

AGGLOPROGRAMMBASEL



Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation

Projet d'agglomération de Bâle 5^e génération

Korridorbericht

14. April 2025

Rapport sur les corridors

14 avril 2025

5

5

Impressum

Mentions légales

Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation

Teil 5 – Korridorbericht

Projet d'agglomération de Bâle, 5^e génération

Partie 5 – Rapport sur les corridors

Geschäftsstelle Agglo Basel

Bureau Agglo Basel

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

Aarau, Bâle, Liestal, Lörrach, Saint-Louis, Soleure – 14 avril 2025

Geschäftsstelle Agglo Basel (Gesamtverantwortung)

Bureau Agglo Basel (Responsabilité générale)

Emma Herwegh-Platz 2a

4410 Liestal

+41 61 926 90 50

info@agglobasel.org

www.aggloprogramm.org

www.agglobasel.org

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

Politische Steuerung Aggloprogramm*Direction politique Projet d'agglomération*

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

* Präsidentin Agglo Basel

* *Présidente Agglo Basel***Geschäftsleitung Aggloprogramm¹***Direction opérationnelle Projet d'agglomération¹*

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 Aggloprogramm: Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services, SLA (Mitglied bis 09. März 2023)
Anciens membres de la DO PA : Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services, SLA (membre jusqu'au 9 mars 2023)

Beteiligte Beratungsbüros

Bureaux d'études participants



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

Lektorat

Révision

Lektorat

Dr. Frank Sicklinger

Druck

Impression



Hofmann Druck
Am Weiher Schloss 8
79312 Emmendingen

Inhaltsverzeichnis

Sommaire

Impressum

Mentions légales 3

Abbildungsverzeichnis

Liste des illustrations 9

Tabellenverzeichnis

Liste des tableaux 12

1 Einleitung

Introduction 15

2 Übersicht über die Korridore

Aperçu des corridors 17

2.1 Struktur der Korridore

Structure des corridors 17

2.2 Zusammenspiel zwischen dem Agglomerationsprogramm und den Korridoren

Interaction entre le projet d'agglomération et les corridors 19

3 Kernstadt

3.1 Portrait 21

3.2 Organisation und zuständige Gremien 23

3.3 Herausforderungen des Korridors Kernstadt 23

3.4 Aktivitäten im Korridor Kernstadt 25

3.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Kernstadt 26

4 Leimental

4.1 Portrait 37

4.2 Organisation und zuständige Gremien 40

4.3 Herausforderungen des Korridors Leimental 40

4.4 Aktivitäten im Korridor Leimental 42

4.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Leimental 44

5	Birstal	49
5.1	Portrait	49
5.2	Organisation und zuständige Gremien	52
5.3	Herausforderungen des Korridors Birstal	53
5.4	Aktivitäten im Korridor Birstal	55
5.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Birstal	60
6	Laufental/Thierstein	67
6.1	Portrait	67
6.2	Organisation und zuständige Gremien	70
6.3	Herausforderungen des Korridors Laufental/Thierstein	71
6.4	Aktivitäten im Korridor Laufental/Thierstein	72
6.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Laufental/Thierstein	72
7	Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet	79
7.1	Portrait	79
7.2	Organisation und zuständige Gremien	82
7.3	Herausforderungen des Korridors Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet	83
7.4	Aktivitäten im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet	85
7.5	Massnahmen AP5 im Ergolzthal, den Frenkentälern und im Oberbaselbiet	86
8	Hochrhein	91
8.1	Portrait	91
8.2	Organisation/zuständige Gremien	94
8.3	Herausforderungen des Korridors Hochrhein	96
8.4	Aktivitäten im Korridor	98
8.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Hochrhein	100

9	Wiesental	109
9.1	Portrait	109
9.2	Organisation und zuständige Gremien	111
9.3	Herausforderungen des Korridors Wiesental	112
9.4	Aktivitäten im Korridor Wiesental	114
9.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Wiesental	117
10	Oberrhein	123
10.1	Portrait	123
10.2	Organisation und zuständige Gremien	125
10.3	Herausforderungen des Korridors Oberrhein	126
10.4	Aktivitäten im Korridor	128
10.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Oberrhein	130
11	Kandertal	135
11.1	Portrait	135
11.2	Organisation und zuständige Gremien	138
11.3	Herausforderungen des Korridors Kandertal	138
11.4	Aktivitäten im Korridor Kandertal	140
11.5	Massnahmen des AP5 im Korridor Kandertal	142
12	Saint-Louis Agglomération	147
12.1	Portrait	147
12.2	Organisation et instances compétentes	152
12.3	Enjeux du corridor Saint-Louis Agglomération	152
12.4	Activités dans le corridor Saint-Louis Agglomération	155
12.5	Mesures au sein du corridor Saint-Louis Agglomération	156
13	Fazit und Ausblick	163

Abbildungsverzeichnis

Liste des illustrations

Abbildung 1: Übersichtskarte der Korridore <i>Illustration 1 : Carte synoptique des corridors</i>	16
Abbildung 2: Übersichtskarte Korridor Kernstadt	22
Abbildung 3: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Kernstadt	24
Abbildung 4: Schwarzwaldbrücke und Wettsteinquartier in Basel	25
Abbildung 5: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Kernstadt	26
Abbildung 6: Übersichtskarte Korridor Leimental	38
Abbildung 7: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Leimental	41
Abbildung 8: Umsetzung Geschichtspfad im Leimental	43
Abbildung 9: Massnahmen AP5 im Korridor Leimental	44
Abbildung 10: Landschaft im Korridor Leimental	47
Abbildung 11: Korridor Birstal	50
Abbildung 12: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Birstal	53
Abbildung 13: Neue Welt und Dreispitz in Münchenstein, Sicht Richtung Basel	55
Abbildung 14: Birspark Landschaft	57
Abbildung 15: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Birstal	60
Abbildung 16: Übersichtskarte Korridor Laufental/Thierstein	68
Abbildung 17: Landschaft im Korridor Laufental/Thierstein	70
Abbildung 18: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Laufental/Thierstein	71
Abbildung 19: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Laufental/Thierstein	72
Abbildung 20: Übersicht mit Verlegung Nau in Laufen	76
Abbildung 21: Übersichtskarte Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet	80
Abbildung 22: Blick ins Ergolzthal	82
Abbildung 23: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Ergolzthal	83

Abbildung 24: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/ Oberbaselbiet _____	86
Abbildung 25: Übersichtskarte Korridor Hochrhein _____	92
Abbildung 26: Impression Korridor Hochrhein _____	95
Abbildung 27: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Hochrhein _____	96
Abbildung 28: Erarbeitungsprozess des Raumkonzepts Hochrhein _____	99
Abbildung 29: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Hochrhein _____	100
Abbildung 30: Übersichtskarte Korridor Wiesental _____	110
Abbildung 31: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Wiesental _____	112
Abbildung 32: Impression Wiesental _____	113
Abbildung 33: Verlauf der Radschnellverbindung Grosses Wiesental (Vorzugsvariante) _____	115
Abbildung 34: Beispielbilder Querschnitt Radschnellverbindung _____	116
Abbildung 35: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Wiesental _____	118
Abbildung 36: Übersichtskarte Korridor Oberrhein _____	124
Abbildung 37: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Oberrhein _____	126
Abbildung 38: Impression Korridor Oberrhein _____	128
Abbildung 39: Zeitplan des Beteiligungsprozesses Tram 8+ _____	129
Abbildung 40: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Oberrhein _____	130
Abbildung 41: Korridor Kandertal _____	136
Abbildung 42: Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Kandertal _____	139
Abbildung 43: Impression Korridor Kandertal _____	141
Abbildung 44: A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Kandertal _____	142
Figure 45 : Impressions du corridor Saint-Louis Agglomération _____	148
Figure 46 : Tram 3 _____	149
Figure 47 : EuroAirport _____	149

Figure 48 : Paysage du corridor de Saint-Louis Agglomération	149
Figure 49 : Carte générale du corridor Saint-Louis Agglomération	150
Figure 50 : Population, emploi et capacité des zones à bâtir dans les zones de développement prioritaire du corridor Saint-Louis Agglomération	153
Figure 51 : Mesures AP5 A et B dans le corridor Saint-Louis Agglomération	156

Tabellenverzeichnis

Liste des tableaux

Tabelle 1: Übersicht über die beteiligten Gebietskörperschaften in den Korridoren <i>Tabelau 1 : Aperçu des collectivités territoriales impliquées dans les corridors</i>	18
Tabelle 2: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Kernstadt	22
Tabelle 3: Stand der Schwerpunktgebiete Siedlung im Korridor Kernstadt	29
Tabelle 4: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Kernstadt	31
Tabelle 5: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Kernstadt	32
Tabelle 6: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Kernstadt	33
Tabelle 7: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Leimental	39
Tabelle 8: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Leimental	44
Tabelle 9: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Leimental	47
Tabelle 10: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Leimental	47
Tabelle 11: Landschaftsmassnahmen AP5 im Korridor Leimental	47
Tabelle 12: Gemeinden des Korridors Birstal	51
Tabelle 13: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Birstal	60
Tabelle 14: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Birstal	64
Tabelle 15: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Birstal	64
Tabelle 16: Landschaftsmassnahmen AP5 im Korridor Birstal	64
Tabelle 17: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Laufental/Thierstein	69
Tabelle 18: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Laufental/Thierstein	75
Tabelle 19: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Laufental/Thierstein	77
Tabelle 20: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Laufental/Thierstein	77
Tabelle 21: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Ergolzthal/ Frenkentaler/Oberbaselbiet	80
Tabelle 22: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentaler/ Oberbaselbiet	89
Tabelle 23: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Ergolzthal/ Frenkentaler/Oberbaselbiet	89

Tabelle 24: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/ Oberbaselbiet _____	89
Tabelle 25: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Hochrhein _____	92
Tabelle 26: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Hochrhein _____	103
Tabelle 27: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Hochrhein _____	104
Tabelle 28: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Hochrhein _____	105
Tabelle 29: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Wiesental _____	111
Tabelle 30: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Wiesental _____	117
Tabelle 31: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Wiesental _____	121
Tabelle 32: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Wiesental _____	121
Tabelle 33: Landschaftsmassnahmen AP5 im Korridor Wiesental _____	121
Tabelle 34: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Oberrhein _____	125
Tabelle 35: Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Oberrhein _____	130
Tabelle 36: Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Oberrhein _____	133
Tabelle 37: AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Oberrhein _____	133
Tabelle 38: Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Kandertal _____	137
Tableau 39 : Communes, habitants et employés dans le corridor Saint-Louis Agglomération _____	151
Tableau 40 : Mesures d'urbanisation PA5 dans le corridor Saint-Louis Agglomération _____	159
Tableau 41 : Mesures d'ordre supérieur transports PA5 dans le corridor Saint-Louis Agglomération _____	160
Tableau 42 : Mesures transports PA5 dans le corridor Saint-Louis Agglomération _____	161
Tableau 43 : Mesures paysage PA5 dans le corridor Saint-Louis Agglomération _____	162



1 Einleitung

Im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation wurden die Arbeiten in den Korridoren nahtlos fortgeführt. Standen die Korridore in der 3. Programmgeneration grösstenteils noch am Anfang einer interkommunalen Zusammenarbeit, konnte in den vergangenen zweiten Generationen die Zusammenarbeit in vielen Korridoren vertieft und der Austausch verstetigt werden.

Mit dem vorliegenden Korridorbericht wird aufgezeigt, welche Projekte in den Korridoren im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation realisiert oder aufgelegt wurden. Ausserdem gibt der Bericht Auskunft darüber, wie die Korridore und das Agglomerationsprogramm zusammenspielen, also wie die Arbeiten in den Korridoren die Inhalte des Programms beeinflussen und umgekehrt. Die Rolle von Agglo Basel ist je nach Korridor sehr unterschiedlich. Grundsätzlich dient das Agglomerationsprogramm als Orientierungsrahmen, auf den sich die Arbeiten in den Korridoren abstützen. Gleichzeitig werden wertvolle Erkenntnisse in Vertiefungsstudien und -projekten der Korridore generiert, die in das Agglomerationsprogramm integriert werden und wichtige Grundlagen für die Ausarbeitung agglomerationsweiter Strategien liefern.

Für die Umsetzung des gemeinsamen, trilateralen Zukunftsbilds der Agglomeration Basel spielen die Korridore mit den Städten und Gemeinden weiterhin eine entscheidende Rolle. Deshalb hat der Verein Agglo Basel die Arbeiten der Korridore auch in der 5. Generation begleitet und ausgewählte Projekte und Vertiefungsstudien sowohl fachlich als auch finanziell unterstützt.

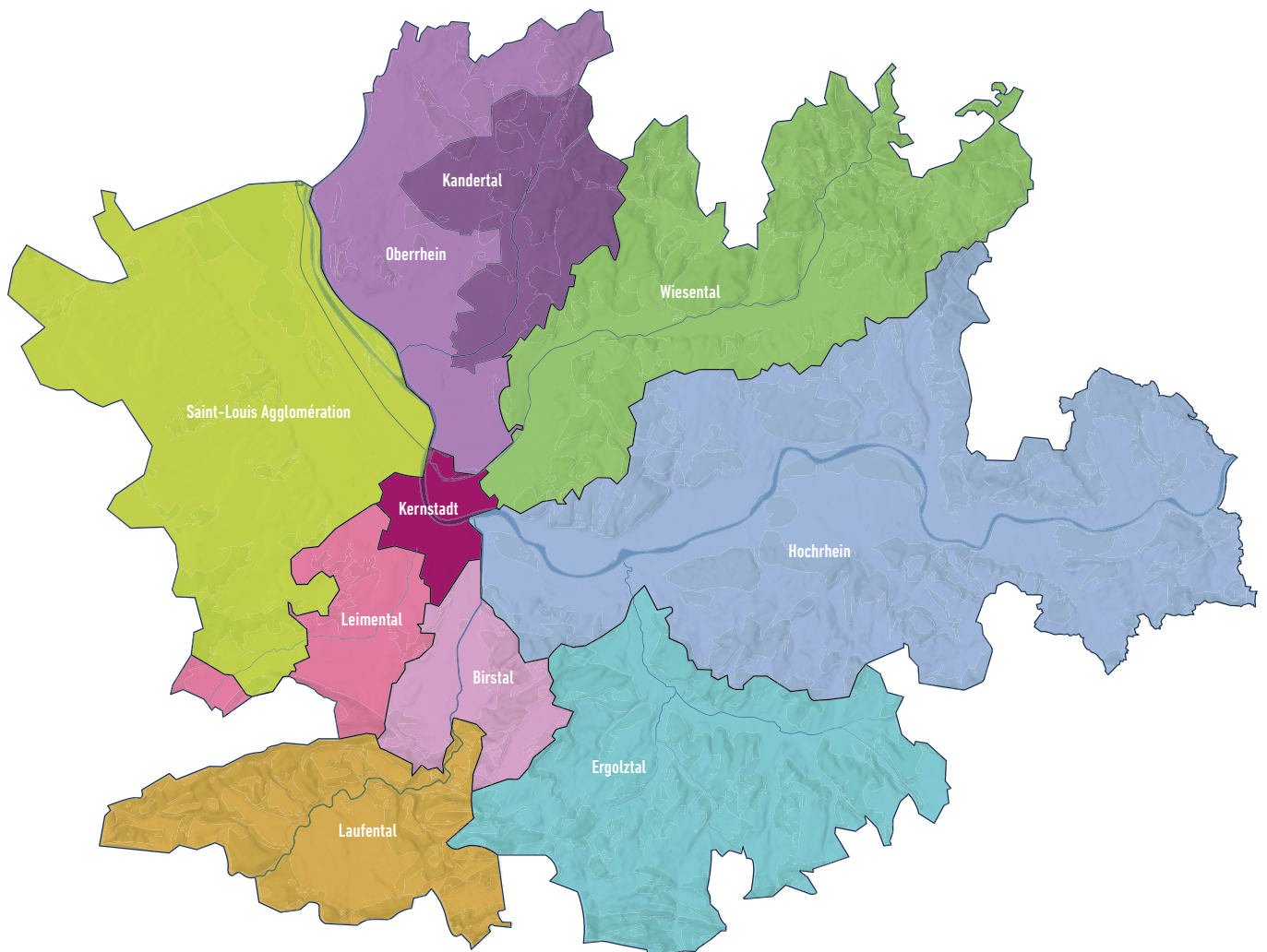
Introduction

Les processus des corridors ont été poursuivis sans interruption avec le projet d'agglomération de Bâle de 5^e génération. Alors que durant la 3^e génération, la plupart des corridors en étaient encore au début de la collaboration intercommunale, les deux dernières générations ont permis d'approfondir cette collaboration dans de nombreux corridors et de pérenniser les échanges.

Le présent rapport sur les corridors donne à voir les projets réalisés ou initiés dans les corridors au cours du projet d'agglomération de 5^e génération. Le rapport aborde en outre l'interaction entre les corridors et le projet d'agglomération, autrement dit la manière dont les travaux dans les corridors influencent le contenu du projet et inversement. Le rôle d'Agglo Basel varie fortement selon les corridors. Le projet d'agglomération sert fondamentalement de cadre de référence sur lequel s'appuient les travaux dans les corridors. En parallèle, de précieuses connaissances sont générées dans le cadre d'études et de projets d'approfondissement menés par les corridors. Intégrés dans le projet d'agglomération, ces acquis fournissent d'importantes bases dont bénéficie l'élaboration de stratégies à l'échelle de l'agglomération.

Pour la mise en œuvre de la vision d'avenir trinationale commune de l'agglomération de Bâle, les corridors continuent de jouer un rôle décisif avec les villes et les communes. C'est pourquoi l'association Agglo Basel a également accompagné les travaux des corridors dans la 5^e génération et a soutenu certains projets et études d'approfondissement tant sur le plan technique que financier.

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



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

2 Übersicht über die Korridore

2.1 Struktur der Korridore

Die Korridore der Agglomeration Basel unterscheiden sich teilweise stark. Die insgesamt neun Korridore sowie die Kernstadt liegen in drei Ländern, sind in der Schweiz auf vier Kantone und in Deutschland auf zwei Landkreise verteilt, weisen verschiedene Raumtypen auf, umfassen eine unterschiedliche Anzahl an Gemeinden und müssen mit ganz spezifischen Herausforderungen in den Bereichen der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung umgehen.

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

Aperçu des corridors

Structure des corridors

Les différences peuvent parfois être grandes entre les corridors de l'agglomération de Bâle. Situés dans trois pays, les neuf corridors ainsi que la ville-centre sont répartis entre quatre cantons en Suisse et deux districts en Allemagne. Ils présentent différents types d'espaces, comprennent un nombre variable de communes et sont confrontés à des défis pour le moins spécifiques dans les domaines de la planification des transports, de l'urbanisation et du paysage.

Du point de vue du projet d'agglomération de Bâle, l'objectif est d'assurer, de concert avec les corridors, l'ancrage de la vision d'avenir au niveau régional et communal. Seule une coordination du développement du paysage, de l'urbanisation et des transports par-delà les frontières communales, cantonales et nationales permet d'y parvenir. Le tableau suivant présente un aperçu des corridors, ville-centre comprise, et des collectivités territoriales impliquées de l'agglomération trinationale de Bâle.

Tabelle 1:
Übersicht über die
beteiligten Gebiets-
körperschaften in den
Korridoren

*Tabelau 1 : Aperçu
des collectivités ter-
ritoriales impliquées
dans les corridors*

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

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

2.2 Zusammenspiel zwischen dem Agglomerationsprogramm und den Korridoren

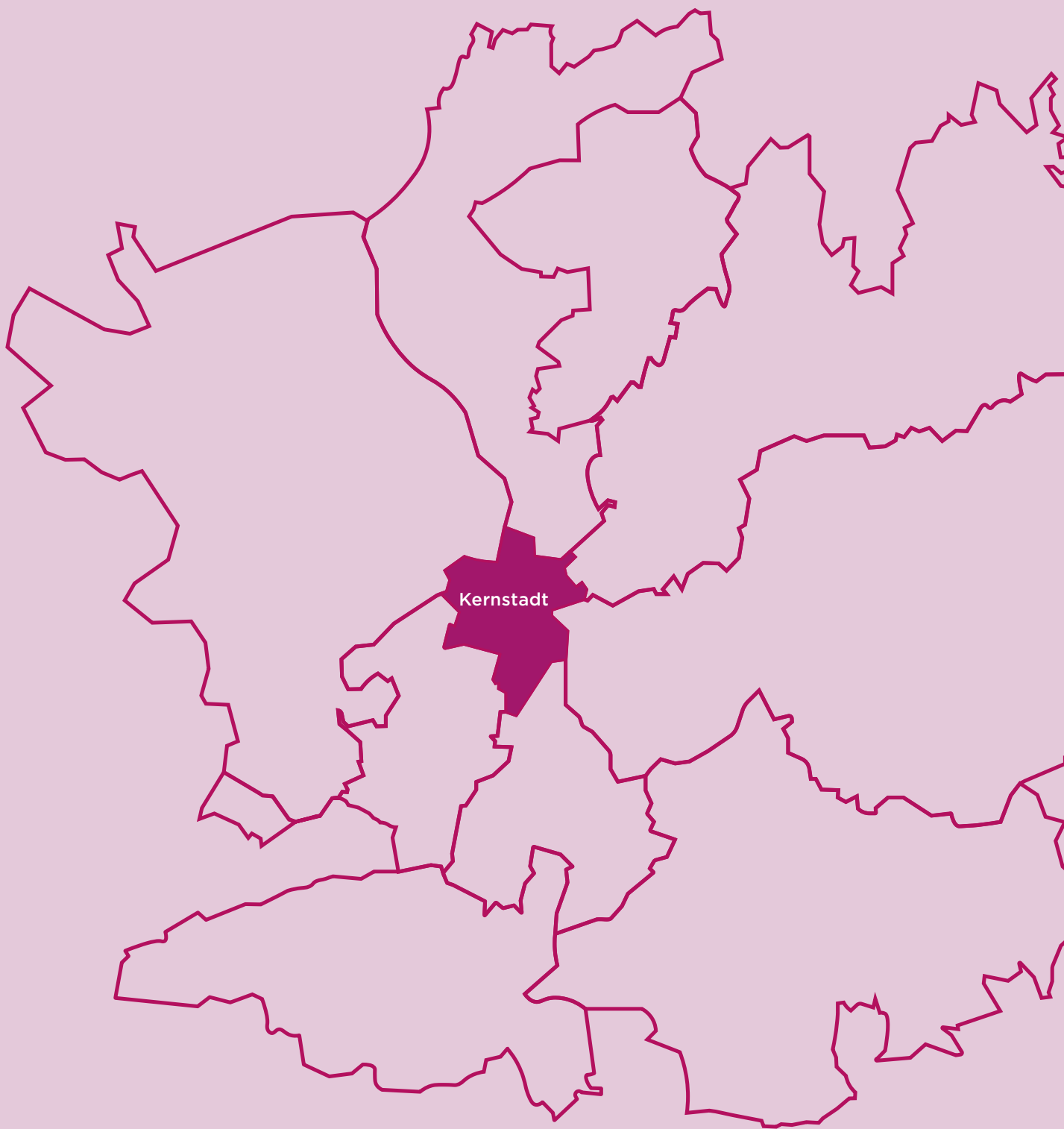
Zwischen den Korridoren und dem Agglomerationsprogramm Basel besteht eine dynamische Wechselwirkung. Die Planungsgrundlagen der Korridore und des Agglomerationsprogramms werden in unterschiedlichen Zeitspannen erarbeitet und weiterentwickelt, sodass sie sich gegenseitig bereichern. Die 3. Programmgeneration wurde als Grundlage für die Erarbeitung der verschiedenen Raumkonzepte und Zukunftsbilder in den Korridoren verwendet, und die Raumkonzepte und Zukunftsbilder flossen zusammen mit den daraus hervorgegangenen vertiefenden Konzepten und Studien in die 4. Generation ein. In der 5. Generation wurde seitens des Agglomerationsprogramms das Thema Klima in das Zukunftsbild integriert, und es wurden neue strategische Inhalte erarbeitet: die Querschnittsstrategie Klima sowie die Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben. Die neuen Zielsetzungen und Handlungsansätze sollen in den Korridoren aufgegriffen werden und Bestandteil von aktuell laufenden und zukünftigen Projekten werden.

Der Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Korridoren und dem Agglomerationsprogramm Basel ist von grosser Bedeutung. Es finden in der Regel pro Generation ein bis zwei Mal pro Korridor Standortbestimmungsgespräche statt, bei denen die Umsetzung der strategischen Inhalte des Agglomerationsprogramms diskutiert werden.

Interaction entre le projet d'agglomération et les corridors

L'interaction à l'œuvre entre les corridors et le projet d'agglomération de Bâle est de nature dynamique. L'élaboration et le développement des bases de planification des corridors et du projet d'agglomération ne suivant pas le même calendrier, ces bases viennent s'enrichir mutuellement. La 3^e génération du projet a servi de base à l'élaboration des différents projets de territoire et visions d'avenir dans les corridors. Ces projets de territoire et visions d'avenir ont ensuite été intégrés dans la 4^e génération avec les concepts et études approfondis auxquels ils ont abouti. Avec la 5^e génération, le projet d'agglomération a intégré la question climatique dans la vision d'avenir et de nouveaux contenus stratégiques ont été élaborés, à savoir la stratégie transversale relative au climat et la stratégie transversale relative à la mobilité combinée et aux interfaces des transports. Les nouveaux objectifs et principes d'action sont appelés à être repris dans les corridors et à devenir partie intégrante des projets en cours ou à venir.

L'échange et la collaboration entre les corridors et le projet d'agglomération de Bâle revêtent une grande importance. En règle générale, des entretiens portant sur l'état des lieux sont organisés une à deux fois par génération dans chaque corridor et permettent de discuter de la mise en œuvre des contenus stratégiques du projet d'agglomération.



