen den verschiedenen Stakeholdern weiterhin begleiten und fördern. Gemeinsam mit den Mitgliedern von Agglo Basel sollen:

- Hürden und Bedürfnisse frühzeitig mit betroffenen Akteuren besprochen werden;
- Potenziale für die Ausdehnung bestehender und neuer grenzüberschreitender Sharing-Angebote erkannt werden;
- Gemeinden bei der Einführung neuer Angebote unterstützt werden.

Im Fokus sollen stets die Bedürfnisse der potenziellen Nutzer der trinationalen Agglomeration Basel stehen, dazu gehören Pendlerinnen und Pendler genauso wie Touristen und Spontannutzende. Das Agglomerationsprogramm Basel verfolgt dabei das langfristige Ziel, die Sharing-Angebote zu **einem** vernetzten und grenzüberschreitenden System (welches aus mehreren Anbietern bestehen kann) zu führen und dieses im Zusammenspiel mit Mobilitätsstationen (Eigenleistung 5V3) wirkungsvoll entfalten zu lassen.

Einführung Raummonitoring (5SL1): Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzt voraus, dass zukünftige Entwicklungsgebiete räumlich erfasst werden und mit zentralen Informationen hinterlegt werden. Seit der ersten Generation werden Entwicklungsareale erfasst. Seit AP3 wird die heutige und zukünftige Anzahl Einwohnenden und Arbeitsplätze pro Massnahmenblatt ausgewiesen und seit AP4 wird ausserdem der Planungsstand systematisch erhoben. Bisher wurden nur Areale erfasst mit einem Potenzial von mehr als 200 zusätzlichen Einwohnenden und/oder Arbeitsplätzen. Damit werden längst nicht alle Potenziale erfasst. Die Methodik zur Festlegung der Bauzonenkapazitäten gemäss der technischen Richtlinie des Bundes liefert für die Agglomeration Basel unbefriedigende Resultate und kann und füllt die Informationslücke nicht. Im Rahmen von AP6 soll deshalb ein Raum+ wie es der Kanton Basel-Landschaft bereits pflegt, für das Agglomerationszentrum erstellt werden. Dabei sollen auch unbebaute Flächen mit weniger Potenzial als 200 zusätzliche Einwohnende und Arbeitsplätze erhoben werden sowie das Nachverdichtungspotenzial. In einem ersten Schritt gilt es zu klären welche Kennziffern pro Entwicklungsareale erhoben werden sollen und in einem zweiten Schritt muss die Vorgehensweise zur Erhebung der Areale geklärt werden. In einem dritten Schritt gilt es das Geoportal von Agglo Basel entsprechend aufzurüsten, sodass die erhobenen Informationen nicht nur erfasst werden (wie

es heute der Fall ist), sondern, dass die den einzelnen Arealen hinterlegen Attribute auch bearbeitet werden können.

Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken (5SL2): Das strategische Massnahmenblatt Siedlung und Landschaft von AP4 wurde in AP5 weitergeführt. Auch in AP6 sollen das Zukunftsbild und die Teilstrategien Siedlung und Landschaft des Agglomerationsprogrammes gemeinsam mit den Städten und Gemeinden neu unter dem Titel «Zusammenarbeit mit den Kommunen fortführen und Partizipationsprozesse stärken», umgesetzt werden. Seit AP5 behandelt das Agglomerationsprogramm Basel die Kilmathematik. Das Zukunftsbild umfasst neu Ziele betreffend Kilmaschutz und -anpassung. Das Agglomerationprogramm beinhaltet ausserdem eine neue Querschnittsstrategie Klima. Deshalb sollen auch Projekte der Städte und Gemeinden zur Klimaanpassung oder solche, welche die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fördern (Klimaschutz), unterstützt werden. Wie in den vergangenen Generationen sollen die Städte und Gemeinden von Agglo Basel unterstützt werden, indem pro Jahr 80 000 CHF für Projekte zur Verfügung gestellt werden und personelle Ressourcen seitens der Geschäftsstelle eingesetzt werden. Priorisiert werden überkommunal ausgerichtete Projekte und Projekte, welche den Einbezug der Bevölkerung sicherstellen. Überkommunale Projekte sind in der Regel komplexer, da die Anzahl einzubindender Akteure steigt. Partizipation ist wichtig, weil die konkrete Realisierung von Projekten voraussetzt, dass sie von der Bevölkerung getragen werden, weshalb ein frühzeitiger Einbezug gewährleistet werden soll.

8.7 Wirkungsnachweis

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

Die im Kapitel Wirkungsnachweis dargestellten Ergebnisse sind besonders von der abgelehnten Abstimmung zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen betroffen. Es wurde darauf verzichtet, alle betroffenen Textpassagen, Karten, Grafiken entsprechend zu kennzeichnen, da die gesamte Modellierung von den übergeordneten Massnahmen Rheintunnel und Acht-Spur-Ausbau betroffen ist und dadurch das gesamte Kapitel hätte gekennzeichnet werden müssen.

Der Wirkungsnachweis für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation erfolgt entlang zweier Ansätze: Zum einen werden die verkehrlichen Wirkungen der Massnahmen anhand des Gesamtverkehrsmodells (GVM) Region Basel (Arendt Consulting, Roland Müller, und Infras 2019) quantifiziert, und zum anderen werden die Massnahmen der 5. Generation insgesamt entlang den Wirkungskriterien des ARE qualitativ beurteilt.

a) Quantitative Verkehrsmodellanalyse

Für die quantitative Bestimmung der verkehrlichen Wirkungen mittels GVM wurden basierend auf der Trendentwicklung (Referenzzustand 2040) zwei Planfälle modelliert. Insgesamt wurden also drei Zustände im Verkehrsmodell abgebildet (siehe Details in Arendt 2024):

1. **Referenzzustand 2040**: Dieser Zustand umfasst das heutige Infrastrukturnetz sowie alle geplanten und bereits finanzierten Projekte (entspricht dem Basis-Szenario 2040 mittel des GVM Region Basel).
2. **Planfall 2040 (ÜM)**: Betrachtet wird hier der Referenzzustand plus alle übergeordneten Massnahmen aus AP5 mit den Horizonten A und B. Zu beachten ist: Hier wird als Regelfall der Rheintunnel integriert. Als Sensitivität wurde auch ein Zustand ohne Rheintunnel modelliert. Hinweise zum Zustand ohne Rheintunnel werden in einer Textbox am Schluss des Kapitels zusammengefasst.
3. **Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)**: Dieser Zustand umfasst den Referenzzustand plus alle übergeordneten Massnahmen und alle AP-Massnahmen aus AP5 mit den Horizonten A und B. Nicht alle Wirkungen von AP-Massnahmen können modelliert werden (z.B. kleinere FVV-Massnahmen, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum oder Aufwertung Verkehrsdrehscheiben).

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung (Szenario 2040 mittel) sowie weitere Modellparameter (Aufkommensraten etc.) wurden nicht verändert. Somit spiegeln die nachfolgenden Resultate nur die Angebotseffekte im MIV, im ÖV sowie im Veloverkehr wider – und nicht die Effekte aufgrund einer veränderten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung. Die Referenzentwicklungen als solche (inkl. der Struktureffekte) sind in der Analyse dargelegt (siehe Kapitel 3.5.3).

Die nachfolgenden Differenz-, Auslastungs- und Belastungsplots im MIV und ÖV zeigen hauptsächlich die Wirkungen der übergeordneten Massnahmen (also des Herzstücks der trinationalen S-Bahn Basel, des Rheintunnels und des Acht-Spur-Ausbaus Hagnau – Augst und weiterer Projekte).

Der **MIV** erfährt dabei eine Verlagerung auf das Autobahnnetz, und die Zuverlässigkeit (Auslastung) auf den Autobahnen nimmt gegenüber dem Referenzzustand 2040 deutlich zu (siehe Abbildung 96). Gleichzeitig werden weite Teile des untergeordneten Netzes entlastet. Neben Verlagerungen im Kontext des Rheintunnels und der Erweiterung Hagnau – Augst sind die Entlastung der A861 und die Verkehrsverlagerung auf die neu erstellte A98 zwischen Rheinfelden und Schwörstadt augenfällig. Die grössten verbleibenden Auslastungsprobleme im Autobahnnetz verlagern sich mit der Umsetzung dieser drei Grossprojekte auf die Abschnitte östlich von Rheinfelden. Punktuell verbleibende Engpässe liegen u. a. in Laufen/Zwingen und zwischen Liestal und Pratteln.

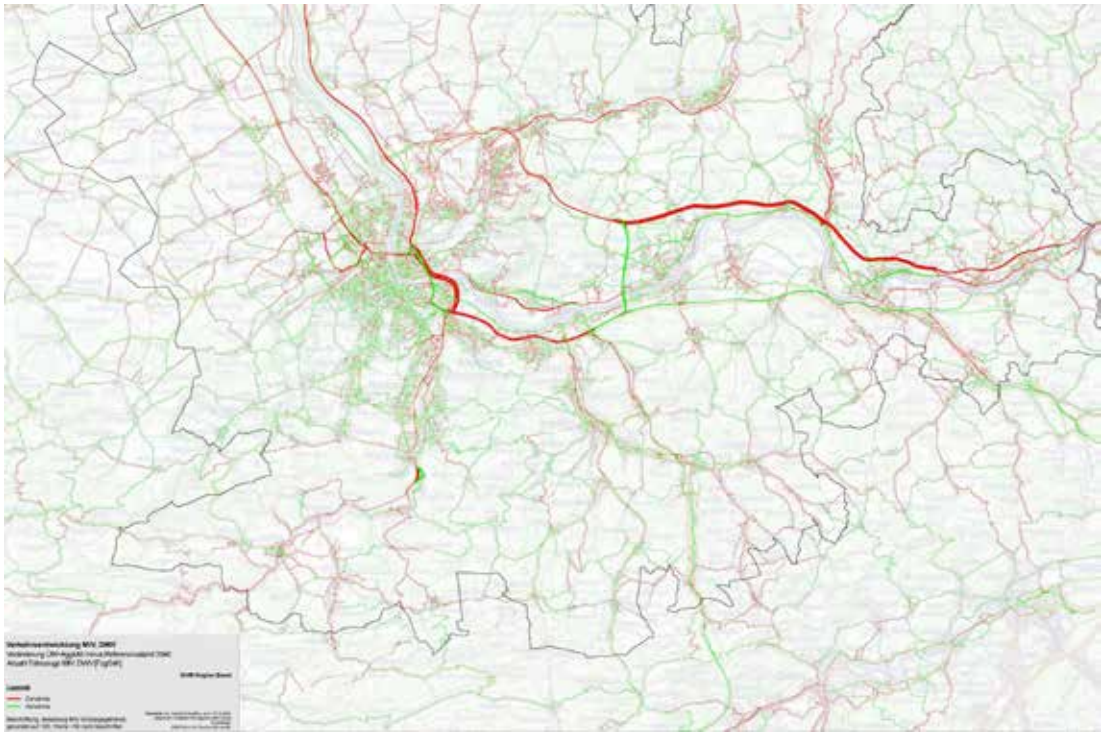


Abbildung 96: MIV-Belastungsveränderungen Referenz 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)