Kernstadt

3 Kernstadt

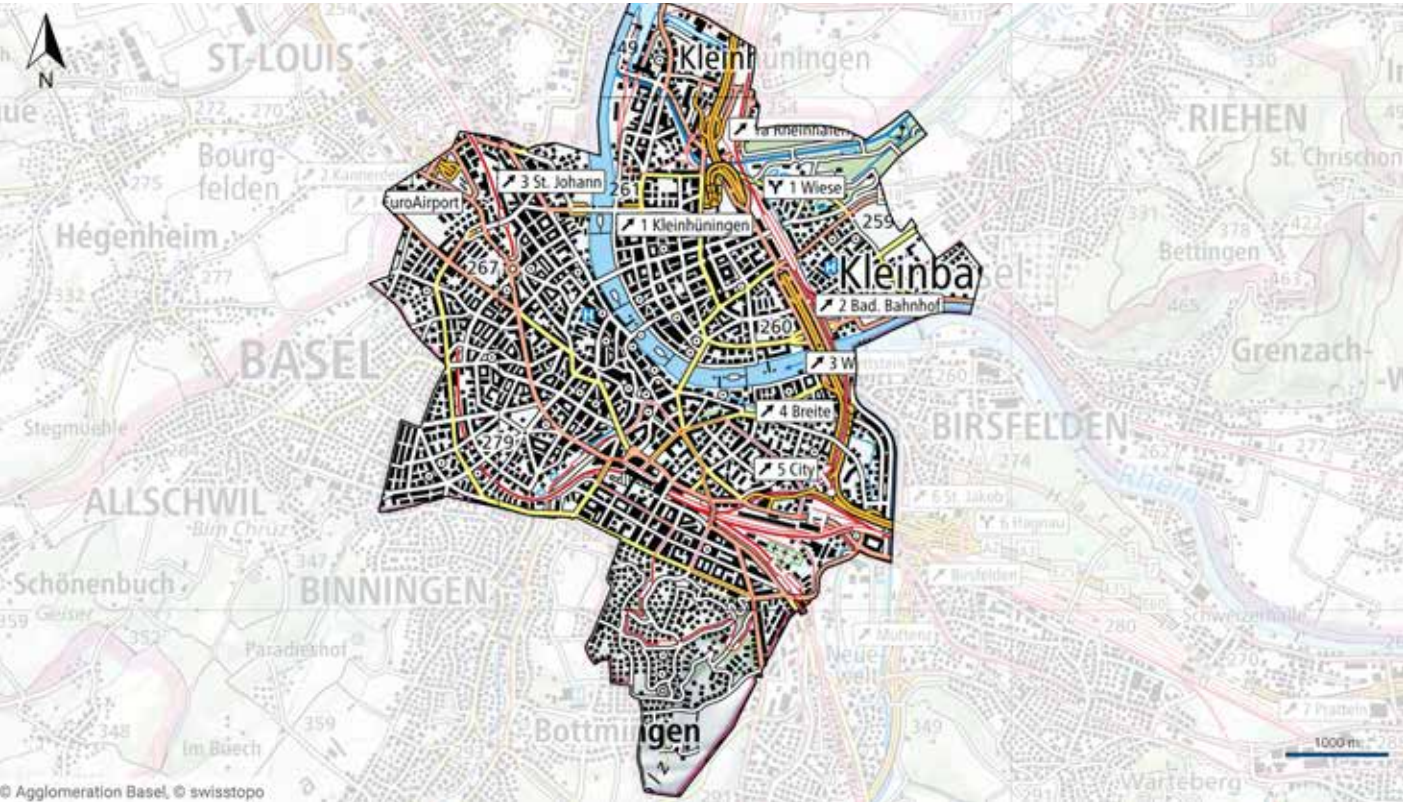
3.1 Portrait

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

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

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

Abbildung 2: Übersichtskarte Korridor Kernstadt



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 2:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Kernstadt

Kommune	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Basel	BS	Agglomerationszentrum	183 693	194 130

Quellen:
Einwohner: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Kantonale Bevölkerungsstatistik (Oktober 2024)
Arbeitsplätze: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Auswertungen zur Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT, 2022)

In den vergangenen Jahren hat sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner als auch der Arbeitsplätze in der Stadt Basel zugenommen und liegt aktuell bei ca. 183 700 Einwohnerinnen und Einwohnern und 194 000 Arbeitsplätzen. Zurzeit gibt es keine Möglichkeit zur Ausweitung von Baugebieten. Die Siedlungsentwicklung zur Schaffung von mehr Wohn- und Arbeitsraum muss also zukünftig als Innenentwicklung und in Abstimmung mit den Nachbarn stattfinden. Das Potenzial zum Wachstum nach innen wurde hierfür in den letzten Jahren in der Kernstadt intensiv ausgelotet und Schritt für Schritt mobilisiert (Bebauungspläne z.B. für Bâloise, VoltaNord, Wolf, Zonenplanrevision). Die Kernstadt verfügt noch über mehrere grossräumige Entwicklungsflächen, die als Chance für Verdichtung und mehr Grünräume genutzt werden können. Neben der sorgfältigen städtebaulichen Bepanung dieser Areale ist auch eine gute Abstimmung mit der Verkehrsplanung wichtig, um die hohe Lebensqualität zu sichern. In den vergangenen Jahren ist es der Stadt Basel gelungen, trotz Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum den MIV-Anteil auf den Stadtstrassen zu senken. Die positive Entwicklung im Modal Split wurde in den vergangenen vier Jahren durch zahlreiche Massnahmen gefördert: Nach der erfolgreichen Pilotphase wurden auf viel befahrenen Achsen konsequent Velostrassen eingerichtet. Entlang von Tramgleisen wurden zugunsten der Velosicherheit und des Trambetriebs Parkplätze aufgehoben. Ein flächendeckendes und einfach zugängliches Velo-Verleihsystem wurde eingeführt. Verbesserungen im ÖV gab es mit der Busanbindung des Bachgraben-Gebiets vom Bahnhof St. Johann und des südlichen Dreispitzareals vom Aeschenplatz kommend. Ausserdem sorgt die Taktverdichtung im Spätverkehr auf einigen Tram- und Buslinien für bessere Verbindungen zwischen Basel und den umliegenden Gemeinden am Abend. Die Gebühren für Parkplätze auf öffentlichem Grund wurden schrittweise erhöht und orientieren sich zukünftig an der Kostenwahrheit und dem Verursacherprinzip. Damit wird die Parkierung von öffentlichen Parkplätzen in private Einstellhallen umgeleitet, und es werden mehr Flächen für Stadtgrün, Aufenthalt und Veloinfrastruktur frei.

3.2 Organisation und zuständige Gremien

Eine neue Organisation der Kernstadt analog zu den Korridorprozessen im Rahmen des Agglomerationsprogramms war nicht nötig – vielmehr eine gezielte Absprache und Zusammenarbeit der Fachämter. Da die kommunalen und kantonalen Zuständigkeiten in der Verwaltung Basel-Stadt zusammengefasst sind, liegt die Verantwortung für die Siedlungs- und Verkehrsplanung bei der Dienststelle Städtebau & Architektur und beim Amt für Mobilität. Die Umsetzung im Verkehr ist beim Tiefbauamt angesiedelt.

3.3 Herausforderungen des Korridors Kernstadt

Im Kapitel 6.3 des Hauptberichtes wird der Handlungsbedarf in der Kernstadt detailliert ausgewiesen. Die Hauptherausforderungen werden nachfolgend beschrieben.

Anhaltendes Wachstum – Infrastrukturen unter Druck

Der Druck auf die bestehenden Infrastrukturen nimmt mit dem starken Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und dem prognostizierten Zuwachs der Pendlerzahlen stetig zu. Die Verkehrsinfrastrukturen stossen an ihre Grenzen. Um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu stillen und die Funktion als Zentrum und Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration zu erhalten, sind wesentliche Ausbauten an den Verkehrsinfrastrukturen der Kernstadt erforderlich. Die Optimierung und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen orientieren sich dabei an den in der Klimaschutzstrategie festgelegten Modal-Split-Veränderungen. Der Fokus muss deshalb auf das Erhalten und Ausbauen eines attraktiven Fuss- und Velowegnetzes und eines attraktiven und leistungsstarken öffentlichen Verkehrs gelegt werden. Der Ausbau des S-Bahn-Angebots mit Takterhöhungen, neuen Haltestellen und durchgebundenen Linien ist von grosser Bedeutung für eine weiterhin positive Entwicklung der Kernstadt Basel.

Abstimmung von Arealentwicklungen und S-Bahn-Ausbau – Planungsunsicherheit

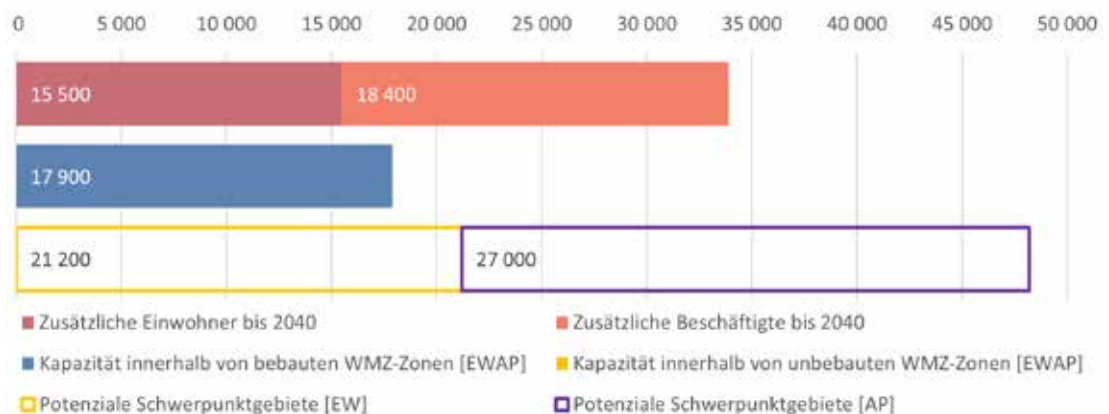
Das Innenentwicklungspotenzial jeder Arealentwicklung hängt massgeblich von der verkehrlichen Erschliessung ab. Der Anschluss an einen leistungsstarken ÖV – an das S-Bahn-Netz – schafft die Voraussetzungen für sehr hohe Dichten. Areale, die ein hohes Verdichtungspotenzial besitzen, jedoch unzureichend an das S-Bahn-System angeschlossen sind, können ihr volles Potenzial nur ausschöpfen, wenn die zur Verbesserung der S-Bahn-Anbindung geplanten Projekte realisiert werden. Unsicherheiten bei der Realisierung dieser Projekte (z. B. des Herzstücks) erschweren die Arealentwicklungen und bergen die Gefahr, dass entsprechend weniger dichte Gebäudetypologien realisiert werden.

Abstimmung Nachfrage und Angebot – grenzüberschreitende Abstimmung wichtig

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Nachfrage nach Wohnen (dunkelrot) und Arbeitsplätzen (orange) sowie die zur Verfügung stehenden Potenziale in den Arealen für Wohnen (gelb umrahmt) und für Arbeitsplätze (violett umrahmt). In diesen Arealen stehen bis 2040 mehr als genug Kapazitäten für die prognostizierten Arbeitsplätze und Einwohnerinnen und Einwohner zur Verfügung. Ergänzend steht zusätzliches Potenzial durch die Verdichtung von überbauten Bauzonen für Wohnen und Arbeiten zur Verfügung.

In Basel-Stadt gibt es mehr Arbeitsplätze als Einwohnerinnen und Einwohner. 60% der Schweizer Bevölkerung ist erwerbstätig.² Ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnerinnen und Einwohnern liegt vor, wenn die Anzahl Arbeitsplätze 60% der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner umfasst. Diese Nutzungsverteilung ist in Basel unausgewogen. In einer radial organisierten Agglomeration wie Basel ist zwar eine höhere Allokation von Arbeitsplätzen im Zentrum vorteilhaft. Allerdings strebt die Agglomeration Basel eine polyzentrische Struktur und die Etablierung von kurzen Wegen an. Daher besteht in der Kernstadt die Herausforderung, für einen besseren Ausgleich zwischen der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung zu sorgen, um u. a. die täglichen Pendlerströme nicht übermässig zu erhöhen. Es ist recht schwierig, auf diese Entwicklung Einfluss zu nehmen, da viele Arealentwicklung in der Hand von privaten Eigentümern liegen und der Immobilienmarkt eine erhebliche Rolle spielt.

Abbildung 3:
Einwohner, Beschäftigte sowie Bauzonenkapazitäten Schwerpunktgebiete im Korridor Kernstadt



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

² Gesamtbevölkerung: 8,9 Millionen (Quelle: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.html>, abgerufen am 8. Januar 2025), Anzahl Erwerbstätiger: 5,3 Millionen (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/216777/umfrage/erwerbstaetige-in-der-schweiz/>, abgerufen am 8. Januar 2025).



Abbildung 4:
Schwarzwaldbrücke
und Wettsteinquartier
in Basel

Quelle: Kanton Basel-Stadt. Amt für Mobilität, Fotograf: Robert Adam

Lange Planungszeiträume – erhöhte Anforderungen an Arealentwicklungen

Die Entwicklung der Areale erfordert hohen Prozess- und Abstimmungsaufwand. Zudem werden zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze nur nach und nach zur Verfügung stehen. Die Nachfrage übersteigt deshalb weiterhin das Angebot an Wohnraum und an Arbeitsflächen, was zu einer anhaltend angespannten Lage auf dem Immobilienmarkt führt.

Mit dem Volksentscheid, die CO₂-Bilanz des Kantons Basel-Stadt bis 2037 und die kantonale Verwaltung bereits bis 2030 auf netto null zu bringen, verschärfen sich nochmals die Anforderungen an die Arealentwicklungen, da diesen eine Schlüsselfunktion bei der klimaneutralen Entwicklung zukommt. Hier wird ein besonderes Augenmerk auf die Grün- und Freiflächen gelegt, die dazu beitragen können, die Auswirkungen des Klimawandels teilweise abzumildern – neben den energetischen Vorgaben für den Bau von Neubauten und einer möglichst klima- und stadtverträglichen Mobilität.

3.4 Aktivitäten im Korridor Kernstadt

Im Jahr 2025 wird es in Basel zwei Tests mit **Superblocks** im St. Johann-Quartier und im Matthäus-Quartier geben. Aufgrund verschiedener politischer Initiativen und Anfragen der Bevölkerung entschied sich der Regierungsrat, testweise Superblocks einzuführen. Von der Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduktion verspricht man sich die Gewinnung von mehr öffentlichem Raum für die Anwohnenden, ausserdem werden Schattenplätze als Hitzeschutz eingerichtet.

Das 2021 vom Regierungsrat verabschiedete **Stadtklimakonzept** sorgt für diverse Massnahmen zur Klimaanpassung in der Kernstadt: Alle Strassen- und Platzsanierungen berücksichtigen Massnahmen zur Klimaanpassung mit vermehrten Grünflächen, Entsiegelungen und Baumpflanzungen. Ab 2025 entstehen Quartierstrassen nach dem Prinzip der Schwammstadt. Der erhöhte Flächenbedarf im Strassenraum für Klimaanpassungsmassnahmen muss meist mit der Verringerung von Strassen- und Parkierflächen kompensiert werden. Darüber hinaus sind im gesamten Stadtraum mobile Begrünungs- und Beschattungselemente vorgesehen, die auch bei hohen Sommertemperaturen einen angenehmen Aufenthalt garantieren sollen.

Die **Klimaschutzstrategie** des Kantons Basel-Stadt wurde im September 2023 veröffentlicht: Sie beschreibt das Ziel, im Jahr 2037 für die Emissionen im Bereich Scope 1 Netto-Null zu erreichen. Es werden umfangreiche Massnahmen bei Mobilität, Gebäuden, Bauen, Wirtschaft, Energieversorgung, Entsorgung, Landwirtschaft und Wald vorgesehen. Der dazugehörige Klimaaktionsplan folgte im Oktober 2024. Er legt konkret fest, welche Massnahmen bis wann umzusetzen sind, damit das Ziel Netto-Null 2037 erreicht wird. Gleichzeitig erfolgte der Beschluss der finanziellen Ressourcen.

Um die Schnittstellen zwischen der Kernstadt und den Korridoren zu koordinieren, wurde im Februar 2023 die **Erarbeitung eines Raumkonzepts für die Gemeinden des Agglomerationszentrums** und einige weitere Gemeinden angestossen, die für das Agglomerationszentrum von Bedeutung sind (z.B. Lörrach und Grenzach-Wyhlen). Im Herbst 2023 wurde die erste Phase «Auslegeordnung» an ein Team aus Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanenden vergeben. Diese erste Phase konnte im Herbst 2024 abgeschlossen werden. Aktuell wird die zweite Phase «Erarbeitung Raumkonzept» aufgelegt. Diese Phase wird Anfang 2026 starten. Das Jahr 2025 wird dazu genutzt, den Erarbeitungsprozess inkl. Beteiligung der Bevölkerung zu konzipieren und unter allen Beteiligten zu konsolidieren. Zusätzlich sind verschiedene Vorarbeiten, die als Grundlage einfließen werden, zu leisten. Dazu gehören vor allem der Aufbau von Raum+, einer detaillierten Datenbank mit Informationen zu den Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzialen in allen Gemeinden des Agglomerationszentrums.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

Finanzierung und Projektleitung der Auslegeordnung Raumkonzept Agglomerationszentrum

3.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Kernstadt

Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die in der Kernstadt geplant und im AP5 enthalten sind.

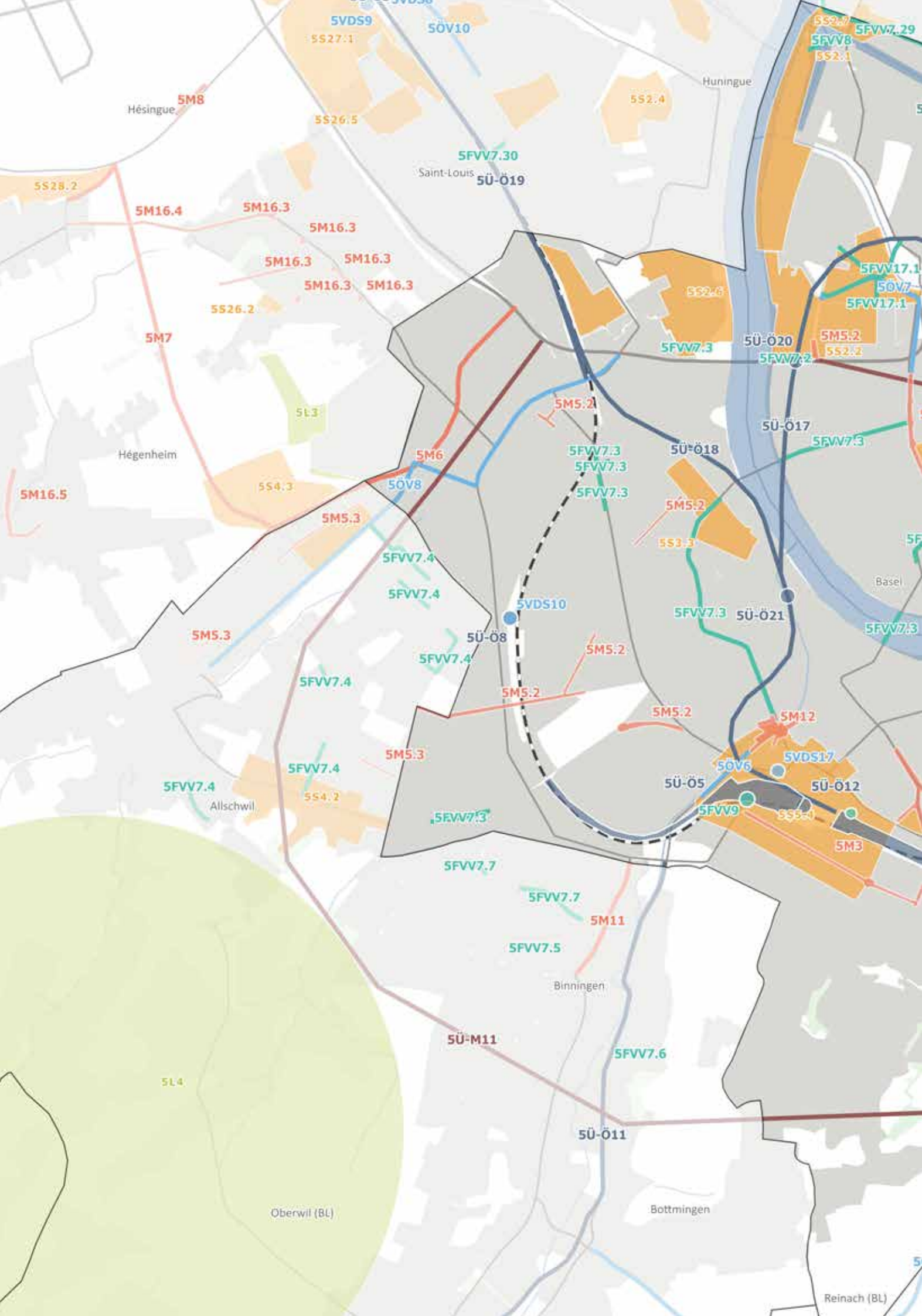
Schwerpunktgebiete

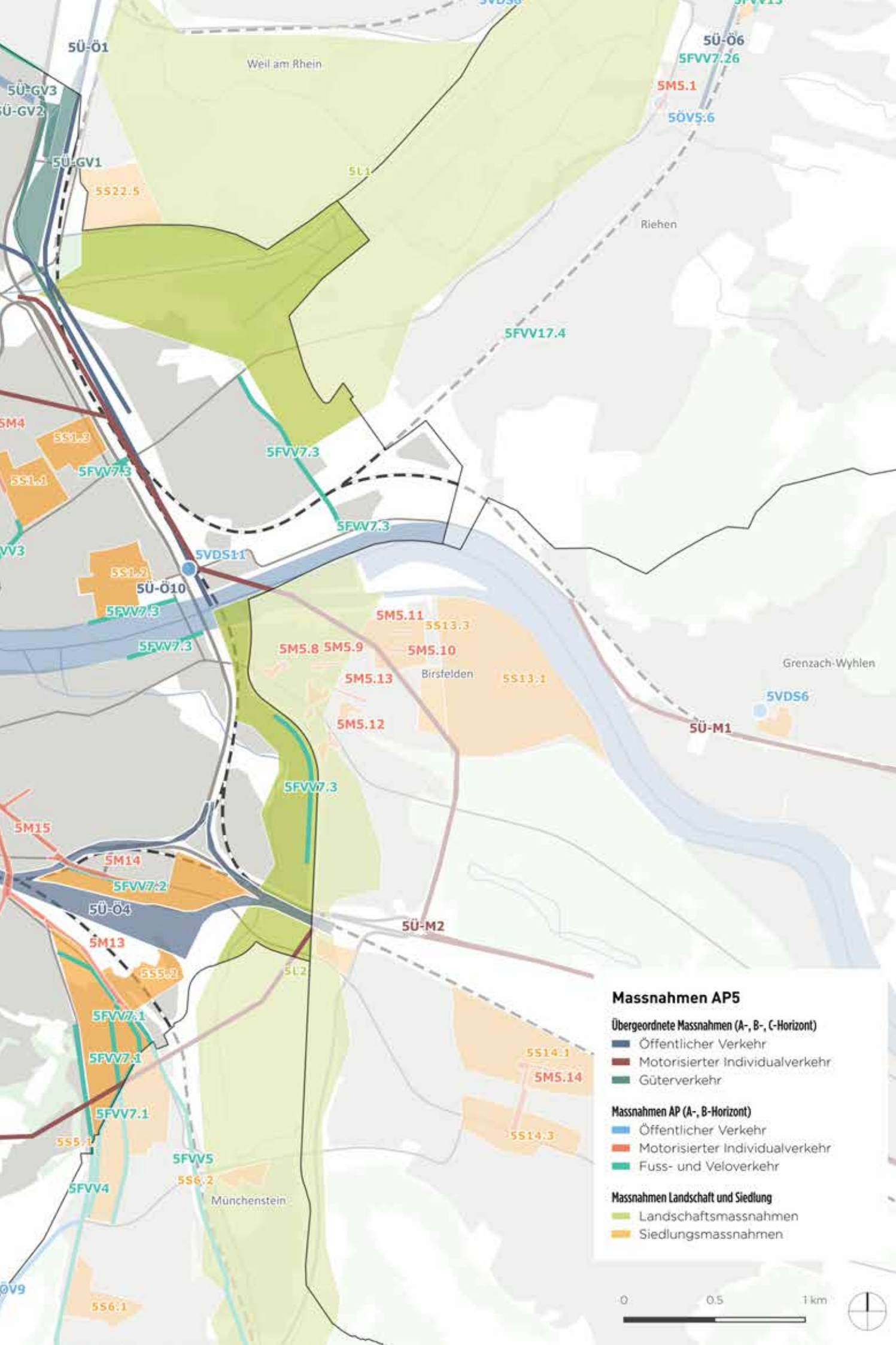
Durch die fortschreitende wirtschaftliche Umstrukturierung entstehen in der Kernstadt verschiedene Entwicklungsgebiete, in denen eine Transformation von Industrie und Gewerbe zu Mischnutzungen möglich wird. Diese Entwicklungspotenziale liegen sehr verstreut über die Kernstadt, teilweise im Übergang zu den angrenzenden Korridoren. Sie weisen nach aktuellen Schätzungen insgesamt ein Potenzial von 21 010 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und etwa 27 200 zusätzlichen Arbeitsplätzen auf. In der Kernstadt befinden sich in den vier Schwerpunktgebieten die grössten Entwicklungspotenziale – kein Korridor verfügt in den Schwerpunktgebieten über ähnlich grosse Potenziale. Die Planungen und Realisierungen in den Basler Schwerpunktgebieten verlaufen aktuell aufgrund der anhaltend grossen Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsflächen dynamisch, nachdem bereits in den vergangenen Jahren grosse Fortschritte erzielt wurden. Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über den Stand der Entwicklungen.

Abbildung 5:

A- und B-Massnahmen AP5 im Korridor Kernstadt

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel





Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Kleinbasel

Messe Basel	Die Parzelle des heutigen Parkhauses der Messe Basel soll zukünftig mit einem Hochhaus mit rund 350 Wohnungen und Dienstleistungsflächen sowie mit quartierdienlichen Flächen im Erdgeschoss bebaut werden. Der dazu nötige Bebauungsplan wurde 2020 beschlossen. Die Baueingabe für den Rückbau des Parkhauses und den Neubau des Rosentalturms erfolgt voraussichtlich im Jahr 2025.
Areal Roche	Im September 2022 eröffnete Roche den Bau 2, ein 205 Meter hohes Bürogebäude, das 3200 Arbeitsplätze bietet. Im Jahr 2024 folgte die Eröffnung des neuen Forschungs- und Entwicklungszentrums mit vier neuen Labor- und Bürogebäuden. Auf dem Südareal sollen die alten Forschungsgebäude entlang des Rheins einem grosszügigen Grünraum in Verbindung mit dem Solitude-Park und einem weiteren Hochhaus (Bau 3) Platz machen. Der entsprechende Bebauungsplan wird derzeit im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt behandelt. Für drei wichtige Zeugen der Industrie- und Architekturgeschichte wurden Schutzverträge abgeschlossen.
Areal Rosental-Mitte	Das Areal Rosental-Mitte, eines der Stammareale der Basler Chemie- und Pharmaindustrie und heute ein wichtiger Forschungsstandort, wurde von 2016 bis 2019 sukzessive vom Kanton erworben. Inzwischen liegt ein städtebauliches Leitbild vor, das das Potenzial dieses bestens erschlossenen Gebiets aufzeigt: Das heute abgeschlossene Industrieareal wird sich öffnen und als hochwertiger Wirtschaftsstandort entwickelt, wird aber auch Wohnraum und öffentlichkeitswirksame Nutzungen bieten. Es entstehen öffentliche Verbindungen und Grünräume. Die Öffnung erfolgt Schritt für Schritt über mehrere Jahrzehnte. Rosental-Mitte soll auch in Zukunft ein Wirtschaftsstandort bleiben, mit Arbeitsflächen für diverse Branchen, die auf eine zentrale Lage und ein attraktives Arbeitsumfeld angewiesen sind. Weiter soll das geöffnete Areal auch ein attraktives Wohnquartier mit einer hohen Lebensqualität werden.

Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Nord «Dreiland»

Hafen- und Stadtentwicklung	Im Grossprojekt Hafen- und Stadtentwicklung gilt es nationale, regionale und lokale Interessen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Zur Modernisierung der Infrastruktur für den Güterumschlag wird das Terminal Gateway Basel Nord erstellt. Gegen die 2023 erteilte Plangenehmigung für die erste Bauetappe wurden vor Gericht Beschwerden eingereicht. Die Verfahren sind hängig. Der wasserseitige Anschluss wird durch das neue Hafenbecken 3 sichergestellt, und der entsprechende Baukredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2020 bestätigt. Für die Verlegung der Hafenbahn aus dem Gebiet südlich der Wiese läuft die Vorprojektierung. Mit diesen Investitionen wird die städtebauliche Entwicklung der heutigen rheinseitigen Hafengebiete ermöglicht. Das städtebauliche Konzept «Eine Stadterweiterung am Rhein», fertiggestellt 2019, zeigt die Zielvorstellung für diesen Raum. Es wird derzeit aufgrund des beschlossenen Gegenvorschlags zur Initiative «Hafen für alle» überarbeitet. Auf dem Klybeck- und Westquai können insgesamt Wohnungen und Arbeitsplätze für rund 8000 Personen geschaffen werden.
Areal klybeckplus	Das heutige Industriegebiet Klybeck mit rund 30 Hektaren Fläche ist das grösste Entwicklungsgebiet im Kanton Basel-Stadt und steht vor einer umfassenden Transformation. Die neuen Grundeigentümer veröffentlichten im Jahr 2022 ein gemeinsam mit dem Kanton entwickeltes städtebauliches Leitbild für eine Zukunft als vielfältiges Stadtquartier. In den kommenden Jahren werden die planungsrechtlichen Grundlagen (Stadtteilrichtplan, Nutzungspläne) für die Transformation erarbeitet. Unter anderem mit einer ergänzenden Tramstrecke, neuen Strassen, Parks, einem Schulstandort und Kindergärten soll das Areal dann öffentlich erschlossen werden und in den kommenden Jahrzehnten Lebens- und Arbeitsraum für bis zu 15 000 Menschen bieten. Zwischennutzungen im westlichen Teil beleben seit 2018 das Quartier.
Campus Novartis	Im Park des Campus Novartis wurde 2022 ein Pavillon fertiggestellt, in dem die Firma die aktuellen Forschungsaktivitäten einem breiten Publikum erfahrbar macht. Der Campus ist seit Oktober 2022 während der Geschäftszeiten für die Öffentlichkeit zugänglich.

Tabelle 3:
Stand der Schwerpunktgebiete
Siedlung im Korridor
Kernstadt

Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Nord

VoltaNord	Auf dem ehemaligen Gewerbe- und Industrieareal VoltaNord entstehen in den nächsten Jahren rund 2000 bis 2500 Arbeitsplätze sowie Wohnraum für 1500 bis 2000 Personen. Die Eröffnung einer Primarschule sowie eines Kultur- und Gewerbehauses, beides Umbauten bestehender Gebäude, erfolgte bereits im Herbst 2020. Derzeit sind auf dem Baufeld 2 zahlreiche Wohnungen, die meisten im preisgünstigen Segment, sowie Büro- und Gewerbeflächen in Bau. Parallel entstehen mit dem Lysbüchelplatz und dem Saint-Louis-Park neue grosszügige Grün- und Freiräume.
Campus Schällenmätteli	Auf dem Campus Schällenmätteli wurde das neue Biozentrum für die Universität fertiggestellt. Das hochkomplexe Gebäude bietet 600 Forschenden seit 2021 modernste Arbeitsbedingungen. Auf der benachbarten Parzelle, dem ehemaligen Standort des Biozentrums, erstellt die Universität Basel einen Neubau für das Departement Biomedizin. Im Neubau werden rund 70 Forschungsgruppen unter einem Dach zusammengeführt, die heute auf sechs verschiedene Standorte verteilt sind. Der Bau wird für rund 700 Mitarbeitende und 200 Studierende Platz bieten. Die Bauarbeiten haben im September 2023 mit dem Rückbau der Untergeschosse und der Erstellung der Baugrube begonnen. Der Neubau wird voraussichtlich 2029 fertiggestellt und 2030 an die Forschenden übergeben.
Universitäts-spital Basel	Die Gebäude des Universitätsspitals Basel werden erneuert und ergänzt. Das bestehende Klinikum 2 wird etappenweise abgerissen und durch einen Sockelbau sowie einen 60 Meter hohen Turm ersetzt. Im Spitalturm mit seinen 14 Stockwerken werden die Bettenstationen angeordnet, im Sockelbau werden unter anderem die Polikliniken und die Notfallstation untergebracht. Der Baustart für die erste Phase ist 2024 erfolgt. Die zweite Phase für das Klinikum 2 dauert voraussichtlich von 2032 bis 2038.

Stand Entwicklung im Schwerpunktgebiet Basel-Süd

Dreispietz	Dreispietz-Nord, ein Gewerbe- und Einkaufsgebiet, wird zu einem neuen, vielfältigen Stadtteil transformiert. Das Areal bietet künftig 800 Wohnungen, Büroflächen, zwei öffentliche Stadtparks, eine neue Sekundarschule, weiterhin ein Einkaufszentrum sowie Cafés, Restaurants und Läden. Der öffentliche Raum wird autofrei sein. Das Richtprojekt auf der Basis des Entwurfs von Herzog & de Meuron dient als Grundlage für die Erarbeitung der nutzungsplanerischen Massnahmen (Zonenänderung, Bebauungsplan etc.). Mit einem Grossratsbeschluss ist im Jahr 2025 zu rechnen.
Bernoulli/Walkeweg	Auf dem Areal Am Walkeweg entstehen preisgünstige Wohnungen für rund 650 Personen, eine Primarschule mit Kindergarten und Tagesstruktur, ein Quartierplatz sowie grosszügige Naturflächen. Die Wohnungen werden von Genossenschaften und dem Kanton mit kompakten Grundrissen und einer Minimierung des Wärmebedarfs gebaut, was preisgünstige Mieten ermöglicht. 2027 sind die ersten Wohnungen bezugsbereit.
Wolf-Nord	Auf einem Teil des Güterbahnhofs Wolf entsteht ebenfalls ein neues Stadtquartier in Form eines langgezogenen, lärmgeschützten Hofs. Die historischen Bauten werden darin eingebettet und stärken die Identität des neuen Quartiers. Im westlichen Teil sind rund 550 Wohnungen geplant, im östlichen Teil entstehen rund 100 000 Quadratmeter Büro- und Gewerbefläche. Der Grosse Rat hat den Bebauungsplan im Frühjahr 2023 beschlossen, die Realisierung ist ab 2027 vorgesehen.

Umfeld Bahnhof SBB	Der Bahnhof SBB ist der am besten erschlossene Ort in Basel. Eine Verdichtung seines Umfelds ist deshalb sinnvoll. Bereits erstellt sind die Bauten auf der Südseite des Bahnhofs (Meret Oppenheim Hochhaus und Südpark) und 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). Allerdings ist der Abgleich mit dem Ausbauvorhaben der SBB (Tiefbahnhof) noch nicht abgeschlossen. Die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) plant auf ihrem Areal am Bahnhof einen zusätzlichen, gut 100 Meter hohen Büroturm.
Lonza	Auf ihrem Areal plant die Lonza, ihr denkmalgeschütztes Bürohochhaus mit zwei weiteren Hochhäusern gleicher Höhe zu erweitern. Darin sollen rund 200 Mietwohnungen sowie weitere Arbeits- und Dienstleistungsflächen entstehen. Der entsprechende Bebauungsplan wurde 2024 vom Grossen Rat beschlossen.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Potenziale der Basler Schwerpunktgebiete sind in der nachfolgenden Übersicht aufgelistet.

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S1	Kleinbasel	5S1.1	Messe Basel	Transformation	550	250
		5S1.2	Areal Roche	Nachverdichtung	–	2000
		5S1.3	Areal Rosental-Mitte	Transformation	1600	3500
5S2	Basel-Nord	5S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	Transformation	4300	3100
		5S2.2	Areal klybeckplus	Transformation	8500	5250
		5S2.6	Campus Novartis	Nachverdichtung	–	1500
5S3	Basel-Nordwest	5S3.1	VoltaNord	Transformation	1600	1800
		5S3.2	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	Transformation	–	300
		5S3.3	Universitätsspital Basel	Nachverdichtung	–	1800
5S5	Basel-Süd	5S5.1	Dreispietz	Nachverdichtung	2000	6100
		5S5.2	Bernoulli/Walkeweg	Neubau	1000	200
		5S5.3	Wolf-Nord	Transformation	1200	1000
		5S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	Nachverdichtung	–	–
		5S5.5	Lonza	Transformation	400	150
SUMME					21 150	26 950

Tabelle 4:
Siedlungsmassnahmen AP5 im
Korridor Kernstadt

Schlüsselmassnahmen

Die Schlüsselmassnahme im Bereich des ÖV für die Kernstadt Basel ist der Ausbau der trinationalen S-Bahn mit den Massnahmen zum Bahnknoten Basel. Die sieben Äste der trinationalen S-Bahn treffen in der Kernstadt aufeinander. Eine neue, unterirdische Verbindungsstrecke zwischen den Bahnhöfen Basel SBB, Basel St. Johann und Basel Badischer Bahnhof – das Herzstück der trinationalen S-Bahn – soll die Lücke im Zentrum schliessen und einen effizienteren Bahnbetrieb sowie direkte Durchbindungen ermöglichen. Im Rahmen des Ausbaus werden einerseits die Basler Bahnhöfe (Basel SBB, St. Johann, Badischer Bahnhof) ausgebaut und andererseits neue S-Bahn-Haltestellen in besonders nachfragestarken Gebieten Basels geschaffen (Basel-Solitude, Basel-Neuallschwil, Basel-Mitte, Basel-Klybeck). Das Tramnetz, das ebenfalls weiterentwickelt wird, wird optimal mit den S-Bahn-Haltestellen verknüpft.

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

Strassenseitig wird mit dem Bau des **Rheintunnels (5Ü-M2)** das gravierende Kapazitätsproblem der städtischen Autobahn unterirdisch gelöst. Häufige Rückstaus und Ausweichverkehre auf das städtische Verkehrssystem sollen so vermieden sowie negative Effekte für den ÖV und FVV eliminiert werden.

Die übergeordneten Massnahmen stellen in verschiedener Hinsicht (Kapazitäten, Komfort, trinationale Verknüpfungen) einen Quantensprung nicht nur für die Kernstadt, sondern auch für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Basel dar.

Tabelle 5:
Übergeordnete
Massnahmen Verkehr
AP5 im Korridor
Kernstadt

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	Eisenbahn	A
5Ü-Ö4	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Osten)	Eisenbahn	A
5Ü-Ö5	Ertüchtigung und Ausbau der Bahnanlagen im Raum Basel SBB (Westen)	Eisenbahn	A
5Ü-Ö8	S-Bahn-Haltestelle Basel-Neuallschwil	Eisenbahn	A
5Ü-Ö10	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	Eisenbahn	A
5Ü-M2	A2, Engpassbeseitigung Osttangente (Rheintunnel)	Kapazität Strasse	A
5Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord	Güterverkehr	A
5Ü-GV2	Hafenbecken 3	Güterverkehr	A
5Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafenbahnhof Kleinhüningen	Güterverkehr	A
5Ü-Ö12	Tiefbahnhof Basel SBB (inkl. Zufahrten)	Eisenbahn	B
5Ü-M4	A2, 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst	Kapazität Strasse	B
5Ü-Ö16	Tiefbahnhof Basel Badischer Bahnhof inklusive Zufahrten	Eisenbahn	C
5Ü-Ö17	Herzstück Ostast (Basel SBB – Badischer Bahnhof)	Eisenbahn	C
5Ü-Ö18	Herzstück Westast (Basel Mitte – Basel St. Johann) inklusive BS St. Johann	Eisenbahn	C
5Ü-Ö19	Vier-Spur-Ausbau Basel-St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung der Haltestelle EuroAirport	Eisenbahn	C
5Ü-Ö20	S-Bahn-Haltestelle Basel Klybeck (inkl. modifizierte Linienführung)	Eisenbahn	C
5Ü-Ö21	S-Bahn-Haltestelle Basel-Mitte	Eisenbahn	C
5Ü-M11	AX, Westumfahrung Basel	Kapazität Strasse	C

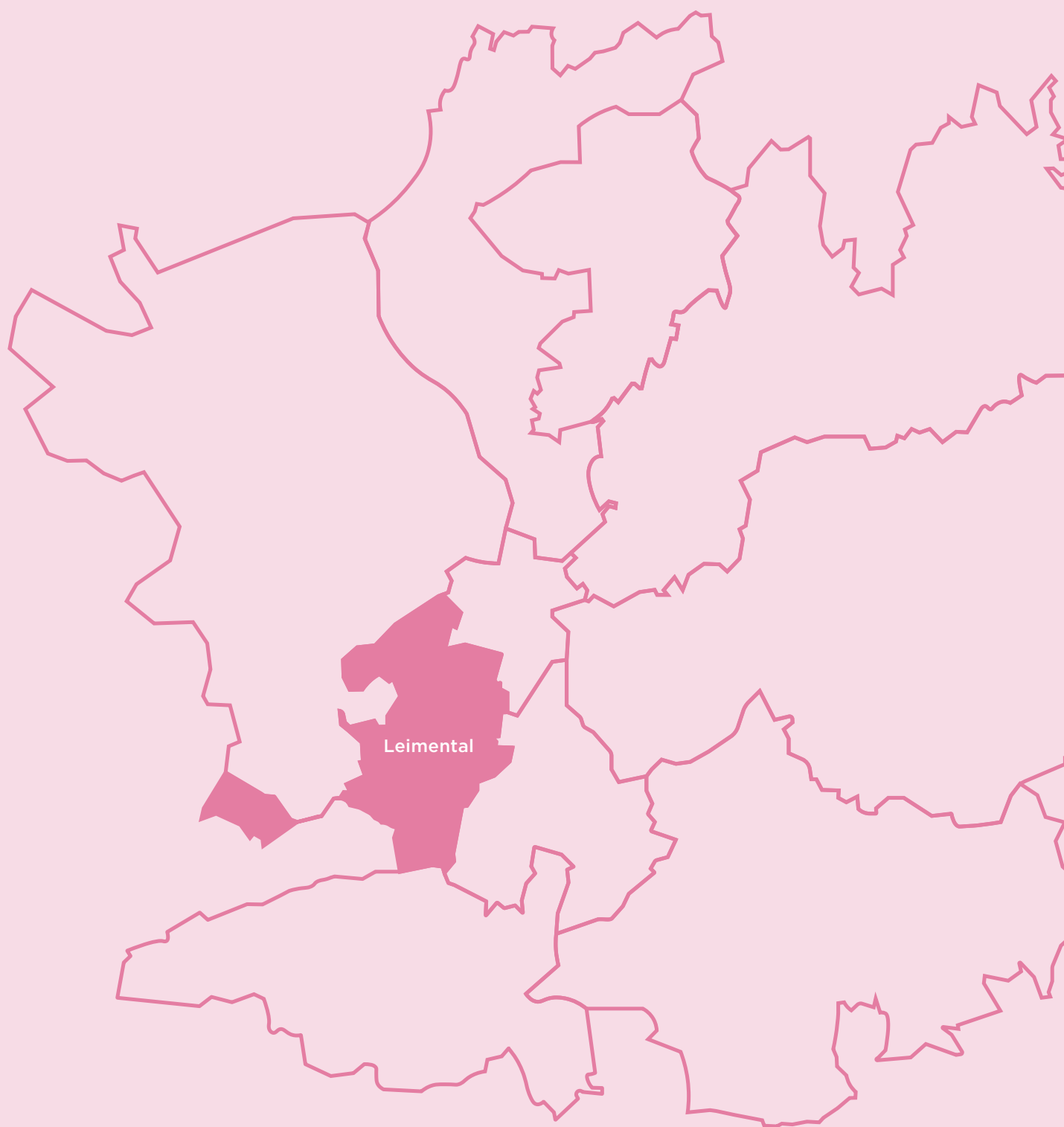
Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel-Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	Verkehrsdrehscheiben	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	Verkehrsdrehscheiben	A
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinallee	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse – Brombacherstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	Fuss- und Veloverkehr	A
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Flächen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr im Rahmen von Arealentwicklungen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.3	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr, Strecken	Fuss- und Veloverkehr	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025 – 2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	A
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	Verkehrsdrehscheiben	B
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	Tram/Stadtbahnen	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	Tram/Stadtbahnen	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	B
5M12	BS: Heuwaage – Binningerstrasse, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5M13	BS: Areal Dreispitz-Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5M15	BS: Denkmal – Grosspeter – Dreispitz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV17.1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr klybeckplus	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV17.2	BS: Neue Velostation Bhf. SBB Ost	Fuss- und Veloverkehr	B
5VDS19	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS20	BS: Aeschenplatz, Neuorganisation	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS21	BS: Barfusserplatz, Umgestaltung	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS22	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS23	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 2. Etappe	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS24	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West), 2. Etappe	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS25	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Mitte	Verkehrsdrehscheiben	C

Tabelle 6:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Kernstadt

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5VDS26	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn-Haltestelle Klybeck	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS27	BS: ÖV-Drehscheibe am Badischen Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS28	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof St. Johann	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS29	BS: PU-Verlängerung Nord am Badischen Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS29	BS: PU-Verlängerung Nord am Badischen Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	C
5VDS30	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 2)	Verkehrsdrehscheiben	C
5ÖV11	BS: Tramprojekt Claragraben	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV12	BS: Tram 30 Grossbasel, 2. Betriebsphase	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV13	BS: Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV14	BS: Tram Dreispitz	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV15	BS: Tram Dreispitz–St. Jakob	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV16	BS: Tram Klybeck–Westquai	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV17	BS: Tram 30 Kleinbasel	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV18	SLA/BS: Tram St. Johann – Huningue	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV19	BS: Tram 30 Grossbasel	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV20	SLA/BS: Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (ohne Rheinbrücke)	Tram/Stadtbahnen	C
5ÖV21	SLA/BS: Rheinbrücke (Kleinhüningen – Huningue, ohne Tram Kleinhüningen – Bhf Saint-Louis)	Tram/Stadtbahnen	C
5M20	BS: Verlegung Grenzacherstrasse (Stadtraum Ost)	Kapazität Strasse	C
5M21	BS: Spalenring, Verbesserungen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5M22	BS: Margarethenstrasse, Verbesserungen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5M23	BS: Klybeckplatz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5M24	BS: Aufwertung Verbindung Bahnhof SBB – Innenstadt	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5M25	BS: Aufwertung Dreispitz-Nord, Dornacher-/Reinacher-strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5M26	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5FVV19	BS: Barfusserplatz, Velostation	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV20	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr Klybeckquai–Westquai	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV21	BS: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV22	BS: Fuss-/Veloverbindung «Peter Merian-Weg – Hexenweglein»	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV23	BS: Fuss- und Velobrücke Zollbrücke	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV24	BS: Fuss- und Velopasserelle Wolf–St. Alban	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV25	BS: Fuss-/Veloverbindung «Post-Passage – Peter Merian-Weg»	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV26	BS: Veloparking Bhf. SBB Süd (2. Etappe)	Fuss- und Veloverkehr	C

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5FVV27	BS: Veloquerung Bhf. SBB Gundeli-Innenstadt	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV28	BS: Veloverbindungen Grenzraum Friedlingen, Umlegung und Verbesserungen	Fuss- und Veloverkehr	C





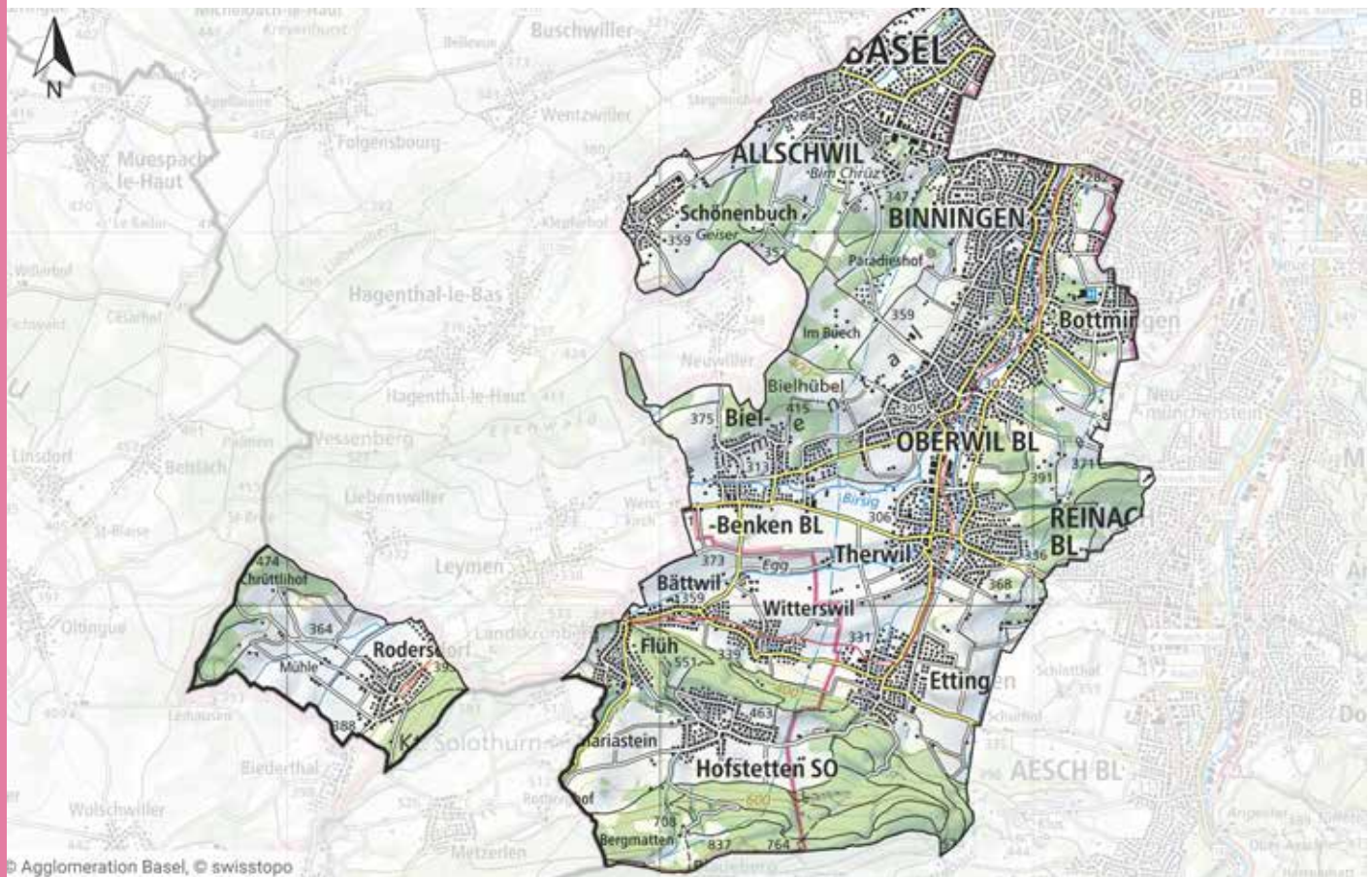
4 Leimental

4.1 Portrait

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

Der vordere, urban geprägte Teil (Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil) des Leimentals gehört dem Agglomerationszentrum und dem inneren Korridor an (Zukunftsbild). Der vordere Teil des Leimentals entlang der Tramlinie wird im Raumkonzept Leimental als Bandstadt bezeichnet. Die Bandstadt entlang dem Birsig ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen und weitgehend eben. Der zusammengewachsene Siedlungsraum, der als Erweiterungsraum der Stadt Basel wahrgenommen werden kann, weist heute teilweise fehlende städtebauliche Akzentsetzungen auf, und die Orientierung innerhalb dieser fliessenden Siedlungsstruktur ist schwierig. An den Rändern der Bandstadt und an den Hängen sind attraktive Wohnlagen mit Einfamilienhäusern vorzufinden. Die bevölkerungsreichste Gemeinde des Leimentals, Allschwil, liegt abseits der Tramlinie 10 und des Birsigs direkt an der Grenze zur Stadt Basel und zu Frankreich. Die Grenze zwischen der Kernstadt Basel und Allschwil ist kaum ersichtlich.