Quelle: Arendt Consulting 2024

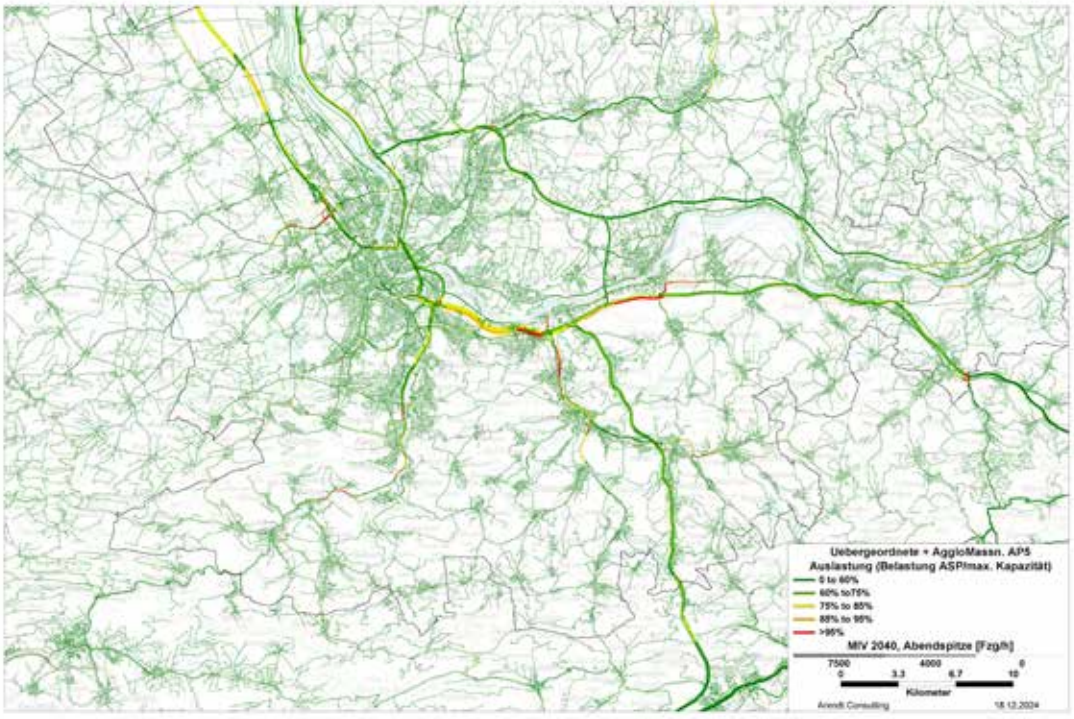
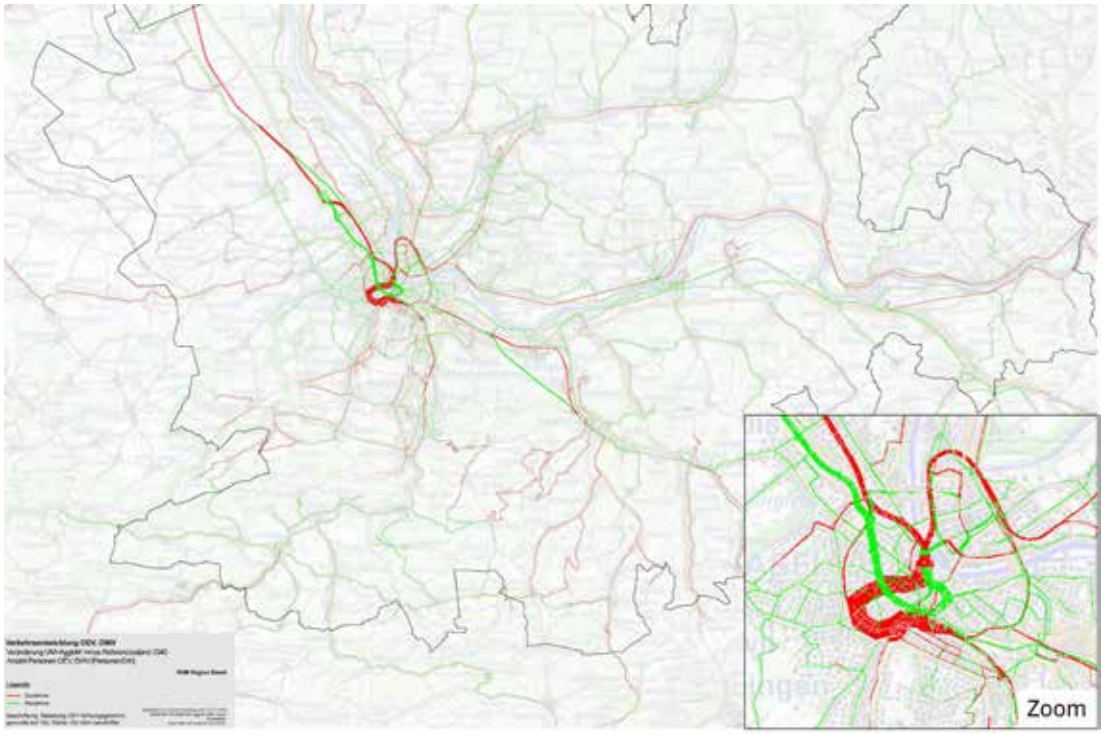


Abbildung 97: MIV-Auslastung Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen), Abendspitzenstunde (ASP)

Quelle: Arendt Consulting 2024

Im ÖV sind die Verlagerungen vom aktuellen Schienennetz auf die neuen Netzelemente des Herzstücks prägend. Damit verbunden ist eine grosse Entlastung auf dem Tramnetz der Basler Innenstadt. Auffallend sind neben den Verlagerungen im Agglomerationszentrum auch die Nachfragezunahmen auf den Bahnlinien in den Korridoren, und zwar in allen drei Ländern. Die neuen Durchbindungen werten das Bahnangebot deutlich auf. Die Veränderungen auf dem übrigen Tram- oder Busliniennetz sind deutlich geringer.

Abbildung 98: ÖV-Belastungsveränderungen Referenz 2040 vs. Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)



Quelle: Arendt Consulting 2024

Ergänzend zu den Netzdarstellungen zeigen die folgenden Tabellen die gesamtverkehrlichen Wirkungen im MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie nach Raumtypen. Dargestellt sind die prozentualen Veränderungen zwischen dem Referenzzustand 2040 und den beiden Planfällen 2040 (nur ÜM: Tabelle 79, ÜM plus AP-Massnahmen: Tabelle 80).

Tabelle 79: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM)

Verkehrsart	Referenzzustand 2040 [Wege/Werktag]	Planfall 2040 (ÜM) [Wege/Werktag]	Differenz %
Total	8 797 264	8 797 264	+0,00%
MIV (Personen)	5 054 251	5 062 543	+0,16%
ÖV	948 237	960 710	+1,32%
Veloverkehr	1 410 199	1 399 427	−0,76%
Fussverkehr	1 384 577	1 374 584	−0,72%

Raumtyp	MIV [Veränderung Pkm]	ÖV [Veränderung Pkm]	Veloverkehr [Veränderung Pkm]
Total	5,9%	2,8%	−2,3%
Agglomerationszentrum	5,0%	11,1%	−2,7%
Innere Korridore	2,3%	−1,6%	−2,3%
Äussere Korridore	12,2%	−0,6%	−1,6%
Ländlicher Raum	−1,5%	−4,5%	−1,5%

Quelle: Arendt Consulting 2024

Tabelle 80: Veränderung der Anzahl der Wege (oben) und der Pkm (unten) zwischen Referenzzustand 2040 und Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen)

Verkehrsart	Referenzzustand 2040 [Wege/Werktag]	Planfall 2040 (ÜM plus AP-Massnahmen) [Wege/Werktag]	Differenz %
Total	8 797 264	8 797 264	+0,00%
MIV (Personen)	5 054 251	5 058 203	+0,08%
ÖV	948 237	964 765	+1,74%
Veloverkehr	1 410 199	1 400 095	−0,72%
Fussverkehr	1 384 577	1 374 201	−0,75%

Raumtyp	MIV [Veränderung Pkm]	ÖV [Veränderung Pkm]	Veloverkehr [Veränderung Pkm]
Total	5,8%	2,8%	−0,3%
Agglomerationszentrum	4,7%	11,2%	1,5%
Innere Korridore	2,2%	−1,6%	−1,5%
Äussere Korridore	12,2%	−0,6%	−1,4%
Ländlicher Raum	−1,4%	−4,6%	−0,9%

Quelle: Arendt Consulting 2024

In beiden modellierten Planfällen steigt die **Anzahl der Wege** im ÖV. Die MIV-Wege bleiben stabil, und der Langsamverkehr verliert geringe Anteile an den ÖV. Das Wachstum im Verkehrsaufkommen im ÖV und Veloverkehr ist im Planfall mit den AP-Massnahmen gegenüber dem Planfall nur mit ÜM leicht erhöht und das MIV entsprechend tiefer. Diese Wirkung entspricht den intendierten Zielen des AP5. Auch wenn die modellierten Effekte über den gesamten Agglomerationsperimeter hinweg niedrig erscheinen, sind dies beim ÖV doch fast 5000 Wege pro Werktag.

Bei den **Verkehrsleistungen (Pkm)** mag es auf den ersten Blick erstaunen, dass in den zwei Planfällen der MIV stärker zunimmt als der ÖV. Dies hängt primär damit zusammen, dass mit den ÜM und AP-Massnahmen bedeutende Kapazitätsengpässe abgebaut werden. Dadurch nimmt die Zuverlässigkeit im Strassenverkehr zu, und es werden Kapazitäten für Wege mit längeren Wegdistanzen geschaffen. Dieser Effekt zeigt sich beim heute stark belasteten Agglomerationszentrum (v. a. Effekt durch den Rheintunnel) und in den äusseren Korridoren (v. a. Effekte durch den Ausbau der A98) stärker als in der Gesamtheit der inneren Korridore. Zusätzlich kommt aufgrund der östlichen Perimeter-Erweiterung im AP5 (Bad Säckingen bis Albbruck) ein Gebiet hinzu, in dem die deutsche Autobahn A98 einen deutlichen Ausbau erfährt. Dies wird bei den Modellberechnungen durchgehend berücksichtigt, wodurch der MIV stark angezogen wird. Für längere Fahrten aus diesem Raum wird Basel dadurch wieder besser mit MIV erreichbar, nämlich via deutsche Autobahnen.

Der öffentliche Verkehr kann auch bei den Personenkilometern (Pkm) in beiden Planfällen zulegen. Die Massnahmen bewirken vor allem in den gut vom ÖV erschlossenen Räumen des Agglomerationszentrums ein deutliches Wachstum gegenüber dem Referenzfall. Dass der ÖV-Zuwachs in den Korridoren geringer ausfällt, dürfte mit dem bereits guten Angebotsniveau im Referenzzustand und mit grösseren Auslastungsproblemen auf der Strasse zusammenhängen.

Beim Veloverkehr zeigt der relative Vergleich der beiden Planfälle eine Verschiebung der Pkm um 2 Prozentpunkte infolge der AP5-Massnahmen. Die Wirkungsrichtung der AP-Massnahmen entspricht somit den intendierten Zielen, auch wenn die zahlenmässige Veränderung aus verschiedenen kompensatorisch wirkenden Zusammenhängen relativ klein ausfällt.

Generell gilt es bei den Modellrechnungen zu beachten, dass Verbesserungen in den Bereichen Komfort, Betrieb und Sicherheit sowie kleinräumige Effekte – etwa im Bereich Fussverkehr – vom GVM nur rudimentär oder gar nicht abgebildet werden können. Zudem wurden bei den untersuchten GVM-Szenarien die verkehrlichen Wirkungen einer gegenüber der Referenzentwicklung stärkeren Siedlungsentwicklung nach innen nicht modelliert. Die Gesamtwirkungen des AP5 inklusive der Siedlungsmassnahmen wären höher einzuschätzen.

Exkurs: Effekte Planfälle ohne Rheintunnel und ohne Acht-Spur-Ausbau Hagnau – Augst

Der grösste Unterschied gegenüber den oben dargestellten Planfällen ist erwartungsgemäss die Strassenverkehrsauslastung, die ohne den Rheintunnel entlang den betroffenen Streckenabschnitten deutlich höher ist. So bleibt im Zustand 2040 der gesamte Autobahnabschnitt vom Anschluss Wiese bis Pratteln stark staugefährdet; wobei der Abschnitt Hagnau – Augst deutlicher weniger belastet ist, weil dessen Acht-Spur-Ausbau mitmodelliert wurde, aber die Umsetzung ohne Rheintunnel sehr offen ist. Die Auslastungsprobleme auf dem Abschnitt Rheinfelden-West bis -Ost sind in beiden Planfällen ähnlich gross.

Bei den gesamtverkehrlichen Makrokennziffern sind die Unterschiede deutlich kleiner: Ohne Rheintunnel ist das Wachstum im ÖV gegenüber dem MIV erhöht, wenn auch insgesamt in überschaubarem Rahmen (Anzahl Wege +1,94% ggü. +1,74% und Pkm +3,1% ggü. +2,8%). Und auch der Veloverkehr kann leicht profitieren, der Effekt ist aber nochmals geringer als die Verlagerung auf den ÖV.

b) Qualitative Wirkungsanalyse

Ergänzend zu den Verkehrsmodellanalysen fasst die folgende Tabelle die qualitative Wirkungsanalyse entlang den Wirkungskriterien des ARE (WK1 – WK4) zusammen. Dabei wird primär auf die AP-Massnahmen fokussiert und weniger auf die ÜM, da diese bereits oben in der quantitativen Wirkungsanalyse dargestellt wurden.

Tabelle 81:
Qualitative Wirkungsanalyse der AP4-Massnahmen (A- und B-Horizont)

Kriterium	Wirkungen	Wirkung (Teilräume)
WK1: Verkehr	**Öffentlicher und kombinierter Verkehr:** Ergänzend zum kontinuierlichen Angebotsausbau im Netz der trinationalen S-Bahn Basel setzt das AP5 einen deutlichen Schwerpunkt im Ausbau der Verkehrsdrehscheiben. Mit Investitionen von rund CHF 160 Mio. (A- und B-Horizont) werden verschiedene Bahn- und wichtige Bus-Verkehrsdrehscheiben eine deutliche Aufwertung erfahren. Dabei geht es sowohl um Gestaltungsprojekte als auch um den Angebotsausbau in der kombinierten Mobilität. Zudem werden zwei neue S-Bahn-Haltestellen erstellt (Solitude, Basel-Neuallschwil), und die Verkehrsdrehscheibe EuroAirport wird deutlich ausgebaut, abgestimmt auf die zukünftige Bahnerschliessung. Im Tramnetz haben leider einige Projekte aus den vergangenen Generationen Verzögerungen erfahren. Vor diesem Hintergrund kommen im AP5 erst im B-Horizont neue Tramprojekte hinzu: Mit dem Tram Klybeck und dem Tram Bachgraben werden wichtige Entwicklungsgebiete besser erschlossen, und mit der Doppelspur Binningerstrasse (Heuwaage und Zoo) kann das Tramangebot im Leimental ausgebaut werden. Für den Busverkehr wird durch den Ausbau weiterer Bushöfe sowie durch Strassengestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen vor allem die Betriebsstabilität erhöht. Zudem schreitet die Elektrifizierung der Buslinien kontinuierlich voran.	↗↗↗ alle Landesteile (CH,DE und FR) mit Schwerpunkt innere Korridore
	Strassenverkehr: Wie die bisherigen Programmgenerationen enthält auch das AP5 verschiedene Massnahmen im Bereich Aufwertung/Sicherheit Strassenraum. Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie mit Ortsdurchfahrts- und Knotensanierungen werden Verkehrsfluss und Sicherheit an neuralgischen Punkten verbessert. Insgesamt erhöhen die Strassenmassnahmen des AP5 die Netzstabilität. Gleichzeitig können dadurch die Bedingungen für den ÖV, Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Geografisch haben die Strassenmassnahmen im AP5 ihren Schwerpunkt in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Mit dem Zubringer Bachgraben-Allschwil (im B-Horizont) wird der entsprechende Entwicklungsschwerpunkt deutlich besser erschlossen als heute, abgestimmt auf das Tram Bachgraben und auf Ausbauten des Velonetzes. Sämtliche AP-Massnahmen sind aufwärtskompatibel mit zukünftigen Ausbauten im Nationalstrassennetz. Auf dem Abschnitts Hagnau–Augst haben Verkehrsmanagementmassnahmen eine grosse Bedeutung. Entsprechend enthält das AP5 vier neue strategische Massnahmen zum regionalen Verkehrsmanagement (Eigenleistung, vgl. Kapitel 8.6	↗↗ v. a. BS und BL
	Veloverkehr: Die Gesamtkonzeption für ein durchgängiges trinationales Velonetz mit Velovorzugsrouten und -hauptrouten aus den Vorgängergenerationen wurde weiterentwickelt. Die wichtigsten Netzlücken und Qualitätsmängel werden etappenweise geschlossen bzw. behoben. Von diesen Massnahmen profitieren sowohl der Alltags- und Pendler- als auch der Freizeitverkehr. Im Bereich der Velovorzugsrouten erfolgen im AP5 v. a. weitere Etappen im Birstal. Das AP5 enthält verschiedene Velonetzlückenschlüsse (z. B. FVV-Brücke Dreiländereck, Pratteln, Dornach Apfelsee, Pratteln, Rheinfelden, Lörrach) sowie den Ausbau von Velo-Abstellplätzen (v. a. Basel-SBB, West und Ost).	↗↗↗ alle Teilräume

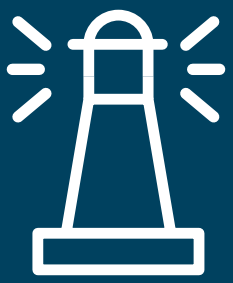
Kriterium	Wirkungen	Wirkung (Teilräume)
	Fussverkehr: Die Fussgängerflächen werden im Zuge der lokalen Gestaltungsmassnahmen des öffentlichen Strassenraums aufgewertet. Ähnliche Wirkungen haben die weitere Ausdehnung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen (Eigenleistung, basierend auf dem hohen Ausgangsniveau in der Agglomeration Basel) und die verschiedenen Umgestaltungsprojekte von Verkehrsdrehscheiben. Attraktive Fussgängernetze sind auch ein integraler Bestandteil der verschiedenen Arealentwicklungskonzepte für die Schwerpunktgebiete Siedlung.	↗↗ alle Teilräume
	Nachfragesteuerung und Mobilitätsmanagement: Das AP5 führt einerseits die früher initiierten Massnahmen im Bereich der harmonisierten Parkraumbewirtschaftung und der grenzüberschreitenden Sharingangebote weiter. Neu hinzu kommen strategische Projekte zu Mobilitätsstationen an Verkehrsdrehscheiben sowie die digitale Veloplanung und das Gestaltungskonzept für die Velovorzugsrouten. Mit letzteren soll die Wirkung der zahlreichen Einzelmassnahmen im Bereich Verkehrsdrehscheiben und Velonetzausbau weiter erhöht werden. Insbesondere im grenzquerenden Verkehr besteht durch den tiefen Modal Split-Anteil bedeutendes Potenzial in der Agglomeration Basel.	↗↗ alle Teilräume
WK2: Siedlung	Die Siedlungsmassnahmen fokussieren wie bisher auf die Realisierung von **Schwerpunktgebieten** (Neubau, Transformation und Nachverdichtung). Im AP5 sind insgesamt 28 Schwerpunktgebiete Siedlung enthalten. Diese verfügen über Kapazitätsreserven von gesamthaft rund 170 000 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätze (EWAP), sind verkehrlich sehr gut gelegen und leisten damit den mit Abstand grössten Zielbeitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration Basel. Vor allem im Agglomerationszentrum sowie in Teilen der inneren Korridore stellen die Schwerpunktgebiete mangels unbebauter Bauzonen das entscheidende Entwicklungspotenzial dar. Die verkehrliche Erschliessung erfolgt so weit wie möglich über ÖV, Fuss- und Veloverkehr. In den Schwerpunktgebieten wird damit auch eine überdurchschnittliche Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV angestrebt.	↗↗↗ alle Teilräume
	Verschiedene **Gestaltungsmassnahmen im öffentlichen Strassenraum** fördern die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang stark frequentierter Strassenabschnitte und Plätze. Bei zahlreichen Verkehrsdrehscheiben wird im AP5 neben der verbesserten Netz-Funktionalität (Bushöfe, Angebote der kombinierten Mobilität etc.) auch die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der Agglomeration Basel führen ebenfalls zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dies trifft insbesondere auf die Umnutzungs- und Restrukturierungsgebiete zu.	↗↗ alle Teilräume
WK3: Verkehrssicherheit	**Objektive Verkehrssicherheit:** Die Sanierung der Unfallschwerpunkte wird primär durch das Black-Spot-Management der einzelnen Mitglieder von Agglo Basel gewährleistet. Die Anzahl der Unfallschwerpunkte und die Unfallraten konnten in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesenkt werden (Im schweizweiten Vergleich sehr tiefe Unfallrate). Dazu haben auch die zahlreichen AP-Massnahmen beigetragen, namentlich im Velo- und Fussverkehr sowie bei der Strassenraumgestaltung.	↗↗ alle Teilräume
	Wesentliche Beiträge zum **subjektiven Sicherheitsempfinden** leisten im AP5 die Ausbauten an den Verkehrsdrehscheiben (S-Bahn-, Tram- und Busnetz) mit ihren verschiedenen Nutzungen. Zudem sind durch den weiteren Ausbau des Velonetzes positive Wirkungen auf das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden zu erwarten. Und schliesslich erhöhen Strassengestaltungsmassnahmen innerorts sowie die weitere Ausdehnung verkehrsberuhigter Zonen die Sicherheit der Fussgänger.	↗↗ alle Teilräume