Abbildung 6: Übersichtskarte Korridor Leimental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Allschwil	BL	Agglomerationszentrum	21 654	11 877
Bättwil	SO	Äusserer Korridor	1169	463
Biel-Benken	BL	Ländlicher Raum	3555	1068
Binningen	BL	Agglomerationszentrum	15 631	5322
Bottmingen	BL	Agglomerationszentrum	6920	1691
Ettingen	BL	Äusserer Korridor	5587	1256
Hofstetten-Flüh	SO	Äusserer Korridor	3353	492
Oberwil (BL)	BL	Innerer Korridor	11 273	3820
Rodersdorf	SO	Äusserer Korridor	1382	186
Schönenbuch	BL	Ländlicher Raum	1481	400
Therwil	BL	Innerer Korridor	9934	3186
Witterswil	SO	Äusserer Korridor	1446	584
SUMME			83 385	30 345

Tabelle 7:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Leimental

Quellen:

Einwohner (2022): BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022)

Arbeitsplätze: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020)

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

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

Das Leimental bietet sehr attraktives Wohnen in grüner Umgebung bei gleichzeitig grosser Stadtnähe und vielseitigem Arbeitsplatzangebot. Insgesamt leben ca. 83 400 Einwohnerinnen und Einwohner und arbeiten 30 300 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Leimental.

4.2 Organisation und zuständige Gremien

Region Leimental Plus

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

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

Themen im Bereich Verkehr, Raumplanung und Mobilität

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

4.3 Herausforderungen des Korridors Leimental

Im Kapitel 6.4 des Hauptberichts wird der Handlungsbedarf im Leimental detailliert beschrieben. Die Hauptherausforderungen werden nachfolgend aufgeführt.

Unausgeglichenes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten – Chancen der Digitalisierung und Innenentwicklung nutzen

Im Vergleich zu anderen Korridoren wie dem Birstal und dem Hochrhein verfügen die Gemeinden des Leimentals – mit Ausnahme von Allschwil – über vergleichsweise wenig Arbeitsplätze. Insbesondere in den Wohngemeinden mit tiefen Arbeitsplatzanteilen besteht die Herausforderung, die Funktion Arbeiten zu stärken. Die Digitalisierung und die damit verbundene Möglichkeit des Home-Office kann einen Beitrag leisten, das Auspendeln zu reduzieren. Gefördert werden kann das Arbeiten am Wohnort durch die Schaffung von Co-Working-Spaces. Wo solche Angebote nachgefragt werden und geschaffen werden können, gilt es zu evaluieren. Gemäss Prognose werden 4000 zusätzliche Arbeitsplätze nachgefragt, und es sollen sich 10 000 Personen im Leimental niederlassen. Ohne aktives Gegensteuern wird sich am Verhältnis Arbeitsplätze zu Einwohnerinnen und Einwohnern nichts ändern. Damit der Nachfragedruck nach Wohnraum nicht zu stark ansteigt, muss auch ausserhalb der in den Massnahmenblättern von AP5 erfassten Areale Wohnraum generiert werden – durch eine gezielte Nachverdichtung, vor allem in den strategischen Nachverdichtungsgebieten (siehe Raumkonzept Leimental). Ausserdem ist eine gute Ausnutzung der Flächen mit höheren, an den Kontext angepassten Dichten wichtig. Im Zuge der Innenentwicklung sind Büronutzungen im vorderen Leimental zu prüfen, um einen diversifizierten Nutzungsmix sicherzustellen. Eine überkommunale Abstimmung ist dabei hilfreich.



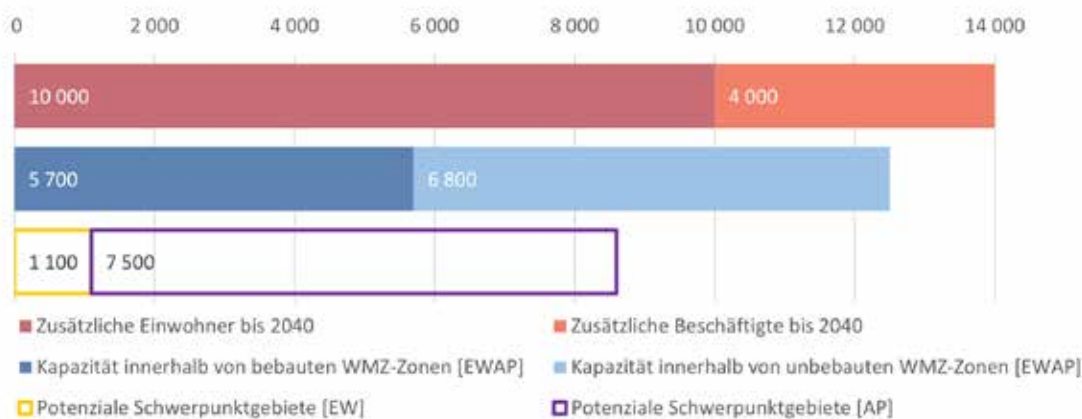


Abbildung 7:
Einwohner, Beschäf-
tigte sowie Bauzonen-
kapazitäten Schwer-
punktgebiete im
Korridor Leimental

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Hohe Strassenverkehrsbelastung im vorderen Leimental – Verkehrsverlagerung sicherstellen

Die komplexe Überlagerung von Binnenverkehr und überregionalen und radialen Beziehungen führt in den Spitzenstunden zu einer hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen im Leimental. Darunter leidet auch die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV. Wie die meisten Korridore der Agglomeration Basel ist auch das Leimental gut geeignet für das Velofahren. Damit eine Verlagerung vom Auto auf das Velo gelingt, müssen die Veloinfrastrukturen verbessert werden. Einerseits ist die Sicherheit durch abgetrennte Velowege und durch Strassenraumgestaltungen mit optimierter Verkehrsführung auf stark belasteten Ortsdurchfahrten zu erhöhen. Insbesondere im vorderen Leimental braucht es direkte Verbindungen, sogenannte Velovorzugsrouten, um das Velo gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger zu machen. Andererseits sind neben der Verbesserung der Veloinfrastruktur auch Push-Massnahmen erforderlich: Von grosser Bedeutung ist eine unter den Gemeinden abgestimmte, harmonisierte Parkraumbewirtschaftung. Idealerweise werden die Parkierungsregeln aller Gemeinden an die der Gemeinden mit den ambitioniertesten Vorgaben angeglichen.

Kapazitätsgrenzen des Trams limitiert – Förderung von kurzen Wegen

Eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV ist eine weitere Möglichkeit, die Strassenverkehrsbelastung zu reduzieren. Allerdings ist die Kapazität des Trams limitiert, und die Taktdichte des Tramangebots ist heute schon hoch. Auch das Busangebot ist bereits dicht – einzig bei den tangentialen Verbindungen ins Birstal sowie bei der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Letten und des Entwicklungsschwerpunkts Allschwil-Bachgraben wird Ausbaubedarf gesehen. Ausserdem sind die Reisezeiten insbesondere ins hintere Leimental lang. Deshalb sind eine Beschleunigung der Tramverbindung und eine direktere Streckenführung bis zum Bahnhof Basel SBB wichtig, um das Tram gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger zu machen. Damit gar nicht erst lange Reisezeiten in Kauf genommen werden müssen, stellt die Reduktion der täglich zurückgelegten Distanzen durch die Förderung von 15-Minuten-Räumen in den inneren Korridoren einen zentralen Handlungsbedarf dar. Es gilt zu eruieren, wo 15-Minuten-Räume sinnvollerweise etabliert und wie sie gestärkt werden können. In solchen Räumen sind innovative Konzepte gefragt, um die Versorgung zu verbessern. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen und damit verbundene höhere Dichten schaffen eine grössere Nachfrage und stellen deshalb eine wichtige Voraussetzung dar, um neue Versorgungsangebote zu generieren. Ausserdem könnten die teils unattraktiven und unsichtbaren Ortskerne der inneren Korridorgemeinden in ihrer Bedeutung gestärkt werden, indem hier neue Angebote geschaffen werden. Gemeinsam mit den übrigen Zentren besteht die Herausforderung darin, eine sinnvolle Versorgungsstruktur zu etablieren, die sicherstellt, dass sich die einzelnen Angebote nicht konkurrenzieren, die meisten Quartiere gut versorgt und die einzelnen Zentren attraktiv miteinander verbunden sind.

Im ländlichen Raum gilt zu prüfen, ob in den Ortskernen zusätzliche Versorgungsangebote geschaffen werden können. Dadurch könnten die Ortskerne gestärkt werden.

Multimodalität ausbaufähig – effiziente und funktionierende Transportketten sicherstellen

Nicht alles kann in 15-Minuten-Räumen stattfinden – Pendlerbewegungen aus dem Leimental sind unvermeidbar. Damit eine Verlagerung gelingt, sind neben einem guten ÖV-Angebot und einer attraktiven Veloinfrastruktur auch vernetzende Elemente wichtig. Für jede Strecke sollen die Transportmittel unkompliziert miteinander kombiniert werden können, die die schnellste Zielerreichung ermöglichen. Damit dies gelingt, müssen da, wo ein Mangel diagnostiziert wird, Bike-&-Ride-Abstellplätze an den Tramhaltestellen ausgebaut, multimodale Drehschreiben realisiert und die Einführung von Mobilitätsstationen geprüft werden.

Zunehmende Bedeutung von Freiräumen und der Landschaft – Erholungsfunktion stärken

Die Anpassung an den Klimawandel bedingt, dass ein ausreichendes Freiraumversorgungsnetz in den dicht besiedelten Gebieten vorhanden ist. Die Freiräume wirken als Kaltluftentstehungsgebiete und sind wichtige Rückzugsorte an heißen Sommertagen. Werden sie gut durch ökologische Trittsteine verknüpft, leisten sie ausserdem einen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität. Die Versorgung mit Freiräumen im vorderen Leimental kann punktuell verbessert werden. Die gute Erreichbarkeit von attraktiven Landschaftskammern macht das Leimental für das Wohnen sehr attraktiv, und mit der Klimaerwärmung wird diese Qualität noch mehr an Bedeutung gewinnen. Eine Herausforderung besteht allerdings darin, Nutzungskonflikten vorzubeugen, indem unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte und -intensitäten definiert und neue Angebote am Siedlungsrand oder durch die Aufwertung der blauen und grünen Infrastruktur geschaffen werden. Wichtig ist auch, die Freizeitnutzungen gezielt zu lenken, indem die Orte, die für hohe Nutzungsintensitäten geeignet sind, gut mit dem ÖV, Velo und zu Fuss erreichbar sind und über ein attraktives Angebot verfügen. Die weitere Umsetzung des Konzepts Landschaft für eine Stunde wird es ermöglichen, diesen Handlungsbedarf schrittweise anzugehen.

4.4 Aktivitäten im Korridor Leimental

Landschaft für eine Stunde – Umsetzung des Geschichtspfads

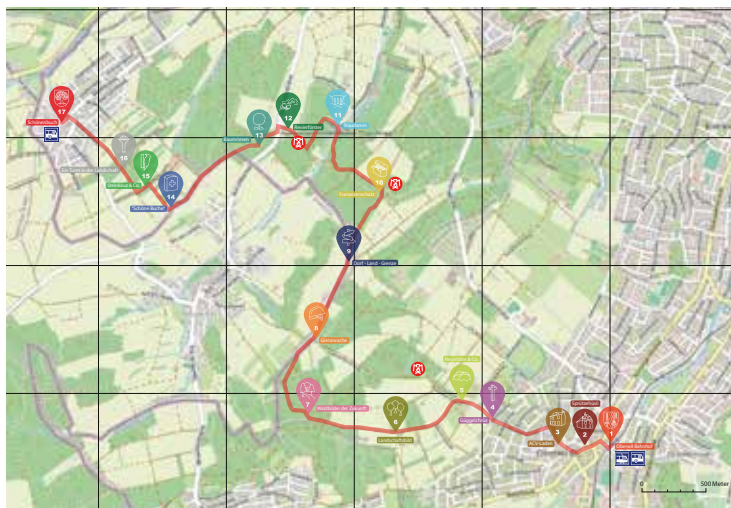
Die Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental hat bereits im Rahmen der 4. Generation für die Landschaftskammer zwischen Binningen, Oberwil, Biel-Benken, Neuwiller, Schönenbuch und Allschwil ein Konzept «Landschaft für eine Stunde» erstellt. Dieser Raum hat als Naherholungsgebiet für die bevölkerungsreichsten Gemeinden des Leimentals eine hohe Bedeutung und wird auch von der Bevölkerung aus der Stadt Basel rege genutzt. Im Rahmen der 5. Generation ging das Konzept in die Umsetzung, und eine der im Konzept ausgeführten Routen – der Geschichtspfad – wurde realisiert.

Der gesamte Geschichtspfad ist leicht begehbar, für Menschen jeden Alters geeignet und umfasst insgesamt 15 Stationen. Die erste Station, die auch Ausgangspunkt des Pfades ist, befindet sich am Bahnhof von Oberwil. Somit ist gewährleistet, dass der Pfad ideal mit dem ÖV erschlossen ist. Der Pfad führt dann auf direktem Weg aus dem Siedlungsgebiet in die offene Landschaft. Die letzte Station befindet sich in Schönenbuch.

Bei den Stationen gibt es Quizfragen. Durch die Beantwortung der Quizfragen können «Leimentaler» gesammelt werden. Mit den gesammelten «Leimentalern» kann bei den Gemeindeverwaltungen der Region Leimental Plus (RLP) als Belohnung ein Schoggitaler abgeholt werden. Damit werden auch wenig Wanderbegeisterte dazu motiviert, sich zu bewegen und den Geschichtspfad zu erkunden.

**Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:**

Mitfinanzierung des Geschichtspfades



Historischer Wegbegleiter



Stationen des Geschichtspfades

Abbildung 8:
Umsetzung
Geschichtspfad
im Leimental

Quelle: <https://www.geschichtspfadleimental.ch> (abgerufen am 31. Januar 2025)

Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (AKB)

Im Rahmen des Prüfverfahrens zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation im Jahr 2022 haben sich der Bund sowie die beteiligten regionalen Gebietskörperschaften im Raum Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West auf die Gründung einer Koordinationsplattform geeinigt. Sie bestand explizit für die Abstimmungsfragen zwischen Bund und Region, war befristet und ergänzte die bestehende bikantonale Organisation Koordination Bachgraben (KOBÄ) um die nationale Ebene. In der AKB arbeiteten das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), das Bundesamt für Landestopografie Swisstopo, die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, der französische Gemeindeverbund Saint-Louis Agglomération, die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) sowie die Gemeinde Allschwil zusammen. Die Geschäftsstelle Agglo Basel leitete die Plattform. Der Betrachtungsperimeter fokussierte auf das Entwicklungsgebiet Bachgraben in Allschwil unter Einbezug der angrenzenden französischen Kommunen Hégenheim, Saint-Louis und Hésingue sowie der Basler Quartiere St. Johann, Iselin, Gotthelf und Bachletten. Ziel war eine abgestimmte Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Landschaft. Konkret sollte ein durch den Bund mitfinanzierbares Massnahmenpaket für das Agglomerationsprogramm Basel ausgearbeitet werden. Dieses sollte eine wirksame und zukunftsweisende gesamtverkehrliche Erschliessung des betroffenen Raums über Strassen, Velorouten und mit dem öffentlichen Verkehr vorsehen.

Die Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (AKB) hat Ende 2024 ihre Arbeit unter der Leitung von Agglo Basel vorerst abgeschlossen. Die Koordinationsstelle Bachgraben (KOBÄ) führt die Arbeiten ab 2025 weiter. Die heute bikantonale Koordinationsstelle zwischen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wird dafür um die bisher in der AKB tätigen französischen und schweizerischen Partner erweitert werden.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

Leitung der Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (AKB)

4.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Leimental

Zwischen dem vom Korridor Leimental erarbeiteten Raumkonzept und dem Agglomerationsprogramm besteht eine Wechselwirkung. So wurde das AP3 als Grundlage für die Erarbeitung des Raumkonzepts verwendet und die Raumtypen aus dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms in das Raumkonzept des Leimentals übernommen. Umgekehrt lieferte die ausführliche Analyse von Stärken und Schwächen aus dem Raumkonzept Leimental wertvolle Hinweise für das Kapitel Handlungsbedarf des AP4. Die Teilkonzepte (Siedlung, Landschaft, Verkehr) mit den strategischen Leitsätzen und entsprechenden Handlungsfeldern aus dem Raumkonzept wurden als Grundlage bei der Aktualisierung der Teilstrategien im AP4 berücksichtigt. Schliesslich besteht eine Synergie zwischen Raumkonzept und Agglomerationsprogramm bei der Umsetzung der Raumkonzept-Massnahmen, indem agglomerationsrelevante Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr auch im AP5 eingereicht werden.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Schwerpunktgebiete sowie die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen auf, die im Leimental geplant sind.

Schwerpunktgebiete

Im Korridor Leimental gibt es nur ein Schwerpunktegebiet – das Schwerpunktegebiet 5S4 Allschwil/Hégenheim. Es besteht aus dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben (5S4.1) und dem Entwicklungsgebiet Binningerstrasse (5S4.2) sowie der Zone d'activité Hégenheim (5S4.3), die ausserhalb des Korridors Leimental liegt. Im Schwerpunktegebiet Allschwil/Hégenheim soll Raum für rund 7500 zusätzliche Arbeitsplätze und etwa 1000 neue Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden.

Tabelle 8:
Siedlungsmass-
nahmen AP5 im
Korridor Leimental

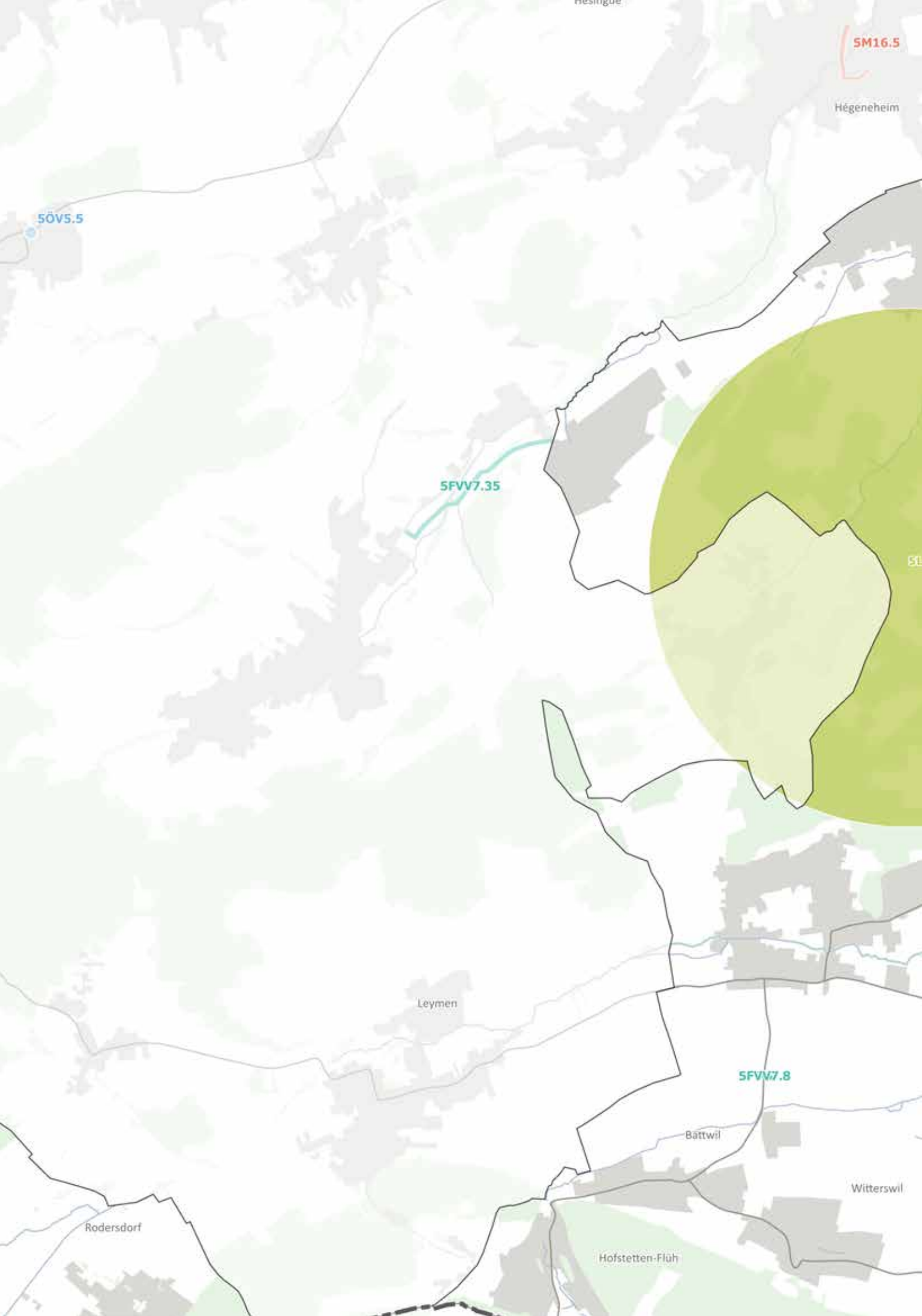
Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S4	Allschwil/ Hégenheim	5S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Neubau	–	7000
		5S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	Transformation	1070	500
SUMME					1070	7500

Schlüsselmassnahmen

Die zentrale ÖV-Massnahme für das Leimental ist die Massnahme **Beschleunigung Leimental-Basel**. Neben dem Kandertal ist das Leimental der einzige Korridor, der über keine S-Bahn-Anbindung verfügt. Ein leistungsfähiges Tram, vor allem für die bevölkerungsreichen Gemeinden des inneren Korridors, ist daher von grosser Bedeutung. Das Tram funktioniert im Leimental als Rückgrat und hat neben der verbindenden auch eine identitätsstiftende Funktion. Damit der öffentliche Verkehr auch für die radiale Beziehung ins Birstal weiter gestärkt werden kann, ist langfristig der Bau einer **Tramlinie Therwil–Dornach (Tramspange Therwil–Dornach)** geplant.

Im Gebiet Bachgraben–Allschwil findet zukünftig die grösste Entwicklung von Arbeitsplätzen innerhalb des Leimentals statt. Damit das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann, müssen die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt werden. **Der Strassenzubringer Bachgraben–Allschwil** im Zusammenspiel mit dem **Boulevard Intercommunal Sud** stellt dabei die grösste Massnahme dar. ÖV-seitig soll das Gebiet über das **Tram Bachgraben** erschlossen werden.

Zur siedlungsverträglichen Bewältigung des Verkehrsaufkommens wird im Leimental dem Fuss- und Veloverkehr aufgrund der topografisch hervorragenden Bedingungen und der Stadtnähe eine grosse Bedeutung beigemessen. Mit Verbesserungsmassnahmen im Velo- und Fussverkehr werden Netzlücken im Leimental geschlossen und bestehende Infrastrukturen aufgewertet.