Kriterium	Wirkungen	Wirkung (Teilräume)
WK4: Umwelt	**Klimaschutz und Klimaanpassung:** Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und -massnahmen der Mitglieder mit einer im AP5 neu erarbeiteten grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Alle Massnahmen und Teilstrategien in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft unterstützen eine Entwicklung im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung: Beispielsweise tragen die Innenentwicklung sowie die Strategien zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu einer Agglomeration der kurzen Wege bei. Die Pull- und Push-Strategien im Bereich Verkehr sorgen für eine Lenkung auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel. Zur Stärkung der Ortskerne und zur Förderung der Siedlungsqualität gehören zwingend auch Massnahmen zur Klimaanpassung: Die Landschafts- und Siedlungsstrategien tragen zur Erhaltung von Kaltluftkorridoren und Kaltluftentstehungsgebieten sowie zur Förderung der Biodiversität bei.	↗↗ alle Teilräume
	Luft- und Lärmbelastung: Die Gesamtheit der AP-Massnahmen zielt auf eine spürbare Verschiebung des Modal Split, also auf eine Verlagerung vom MIV auf ÖV und FVV. Schädliche Emissionen für Mensch und Umwelt können so in der Agglomeration Basel reduziert werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses, die mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten herbeigeführt wird, führt zu tieferen Emissionen.. Der Reduktionsbeitrag der AP-Massnahmen allein lässt sich kaum quantifizieren, ist aber bedeutend. Energieseitig setzt das AP5 die Anstrengungen aus der vorangegangenen Generation zur Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs fort. Störende Lärmimmissionen werden zum einen durch eine zweckmässige Anordnung von Verkehrsachsen und Wohngebieten in Schwerpunktgebieten vermieden. Zum anderen sind lokale Lärmminderungen vor allem durch Strassengestaltungsmassnahmen, optimierte Verkehrssteuerung sowie in der Folge verlagerter MIV und tiefere Geschwindigkeiten zu erwarten. Lärmmindernd wirken auch sämtliche Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.	↗↗ alle Teilräume
	Flächenverbrauch und Grünräume: Neue grössere Verkehrsinfrastrukturen (insb. das Herzstück, der Rheintunnel und der Zubringer Bachgraben) sind weitgehend unterirdisch angeordnet. Wo ein gewisser Flächenverlust entsteht (v. a. beim Boulevard Intercommunal Sud), gibt es Kompensationsmassnahmen (hier z. B. Parc des Carrières). Innerhalb der Verkehrsflächen finden lokale Umwidmungen zugunsten des ÖV (Tramlinien und Bustrassen) oder des FVV statt (v. a. zugunsten des Velonetzes). Die Gesamtheit der Siedlungsmassnahmen zielt auf einen sparsamen Bodenverbrauch (Siedlungsentwicklung nach innen). Und schliesslich setzt auch das AP5 die Anstrengungen zur Aufwertung von siedlungsnahen Naherholungsgebieten fort (häufig kombiniert mit einem Ausbau des Velonetzes): Grünräume mit Vorzeigeprojekten befinden sich in und zwischen sämtlichen Korridoren. Die Aktivitäten auf deutscher und französischer Seite sind dabei besonders hervorzuheben.	↗ alle Teilräume

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Legende: ↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

9
Ausblick



Das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation versteht sich als Zwischenschritt zum kommenden Programm der 6. Generation. Bis zur Abgabe der 6. Generation (voraussichtlich im Jahr 2029) werden zahlreiche entscheidende Weichen gestellt.

Im Zentrum stehen vor allem die grossen nationalen Projekte zur Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel. Mit den Bahnausbauschritten 2025 und 2035 (FABI) wurde für die Zulaufstrecken ein grosser Schritt nach vorn gemacht. An zahlreichen Stellen wird bereits heute gearbeitet (Liestal, Laufental, Bahnhof SBB), oder die Massnahmen gehen in Kürze in Bau (Hochrhein).

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel fusst auf einer Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, auf der Schonung der wertvollen Landschaften und auf der Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität. Dies ist jedoch nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel möglich, da nur so die gesamte Agglomeration durch die S-Bahn als Mittelverteiler verbunden werden kann. In dieser Frage sieht die trinationale Agglomeration Basel keine Alternative. Vielmehr stellt sich hier die Frage, ob die Bundesstrategie 2050 mit dem Ausbau des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs schnell genug realisiert werden kann. Der Verzicht auf das Herzstück hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzte Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität, gravierende Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz eine Verfehlung der Klimaziele der Schweiz zur Folge. Die kommende Botschaft 2026 für den Bahnausbau in der Schweiz wird zeigen, wie ernst der Bund es mit diesen Zielen meint und wie hoch die trinationale Agglomeration Basel dabei gewichtet wird. Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur muss in Zukunft auch das Netz der Hochleistungsstrassen funktionieren, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) auch künftig abwickeln und das Verkehrsaufkommen auf dem Lokalstrassennetz möglichst tief halten zu können. Nach der Volksabstimmung vom 24. November 2024 benötigt es hierfür dringend eine Langfriststrategie des Bundes für den Umgang mit den Nationalstrassen, insbesondere auch für die Agglomeration Basel.

Die im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation vorgesehenen Massnahmen basieren auf einer umfassenden Kapazitätssteigerung des Bahnknotens Basel inkl. der Realisierung des Herzstücks. Ebenso basiert die Strategie im vorliegenden Programm auf einem funktionierenden System der Nationalstrassen. Alle Mitglieder von Agglo Basel (Agglomerationsprogramm und trireno) werden sich daher mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel zeitnah umgesetzt wird. Zudem sind wir bereit, mit den Bundesbehörden nach Lösungen für die Strasse zu suchen. Die Weichenstellungen auf Bundesebene in den kommenden drei bis vier Jahren werden Eingang in das Agglomerationsprogramm Basel der 6. Generation finden.

Um für die Herausforderungen der kommenden Jahre gewappnet zu sein, arbeiten die Gremien von Agglo Basel bereits heute intensiv an der Weiterentwicklung der Trägerschaft von Agglo Basel. Der Verein Agglo Basel bewirtschaftet heute die Aufgaben Agglomerationsprogramm und trireno – mit teilweise unterschiedlichen Mitgliedern – auf der gleichen rechtlichen Plattform. Da absehbar ist, dass sowohl bei der Aufgabe Agglomerationsprogramm (Verteilung von pauschal gewährten Finanzhilfen der schweizerischen Eidgenossenschaft) wie auch bei der Aufgabe trireno (gemeinsame Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen) künftig verbindliche und weitreichende Entscheide anstehen, muss die unverbindliche Form des Vereins voraussichtlich durch eine öffentlich-rechtliche Körperschaft ersetzt werden. Nur so kann die nötige Legitimation für derartige Entscheide geschaffen werden. Neu soll für jeden Aufgabenbereich (Agglomerationsprogramm und trireno) je eine separate Körperschaft gebildet werden. Eine gemeinsame Geschäftsstelle soll dennoch gewährleisten, dass die beiden Aufgabenbereiche nach wie vor aus einer Hand bewirtschaftet werden.

Nach aktuellem Evaluationsstand kommen die Gremien von Agglo Basel zum Schluss, dass die beiden neuen Trägerschaften auf der Grundlage des Protokolls Nr. 3 zum Europäischen Rahmenübereinkommen über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften oder Behörden betreffend Verbünde für euroregionale Zusammenarbeit (VEZ) in der Form eines «Verbunds für euroregionale Zusammenarbeit» errichtet werden sollen (Art. 1 Protokoll Nr. 3).

Glossar

AG	Kanton Aargau
AP	Agglomerationsprogramm
AP1	Agglomerationsprogramm Basel der 1. Generation
AP2	Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation
AP3	Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation
AP4	Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation
AP5	Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARP	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B&R	Bike & Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
CCC	Bürgerkonvent für das Klima
CeA	Collectivité européenne d'Alsace
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken
CO_2	Kohlenstoffdioxid
DE	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel
DIR-EST	Direction Interdépartemental des Routes - Est
DREAL	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EAP	EuroAirport (Flughafen Basel Mulhouse Freiburg)
ELK	Europäische Landschaftskonvention
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EU	Europäische Union
EW	Einwohner und Einwohnerinnen
EWAP	Einwohner/Arbeitsplätze
FR	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FFF	Fruchtfolgeflächen
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (EU)
FlaMa	Flankierende Massnahmen
FNP	Flächennutzungsplan
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GIS	Geografisches Informationssystem
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektar
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HKBB	Handelskammer beider Basel
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IBA	Internationale Bauausstellung
IFG	Infrastrukturfondsgesetz

IGW	Immissionsgrenzwert
INTERREG	Programm für Europäische territoriale Zusammenarbeit
IWB	Industrielle Werke Basel
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienstleister
KRIP	Kantonaler Richtplan
LBO	Landesbauordnung Baden-Württemberg
LEP	Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg
Lk	Landkreis
LÖ	Lörrach
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr AP1–4)
MinVG	Mineralölsteuerverwendungsgesetz
MinVV	Mineralölsteuerverordnung
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme
Mrd.	Milliarde
MwSt.	Mehrwertsteuer
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
NOx	Stickstoffoxid
NO_2	Stickstoffdioxid
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park & Ride
PAVV	Verordnung Programm Agglomerationsverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PLU	Plans locaux d'urbanisme
PM	Particulate Matter/Feinstaub
POI	Points of Interest
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PV	Photovoltaik
QS	Querschnittsstrategie Siedlung
QSK	Querschnittsstrategie Klima (in Abb bereits erklärt)
QV	Querschnittsstrategie Verkehr
RB	Regional Bahn (Nahverkehrszüge auf Deutscher seite)
RD	Route départementale
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Schweizer Raumplanungsgesetz
RRB	Regierungsratsbeschluss
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SLA	Saint-Louis Agglomération
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Kanton Solothurn
SPA	Special Protection Areas
SR	Ständerat
SRADDET	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
StaLa	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
STATENT	Statistik der Unternehmensstruktur
STATPOP	Statistik der Bevölkerung und der Haushalte
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
T20	Tempo 20
T30	Tempo 30
TBA	Tiefbauamt

TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TER	Transport Express Régionaux
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TRB	Technische Richtlinien Bauzonen
TRP	Teilrichtplan
TS	Teilstrategie
ÜM	Übergeordnete Massnahmen (Nationale Massnahmen Deutschland, Frankreich und der Schweiz)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation
VD(S)	Verkehrsdrehscheibe
VE	Verkehrsintensive Einrichtung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WHO	World Health Organisation/Weldgesundheitsorganisation
WMZ	Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
WSP	Wohnschwerpunkte
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZAN	Netto-Null-Aktivierung/zéro artificialisation nette
ZEB	Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (Nachfolgeprogramm von Bahn 2000)
ZUBA	Zubringer Bachgraben

Quellenverzeichnis

AGGLO Basel und Logistikcluster Region Basel. 2020. Regionales Güterverkehrskonzept. Basel/Liestal.

Arendt Consulting. 2024. Schlussbericht Verkehrsmodellierung AP5 Basel. Basel.

Arendt Consulting, Roland Müller, und Infras. 2019. Gesamtverkehrsmodell der Region Basel 2016/40. Modellbeschrieb. Basel, Liestal: Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

ATMO Grand Est. 2024. Messung der Luftqualität im Oberrheingebiet. Schiltigheim.

Basler Verkehrsbetriebe. 2022. Geschäftsberichte 2006 bis 2022. Basel.

Bau- und Justizdepartement SO. 2023. Kantonaler Richtplan Anpassung 2022. Solothurn: Kanton Solothurn.

Bau- und Umweltschutzdirektion. 2023. Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2021. Liestal: Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft.

BLT Baselland Transport AG. 2022. Geschäftsberichte 2006 – 2022. Oberwil.

BSB und Partner. 2022. Auslegeordnung Siedlungsbegrenzung Agglomeration Basel. Solothurn: BSB + Partner Ingenieure und Planer AG.

Bundesagentur für Arbeit. 2023. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2021. Nürnberg.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). 2023a. Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA). Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). 2023b. Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). Bern: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).

Bundesamt für Statistik (BFS). 2020a. Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2020b. Pendlermobilität. Bern.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2021. Mikrozensus Mobilität und Verkehr – Tabellenpaket 2021. Bern.