SM16.5

Hégeneheim

5ÖV5.5

5FVV7.35

Leymen

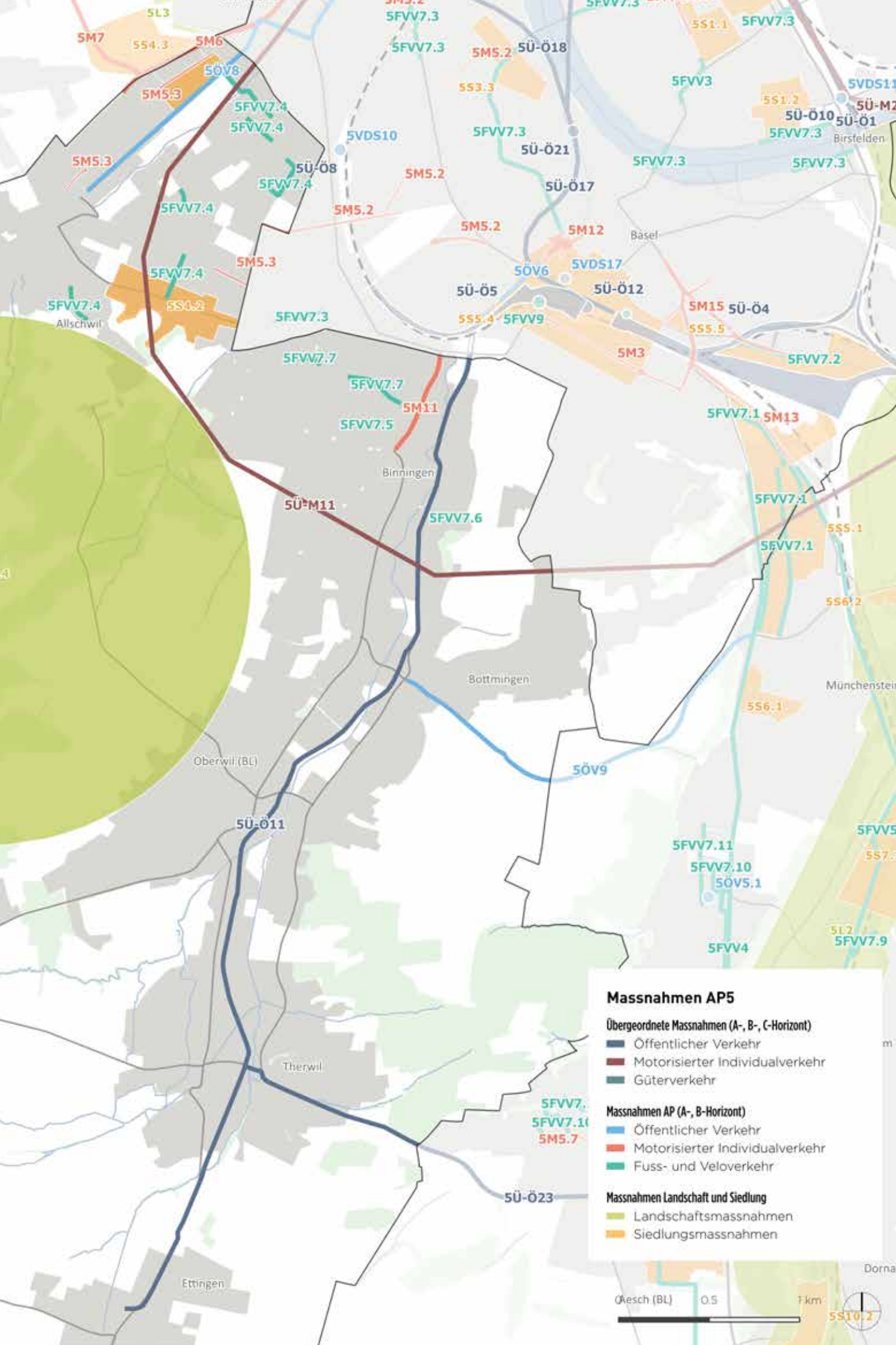
5FVV7.8

Bättwil

Witterswil

Hofstetten-Flüh

Rodorsdorf



Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö11	Beschleunigung Leimental – Basel	Tram/Stadtbahnen	A
5Ü-Ö23	Tram Therwil–Dornach (Tramspange Therwil–Dornach)	Tram/Stadtbahnen	C

Tabelle 9:
Übergeordnete
Massnahmen Verkehr
AP5 im Korridor
Leimental

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5M5.3	Allschwil: Umgestaltung Strassenraum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5FVV7.4	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.5	Binningen: Erstellung neuer Trottoirüberfahrten	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.6	Binningen: Neuer Fuss- und Radweg mit Brücke im Entwicklungsgebiet Spiesshöfli	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.7	Binningen: Erschliessungsstrassen, fehlende Trottoirs erstellen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.8	SO: Querungssicherung Knoten Velohauptroute 302, Velolandroute 7/Benkenstrasse in Bättwil	Fuss- und Veloverkehr	A
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	B
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben-Allschwil	Kapazität Strasse	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B

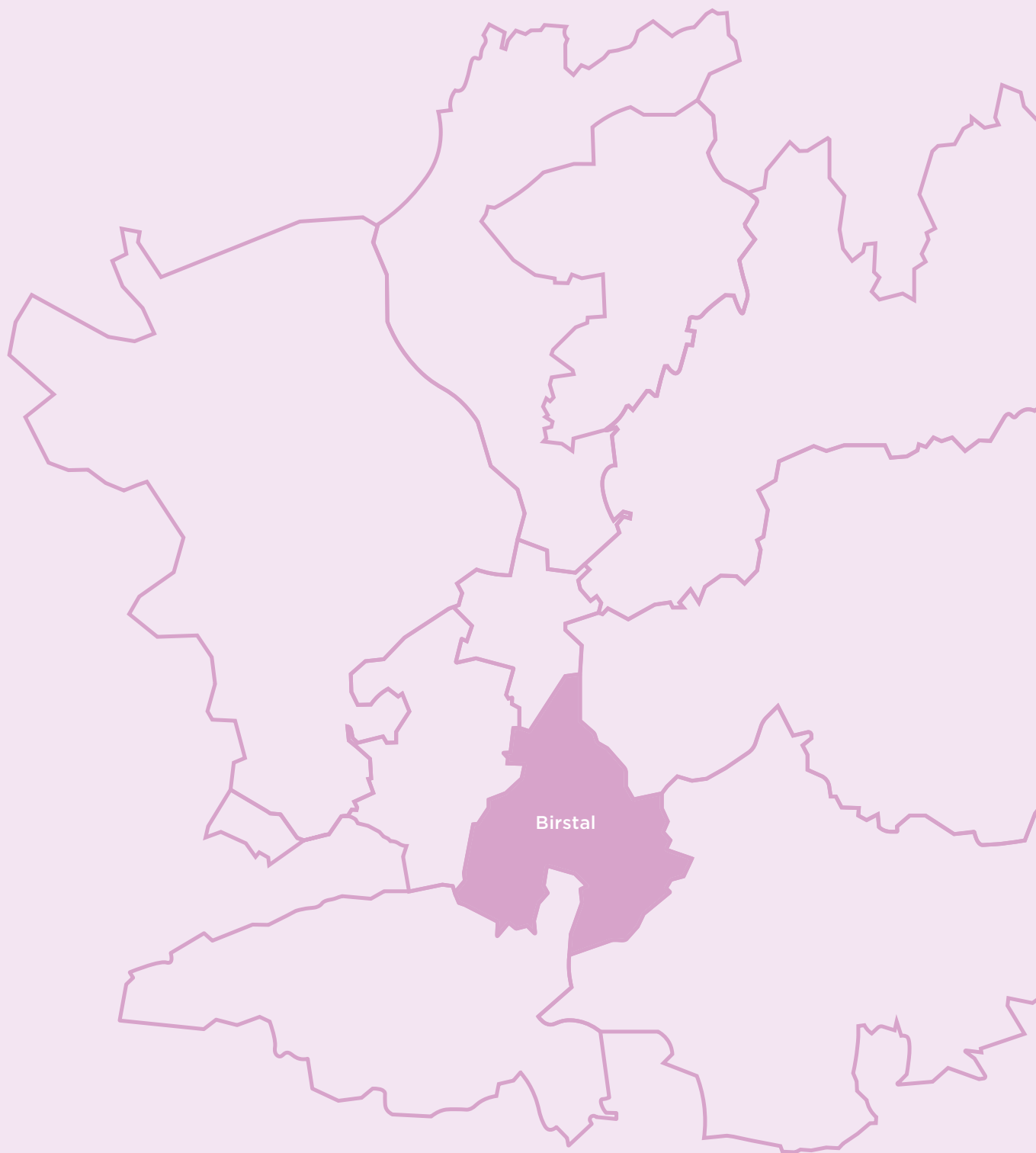
Tabelle 10:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Leimental

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5L2	Birspark Landschaft	Landschaft	A

Tabelle 11:
Landschaftsmass-
nahmen AP5 im
Korridor Leimental



Abbildung 10:
Landschaft im
Korridor Leimental



Birstal

5 Birstal

5.1 Portrait

Das suburban geprägte Birstal ist, abgesehen von den bewaldeten Talflanken (Bruderholz und Gempenplateau), fast lückenlos überbaut. Lediglich im südwestlichen Teil öffnet sich die Landschaft und verbindet sich räumlich und funktional mit dem Leimental. Die Birs durchzieht das weitgehend zusammenhängende Siedlungsband auf seiner ganzen Länge als grünblaues Rückgrat. Jede Gemeinde des Birstals ist Anstösser der Birs – mit Ausnahme der beiden Gemeinden Gempen und Hochwald. Der Birsraum hat im Birstal als grösster Natur- und Erholungsraum sowohl eine verbindende als auch eine identitätsstiftende Funktion.

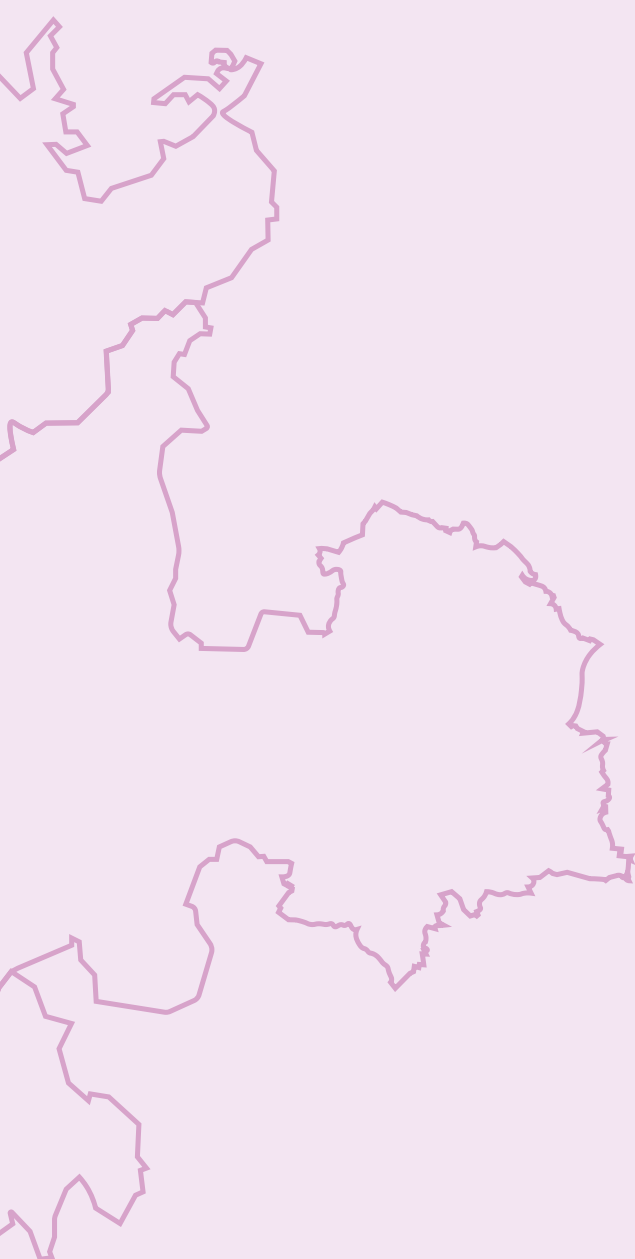
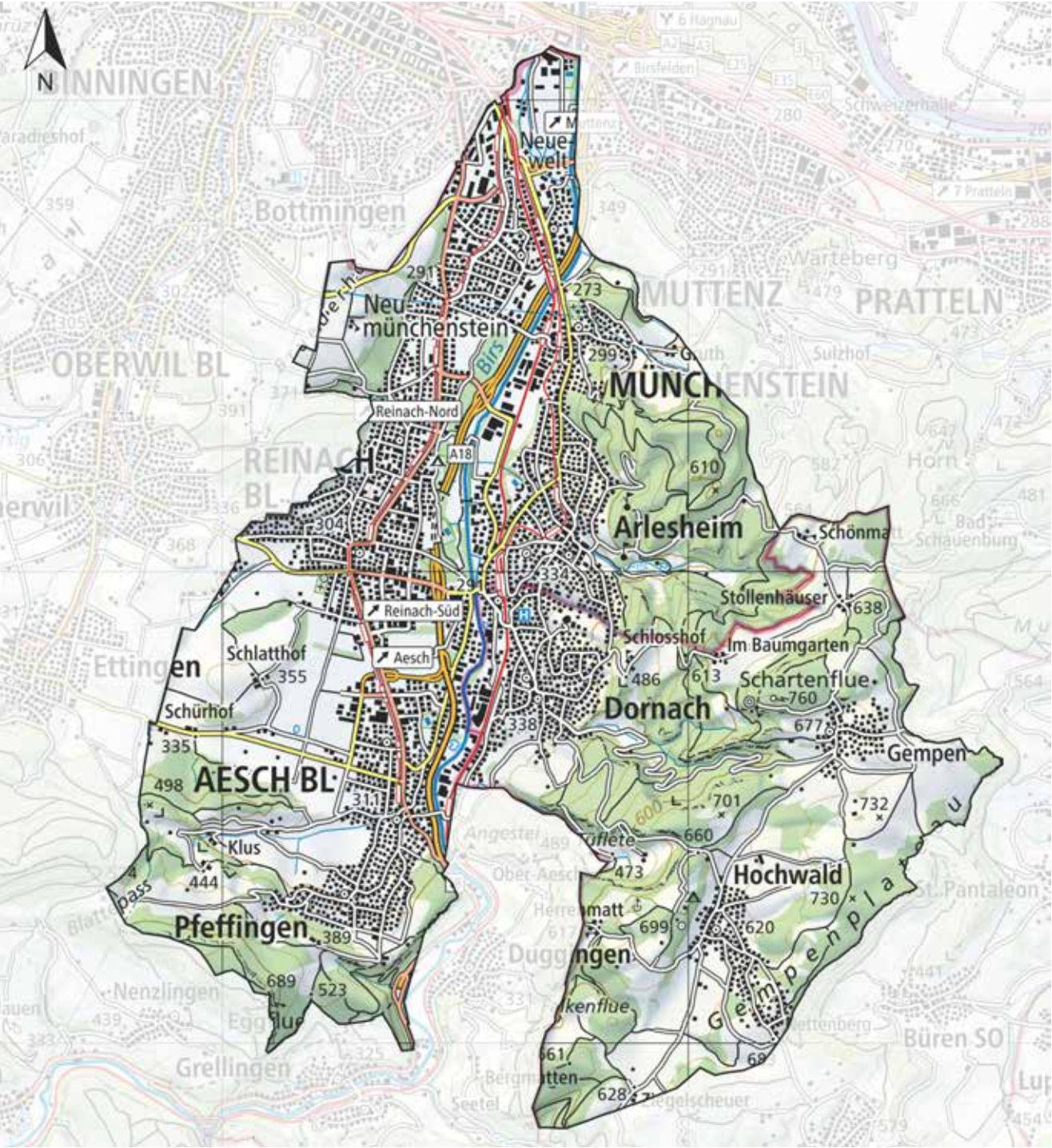


Abbildung 11: Korridor Birstal



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

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

Die Gemeinden des Birstals wachsen weiter und erfreuen sich einer konstanten Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum. Aktuell zählen die Gemeinden des Korridors Birstal rund 63 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 38 000 Arbeitsplätze.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Aesch (BL)	BL	Innerer Korridor	10 607	5256
Arlesheim	BL	Innerer Korridor	9270	6276
Dornach	SO	Innerer Korridor	6795	2705
Gempen	SO	Ländlicher Raum	923	387
Hochwald	SO	Ländlicher Raum	1273	240
Münchenstein	BL	Agglomerationszentrum	12 102	11 618
Pfeffingen	BL	Äusserer Korridor	2400	350
Reinach (BL)	BL	Innerer Korridor	19 667	11 715
SUMME			63 037	38 547

Tabelle 12:
Gemeinden des
Korridors Birstal

Quellen:

Einwohner: BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022)

Arbeitsplätze: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020)

*Die Gemeinden Birsfelden, Duggingen, Grellingen und Muttentz sind Mitglieder des Vereins Birsstadt (Kapitel 5.2), werden aber im Aggloprogramm nicht zum Korridor Birstal gezählt. Umgekehrt sind die Gemeinden Hochwald und Gempen nicht Mitglieder des Vereins Birsstadt, aus Sicht von Agglo Basel gehören sie aber zum Korridor Birstal.

5.2 Organisation und zuständige Gremien

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

Verein Birsstadt

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

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

- › AG Regionalplanung
- › AG Energie-Region
- › AG Birsspark Landschaft

AG Regionalplanung Birsstadt (RPLG Birsstadt)

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

Die RPLG Birsstadt ist Ansprechpartner der Geschäftsstelle Agglo Basel. Sie koordiniert auch die Eingabe von Massnahmen in das Agglomerationsprogramm und die Erstellung von Grundlagen zu Händen des Agglomerationsprogramms für die Themen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Hierfür stimmt sie sich eng mit den Arbeitsgruppen Energie-Region und Birsspark Landschaft ab (www.birsstadt.swiss).



5.3 Herausforderungen des Korridors Birstal

Sorgfältiger Umgang mit Entwicklungspotenzialen – eine ausgewogene Entwicklung von Wohnen und Arbeiten sicherstellen

Das Birstal verfügt noch über einige grössere Entwicklungsareale und damit über mehr als ausreichend Entwicklungspotenziale, um die Nachfrage nach Wohnen und Arbeiten bis 2040 abdecken zu können. Damit auch darüber hinaus Wohn- und Arbeitsraum für die wachsende Bevölkerung und Wirtschaft angeboten werden können, besteht die Herausforderung in einem haushälterischen Umgang mit den Reserven.

60% der Schweizer Bevölkerung sind erwerbstätig.³ Ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnerinnen und Einwohnern liegt vor, wenn die Anzahl der Arbeitsplätze 60% der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner ausmacht. In der Birsstadt ist dies heute der Fall. Verändern sich die Zahlen gemäss den Prognosen, kommen also 7700 Einwohnerinnen und Einwohner (roter Balken in Abbildung 12) und 5100 Arbeitsplätze (oranger Balken) dazu, bleibt dieses Verhältnis in etwa bestehen. Die Birstaler Entwicklungsareale weisen ein Potenzial an 6300 Einwohnerinnen und Einwohnern und 5800 Arbeitsplätzen auf. Für die Arbeitsplätze stehen ausreichend Kapazitäten in den Entwicklungsarealen zur Verfügung. Für die zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner, die sich gemäss Prognose in der Birsstadt Wohnraum suchen werden, reichen die Potenziale in den Entwicklungsarealen nicht aus. Durch Nachverdichtung im Bestand und das Füllen von kleineren Lücken im Siedlungsgebiet müssen weitere Kapazitäten für die Wohnraumentwicklung aktiviert werden. Durch eine Nachverdichtung der Arbeitsplatzgebiete kann der Bedarf an zusätzlichen Flächen für die Arbeitsplatzentwicklung unter Umständen reduziert und ein Teil der Flächen in den Entwicklungsarealen für Wohnnutzung eingesetzt werden. Bei Arealen, die für die Schaffung von Arbeitsplätzen vorgesehen sind und sich aber aufgrund ihrer guten ÖV-Erschliessung (aktuell oder geplant) und ihrer Lage im Siedlungsgebiet für eine Wohnnutzung eignen, könnte die Nutzung nochmals überprüft werden, falls sie planerisch noch nicht weit fortgeschritten sind.

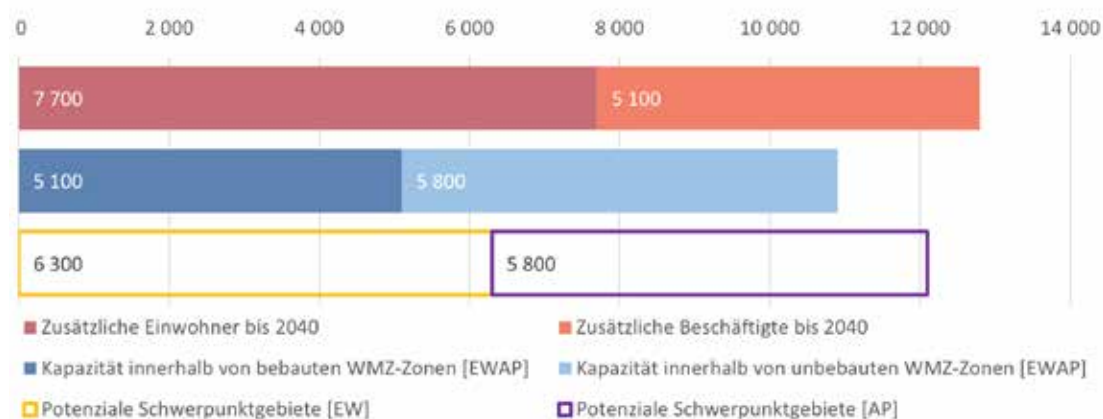


Abbildung 12:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Birstal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Etappierte Aktivierung der Entwicklungspotenziale – Nachverdichtung gezielt fördern

Nicht nur in räumlicher Hinsicht bedarf es einer Abstimmung und Koordination unter den Entwicklungsgebieten, sondern auch in Bezug auf die Realisierungszeitpunkte. Entwicklungsareale, die heute bereits eine effiziente Erschliessung aufweisen, also gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind und über einen guten Anschluss zu attraktiven Fuss- und Velowegen verfügen, sollen prioritär entwickelt werden. Heute noch unzureichend erschlossene Entwicklungspotenziale sollen im Gleichschritt mit dem Angebotsausbau der effizienten Verkehrsmittel aktiviert werden. Dabei sind aufwärtskompatible Lösungen zu finden für besonders dynamische Gebiete, die schneller entwickelt werden als die zur optimalen Erschliessung notwendigen Verkehrsinfrastrukturen.

³ Gesamtbevölkerung: 8,9 Millionen (Quelle: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.html>, abgerufen am 8. Januar 2025), Anzahl Erwerbstätiger: 5,3 Millionen (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/216777/umfrage/erwerbstaetige-in-der-schweiz/>, abgerufen am 8. Januar 2025).

Die Aktivierungsgeschwindigkeit der Arealentwicklungen muss ausserdem gut abgestimmt werden mit der Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen im Bestand. Denn die Nachverdichtung bietet die Chance, besser lesbare Siedlungsstrukturen zu schaffen und eine kontextabhängig höhere Ausnutzung der bebauten Bauzonen im Zuge der Erneuerung der Bausubstanz zu realisieren – insbesondere in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung oder mit geplantem ÖV-Ausbau.

Siedlungsstrukturen dicht und klimaangepasst gestalten – Dichte mit Mass

Auch im Birstal wird sich gemäss den kantonalen Klimaanalysekarten die Hitze Problematik bis 2035 verschärfen. Arealentwicklungen und Nachverdichtung sollen dazu genutzt werden, kompakte, urbane Siedlungsstrukturen mit hoher Versorgungsdichte zu realisieren. Das richtige Dichtemass bezieht neben der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur auch klimaökologische Aspekte mit ein.

Kurze Wege fördern – Versorgung sicherstellen und verbessern

In Bezug auf das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnerinnen und Einwohnern steht die Birsstadt gut da. Damit kurze Wege im Alltag möglich sind, muss aber auch die Erreichbarkeit zu Angeboten des täglichen Lebens wie Geschäften, Arztpraxen, sozialen und Verwaltungseinrichtungen, Unterhaltungs- und Bildungsangeboten und anderen Dienstleistungen sichergestellt werden. Mit höheren Dichten kann das Angebot verbessert werden, da die Nachfrage erhöht wird. Auch die Erneuerung oder Aufwertung von Quartieren und Ortskernen kann genutzt werden, um deren Versorgungsfunktion zu stärken.

Die Versorgung an Freiräumen ist für kurze Wege ebenfalls zentral. Bei Arealentwicklungen oder im Zuge der Nachverdichtung ist zu prüfen, ob im Quartier oder Stadtteil eine ausreichende siedlungsinterne Freiraumversorgung vorherrscht. Liegt eine Unterversorgung vor, können Arealentwicklungen oder Nachverdichtungen einen Ausgleich schaffen.

Push- und Pull-Massnahmen im Gleichschritt umsetzen

Der Verein Birsstadt hat sich zum Ziel gesetzt, den durch den Zuwachs an Arbeitnehmenden und Einwohnerinnen und Einwohnern induzierten Mobilitätszuwachs auf nachhaltige Verkehrsmittel zu lenken, damit das Verkehrsaufkommen bis 2040 nicht weiter ansteigt. Das Birstal wird heute schon von verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen zerschnitten. Insbesondere die A18 hat eine starke Zerschneidungswirkung. Damit keine weiteren Zäsuren entstehen, sollen die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen nur punktuell ausgebaut werden, z. B. durch den Bau einer neuen S-Bahn-Haltestelle (Dornach Apfelsee), durch den Ausbau des Knotens Angenstein/Aesch und durch die Realisierung von Velovorzugsrouten.

Damit der Mobilitätszuwachs mit nachhaltigen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann, sind die erwähnten kurzen Wege wichtig. Die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel wird ausserdem durch attraktive Verkehrsinfrastrukturen gefördert. Die radialen Verbindungen in Richtung Basel-Stadt weisen mit zwei Tramlinien und einer Bahnlinie bereits eine hohe Qualität auf. Angebotsseitig fehlt jedoch ein integraler S-Bahn-Viertelstundentakt.

Auf der tangentialen Beziehung ins Leimental besteht allerdings Handlungsbedarf. Der Bus bleibt im Verkehr stecken und soll mit einer eigenen Busspur beschleunigt werden. Es braucht eine starke Bushauptachse und längerfristig eine neue Tramachse Dornach – Reinach – Therwil. Die kombinierte Mobilität ist ebenfalls ausbaubedürftig – ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen an Tramhaltestellen und Busknoten für Bike & Ride ist sicherzustellen.