Bundesamt für Statistik (BFS). 2023. STATPOP. Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2000 und 2022. Bern: Bundesamt für Statistik (BFS).

Bundesamt für Statistik (BFS). 2024. STAT-TAB - Strassenverkehrsunfälle.

Bundesamt für Statistik (BFS). o. J.-a. STATENT Anzahl Beschäftigte am 31. Dezember. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik (BFS). o. J.-b. STATPOP. Statistik der Bevölkerung und der Haushalte. Neuchâtel.

Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2022. Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) - Monats- und Jahresergebnisse. Bern.

Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2023. Unfallkarte - Geoportal des Bundes. Bern.

Bundesamt für Zivilluftfahrt. 2022. „Lärmbelastungskataster des Landesflughafens Basel Mulhouse (BAZL)“.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI. 2017. Mobilität in Deutschland - MiD. Berlin.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). 2019. Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV).

Der Schweizerische Bundesrat. 2007. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV).

Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz. 2022. Oberrhein - Zahlen und Fakten 2022. Kehl: Statitische Ämter am Oberrhein.

Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin. 2018. „Atlas du bruit".

EBP und movaplan. 2024. Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben AP5. Zürich/Baden.

EWP AG. 2019. Velonachfragebeziehungen. Effretikon.

EWP AG und Geschäftsstelle AGGLO Basel. 2020. Veloverkehr Aggloprogramm Basel 4. Generation, Erläuterungsbericht. Effretikon/Liestal.

Geoportal Kanton Basel-Stadt. 2023. Unfallschwerpunkte. Basel: Kanton Basel-Stadt.

Geschäftsstelle AGGLO Basel. 2024. Harmonisierung Parkierung, Grundlagenbericht. Liestal.

Institut national de la statistique et des études economiques INSEE. 2023. Population municipale 2000 und 2020. Montrouge Cedex: INSÉE.

Institut national de la statistique et des études economiques INSEE. o. J.-a. Emplois au lieu de travail. Montrouge Cedex.

Institut national de la statistique et des études economiques INSEE. o. J.-b. Population municipale. Montrouge Cedex: INSÉE.

Kanton Aargau. 2023. Richtplan Kanton Aargau. Aarau.

Kanton Basel Landschaft. 2022. Verkehrserhebungen. Liestal: Tiefbauamt.

Kanton Basel Landschaft. 2024. Neubaustrecken Tramnetz 2030. Liestal: Amt für Raumplanung.

Kanton Basel-Stadt. 2019. Parkplatzkataster Stadt Basel. Basel: Amt für Mobilität.

Kanton Basel-Stadt. 2023. Verkehrsstatistik MIV. Basel: Bau- und Verkehrsdepartment.

Kanton Basel-Stadt. 2024. Tramnetzentwicklung Basel. Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz. Basel.

Kanton Basel-Landschaft. 2024. Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft. Liestal.

Kanton Solothurn. 2023. Richtplan - S-1.1 Siedlungsbgebiet. Solothurn.

Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg. 2024. Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg: Flächennutzungsplan. Geodaten. Stuttgart: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg.

Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW). 2017. Messungen und Naturschutz. Karlsruhe.

Metron Raumentwicklung AG. 2020. Hochhausstrategie Agglo Basel, Bereinigter Schlussbericht. Brugg.

Oberrheinkonferenz. 2007. DE-FR-CH Freiraum, Raumordnungskonzeption für den Oberrhein: Freiraumkategorisierung. Kehl: Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz.

Planungsbüro VAR. 2013. Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach - Abschlussbericht. Darmstadt.

Préfet de la région Grand Est. 2024. Bilan annuel de l'accidentalité. Strasbourg.

Préfet du Haut-Rhin. 2021. Bilan 2021 de l'accidentalité. Colmar.

PTV. 2011a. Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB, Schlussbericht. Karlsruhe.

PTV. 2011b. Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 4: Teil Erhebung P&R/B&R, Kurzbericht. Karlsruhe.

Regierungsrat Basel-Landschaft. 20. Kantonaler Richtplan. Liestal.

Regierungsrat Basel-Stadt. 2019. Richtplan Kanton Basel-Stadt – Anpassung. Basel.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee. 1998. Regionalplan 2000 Region Hochrhein-Bodensee. Waldshut-Tiengen.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee. 2023. Regionalplan 3.0.

Roland Müller Küsnacht AG. 2018. Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, Schlussbericht. Zürich.

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG. 2020. Regionales Verkehrsmanagement Agglomeration Basel. Muttenz.

Rudolph Keller & Partner Verkehrsingenieure AG. 2024. Agglomerationsprogramm 5. Generation Aktualisierung regionales Verkehrsmanagement. Muttenz.

Saint-Louis Agglomération. 2019. SCoT, Überarbeitung SCoT cantons de Huningue et de Sierentz 2020. Saint-Louis.

Saint-Louis Agglomération. 2022. SCoT. Approbation 29 juin 2022 par SLA. Saint-Louis.

Kanton Aargau. 2025. Richtplan. Aarau: Departement Bau, Verkehr und Umwelt.

Saint-Louis Agglomération. 2022. Révision du SCOT de Saint-Louis Agglomération. Saint-Louis.

Schweizerische Eidgenossenschaft. 1985. Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG).

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2006. Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG).

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2007. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV).

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG).

Statistisches Amt Basel-Stadt. 2023. Bauzonen. Basel.

Statistisches Bundesamt. 2024. Interaktiver Unfallatlas. Wiesbaden.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa). 2023. Bevölkerung Basis Zensus 2000 und 2022. Fellbach.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa). o. J. Bevölkerung Basiszensus. Stuttgart.

Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). 2023. Liniennetz Basel und Umgebung. Basel.

Trireno. 2023a. Entwicklung der Passagierzahlen der trinationalen S-Bahn Basel. Liestal.

Trireno. 2023b. Liniennetzplan Angebots-Zielzustand im Horizont mit Herzstück. Liestal.

Trireno. 2023c. Liniennetzplan Zielzustand mittelfristiger Horizont 2030. Liestal.

Trireno. 2023d. Netzplan trinationale S-Bahn Basel. Liestal: Trireno.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg. 2023. Endergebnisse der Strassenverkehrszählung in Baden-Württemberg. Stuttgart: MOBIDATA BW.

Anhang

Anhang 1: Massnahmen der Pauschalpakete im A-Horizont

Anhang 2: Massnahmen der Pauschalpakete im B-Horizont

Anhang 3: Tabellen zum Umsetzungsreporting

Anhang 1:
Massnahmen der Pauschalpakete im A-Horizont

Die folgenden Tabellen listen die Teilmassnahmen der Pauschalpakete des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation auf und differenziert diese nach den Kategorien des Pauschalpakets und den Horizonten. Details können den Massnahmenblättern entnommen werden.

Tabelle 82: Teilmassnahmen Pauschalpaket Neue/Aufwertung Haltestellen

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[70] (CHF)	Prio. AP5
5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BL	675 000	A
5ÖV5.2	Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV	Bus/ÖV-Infrastrukturen	DE	300 000	A
5ÖV5.3	Murg: Aufwertung Bushaltestellen Gesamtgemeinde	Bus/ÖV-Infrastrukturen	DE	350 000	A
5ÖV5.4	Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet	Bus/ÖV-Infrastrukturen	DE	160 000	A
5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	Bus/ÖV-Infrastrukturen	FR	800 000	A
5ÖV5.6	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf ÖV	Bus/ÖV-Infrastrukturen	BS	1 770 000	A
Summe				**4 055 000**	**A**

Tabelle 83: Teilmassnahmen Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[70] (CHF)	Prio. AP5
5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	1 600 000	A
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	6 815 250	A
5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	3 896 000	A
5M5.4	Arlesheim: Begrünung im Strassenraum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	600 000	A
5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	4 410 000	A
5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1 407 000	A
5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	420 000	A
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	240 000	A
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	960 000	A
5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	390 000	A

70 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich inkl. MWST.

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[70] (CHF)	Prio. AP5
5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	390 000	A
5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	360 000	A
5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	500 000	A
5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	3 000 000	A
5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1 881 060	A
5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1 350 000	A
5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlossstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	773 000	A
5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	1 050 000	A
5M5.19	Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	1 900 000	A
5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	1 100 000	A
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	3 950 000	A
5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	1 150 000	
5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	500 000	
5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/Schützenplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	AG	1 650 000	
5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	3 046 000	A
5M5.26	Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	1 721 650	A
5M5.27	Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	2 100 000	A
5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	1 000 000	A
5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	840 900	A
Summe				**49 000 860**	**A**

Tabelle 84: Teilmassnahmen Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[71] (CHF)	Prio. AP5
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	Fuss- und Veloverkehr	BS	5 530 000	A
5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Arealentwicklungen	Fuss- und Veloverkehr	BS	3 830 000	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 795 825	A
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	Fuss- und Veloverkehr	BL	5 627 000	A
5FVV7.5	Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten	Fuss- und Veloverkehr	BL	850 500	A
5FVV7.6	Binningen: Neuer Fuss- und Radweg mit Brücke im Entwicklungsgebiet Spiesshöfli	Fuss- und Veloverkehr	BL	1 267 280	A
5FVV7.7	Binningen: Erschliessungsstrassen, fehlende Trottoirs erstellen	Fuss- und Veloverkehr	BL	700 000	A
5FVV7.8	SO: Querungssicherung Knoten Velohauptroute 302, Velolandroute 7/Benkenstr. in Bättwil	Fuss- und Veloverkehr	SO	300 000	A
5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	Fuss- und Veloverkehr	BL	1 800 000	A
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung - Zugang	Fuss- und Veloverkehr	BL	737 200	A
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	Fuss- und Veloverkehr	BL	1 120 000	A
5FVV7.12	Landkreis Waldshut: LV-Massnahme	Fuss- und Veloverkehr	DE	45 500	A
5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	Fuss- und Veloverkehr	BL	2 000 000	A
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	Fuss- und Veloverkehr	AG	350 000	A
5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltstelle Augarten)	Fuss- und Veloverkehr	AG	1 600 000	A
5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt	Fuss- und Veloverkehr	AG	1 085 000	A
5FVV7.17	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze im Parkhaus Schiffacker	Fuss- und Veloverkehr	AG	247 500	A
5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	Fuss- und Veloverkehr	AG	160 000	A
5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	Fuss- und Veloverkehr	AG	577 500	A
5FVV7.20	Rheinfelden (DE): Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	Fuss- und Veloverkehr	DE	630 000	A
5FVV7.21	Wehr: Ausbau Radverkehrsnetz	Fuss- und Veloverkehr	DE	1 060 000	A
5FVV7.22	Wehr: Ausbau Fusswegenetz	Fuss- und Veloverkehr	DE	40 000	A

71 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich inkl. MWST.

A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[71] (CHF)	Prio. AP5
5FVV7.23	Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept	Fuss- und Veloverkehr	DE	62 000	A
5FVV7.24	RP/Laufenburg (DE): Radnetz	Fuss- und Veloverkehr	DE	150 000	A
5FVV7.25	RP/Laufenburg (DE): L 154 Schaffung einer Fussgänger-querung im Bereich der Himmelreichstrasse	Fuss- und Veloverkehr	DE	2 800 000	A
5FVV7.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	Fuss- und Veloverkehr	BS	350 000	A
5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen Friedlingen	Fuss- und Veloverkehr	DE	1 217 245	A
5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord-Süd	Fuss- und Veloverkehr	DE	1 460 694	A
5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost-West	Fuss- und Veloverkehr	DE	1 409 686	A
5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	Fuss- und Veloverkehr	FR	300 000	A
5FVV7.31	SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz	Fuss- und Veloverkehr	FR	600 000	A
5FVV7.32	SLA : Liaison Cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bisl)	Fuss- und Veloverkehr	FR	500 000	A
5FVV7.33	SLA : Liaison Cyclable Kappelen – Helfrantzkirch	Fuss- und Veloverkehr	FR	500 000	A
5FVV7.34	SLA : Liaison cyclable Ranspach-le-Haut – Ranspach-le-Bas	Fuss- und Veloverkehr	FR	450 000	A
5FVV7.35	SLA : Liaison cyclab-le Hagenthal-le-Bas - Schönenbuch via Klepferhof	Fuss- und Veloverkehr	FR	650 000	A
5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf - Huningue - Saint-Louis/RD105	Fuss- und Veloverkehr	FR	1 000 000	A
Summe				**48 802 930**	**A**

Anhang 2:
Massnahmen der Pauschalpakete im B-Horizont

Tabelle 85: Teilmassnahmen Pauschalpaket Verkehrsmanagement

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[72] (CHF)	Prio. AP5
5VM1.1	Wehr: Verbesserung VM an Knoten	Verkehrsmanagement	DE	2 000 000	B
5VM1.2	Murg: Knoten Ortseingang Ost	Verkehrsmanagement	DE	2 000 000	B
Summe				**4 000 000**	**B**

Tabelle 86: Teilmassnahmen Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[72] (CHF)	Prio. AP5
5M16.1	Wehr: Shared Space	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	800 000	B
5M16.2	Murg: Aufwertung Ortsmitte	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	DE	1 500 000	B
5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	FR	1 760 000	B
5M16.4	Hésingue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	FR	2 055 000	B
5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	FR	1 250 000	B
Summe				**7 365 000**	**B**

Tabelle 87: Teilmassnahmen Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Kategorie	Teilraum	Kosten[72] (CHF)	Prio. AP5
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 130 000	B
5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	Fuss- und Veloverkehr	BS	4 000 000	B
5FVV17.3	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	Fuss- und Veloverkehr	AG	3 000 000	B
5FVV17.4	Riehen: PU Hebelschulhaus - Rüchligweg	Fuss- und Veloverkehr	BS	1 500 000	B
5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	Fuss- und Veloverkehr	BS	1 500 000	B
Summe				**17 130 000**	**B**

72 Sämtliche Kostenangaben verstehen sich inkl. MWST.

Anhang 3:
Tabellen zum Umsetzungsreporting

A1 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskoste			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC
G	2701 Basel	2701.006	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	17.00	A	16.48	A
G	2701 Basel	2701.009	Ö102	Busbahnhof Laufen	7.00	A	6.94	A
G	2701 Basel	2701.014	M27	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	17.00	A	14.64	A
G	2701 Basel	2701.023	M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	31.00	A	26.69	A
G	2701 Basel	2701.028	M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	10.00	A	11.25	A
G	2701 Basel	2701.031	M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	59.00	A	50.80	A
G	2701 Basel	2701.037	LV 7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue	30.00	A	8.62	A
G	2701 Basel	2701.080		Konzept LV_A-Liste	44.20		38.09	A

A2 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC
G	2701 Basel	2701.2.021	Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	98.00	A	87.82	A
G	2701 Basel	2701.2.056	M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	48.00	A	46.69	A
G	2701 Basel	2701.2.024	Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli" / Binningen	25.00	A	22.40	A
G	2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	20.00	A	5.40	A
G	2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	19.00	A	7.20	A
G	2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	15.00	A	4.49	A
G	2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	8.00	A	7.78	A
G	2701 Basel	2701.2.097	LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	A	7.78	A
G	2701 Basel	2701.2.075	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	A	6.81	A
G	2701 Basel	2701.2.142	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.43	A	6.25	A
G	2701 Basel	2701.2.029	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	6.00	A	5.84	A
G	2701 Basel	2701.2.084	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	5.00	A	4.86	A
G	2701 Basel	2701.2.092	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5.00	A	4.86	A
G	2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	A	1.46	A
G	2701 Basel	2701.2.149		LV A-Liste			11.45	A

n		Kosten-stand Bundes-beitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
10.00	2020	6.59	2026	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Volksentscheid	Plangenehmigung durch BAV liegt vor. Absichtserklärung BS/BL zur Realisierung liegt vor.
7.57	2020	2.77	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
27.32	2020	5.85	2012	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
18.11	2020	10.68	2013	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
14.39	2020	4.50	2017	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
47	2020	20.32	2018	ab 2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Etappe 1 ist abgeschlossen. Die Genehmigung für Etappe 2 wird für 2026 erwartet.
28.79	2020	3.45	2013	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
42.53	2020	15.24	2011	ab 2012	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Das Paket umfasst 40 Teilprojekte. Davon sind 22 Projektein aktuell im Bau oder sind bereits umgesetzt. Weitere neun Projekte gehen bis Ende 2022 in Bau. Bei zwei Projekten ist der Stand derzeit noch offen.

		Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
72.83	2020	30.74	2015	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
59.86	2018	16.34	2019	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
41.8	2020	7.84	2022	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	
20	2020	1.89	2026	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Etappierung
15.26	2020	2.52	2019	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
15	2016	1.57	xxxx	xxxx	Planungsstopp / Sistierung	Andere Gründe: ...	VM-Konzept liegt Stand Okt. 2024 nicht final vor, Umsetzung im Zeitrahmen nicht möglich. Ev. Neuanmeldung in einer Folgegeneration.
12.32	2020	2.72	2016	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Teil 1 begann im Jahr 2016 und Teil 2 im Jahr 2019.
0.55	2024	2.72	2025	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Umsetzung mit AS2035; partieller Bau der Velostation in Planung (Teil 1), Teil 2 noch offen
7	2020	2.38	2027	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahm	Massnahme wird evt. in Gesamtumgestaltung eingebunden
9.64	2020	2.19	2016	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
6	2020	2.04	2027	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Verzögerung aufgrund Abstimmung mit Immobilienstrategie der SBB
5	2020	1.70	2024	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Finanzierung gesichert, Wird im Zusammenhang mit Massnahme 4Ö6 aus AP4 realisiert.
6	2020	1.70	2022	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Finanzierung gesichert
0.58	2018	0.51	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	4.01	ab 2016	ab 2016	im SOLL	Andere Gründe: ...	Das Paket umfasst 14 Teilprojekte. Davon sind 6 Projektein aktuell im Bau oder sind bereits umgesetzt. Weitere 5 Projekte gehen bis Ende 2022 in Bau (Rest soll ab 2022 folgen). Bei einem Projekt ist der Stand derzeit noch offen.

A3 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (April 2016)	Priorität ABC
	Basel	2701.3.005	LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	A	9.82	A
	Basel	2701.3.006	LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	A	6.53	A
	Basel	2701.3.018	LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	A	3.01	A
	Basel	2701.3.032	LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.02	A	4.02	A
	Basel	2701.3.085	M1	Vollanschluss Aesch	55.65	A	55.65	A
	Basel	2701.3.103	M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	6.03	A	2.30	A
	Basel	2701.3.107	M8	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	A	7.17	A
	Basel	2701.3.111	Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	A	2.26	A
	Basel	2701.3.113	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	7.84	A	3.39	A
	Basel	2701.3.114	Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	A	4.32	A
	Basel	2701.3.115	Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	44.00	A	16.83	A
	Basel	2701.3.149	Ö8	Bushof Grellingen	1.36	A	1.36	A
	Basel	2701.3.150	Ö9	Bushof Frenkendorf	2.01	A	2.01	A
	Basel	2701.3.329	-	Paket LV A-Liste	62.38	A	58.93	A
	Basel	2701.3.330	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	20.75	A	16.33	A

Av3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionsk		
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
	Basel	2701.3.034	LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.045	LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	0.36	AvE	Av E
	Basel	2701.3.081	LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	0.35	AvE	Av E
	Basel	2701.3.082	LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	0.27	AvE	Av E
	Basel	2701.3.088	M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	3.84	AvE	Av E
	Basel	2701.3.117	Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	1.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.118	Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	1.67	AvE	Av E
	Basel	2701.3.119	Ö19	Bushof Stein-Säckingen	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.121	Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben – St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.122	Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	0.30	AvE	Av E
	Basel	2701.3.123	Ö22	Expressbus Bad. Bf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB	0.10	AvE	Av E
	Basel	2701.3.197	V1	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform	0.65	AvE	Av E
	Basel	2701.3.198	V2	Aufbau Verkehrsmanagement	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.199	V3	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.200	V4	Regionales Güterverkehrskonzept	0.00	AvE	Av E
	Basel	2701.3.201	V5	Regionales P+R-Konzept	0.00	AvE	Av E

		Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (April 2016)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
9.82	2020	3.93	2026	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	ASTRA-Kreisel muss zuerst gebaut werden.
6	2020	2.61	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Bau erster Etappe ist erfolgt. Nächste Etappe folgt voraussichtlich im 2025.
2	2020	1.20	2025	2026	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
5.09	2022	1.61	2022	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
54.95	2019	22.26	2019	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb
6.6	2019	0.92	2025	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	
7.17	2020	2.87	2023	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Bau
2.88	2020	0.90	2020	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
8	2020	1.36	2027	2028	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Ist in Anhängigkeit mit Sanierung Rheinfelderstrasse
4.32	2024	1.73	2025	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Wird nicht durch AP mitfinanziert (Private).
29.33	2020	6.73	2024	2026	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahm	in Bau
2.2	2020	0.54	2026	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	SBB Doppelspurausbau Grellingen - Duggingen
2	2020	0.80	2022	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb
k.A.	2020	23.57	2019	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 43 Teilmassnahmen wovon 24 bereits in Bau sind oder gebaut. 8 Teilmassnahmen sollen bis 2025 in Bau gehen. 73 Ersatzmassnahmen konnten realisiert werden.
k.A.	2020	6.53	2020	ab 2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 9 Teilmassnahmen wovon 3 gebaut wurden und 2 bis 2025 in Bau gehen sollen. 6 Ersatzmassnahmen konnten realisiert werden.

osten		Umsetzung				
Aktueller Stand						
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
k.A.	2020	2018	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Zahlreiche Massnahmen umgesetzt
0.3	2018	2021	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Teileröffnung im Sommer 2022 erfolgt
k.A.	2020	2024	2026	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Projekt von Grund auf neu geplant und weiterentwickelt. Eingereicht im Rahmen von 4LV10.56.
1.4	2017	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
5.4	2020	2019	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
1.05	2020	2017	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
1.9	2020	2024	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
k.A.	2020	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
0.2	2020	2021	2022	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Vorerst nur Abschnitt Bachgraben - Bhf. St. Johann
0.2	2020	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb: Abschnitte Erlenmatt und Schoren
0.1	2020	2016	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	2017	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	in Betrieb.
k.A.	2020	2019	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2018	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2018	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
k.A.	2020	2016	ab 2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	