Ohne Verkehrslenkung und -steuerung ist das ehrgeizige Modal-Shift-Ziel nicht realisierbar. Parallel zu Angebotsverbesserungen der nachhaltigen Verkehrsmittel soll die Parkraumbewirtschaftung stufenweise verschärft und unter den Birstal-Gemeinden harmonisiert werden. Ausserdem kann die Verkehrsbelastung insbesondere im Siedlungsgebiet durch Verkehrsmanagement reduziert werden.



Quelle: Gemeinde Münchenstein 2019

Abbildung 13:
Neue Welt und
Dreispietz in Münch-
enstein, Sicht Richtung
Basel

5.4 Aktivitäten im Korridor Birstal

Mobilitätskonzept Birsstadt

Der Vorstand des Vereins Birsstadt hat im Mai 2019 die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Birsstadt (MKB) beschlossen. Im Jahr 2023 wurde das Mobilitätskonzept fertiggestellt und von den Birsstadtgemeinden beschlossen.

Das MKB zeigt auf, wie parallel zur Siedlungsentwicklung die Mobilität und das Verkehrsaufkommen gestaltet und organisiert werden sollen und wie die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch über die Gemeindegrenzen hinweg gewährleistet werden kann. Das MKB dient damit als zentrale fachliche Grundlage für die Birsstadt in den Bereichen ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr sowie Mobilitätsmanagement. Gleichzeitig fungiert sie als Basis für die Eingabe von Projekten im Agglomerationsprogramm.

Seit dem Beschluss des Mobilitätskonzepts im Jahr 2023 sind die Gemeinden mit der Umsetzung beschäftigt. Der Verein Birsstadt koordiniert dabei übergeordnete Mobilitätsmassnahmen, stellt den Informations- und Erfahrungsaustausch, die Abstimmung zwischen den Gemeinden und eine Erfolgskontrolle sicher. Folgende Projekte werden prioritär angegangen:

- › Förderung neuer Mobilitätsformen: Bike-Sharing (Verlängerung des Rahmenvertrags Birsstadt mit Pick-e-Bike 2025), Beratungsangebot zu E-Ladestationen in Autoeinstellhallen von Mehrfamilienhäusern und Arealüberbauungen
- › Vertiefung der Bahnhofgebiete Birsstadt, Projektausarbeitung ab 2025
- › Optimierung des Langsamverkehrsnetzes (laufend, über Projekte in den Agglomerationsprogrammen)
- › Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden (z. B. flächendeckende Einführung in Reinach per 1. Januar 2025)
- › Siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume (z. B. Hauptstrasse in Aesch)
- › Verkehrsreduzierte Entwicklungsgebiete: laufende Umsetzung mit Arealentwicklungen in den Gemeinden
- › Weitere Projekte für den Fuss- und Veloverkehr werden aktuell noch aufgelegt.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Einsitz in der Projektbegleitung des Mobilitätskonzepts Birsstadt
- › Fachliche Unterstützung
- › Finanzieller Beitrag

Aktionsplan Mobilität

Der Verein Birsstadt setzt sich schon seit längerer Zeit für die Förderung von nachhaltigen und emissionsarmen Mobilitätsformen zur Erreichung der Klimaziele ein. Auf der Basis des Aktionsplans Mobilität aus den Jahren 2016 bis 2019 wurden in den vergangenen Jahren folgende Projekte umgesetzt:

- › E-Ladestationen IWB (2020): Mit einem Konzept hat die Birsstadt einheitliche Rahmenbedingungen für die Nutzung von öffentlichen Parkplätzen für E-Ladestationen definiert. Auf dieser Basis haben die Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Muttentz, Pfeffingen und Reinach die Installation und den Betrieb von 20 E-Ladestationen an die IWB vergeben.
- › Leitfaden für das Mobilitätsgutachten zur Reduktion von Motorfahrzeug-Abstellplätzen bei Quartierplänen auf Basis von § 70 RBV (2020): Der Leitfaden unterstützt Gemeinden und Bauherrschaften bei der Erarbeitung eines geeigneten Mobilitätsgutachtens zur Reduktion des Parkplatzbedarfs im Rahmen von Quartierplanungen.
- › Abschluss eines Rahmenvertrags zwischen dem Verein Birsstadt und der Pick-e-Bike AG (2021): Die Birsstadt fördert damit ein grenzüberschreitendes Sharing-Angebot mit E-Bikes, das eine ideale Ergänzung zu den bestehenden ÖV-Verbindungen darstellt.

Aktionsplan Birspark Landschaft

Parallel und in Abstimmung zum Raumkonzept Birsstadt wurde der Aktionsplan Birspark Landschaft entwickelt. Der Aktionsplan definiert neben strategischen Zielen für den Landschaftsraum entlang der Birs ein vielfältiges Massnahmenpaket, um landschaftliche Qualität, Artenvielfalt und Freiräume in einem sich baulich stark entwickelnden Raum zu bewahren und zu fördern. Im März 2016 wurde der Aktionsplan von den sechs Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein, Muttentz und Reinach verabschiedet.

Zentrale Elemente des Aktionsplans sind die acht Leuchtturmprojekte. Dabei handelt es sich um grössere Projekte, die die Bereiche Erholung und Natur verknüpfen. Die beteiligten Gemeinden nehmen diese Vorhaben in Angriff, oder sie befinden sich bereits in Umsetzung:



Abbildung 14:
Birspark Landschaft

Quelle: IBA Basel, Birspark Landschaft 2020

1. Reinach: Der Natur- und Erlebnisweiher im ehemaligen Areal ARA wurde im Sommer 2020 eröffnet. Im Juni 2024 wurde das Projekt mit dem Binding Preis für Biodiversität ausgezeichnet.
2. MuttENZ: Der Natur- und Erholungsraum Schänzli ist im Zusammenhang mit den Quartierplanungen Hagnau weit fortgeschritten. Die Quartiersplanungen sind rechtskräftig, und das Projekt Schänzli erreichte 2024 die Stufe eines Vorprojekts.
3. Münchenstein, Aufwertung des Birsufers: Das Nebeneinander von Natur und Erholung im Bereich Mühlematt ist durch das Leuchtturmprojekt Neugestaltung des Teufelsgrabenbachs Anfang 2024 fertiggestellt worden.
4. Münchenstein: Die ökologische Aufwertung der Grube Blinden (Steinbruch) ist bereits seit mehreren Jahren umgesetzt. Eine Weihersanierung konnte im Dezember 2023 abgeschlossen werden.
5. Arlesheim: Im neu entstehenden Gebiet Uptown Basel werden auf Initiative der Gemeinde und durch rechtliche Bestimmungen verbindende Grünflächen und Freiräume geschaffen sowie eine Mindestanzahl von kronenbildenden Bäumen gepflanzt, die die Idee der Pocket Parks umsetzen.
6. Dornach: Aue Birsbogen aufwerten, Gewässerraum der Birs in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung angrenzendes Entwicklungsareal «Wydeneck» aufwerten, Definieren der Planungs- und Umsetzungshorizonte für die Renaturierung.
7. Aesch: Die Versickerungsanlage Kuhweide bei der Birswarte wurde schrittweise ökologisch aufgewertet und zuletzt mit einer überdachten Infrastruktur für Besuchende erweitert.
8. Grellingen: Die Revitalisierung Inseli hat den Flussabschnitt mit grossem Mehrwert für die Tier- und Pflanzenwelt aufgewertet und trägt zum verbesserten Schutz bei Hochwasserereignissen bei.

Basierend auf dem Aktionsplan Birspark Landschaft wurden ausserdem in den letzten Jahren folgende Schwerpunkte und Massnahmen umgesetzt:

- › Lichtarmen Korridor schaffen: Der Bericht «AP BiLa – Lichtarmer Birskorridor: Vorgehenskonzept» wurde abgeschlossen. Die Umsetzung erfolgt auf Ebene der Gemeinden.
- › Zone für öffentliche Werke und Anlagen (ÖWA-Zonen) naturnah gestalten: Es wurde ein Konzept mit einer Analyse der Aufwertungspotenziale über alle beteiligten Gemeinden erstellt. Die Umsetzung einzelner ÖWA-Zonen ist bereits erfolgt.
- › Die Einbindung der neuen Gemeinden Grellingen, Duggingen und Birsfelden in die Umsetzung des Aktionsplans Birspark Landschaft wurde abgeschlossen.
- › Das Dokumentationskonzept unter der Leitung von Münchenstein, das die Veränderungen des Birsraumes begleitet, wurde fertiggestellt.
- › Zweiteiliger digitaler Naturpfad: Der erste Teil zum Thema Wasserwelten wurde eröffnet.
- › Die Broschüre «Gemeinsam für mehr Artenvielfalt» sowie eine inhaltliche und grafische Toolbox wurde als Teil der Förderoffensive der Biodiversität lanciert, inkl. der Samentütchen «Birsstadt».
- › Durchführung der jährlichen Birsputzete.
- › Erarbeitung des Konzepts Birsputzete Plus, erweitert durch Aktivitäten im Bereich der Neophytenbekämpfung.
- › Projekt Vernetzungsachse MuttENZ: Die Aufwertung unterhalb der Autobahnbrücke mit Veranschaulichung von ökologischen Infrastrukturelementen wurde umgesetzt.
- › Durchführung von gemeinsamen Kursen für Mitarbeitende der Gemeinden (Umsetzung und Planung) im Bereich des naturnahen Weiherunterhalts und des Baus von ökologischen Infrastrukturelementen.
- › Fachliche Arbeit zu verschiedenen Themen (z. B. raumplanerische Nutzungsfragen und Stellenwert des Naturraums in den Ortsplanungen der Gemeinden, Steuerung der Erholungsnutzung, Fische/Fischwanderung, Besucherlenkung etc.).

Klimaadaptation Birsstadt

2023 haben die Birsstadt-Gemeinden ein gemeinsames Konzept zur Anpassung an den Klimawandel erarbeitet. Auf Basis einer Analyse des Stadtklimas, der Hitzebelastung und der rechtlichen Grundlagen wurden Ziele und Grundsätze für die gesamte Birsstadt definiert. Dazu gehören die Verbesserung des Stadtklimas, die Reduzierung der Auswirkungen von Trockenheit und die Erhaltung von grünen, ökologisch wertvollen Entlastungsräumen in der Siedlung und entlang der Birs. Im Konzept sind dafür räumliche Handlungsfelder festgehalten, in denen über die kommenden Jahre konkrete Massnahmen ergriffen werden – in öffentlichen und privaten Freiräumen genauso wie in Mobilitätsräumen, Siedlungsstrukturen und an Gebäuden. Beispielsweise sind der Erhalt und die Schaffung von Grünräumen unter Berücksichtigung des Naturschutzes und der Artenvielfalt vorgesehen, aber auch klimaoptimierte Gebäudehüllen und weitere Massnahmen. Bei allen Vorhaben nutzen die Gemeinden Synergien aus dem partnerschaftlichen Miteinander und beziehen, wo möglich, die Bevölkerung mit Anreizsystemen und Sensibilisierungsmassnahmen mit ein. Im Konzept wurden zudem neun kurzfristig umsetzbare Projekte für die ganze Birsstadt definiert. Seit 2024 befindet sich das Konzept Klimaadaptation Birsstadt in der Umsetzung. Im ersten Schritt sollen die folgenden Projekte realisiert werden:

- › Sensibilisierung und Beratung für naturnahe, mikroklimatisch wertvolle private Gärten
- › Erstellung des Leitfadens «Bäume im Siedlungsraum»
- › Teilnahme am Forschungsprojekt der ZHAW «Siedlungsränder – Übergangsräume» mit der Vertiefungsstudie Klimaadaptation. Bei der Vertiefungsstudie werden zwei exemplarische Siedlungsränder der Birsstadt analysiert und aufgezeigt, wie sich Massnahmen der Klimaadaptation mit anderen Themen wie Förderung der Biodiversität, Siedlungsentwicklung sowie Bewegung und Erholung verknüpfen lassen.

Zukunft Birsraum Dornach/Aesch

Um den Birsraum zwischen den Gemeinden Dornach und Aesch weiterzuentwickeln, haben die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft sowie die Gemeinden Dornach und Aesch einen Fachdialog und ein Partizipationsverfahren durchgeführt. Der Schlussbericht «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» bildet die Grundlage für die gemeinsame und gesamtheitliche Weiterentwicklung des Birsraums. Der Bericht dokumentiert den bisherigen Dialog-, Partizipations- und Planungsprozess und zeigt das weitere Vorgehen.

Zwischen April und November fanden fünf Delegations- und Partizipationsforen in Gruppen und im Plenum mit hoher Bürgerbeteiligung statt. Die Teilnehmenden an den Dialogveranstaltungen und Workshops erkannten im Flussraum eine Reihe von räumlichen Identitäten: bereits existierende und neu entstehende Orte, die unterschiedliche Birsquerungen jeweils für Velo-, Fuss- oder Strassenverkehr beinhalten. Insgesamt wurden neun Teilprojekte definiert, die für eine qualitätsvolle Siedlungs- und Landschaftsentwicklung und für die Mobilität im Birsraum entscheidend sind: Achsen für den Fuss- und Veloverkehr sollen neu geschaffen oder aufgewertet werden. Brücken werden auf eine stärkere Nutzung als Verbindungsachsen geprüft. Naturräume sollen verbessert und ihre Attraktivität erhöht werden. Eine Organisation mit Vertretenden aller vier Projektpartner – der Gemeinden Dornach und Aesch sowie der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft – soll die Teilprojekte koordinieren, ihre Umsetzung fördern und die Chancen für eine grenzüberschreitend abgestimmte, qualitätsvolle Entwicklung nutzen.

Das Agglomerationsprogramm Basel hat den Beteiligungsprozess koordiniert, die Delegations- und Partizipationsforen moderiert und das Vorhaben auch aus fachlicher Sicht begleitet (www.zukunft-birsraum.ch).



Wakkerpreis, Lebensraum und Baukultur

Der Schweizer Heimatschutz hat den Verein Birsstadt mit dem Wakkerpreis 2024 ausgezeichnet. Gewürdigt wurde die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die gemeinsame Aufwertung des Natur- und Lebensraums an der Birs, die sorgfältige Weiterentwicklung der bedeutenden Industrieareale sowie die Sicherung und Stärkung des reichen baukulturellen Erbes, die dazu beitragen, den in der Vergangenheit unkoordiniert gewachsenen Agglomerationsraum zu «reparieren».

Die Preisverleihung hat die Birsstadt zum Anlass für das 2024 gestartete Projekt «Baukultur und Lebensraum» genommen. Mit dem Projekt soll die Bevölkerung stärker involviert und ein gemeinsames Verständnis für Baukultur und den Lebensraum Birsstadt geschaffen sowie die regionale Identität gestärkt werden. «Baukultur – was hat das mit mir zu tun?», das fragt der Verein Birsstadt im Rahmen seines Projekts die Bevölkerung der zehn Birsstadt-Gemeinden. Der Begriff Baukultur wird dabei sehr breit verstanden: Baukultur betrifft unseren gesamten Lebensraum und damit alle Orte, an denen wir uns aufhalten und wo wir leben. Was aber macht die Baukultur der Birsstadt aus? Wo liegen die Qualitäten der Gemeinden und welche Orte könnte man aufwerten? An sogenannten Birsstadt-Anlässen in den Gemeinden findet ein Austausch über diese und weitere Fragen statt. Ziel ist es, den abstrakten Begriff «Baukultur» erlebbar zu machen und einem gemeinsamen Verständnis von Baukultur in der Birsstadt auf die Spur zu kommen. Dieses Verständnis wird in gemeinsame «Leitlinien Baukultur Birsstadt» einfließen und einen Beitrag für die qualitätsvolle Entwicklung und damit für die Lebensqualität in der ganzen Region leisten. Das Projekt wird unter anderem von den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn sowie vom Bundesamt für Kultur (BAK) finanziell und personell begleitet (www.birsstadt.swiss/baukultur).



5.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Birstal

Das Raumkonzept (2016) und das Mobilitätskonzept (2023) bilden die wichtigsten fachlichen Grundlagen für das Agglomerationsprogramm. Die Abstimmung zwischen Raumkonzept, Mobilitätskonzept und Agglomerationsprogramm zeigt sich in folgenden Punkten:

- › Das Raumkonzept wurde als Grundlage bei der Aktualisierung des Zukunftsbilds im AP4 berücksichtigt. Die für die Birsstadt relevanten Neuerungen des Zukunftsbilds wurden mit der Birsstadt diskutiert und abgestimmt.
- › Die Handlungsfelder des Raumkonzepts zeigen die Herausforderungen der Birsstadt auf. Sie finden sich im Handlungsbedarf des Aggloprogramms wieder.
- › Die sogenannten sektoralen Strategien sind kohärent mit den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.
- › Mit den Stossrichtungen liegt ein abstrakt-theoretischer Variantenfächer für zukünftige Projektideen und Massnahmen vor, die wiederum ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden können.
- › Mit dem Mobilitätskonzept werden die Modal-Split-Ziele des Agglomerationsprogramms mehr als ausreichend von der Birsstadt verfolgt – mit dem ehrgeizigen Ziel, dass das MIV-Aufkommen bis 2040 nicht weiter ansteigen soll.
- › Zur Zielerreichung sieht das Mobilitätskonzept ganz im Sinne des Agglomerationsprogramms Push-Massnahmen (Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsmanagement) vor.

Aus dem Massnahmenfächer des Raumkonzepts Birstal und dem Massnahmenkatalog des Aktionsplans Mobilität konnten diverse konkrete Projekte bereits realisiert werden. Weitere Massnahmen sind geplant und im Agglomerationsprogramm der 5. Generation enthalten.

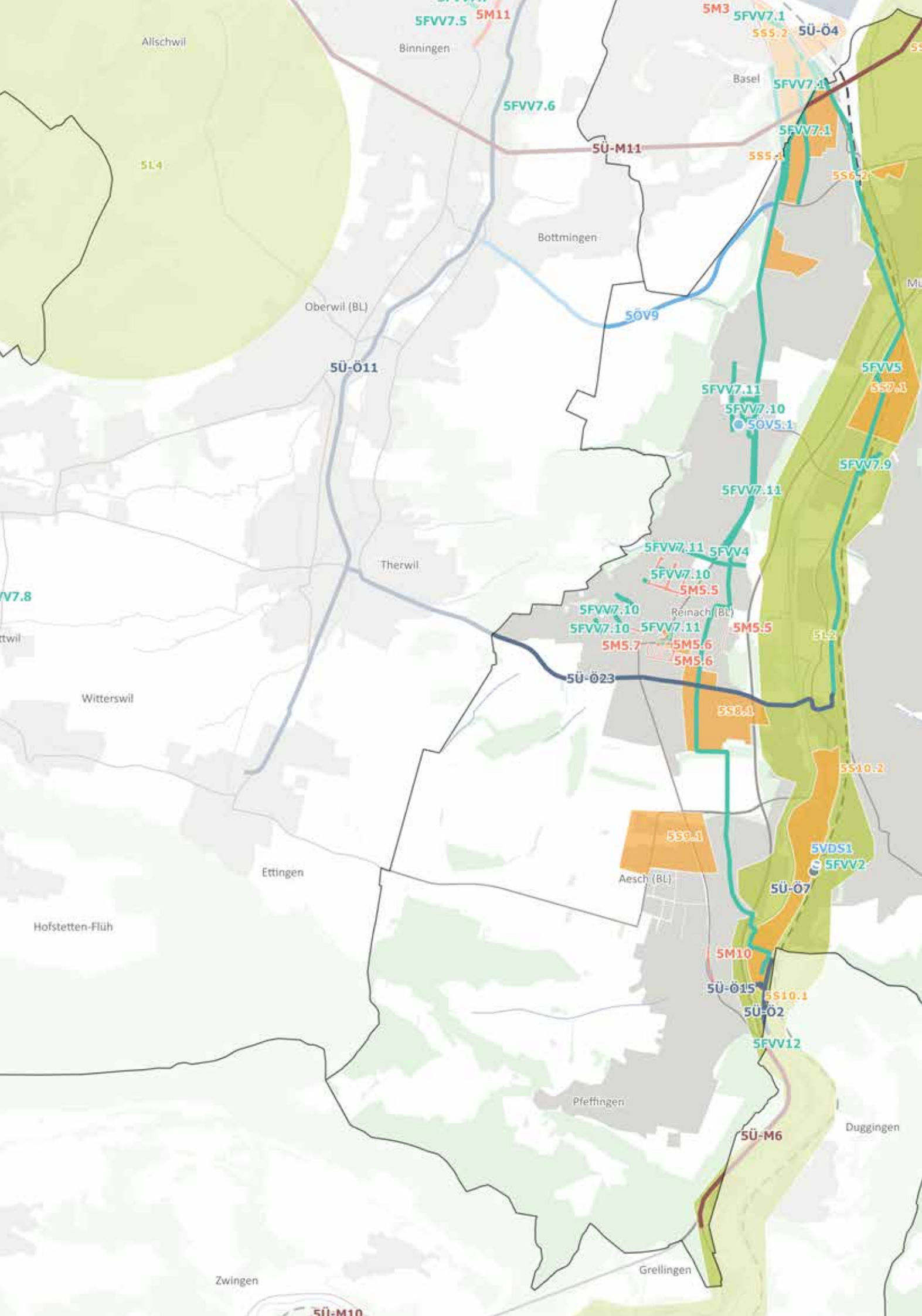
Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die im Birstal geplant und im AP5 enthalten sind.

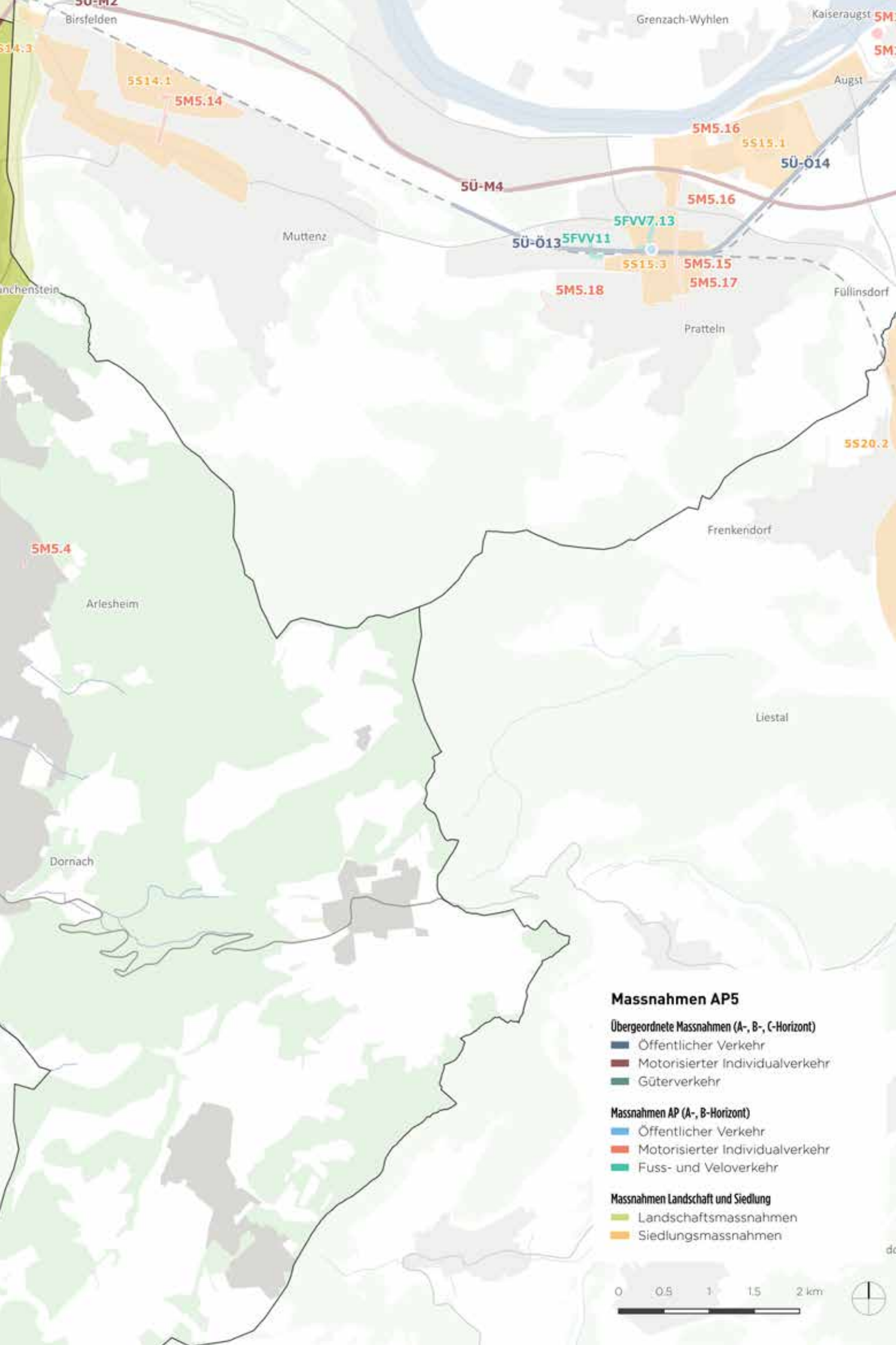
Schwerpunktgebiete

Der wirtschaftlichen Umstrukturierung geschuldet, verfügt das Birstal über zahlreiche Entwicklungsgebiete, bei denen eine Transformation von Industrie oder Gewerbe zu Mischnutzung oder eine Nachverdichtung ansteht. Die Entwicklungspotenziale liegen mehrheitlich zentral an den Infrastrukturkorridoren im Talboden. Sie sollen Raum für 6285 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner und 5840 neue Arbeitsplätze bieten.