As3/Bs3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)
	Basel	2701.3.202	L0	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren	As
	Basel	2701.3.203	L1	Tüllinger Berg	As
	Basel	2701.3.204	L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen2	As
	Basel	2701.3.205	L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	As
	Basel	2701.3.206	L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended	As
	Basel	2701.3.207	L4	Birspark Landschaft	As
	Basel	2701.3.208	L5	L'Ile du Rhin/La petite camarque Alsacienne	As
	Basel	2701.3.209	L6	Kiesgruben 2.0	As
	Basel	2701.3.210	L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	As
	Basel	2701.3.211	L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	As
	Basel	2701.3.212	L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	As
	Basel	2701.3.213	S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	As
	Basel	2701.3.214	S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	As
	Basel	2701.3.215	S0.3	Hochhausstrategie	As
	Basel	2701.3.216	S1	Saint-Louis	As
	Basel	2701.3.217	S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West	As
	Basel	2701.3.218	S1.2	Entwicklungspol EuroAirport ("Technoport")	As
	Basel	2701.3.219	S10	Widen/Birsmatt	As
	Basel	2701.3.220	S10.1	Birsmatt	As
	Basel	2701.3.221	S10.2	Widen	As
	Basel	2701.3.222	S11	Muttenz	As
	Basel	2701.3.223	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	As
	Basel	2701.3.224	S11.2	Muttenz Areal Hagnau	As
	Basel	2701.3.225	S12	Salina Raurica	As
	Basel	2701.3.226	S12.1	Salina Raurica - Pratteln	As
	Basel	2701.3.227	S12.2	Salina Raurica - Augst	As
	Basel	2701.3.228	S13	Kaiseraugst	As
	Basel	2701.3.229	S13.1	ESP Kaiseraugst	As
	Basel	2701.3.230	S14	Gstad/Schoren/Untere Widen	As
	Basel	2701.3.231	S14.1	Gstad	As
	Basel	2701.3.232	S14.2	Untere Widen/Schoren	As
	Basel	2701.3.233	S15	Reinach/Dornachbrugg /Stöcklin	As
	Basel	2701.3.234	S15.1	Kägen	As
	Basel	2701.3.235	S15.2	Hinterkirch	As
	Basel	2701.3.236	S15.3	Stöcklin	As
	Basel	2701.3.237	S16	Birsfelden	As
	Basel	2701.3.240	S17	Aesch Nord	As
	Basel	2701.3.241	S17.1	Aesch Nord	As
	Basel	2701.3.242	S18	Münchenstein	As
	Basel	2701.3.243	S18.1	Gartenstadt	As
	Basel	2701.3.244	S18.2	Dychrain	As
	Basel	2701.3.245	S19	Rheinfelden	As
	Basel	2701.3.246	S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	As
	Basel	2701.3.247	S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden	As
	Basel	2701.3.248	S2	Basel Nord	As
	Basel	2701.3.249	S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	As
	Basel	2701.3.250	S2.2	Industrie Klybeck (CH)	As
	Basel	2701.3.253	S2.5	Huningue Centre/Nord (F)	As
	Basel	2701.3.254	S2.6	Campus Novartis	As
	Basel	2701.3.255	S2.7	Weil Friedlingen (D)	As
	Basel	2701.3.256	S20	Liestal	As
	Basel	2701.3.257	S20.1	Zentrum Nord	As
	Basel	2701.3.258	S20.2	Bahnhof Liestal	As
	Basel	2701.3.259	S20.3	Oristal	As
	Basel	2701.3.260	S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	As
	Basel	2701.3.261	S21	Ergolzachse	As
	Basel	2701.3.262	S21.1	Gelterkinden - Eifeld	As
	Basel	2701.3.263	S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	As
	Basel	2701.3.264	S22	Laufen	As
	Basel	2701.3.265	S22.1	Kernstadtentwicklung	As
	Basel	2701.3.266	S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	As
	Basel	2701.3.267	S22.3	Weststrasse	As
	Basel	2701.3.268	S23	Zwingen	As
	Basel	2701.3.269	S23.1	Papierfabrik	As
	Basel	2701.3.271	S24	Weil am Rhein	As
	Basel	2701.3.272	S24.1	Hohe Strasse	As
	Basel	2701.3.273	S24.2	Messeplatz	As

	Umsetzung				
					Weiterentwicklung/ Konkretisierung
	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Ersetzt durch TS Landschaft AP4 und strategisches Massnahmenblatt AP4 (4SL1)	
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4L1
	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4L2
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4L3
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	einige Projekte bereits umgesetzt, neue werden laufend entwickelt.	4L4
	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Einzelne Projekte umgesetzt	4L5
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4L6
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	ersetzt durch TS Siedlung / Korridorprozesse	
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	ersetzt durch TS Siedlung / übergeordnete Planung	
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Erledigt	
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27.1
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S27.2
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S10.2
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S14
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S14.1
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S14.2
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.2
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S17
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S17.1
	2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S7
	2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S7.1
	2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8.1
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S8.2
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S8.3
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S13
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S9
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S9.1
	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6.1
	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S6.2
	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16
	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.1
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S2.9
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.6
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S2.7
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S20
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S20.1
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2013/2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S21
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft	4S21.1
	2013	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft; Entwicklung in ortsbild- und denkmalpflegerisch schwierigem Kontext - Planungsprozess entsprechend langwierig	4S21.2
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12.1
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S12.2
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S11
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S11.1
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S22
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S22.1
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	

	Basel	2701.3.278	S24.7	Verdichtungspotenzial Kernstadt	As
	Basel	2701.3.279	S24.8	Grieloch	As
	Basel	2701.3.280	S25	Lörrach/Maulburg	As
	Basel	2701.3.281	S25.1	Südlich Ötlinger Strasse	As
	Basel	2701.3.282	S25.10	Buchmatte	As
	Basel	2701.3.283	S25.2	Bühl III	As
	Basel	2701.3.284	S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	As
	Basel	2701.3.285	S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen	As
	Basel	2701.3.286	S25.5	Belist, Haagen	As
	Basel	2701.3.287	S25.6	Siegmeer, Hauingen	As
	Basel	2701.3.288	S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	As
	Basel	2701.3.289	S25.8	MMZ	As
	Basel	2701.3.290	S25.9	Postareal	As
	Basel	2701.3.291	S26	Riehen	As
	Basel	2701.3.292	S26.1	Kohlistieg	As
	Basel	2701.3.295	S27	Schopfheim/Zell	As
	Basel	2701.3.296	S27.1	Auf hinter Hofen	As
	Basel	2701.3.297	S27.2	Stalten	As
	Basel	2701.3.298	S27.3	Bahnhof Zell	As
	Basel	2701.3.299	S3	Basel-Nordwest	As
	Basel	2701.3.300	S3.1	Felix-Platter-Spital	As
	Basel	2701.3.301	S3.2	VoltaNord	As
	Basel	2701.3.302	S3.3	Stadtabschluss Nordwest	As
	Basel	2701.3.303	S3.4	Unicampus Schällemätteli	As
	Basel	2701.3.304	S3.5	Universitätsspital Basel	As
	Basel	2701.3.305	S4	Basel Süd	As
	Basel	2701.3.306	S4.1	Dreispitz	As
	Basel	2701.3.307	S4.2	Bernoulli/Walkeweg	As
	Basel	2701.3.308	S4.3	Wolf-Nord	As
	Basel	2701.3.309	S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	As
	Basel	2701.3.310	S5	Pratteln/Grenzach-Wyhlen	As
	Basel	2701.3.311	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	As
	Basel	2701.3.312	S5.2	Neue Mitte in Grenzach	As
	Basel	2701.3.313	S6	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost	As
	Basel	2701.3.315	S7	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	As
	Basel	2701.3.316	S7.1	ESP Sisslerfeld	As
	Basel	2701.3.317	S7.2	Brühl	As
	Basel	2701.3.318	S7.3	Rifeld-Ost	As
	Basel	2701.3.319	S7.4	Rifeld-West	As
	Basel	2701.3.320	S7.5	Neumatt	As
	Basel	2701.3.321	S8	Kleinbasel	As
	Basel	2701.3.323	S8.2	Messe Basel	As
	Basel	2701.3.324	S8.3	Areal Roche	As
	Basel	2701.3.325	S8.4	Areal Rosental	As
	Basel	2701.3.326	S8.5	Areal Schoren	As
	Basel	2701.3.327	S9	Bachgraben-Allschwil	As
	Basel	2701.3.328	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	As

	ab 2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S22.6
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24
	2021 / 2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.1
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.10
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.2
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.3
	2019/2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S24.4
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S24.5
	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	mittel-bis langfristige Reserve	4S24.6
	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	mittel-bis langfristige Reserve	4S24.7
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S24.8
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S24.9
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S23
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S25
	k.A.	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Markt	Eigentümer zeigen kein Entwicklungsinteresse	4S25.1
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S25.2
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S25.3
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	4S3.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.2
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.3
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S3.4
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.3
	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S5.4
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S15.3
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S16.3
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S18
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.2
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.3
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S19.4
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.3
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S1.4
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		4S4
	2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	4S4.1

A4 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 4. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 4. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (Okt. 2020)	Priorität ABC
	Basel	2701.4.003	4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20.67	A	20.67	A
	Basel	2701.4.006	4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	4.98	A	4.98	A
	Basel	2701.4.008	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	5.89	A	5.89	A
	Basel	2701.4.009	4Ö9	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	16.42	A	16.42	A
	Basel	2701.4.014	4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0.17	A	0.17	A
	Basel	2701.4.017	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19.80	A	19.80	A
	Basel	2701.4.020	4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0.82	A	0.82	A
	Basel	2701.4.023	4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0.22	A	0.22	A
	Basel	2701.4.040	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	19.32	A	19.32	A
	Basel	2701.4.043	4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0.23	A	0.23	A
	Basel	2701.4.045	4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	8.69	A	6.02	A
	Basel	2701.4.068	4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0.61	A	0.61	A
	Basel	2701.4.069	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	1.01	A	1.01	A
	Basel	2701.4.077	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	11.59	A	11.59	A
	Basel	2701.4.083	4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15.45	A	15.45	A
	Basel	2701.4.152	4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	5.41	A	5.41	A
	Basel	2701.4.158	4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	0.97	A	0.97	A
	Basel	2701.4.375	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0.28	A	0.30	A
	Basel	2701.4.376	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	32.02	A	33.83	A
	Basel	2701.4.018	4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13.52	A	13.52	A
	Basel	2701.4.038	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15.45	A	15.45	A
	Basel	2701.4.078	4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	14.49	A	14.49	A
	Basel	2701.4.081	4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4.39	A	4.39	A
	Basel	2701.4.019	4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3.19	A	3.19	A
	Basel	2701.4.039	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14.49	A	14.49	A
	Basel	2701.4.042	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4.64	A	4.64	A
	Basel	2701.4.079	4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19.32	A	19.32	A
	Basel	2701.4.082	4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1.21	A	1.21	A
	Basel	2701.4.010	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0.86	A	0.86	A
	Basel	2701.4.013	4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1.75	A	1.75	A
	Basel	2701.4.076	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	13.52	A	13.52	A
	Basel	2701.4.374	LV-A	Paket LV A-Liste	68.40	A	71.05	A
	Basel	2701.4.001	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	19.62	A	19.62	A
	Basel	2701.4.004	4Ö4	BL: Tram Letten	75.53	A	75.53	A
	Basel	2701.4.007	4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54.66	A	54.66	A
	Basel	2701.4.021	4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2.67	A	2.67	A
	Basel	2701.4.041	4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	40.72	A	40.72	A
	Basel	2701.4.044	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	34.77	A	15.50	A
	Basel	2701.4.067	4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1.38	A	1.38	A
	Basel	2701.4.084	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	7.73	A	7.73	A
	Basel	2701.4.111	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	4.83	A	4.83	A

Av4 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 4. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 4. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionsk		
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
	Basel	2701.4.187	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	0.00	A	Av
	Basel	2701.4.219	4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	0.00	A	Av

		Bundesbeitrag	Umsetzung				
Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (Okt. 2020)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
20.67	2020	8.27	2026	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
9.38	2022	1.99	2026	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
6.1	2021	2.36	2025	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
28.00	2020	6.57	2032	2034	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Hängt mit Tramnetzentwicklung zusammen. Wird als 5VDS19 in AP5 eingereicht
0.17	2020	0.07	2027	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
14.5	2020	7.92	2028	2029	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
0.82	2020	0.33	2025	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
0.22	2020	0.09	2026	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
38.5	2023	7.73	2028	2031	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
0.2	2023	0.09	2025	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
3.6	2024	2.41	2027	2028	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
0.63	2023	0.24	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
1.05	2023	0.40	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
12	2022	4.64	2026	2030	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
5.2	2023	6.18	2028	2029	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
5.41	2020	2.16	2028	2029	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
0.97	2020	0.39	tbd	tbd	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	CH-Post hat Lead übernommen. Details, wie Kosten und Termine noch unbekannt
0.28	2020	0.12	2026	Ab 2026	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 2 Teilmassnahmen wovon keines in Realisierung ist.
32.02	2020	13.53	2024	Ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 20 Teilmassnahmen wovon 1 bereits in Bau ist und 4 bis 2025 in Bau gehen sollen. Restliche Teilmassnahmen folgen ab 2026.
19.9	2024	5.41	2030	2032	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Massnahme soll aus AP4 abgemeldet und als 5VDS2 und 5VDS13 in AP5 eingereicht werden.
18.8	2024	6.18	2032	2033	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Massnahme soll aus AP4 abgemeldet und als 5M9 in AP5 eingereicht werden.
15	2020	5.80	2028	2029	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
5.21	2024	1.76	2024	2026	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Bau.
5	2018	1.28	2028	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
30	2023	5.80	2027	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
4.64	2020	1.86	2025	Ab 2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
15	2021	7.73	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
1.21	2020	0.48	2026	2027	im SOLL	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	
0.86	2020	0.34	2027	Ab 2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
4.00	2024	0.70	2029	2031	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Abstimmung mit Gemeinde Riehen notwendig. Wird als 5ÖV5.6 in AP5 eingereicht
17	2023	5.41	2027	Ab 2027	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	
68..4	2020	28.42	2024	Ab 2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Paket besteht aus 61 Teilmassnahmen wovon 1 bereits in Bau ist und 9 bis 2025 in Bau gehen sollen. Restliche Teilmassnahmen folgen ab 2026.
20.00	2022	7.85	2028	2031	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Hängt mit Tramnetzentwicklung zusammen (RRB 24.09.2024).
88.23	2021	30.21	2028	2031	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
57.14	2024	21.86	2024	Ab 2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
2.67	2020	1.07	2026	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
41.18	2024	16.29	2024	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In Bau.
72	2023	6.20	2026	2029	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
1.43	2023	0.55	2028	2030	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	
8	2020	3.09	2032	2034	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Massnahme soll aus AP4 abgemeldet und als 5FVV10 in AP5 eingereicht werden.
16	2024	1.93	2028	2029	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Massnahme soll aus AP4 abgemeldet und als 5FVV2 in AP5 eingereicht werden.

osten		Umsetzung				
Aktueller Stand						
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
0	-	2011	2026	im SOLL	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	
23.8	2024	2017	2022	im SOLL	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	

As4 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 4. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (4.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)
	Basel	2701.4.236	4L1	Tüllinger Berg	As
	Basel	2701.4.238	4L3	Rheinuferrundweg «extended»	As
	Basel	2701.4.239	4L4	Birspark Landschaft	As
	Basel	2701.4.241	4L6	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	As
	Basel	2701.4.242	4L7	Landschaft für 1 Stunde	As
	Basel	2701.4.260	4S3.2	VoltaNord	As
	Basel	2701.4.261	4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	As
	Basel	2701.4.264	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	As
	Basel	2701.4.269	4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	As
	Basel	2701.4.278	4S8.1	Kägen/Neureinach	As
	Basel	2701.4.280	4S8.3	Stöcklin	As
	Basel	2701.4.283	4S9.1	Aesch-Nord	As
	Basel	2701.4.292	4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	As
	Basel	2701.4.298	4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	As
	Basel	2701.4.301	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	As
	Basel	2701.4.303	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	As
	Basel	2701.4.315	4S19.2	Brühl	As
	Basel	2701.4.321	4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	As
	Basel	2701.4.324	4S22.1	Hohe Strasse	As
	Basel	2701.4.329	4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	As
	Basel	2701.4.335	4S24.2	Brühl III	As
	Basel	2701.4.338	4S24.5	Belist, Haagen	As
	Basel	2701.4.341	4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	As
	Basel	2701.4.343	4S24.10	Buchmatte	As
	Basel	2701.4.346	4S25.2	Stalten	As
	Basel	2701.4.347	4S25.3	Bahnhof Zell	As
	Basel	2701.4.349	4S26.1	Quartier Fernet-Branca	As
	Basel	2701.4.350	4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	As
	Basel	2701.4.370	4S1.1	Erlenmatt	As
	Basel	2701.4.372	4S1.3	Areal Roche	As
	Basel	2701.4.270	4S5.3	Wolf-Nord	As
	Basel	2701.4.273	4S6.1	Gartenstadt	As
	Basel	2701.4.290	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	As
	Basel	2701.4.310	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	As
	Basel	2701.4.316	4S19.3	Rifeld-Ost	As
	Basel	2701.4.336	4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	As
	Basel	2701.4.356	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	As
	Basel	2701.4.254	4S2.6	Campus Novartis	As
	Basel	2701.4.257	4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	As
	Basel	2701.4.271	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	As
	Basel	2701.4.274	4S6.2	Dychrain	As
	Basel	2701.4.294	4S13.1	Hafen Birsfelden	As
	Basel	2701.4.317	4S19.4	Rifeld-West	As
	Basel	2701.4.354	4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	As
	Basel	2701.4.240	4L5	Parc des Carrières	As
	Basel	2701.4.265	4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	As
	Basel	2701.4.291	4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	As
	Basel	2701.4.308	4S16.4	Kapellenbach Ost	As
	Basel	2701.4.351	4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	As
	Basel	2701.4.237	4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	As
	Basel	2701.4.256	4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	As
	Basel	2701.4.259	4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	As
	Basel	2701.4.262	4S3.4	Universitätsspital Basel	As
	Basel	2701.4.276	4S7.1	Gstad	As
	Basel	2701.4.279	4S8.2	Hinterkirch	As
	Basel	2701.4.299	4S14.2	Muttenz Areal Hagnau	As
	Basel	2701.4.302	4S15.2	Salina Raurica-Augst	As
	Basel	2701.4.319	4S20.1	Bahnhof Liestal	As
	Basel	2701.4.322	4S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	As
	Basel	2701.4.342	4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	As
	Basel	2701.4.345	4S25.1	Auf hinter Hofen	As
	Basel	2701.4.362	4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	As
	Basel	2701.4.371	4S1.2	Messe Basel	As

	Umsetzung				
					Weiterentwicklung/ Konkretisierung
	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (5.G.)
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	einige Projekte bereits umgesetzt, neue werden laufend entwickelt.	5L2
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Teilumsetzung: Geschichtspfad am 22. Juni 2024 eröffnet	5L4
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S3.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S3.2
	2008	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S4.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S5.2
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S8.1
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S9.1
	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Erarbeitung Teilzonenplan	5S12.3
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S14.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S15.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S15.3
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S19.2
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft	5S21.1
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S24.2
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S24.7
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S25.2
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S26.1
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S26.2
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S1.2
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S5.3
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		6S6.1
	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S12.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S17.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S19.3
	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S24.3
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S27.1
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S2.6
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S2.9
	2014	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S5.4
	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		6S6.2
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Zielbild Hafen Birsfelden 2040+ erarbeitet	5S13.1
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S19.4
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S26.6
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Einzelne Projekte umgesetzt	5L3
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Masterplan wurde erstellt	5S4.2
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S12.2
	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Bebauungsplanverfahren wurde Ende 2021 abgeschlossen	5S16.4
	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S26.3
	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5L1
	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S2.8
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S3.3
	2012	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S7.1
	2010	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S8.2
	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S14.2
	2009	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S15.2
	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In Realisierung	5S20.1
	2013	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	QP-Verfahren läuft; Entwicklung in ortsbild- und denkmalpflegerisch schwierigem Kontext - Planungsprozess entsprechend langwierig	5S21.2
	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Umgesetzt	
	k.A.	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Markt	Eigentümer zeigen kein Entwicklungsinteresse	5S25.1
					5S28.4
	2011	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		5S1.1

Definitive Abstandnahme

Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende	
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme
G	2701 Basel	2701.4.038	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa
G	2701 Basel	2701.4.084	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterfühung am Bahnhof Laufen

	Investitionskosten				Bundesbeitrag	Umsetzung
	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Leistungsvereinbarung	
	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten	Priorität ABC	Beitrag	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	16.00	A	15.45	A	6.18	Das Vorhaben führt durch ein Zentrum nahes Gebiet in Laufen, in welchem in den letzten Jahren diverse Abklärungen und auch Diskussionen für mögliche Überbauungen geführt wurden. Da eine neue Birsbrücke diese Überbauungen städtebaulich berücksichtigen sollte und die Linienführung der Strasse tangiert wäre, wurde das Strassenprojekt nicht vorangetrieben, sondern bewusst die Abstimmung mit den Entwicklern des Areals gesucht. Zusätzlich wurden bei der Einmündung in die Delsbergstrasse leider erfolglos Landerwerbsverhandlungen geführt. Diese Faktoren führten dazu, dass es bei diesem Projekt zu einer ungeplanten Verzögerung gekommen ist.
	8.00	A	7.73	A	3.09	Die neue Fuss- und Velounterführung weist mit diversen Projekten im Umfeld Abhängigkeiten auf, die bisher nicht geklärt werden konnten, da diese selber Verzögerungen haben: - Die neue Unterführung ist eine «Ersatzmassnahme» der Instandsetzung der SBB-Unterführung für den MIV. Gemäss bisheriger Planungen ist eine Erweiterung der Unterführung und damit eine Behebung der vorhandenen grossen Defizite für den Fuss- und Veloverkehr nicht möglich. Da aber das definitive Projekt für die Instandsetzung SBB-Unterführung noch nicht vorliegt, ist noch nicht klar, welche Anforderungen die neue Unterführung erfüllen muss (Fuss- und Veloweg oder nur Veloweg?) - Zudem soll in diesem Bereich gemäss Korridorstudie N18 des ASTRA die Kernumfahrung durchführen; solange deren Randbedingungen / Lage nicht definiert ist, ist es schwierig / mit Risiken behaftet, jetzt die Lage der neuen Unterführung festzulegen und den Anschluss ans Strassennetz festzulegen, ohne dessen zukünftige Disposition zu kennen. Aus diesem Grund musste die weitere Projektierung (vorübergehend) gestoppt werden und kann nicht im Rahmen des AP4 realisiert werden.

Geschäftsstelle Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

+41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org