Tabelle 13:
Siedlungsmass-
nahmen AP5 im
Korridor Birstal

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S6	Münchenstein	5S6.1	Gartenstadt	Transformation	680	170
		5S6.2	Dychrain	Transformation	640	−30
5S7	Gstad	5S7.1	Gstad	Transformation	830	600
5S8	Reinach	5S8.1	Kägen/Neureinach	Nachverdichtung	−	2400
		5S8.2	Hinterkirch	Transformation	275	−
		5S8.3	Reinach-Ortszentrum	Nachverdichtung	450	150
5S9	Aesch-Nord	5S9.1	Aesch-Nord	Transformation	1700	1500
5S10	Dornach/Aesch	5S10.1	Birmatt	Transformation	210	200
		5S10.2	Widen	Transformation	1500	850
SUMME					6285	5840





Schlüsselmassnahmen

Mit dem in den Schwerpunktgebieten stattfindenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird auch das Verkehrsaufkommen steigen. Damit dieses möglichst klimafreundlich und siedlungsverträglich abgewickelt und die Erreichbarkeit sichergestellt werden kann, sind zahlreiche Verkehrsmassnahmen nötig.

Bereits in der letzten Generation wurden einige wichtige Massnahmen genehmigt und werden nun laufend in der Birsstadt umgesetzt: Birsfelden: Umgestaltung Ortsdurchfahrt; Arlesheim-Münchenstein: Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa); Aesch: Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord; Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg; Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse. Diese Massnahmen tragen dazu bei, den Strassenverkehr siedlungsverträglich abzuwickeln. In der 5. Generation kommen die folgenden Massnahmen hinzu, die den Strassenraum und den öffentlichen Raum aufwerten werden: Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser; Reinach (BL): Zentrumsentwicklung; Arlesheim: Begrünung im Strassenraum; BL: Aesch: Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum.

Zudem wurden im AP4 Massnahmen genehmigt, die die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Velonetzes erhöhen, um damit eine Verlagerung hin zu mehr Veloverkehr zu bewirken. Von grosser Bedeutung ist hierfür die Realisierung von Vorzugsrouten. In der 4. Generation wurde die erste Etappe von zwei Vorzugsrouten eingereicht. In der 5. Generation folgen nun die zweiten Etappen: BL: Velovorzugsroute Birsstadt-West: 2. Etappe; BL: Velovorzugsroute Birsstadt-Ost: 2. Etappe.

In Reinach soll zudem der öffentliche Verkehr an Attraktivität gewinnen: zum einen durch die Stärkung der Haltestellen in Reinach (Massnahme: Reinach (BL): ÖV Stärkung – Haltestellen), zum anderen gewinnt der ÖV in der Birsstadt durch die geplante Einführung des **15-Minuten-Takts der S-Bahn bis Aesch** an Attraktivität. Sie stellt für das Birstal eine Schlüsselmassnahme für den ÖV dar. Hierfür ist ein neues **Wendegleis in Aesch** notwendig. Im Zuge der Taktverdichtung wird ausserdem eine neue S-Bahn-Haltestelle in **Dornach-Apfelsee** eingerichtet, die die umliegenden Entwicklungsgebiete optimal erschliesst.

Der Fokus der Birstaler Massnahmen liegt klar auf der Stärkung der nachhaltigen Verkehrsmittel. Hierfür ist auch eine möglichst effiziente Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete wichtig, sodass der Schwerverkehr so direkt wie möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt und das übrige Netz siedlungsverträglich ausgestaltet werden kann. Diesbezüglich wurde in Reinach Handlungsbedarf geortet, und es wurde die Massnahme «Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach-Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen» entwickelt. Zur gezielten Lenkung des motorisierten Individualverkehrs aus dem Siedlungsgebiet wurde ausserdem bereits im November 2023 der Vollanschluss Aesch an die A18 eröffnet. Damit erhielt das Gebiet östlich von Aesch einen Anschluss. Wie der Verkehr möglichst gezielt aus dem Siedlungsgebiet östlich der Birs gelenkt und auf die Autobahn geführt werden kann, ohne grössere negative Konsequenzen für den Freiraum und das Siedlungsgebiet nach sich zu ziehen, konnte im Rahmen der 5. Programmgeneration geklärt werden. Als Resultat des Lösungsfindungsprozesses wird im AP5 die Massnahme Dornach/Aesch: Birsraum Ost-A18-Anbindung Süd eingereicht.

Tabelle 14:
Übergeordnete
Massnahmen Verkehr
AP5 im Korridor
Birstal

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö7	S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	Eisenbahn	A
5Ü-Ö2	Wendegleis Aesch	Eisenbahn	A
5Ü-Ö15	Tram Aesch Dorf – Aesch Bahnhof	Eisenbahn	B
5Ü-Ö23	Tram Therwil–Dornach (Tramspange Therwil–Dornach)	Eisenbahn	C

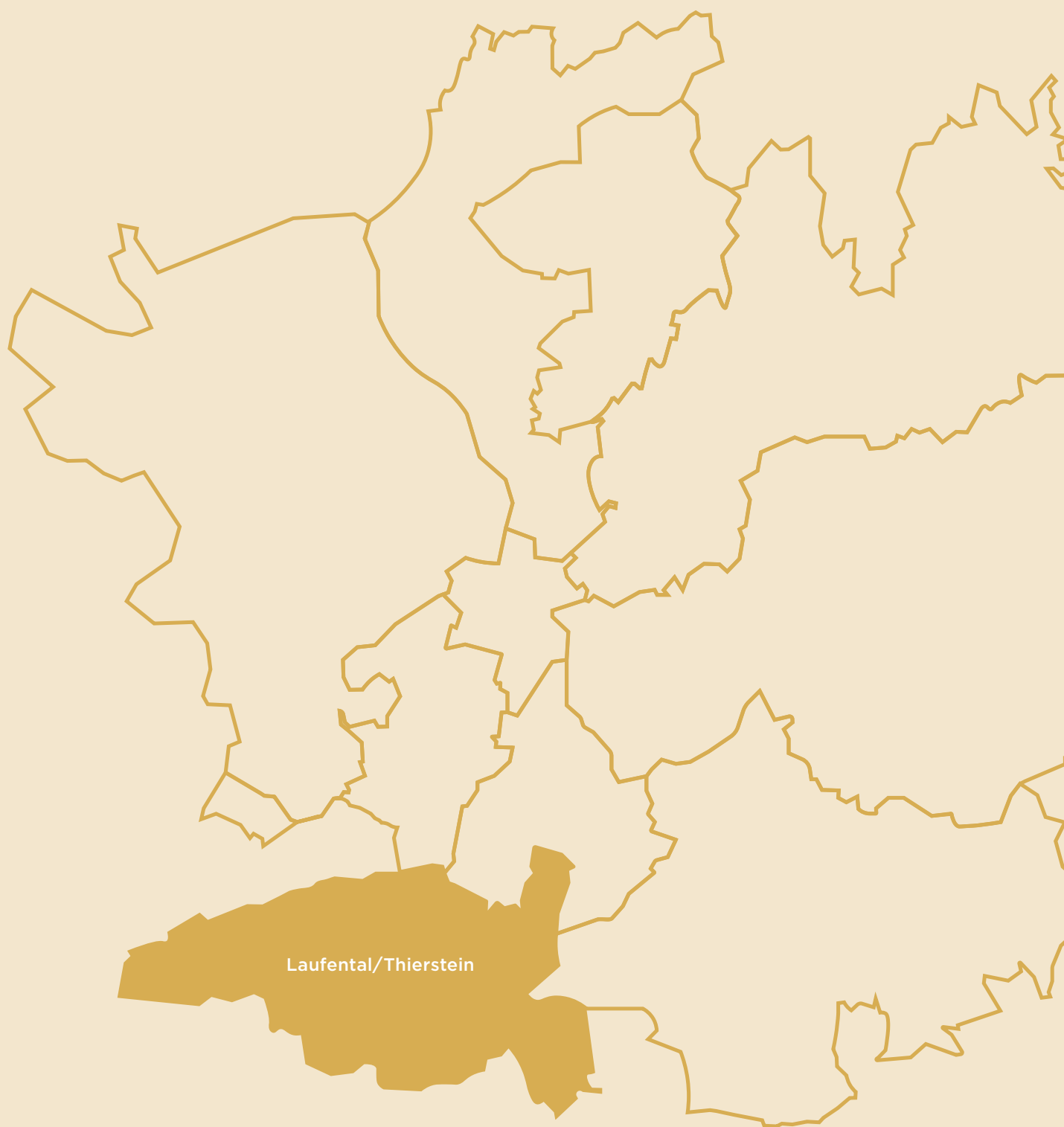
Tabelle 15:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Birstal

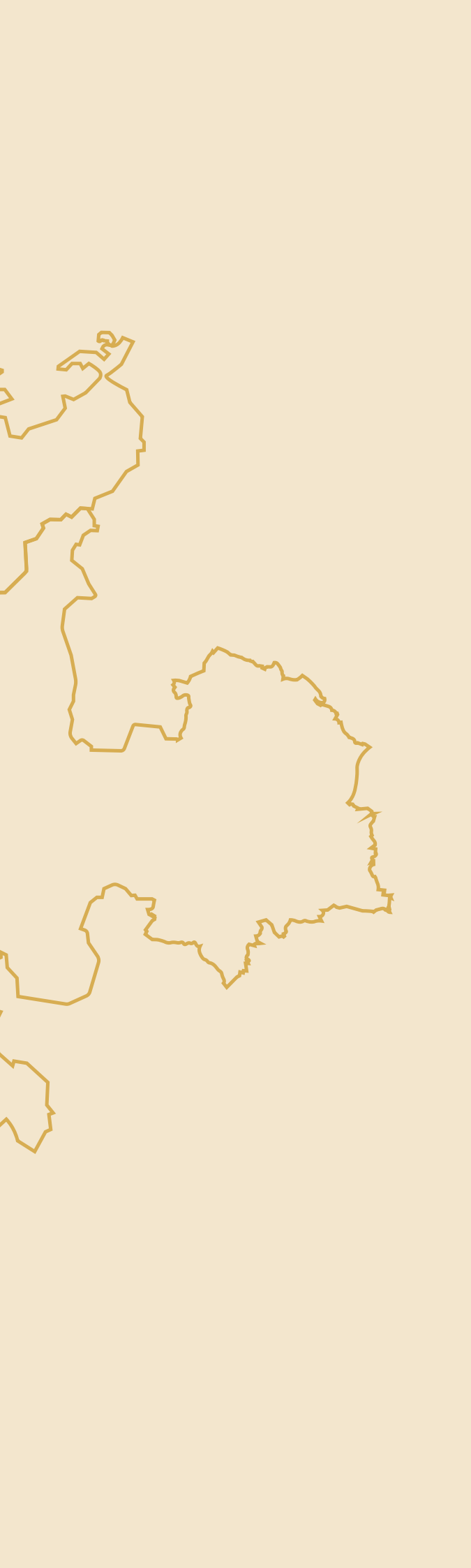
Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	Verkehrsdrehscheiben	A
5FVV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt-West: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt-Ost: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	A
5ÖV5.1	Reinach (BL): ÖV-Stärkung – Haltestellen	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	A
5M5.4	Arlesheim: Begrünung im Strassenraum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.5	Reinach (BL): Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.6	Reinach (BL): Zentrumsentwicklung	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.7	Reinach (BL): Fussgängersicherheit verbessern	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5FVV7.9	Arlesheim: Neubau Industriestrasse, FVV-Massnahmen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.10	Reinach (BL): ÖV-Stärkung – Zugang	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.11	Reinach (BL): Ausbau kommunaler Velorouten	Fuss- und Veloverkehr	A
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Fuss- und Veloverkehr	B
5M17	BL: Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen	Kapazität Strasse	C
5M18	Dornach/Aesch: Birsraum Ost – A18 Anbindung Süd	Kapazität Strasse	C

Tabelle 16:
Landschaftsmass-
nahmen AP5 im
Korridor Birstal

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5L2	Birspark Landschaft	Landschaft	A





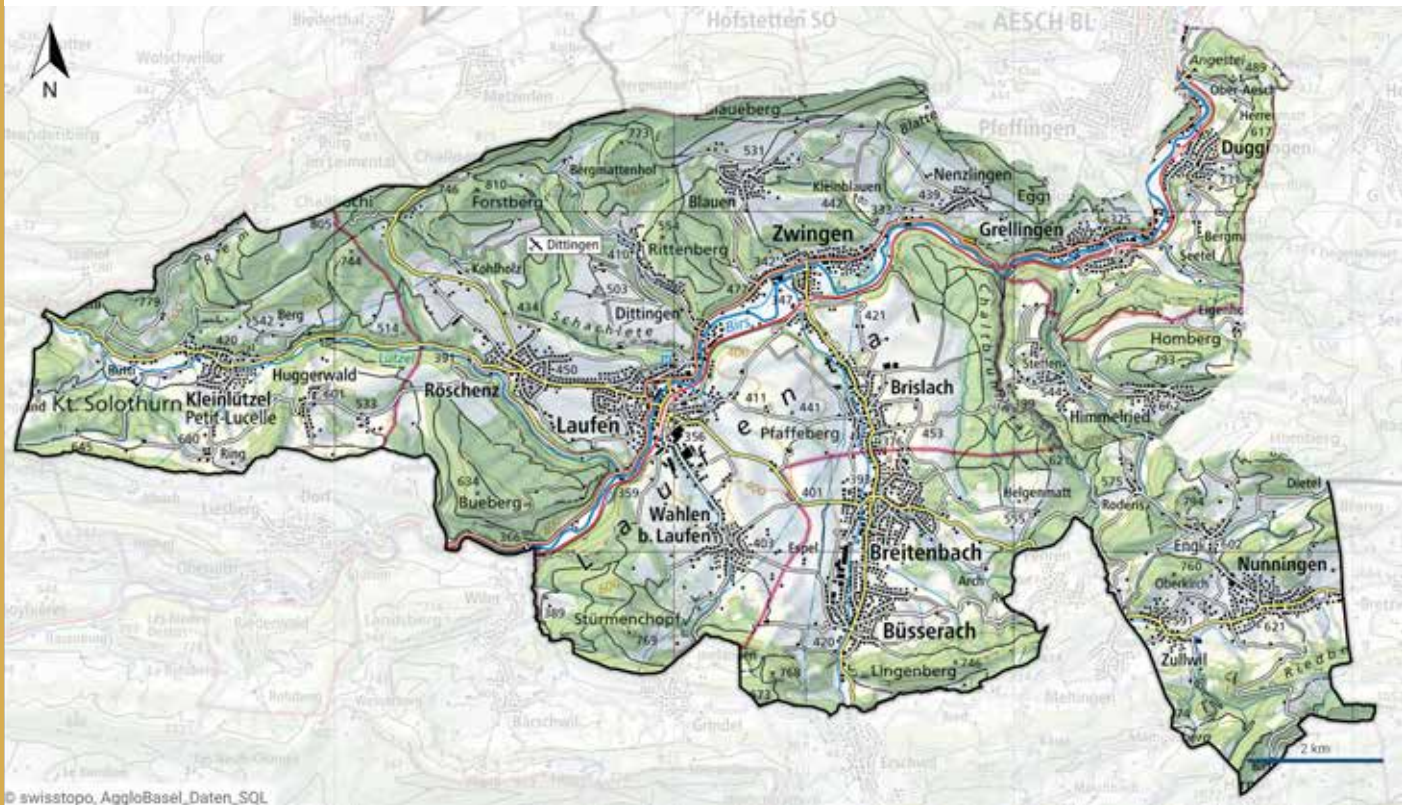


6 Laufental/ Thierstein

6.1 Portrait

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

Abbildung 16: Übersichtskarte Korridor Laufental/Thierstein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Die beschriebenen landschaftlichen Besonderheiten des Korridors Laufental/Thierstein machen ihn zu einer beliebten Wohnregion. Die Verkehrsinfrastrukturausstattung ist gut, und vor allem die Dörfer in der Tallage sind gut erschlossen. Als Kehrseite der guten Erschliessung sind die Tallage entlang der Birs und das Laufenbecken stark von Siedlung und Infrastrukturen beansprucht, wodurch die landschaftliche Qualität beeinträchtigt wird. Das verkehrliche Rückgrat des Korridors Laufental/Thierstein bildet ÖV-seitig die S-Bahn und strassenseitig die N18.

Insgesamt weist der Korridor Laufental/Thierstein eine heterogene Struktur auf. Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind teilweise gross, auch begründet durch die unterschiedlichen Erschliessungsqualitäten. In Tabelle 17 sind alle Gemeinden, die im Perimeter des Agglomerationsprogrammes liegen aufgeführt. Die Region Laufental/Thierstein umfasst jedoch noch zehn weitere Gemeinden: Burg, Dittingen, Liesberg, Roggenburg, Erschwil, Fehren, Bärschwil, Meltingen, Beinwil und Grindel.

Insgesamt leben ca. 29 700 Einwohnerinnen und Einwohner und arbeiten 11 300 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Laufental/Thierstein.

Tabelle 17:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Laufental/
Thierstein

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Blauen	BL	Ländlicher Raum	702	132
Breitenbach	SO	Ländlicher Raum	4153	1830
Brislach	BL	Ländlicher Raum	1701	359
Büsserach	SO	Ländlicher Raum	2361	670
Duggingen	BL	Äusserer Korridor	1598	638
Grellingen	BL	Äusserer Korridor	1926	303
Himmelried	SO	Ländlicher Raum	956	137
Kleinfelz	SO	Ländlicher Raum	1191	360
Laufen	BL	Äusserer Korridor	5906	4479
Nenzlingen	BL	Ländlicher Raum	464	77
Nunningen	SO	Ländlicher Raum	1969	630
Röschenz	BL	Ländlicher Raum	1878	292
Wahlen	BL	Ländlicher Raum	1542	204
Zullwil	SO	Ländlicher Raum	660	116
Zwingen	BL	Äusserer Korridor	2685	1046
SUMME			29 692	11 273

Quellen:

Einwohner: BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022)

Arbeitsplätze: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020)

Abbildung 17: Landschaft im Korridor Laufental/Thierstein



Quelle: Adobe 2025

6.2 Organisation und zuständige Gremien

Die Laufentaler und Thiersteiner Gemeinden haben historisch bedingt eine lange Tradition der Zusammenarbeit. Organisatorisch stimmen sich die Laufentaler Gemeinden regelmässig an der monatlichen Gemeindepräsidentenkonferenz untereinander ab. Am 16. Mai 2019 wurde ausserdem der Verein Region Laufental gegründet. Die Zusammenarbeit unter den basellandschaftlichen Gemeinden des Korridors Laufental/Thierstein wurde somit verstärkt. Die Thiersteiner Gemeinden haben ihre Ammännerkonferenz (AKT), in der sie sich austauschen und gemeinsame Anliegen angehen. Ausserdem gibt es im Thierstein mit dem Forum Schwarzbubenland und im Laufental mit der Promotion Laufental zwei regionale Organisationen, die sich für überkommunale Interessen einsetzen. (www.laufental.swiss)



Seitdem das Zukunftsbild Laufental/Thierstein fertiggestellt wurde, ist die «Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild» für die schrittweise Umsetzung des Zukunftsbilds zuständig. Sie lanciert Projekte wie das Entwicklungskonzept Arbeitsplatzstandorte und ist das Gefäss, in dem die Zusammenarbeit zwischen Korridor und Agglomerationsprogramm stattfindet.

6.3 Herausforderungen des Korridors Laufental/Thierstein

Strategische Entwicklung des Wohn- und Arbeitsstandortes Laufental/Thierstein sicherstellen

Das Laufental und der Bezirk Thierstein werden gemäss den Prognosen bis 2040 um 4000 Einwohnerinnen und Einwohner und 1600 Arbeitnehmende wachsen. Die Schwerpunktgebiete können nicht das ganze Wachstum aufnehmen. Nur 70% des Bedarfs an Wohnraum kann in den grösseren Arealen der Schwerpunktgebiete abgedeckt werden. Bei den Arbeitsplätzen können zwei Drittel 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. Die Herausforderung besteht darin, das Wachstum prioritär auf die gut erschlossenen kleineren Areale zu lenken, die sich in der unbebauten Bauzone befinden. Auch das Nachverdichtungspotenzial in gut erschlossenen, bebauten Wohnmischzonen soll ausgeschöpft werden, um Wohnraum für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner zu schaffen. Mit regional angepassten Wohntypologien mit höheren Dichten kann dies gelingen. Durch kompaktere Kubaturen in höheren Dichten gepaart mit festgelegten Grünanteilen können auch in den Arbeitsplatzgebieten im Korridor Laufental/Thierstein mehr und attraktivere Arbeitsplätze geschaffen werden. Heute beträgt die Anzahl der Arbeitsplätze nur 37% der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner – der Nutzungsmix zwischen Wohnen und Arbeiten ist unausgeglichen. Dies, bedeutet, dass es viele Auspendler aus dem Korridor Laufental/Thierstein gibt. Deshalb besteht die Herausforderung, den Korridor Laufental/Thierstein als Wirtschaftsstandort zu stärken, indem u.a. die Arbeitsplätze attraktiver erschlossen werden, gestalterische Aufwertungsmöglichkeiten geprüft werden und die Adressbildung verbessert wird. Die Arbeitsgruppe Umsetzung Zukunftsbild Laufental/Thierstein ist diese Herausforderung bereits angegangen und hat das Entwicklungskonzept Arbeitsplatzstandorte Laufental/Thierstein erarbeitet, das nun laufend umgesetzt wird.

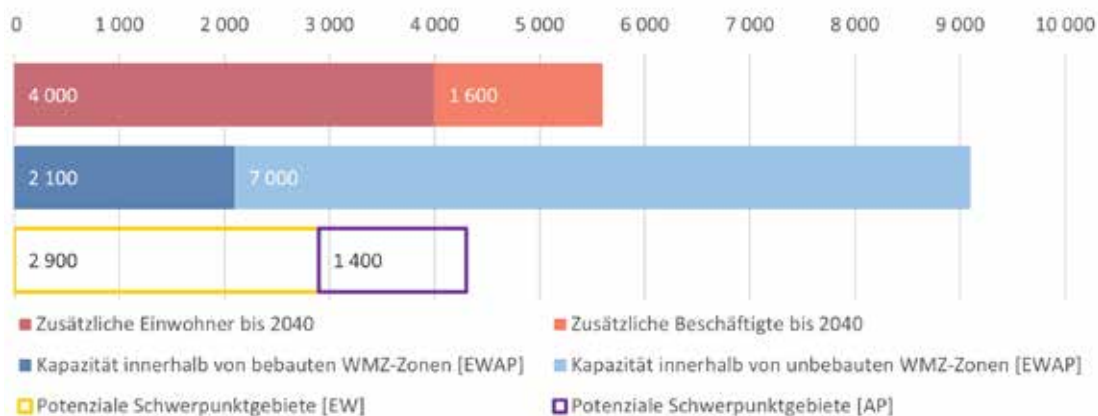


Abbildung 18:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor
Laufental/Thierstein

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Nachhaltige Verkehrsmittel fördern – Potenzial der kombinierten Mobilität ausnutzen

Aufgrund der topografischen Situation im Korridor Laufental/Thierstein ist das Velofahren nur bedingt attraktiv. Umso wichtiger sind direkte und sichere Verbindungen. Handlungsbedarf besteht in den Ortszentren Laufen, Zwingen und Breitenbach, die nicht nur für das Velo, sondern auch für den Fussverkehr aufgewertet werden sollen. Das Velohaupttroutennetz entlang der N18 und im Lüsseltal muss deutlich sicherer gestaltet werden. Das Velo und das E-Bike sollen als wichtiges Glied in der Mobilitätskette gestärkt werden. Eine Herausforderung im Laufental/Thierstein besteht darin, ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen zur Verfügung zu stellen.

Beim öffentlichen Verkehr besteht ebenfalls Handlungsbedarf. Das Busangebot auf den Zulaufachsen zu den Bahnhöfen im Laufental muss ausgebaut und auf das neue Bahnkonzept abgestimmt werden. Ausserdem besteht ein Zuverlässigkeitsproblem des ÖV in den Ortszentren von Laufen, Zwingen und Breitenbach. Hier muss eine Verbesserung erzielt werden, indem die Zentren von Laufen und Zwingen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Attraktive Landschaft schützen – Freizeitnutzung lenken

Die Landschaft im Korridor Laufental/Thierstein ist attraktiv, und gewisse Ausflugsziele wie der Blauen ziehen auch Menschen von ausserhalb an. Mit dem Wachstum der Bevölkerung steigt der Druck auf die wertvollen und intakten Landschaftsräume, insbesondere auf die Ausflugsziele (z. B. Biker und Wanderer auf dem Blauen).

Um dem Nutzungsdruck zu begegnen, gibt es zwei Handlungsansätze: die Lenkung der Besucher und die Schaffung neuer Angebote. Die Siedlungsränder bieten Potenzial für zusätzliche Freizeitangebote. Hier besteht die Herausforderung, eine qualitätsvolle Gestaltung und damit eine hohe Qualität der Landschaft bei gleichzeitiger Inanspruchnahme für Freizeitnutzungen sicherzustellen. Im Zuge von Arealentwicklungen können je nach Kontext und Bedarf auch neue Freiräume entstehen.

6.4 Aktivitäten im Korridor Laufental/Thierstein**Arbeitsgruppe Veloerschliessung Areal Ried**

In dieser Arbeitsgruppe wurden auf Basis des Entwicklungskonzepts Arbeitsplatzstandorte Laufental/Thierstein verschiedene Fragen zur Verkehrserschliessung des Areals Ried bearbeitet, unter anderem auch bezüglich der veloseitigen Zufahrten. Das Gewerbeareal Ried in den Gemeinden Dittingen und Zwingen wird von mehreren grösseren Arbeitgebern genutzt, darunter die CTC Analytics AG und Biolytics. Ein Ausbau des Areals auf Basis des Entwicklungskonzepts und eine Weiterentwicklung zu einem attraktiven Arbeitsstandort bedingt eine Verbesserung der Arbeitswege, namentlich die Erreichbarkeit für Velos.

Die Verkehrsingenieure von Rudolf Keller & Partner haben Ende März 2024 eine Machbarkeitsstudie für verschiedene Velo-Erschliessungsmöglichkeiten abgeschlossen. Zwei von fünf Varianten werden nun weiter bearbeitet.

**Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:**

Fachliche Begleitung und Beratung bei der Veloerschliessung Ried

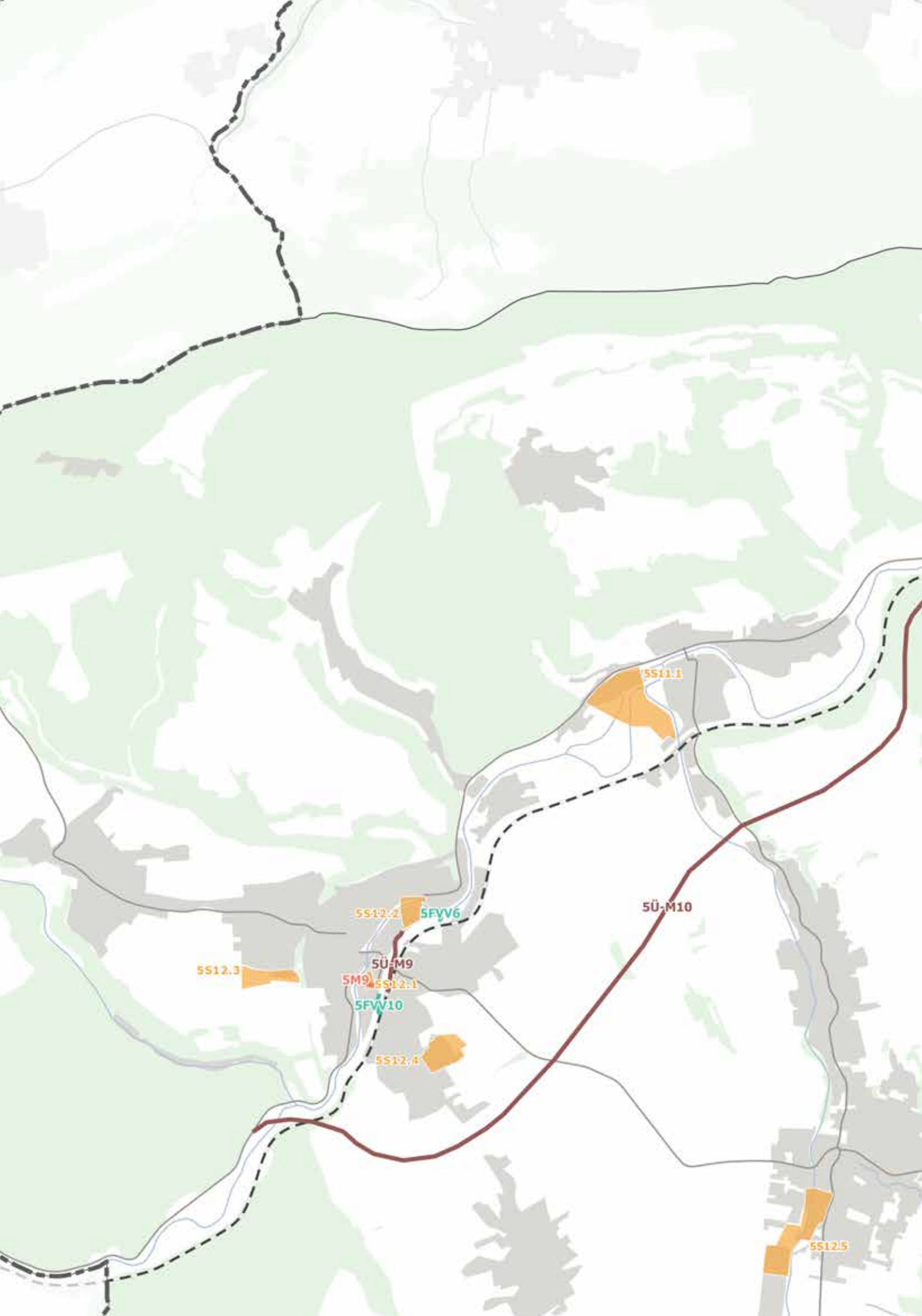
6.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Laufental/Thierstein

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

Die folgende Übersicht veranschaulicht die Massnahmen, die im Korridor Laufental/Thierstein geplant und im AP5 enthalten sind.

Schwerpunktgebiete

Die Siedlungsschwerpunktgebiete im Korridor Laufental/Thierstein konzentrieren sich auf die Gemeinden Laufen, Breitenbach und Zwingen. In Laufen bestehen mehrere kleinere Areale (2–4 ha), die in den nächsten Jahren nachverdichtet oder neu bebaut werden sollen. Eine grössere zusammenhängende Entwicklungsfläche liegt in Zwingen auf dem Areal der früheren Papierfabrik vor. In Breitenbach befindet sich ein grosses Transformationsgebiet mit viel Entwicklungspotenzial (Isola Areal).





Massnahmen AP5

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

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen



Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S11	Zwingen	5S11.1	Papierfabrik	Transformation	500	50
		5S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	Nachverdichtung	800	100
		5S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	Neubau	230	170
5S12	Laufen/ Breitenbach	5S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	Neubau	200	-
		5S12.4	Entwicklung Industrieareal Wahlenstrasse	Transformation	-	500
		5S12.5	Isola Areal Breitenbach	Transformation	1200	550
SUMME					2930	1370

Tabelle 18:
Siedlungsmassnahmen AP5 im
Korridor Laufental/
Thierstein

Schlüsselmassnahmen

Eine nachhaltige Entwicklung des von Transit- und Wegpendlerverkehr geprägten Korridors Laufental/Thierstein setzt eine gute ÖV-Erschliessung voraus. Das aktuelle ÖV-Angebot ist zu halten, und je nach zukünftigem Bedarf sind Optimierungen zu planen, z. B. aufbauend auf der Massnahme Doppelspur **Laufental (Duggingen–Grellingen)**, die sich derzeit in Realisierung befindet.

Aufgrund seiner Rolle als **Transitachse** wird der Korridor Laufental/Thierstein immer von Durchgangsverkehr geprägt sein. Dieser soll möglichst verträglich abgewickelt werden können. Der Verkehrsfluss vom Laufental Richtung Basel (A18) wird gegenwärtig allerdings durch das Nadelöhr Angenstein behindert. Abhilfe hierfür soll der **Muggenbergtunnel** schaffen. Damit kann das sekundäre Strassennetz vom Hochleistungsstrassennetz entflochten und die erforderliche Kapazität geschaffen werden. Ein reibungsloser Verkehrsablauf auf der N18 ist eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit des Korridors Laufental/Thierstein und der dort ansässigen Firmen.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Laufen und Zwingen ist langfristig die Umfahrung Laufen – Zwingen der N18 geplant. Da die beiden Gemeinden aber bereits heute unter dem Durchgangsverkehr leiden (insbesondere durch den hohen Schwerverkehrsanteil von z. T. über 10%), soll die lokale Entlastungsmassnahme Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung) als erster Schritt realisiert werden. Als Voraussetzung dafür werden im B-Horizont mehrere kompatible Massnahmen angegangen: die neue Birsbrücke Süd und die Brücke Norimatt mit Verlegung Nau (A-Horizont AP4), die beide aber auch unabhängig von der Zentrumsentlastung funktionieren und eine Wirkung entfalten. Alle Massnahmen zusammen bezwecken eine lokale Entlastung. Die vom Durchgangsverkehr befreiten Strassenzüge können dadurch verkehrsberuhigt und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet werden. Im Rahmen der Korridorstudie N18 zeigte sich, dass in erster Priorität die Zentrumsentlastung Laufen in Kombination mit Verbesserungen der Situation des kritischen Knotens in Zwingen umzusetzen ist. Die grossräumige Umfahrung wird als langfristige Maximallösung jedoch planerisch weiterverfolgt. Die entsprechenden Räume sind zu sichern.

Wichtig für die Förderung des Veloverkehrs im Korridor Laufental/Thierstein ist die Massnahme Velotunnel Angenstein, die mittelfristig realisiert werden soll. Sie verbessert die Verkehrssicherheit dieses neuralgischen Knotens erheblich. Dadurch kann die Verbindung vom Laufental ins Birstal und Richtung Basel verbessert werden.

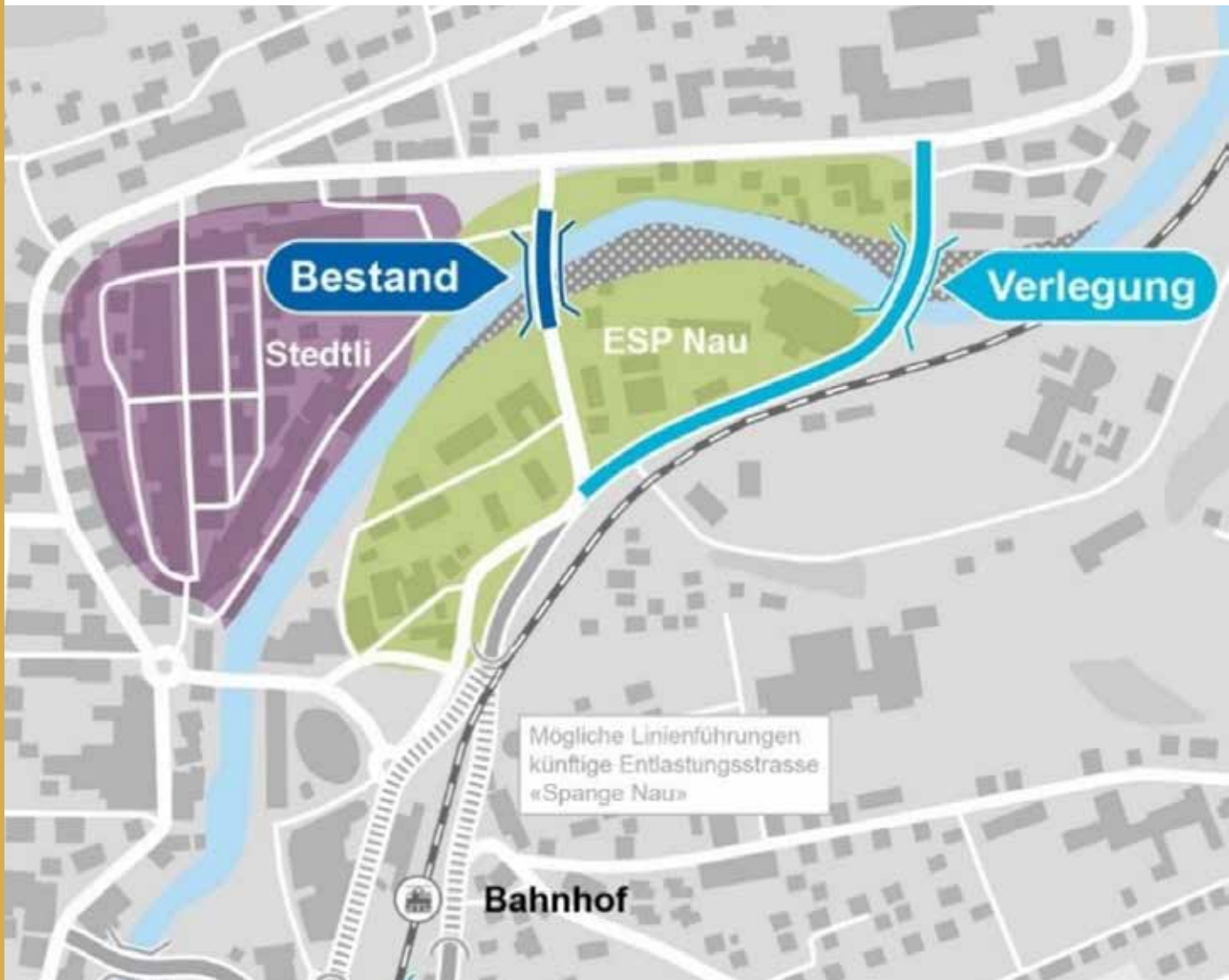


Abbildung 20: Übersicht mit Verlegung Nau in Laufental

Quelle: TBA Basel-Landschaft 2020

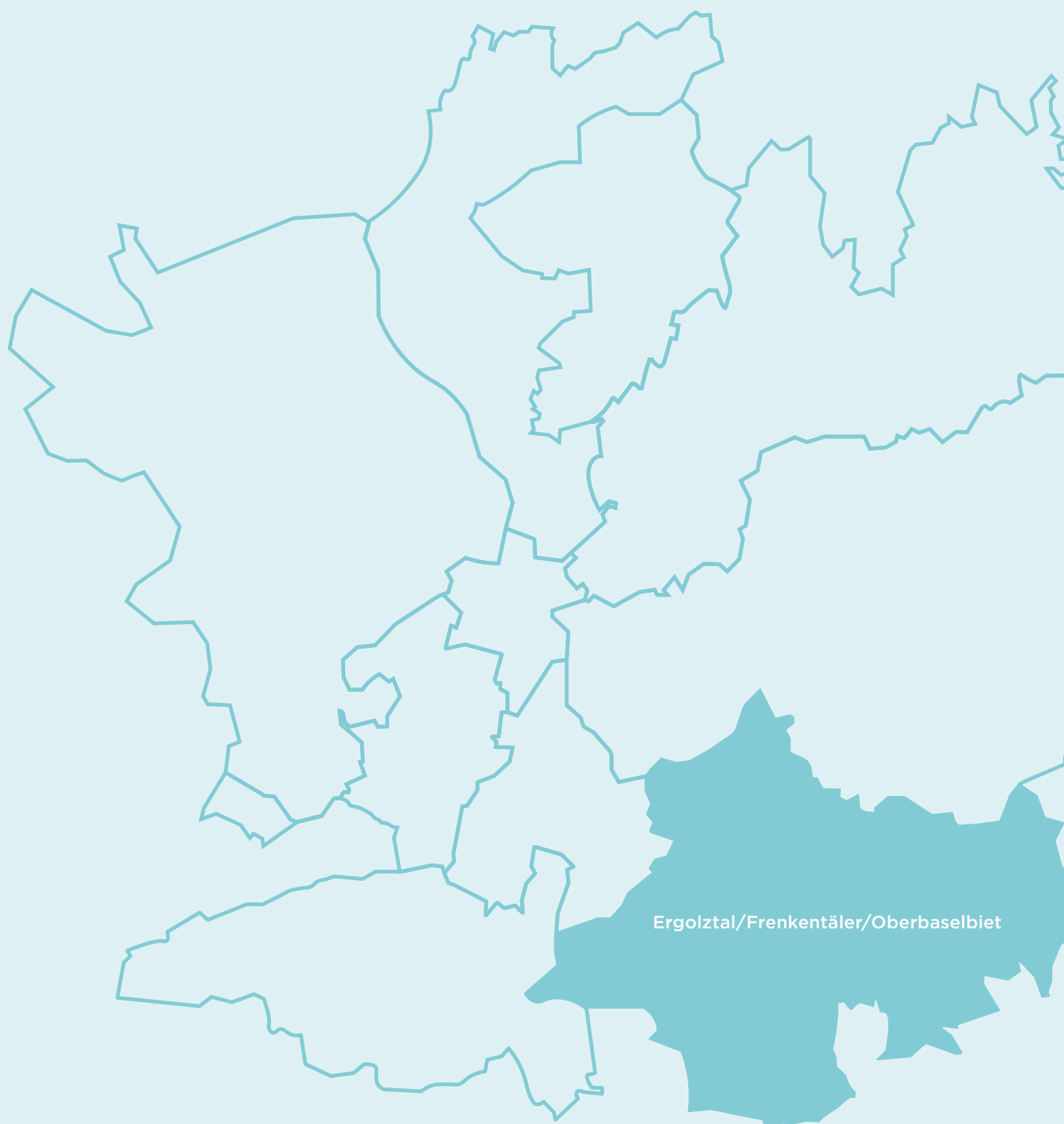
Neben den grossen Operationen am regionalen Strassennetz werden im Laufental kontinuierlich Fuss- und Velomassnahmen geplant und realisiert. Ergänzend zu den Lückenschlüssen im kantonalen und kommunalen Velonetz sind am nördlichen Korridor-Eingang in Duggingen zur Verbesserung des Fussverkehrs zwei Massnahmen geplant: Zum einen soll das höher liegende Dorfzentrum in Duggingen mit dem tiefer liegenden Entwicklungsgebiet direkter verknüpft werden (Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang (4LV7)), und zum anderen sind neue Fusswege entlang des Birsufers geplant (Duggingen: Durchgehender Birsuferweg (4LV10.26)).

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-M6	A18, Muggenberggtunnel	Kapazität Strasse	B
5Ü-M9	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	Kapazität Strasse	C
5Ü-M10	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	Kapazität Strasse	C

Tabelle 19:
Übergeordnete
Massnahmen Verkehr
AP5 im Korridor
Laufental/Thierstein

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5FVV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Nau/Norimatt	Fuss- und Veloverkehr	A
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Fuss- und Veloverkehr	B

Tabelle 20:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Laufental/
Thierstein



Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet

7 Ergolztal/ Frenkentaler/ Oberbaselbiet

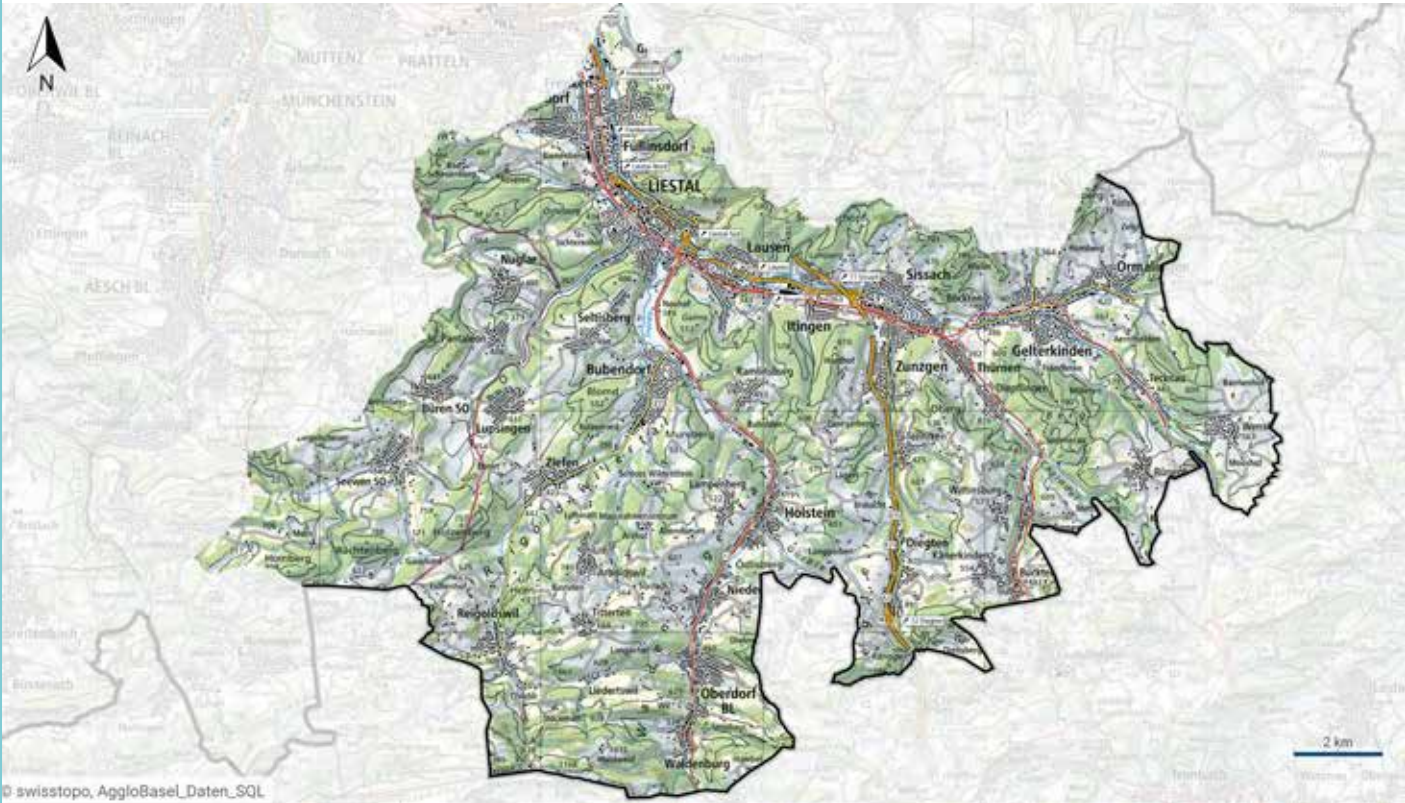
7.1 Portrait

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

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

Insgesamt leben ca. 87 200 Einwohnerinnen und Einwohner und arbeiten 43 700 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet.

Abbildung 21: Übersichtskarte Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 21:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Ergolzthal/
Frenkentäler/
Oberbaselbiet

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Arboldswil	BL	Ländlicher Raum	591	81
Böckten	BL	Äusserer Korridor	806	480
Bubendorf	BL	Äusserer Korridor	4439	3114
Buckten	BL	Ländlicher Raum	717	282
Büren (SO)	SO	Ländlicher Raum	1066	166
Diegten	BL	Ländlicher Raum	1636	432
Diepflingen	BL	Ländlicher Raum	785	184
Frenkendorf	BL	Innerer Korridor	6507	2253

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Füllinsdorf	BL	Innerer Korridor	4646	2076
Gelterkinden	BL	Äusserer Korridor	6217	2408
Hölstein	BL	Äusserer Korridor	2609	923
Itingen	BL	Äusserer Korridor	2323	995
Känerkinden	BL	Ländlicher Raum	527	42
Lampenberg	BL	Äusserer Korridor	546	80
Lausen	BL	Äusserer Korridor	5772	1815
Liedertswil	BL	Ländlicher Raum	163	84
Liestal	BL	Innerer Korridor	15 420	17 227
Lupsingen	BL	Ländlicher Raum	1504	150
Niederdorf	BL	Äusserer Korridor	1791	892
Nuglar-St. Pantaleon	SO	Ländlicher Raum	1542	197
Oberdorf (BL)	BL	Äusserer Korridor	2426	858
Ormalingen	BL	Ländlicher Raum	2330	812
Ramlinsburg	BL	Ländlicher Raum	744	167
Reigoldswil	BL	Ländlicher Raum	1560	488
Rümlingen	BL	Ländlicher Raum	439	147
Rünenberg	BL	Ländlicher Raum	777	141
Seewen	SO	Ländlicher Raum	1065	264
Seltisberg	BL	Ländlicher Raum	1301	221
Sissach	BL	Äusserer Korridor	6812	4148
Tecknau	BL	Ländlicher Raum	818	147
Tenniken	BL	Ländlicher Raum	907	382
Thürnen	BL	Äusserer Korridor	1425	306
Titterten	BL	Ländlicher Raum	413	124
Waldenburg	BL	Äusserer Korridor	1099	377
Wenslingen	BL	Ländlicher Raum	692	179
Wittinsburg	BL	Ländlicher Raum	428	146
Ziefen	BL	Ländlicher Raum	1632	411
Zunzgen	BL	Äusserer Korridor	2719	519
SUMME			87 194	43 718

Quellen:

Einwohner: BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022)

Arbeitsplätze: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020)



Abbildung 22: Blick ins Ergolztal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.2 Organisation und zuständige Gremien

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und im Sinne eines pragmatischen Vorgehens wurde es im Rahmen von AP3 als sinnvoll erachtet, für die Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsprogramm Basel zwei Teilräume innerhalb des Ergolztals zu definieren: Der erste Teilraum umfasst das hintere und vordere Frenkental und der zweite Raum die Ergolzachse, also die Gemeinden entlang der S-Bahn mit ihren Nachbargemeinden. Mit der Anpassung des Perimeters zu Beginn von AP4 sind weitere Oberbaselbieter Gemeinden hinzugekommen. Dadurch muss das gesamte Oberbaselbiet als weiterer Raum berücksichtigt werden. Unterdessen wurde der Verein Region Oberbaselbiet gegründet, mit dem zusammengearbeitet werden kann, wie aktuell im Rahmen der Erarbeitung des Raumkonzepts Oberbaselbiet (Kapitel 7.4).

Die **Frenkentäler** haben sich 2015 im Rahmen einer Testplanung gemeinsam auf den Weg gemacht und sich im Verein Region Liestal Frenkentäler Plus (RLF+) organisiert. Folgende Gemeinden sind dem Verein beigetreten: Arisdorf, Bubendorf, Hölstein, Liestal, Lupsingen, Niederdorf, Ramlinsburg, Reigoldswil, Seltisberg, Titterten und Ziefen. Mit der Vereinsgründung möchten die Gemeinden gegenüber dem Kanton und anderen Baselbieter Regionen als starker und zuverlässiger Partner auftreten. (www.rlfp.ch)

Die **Ergolzachse** als Region hat keine entsprechende Organisation. Im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft werden die Achsengemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf zum Handlungsraum (Regionenstruktur) Rheintal-Hülften gezählt, und die übrigen Gemeinden entlang der S-Bahn werden dem Oberen Baselbiet zugeordnet.



Die **Oberbaselbieter Gemeinden** (Bezirk Sissach sowie Diegten und Eptingen), von denen einige mit der Perimeteranpassung neu zum Agglomerationsprogramm dazugekommen sind, wollen sich regional besser organisieren und verschiedene Themen gemeinsam angehen. Deshalb haben sich 22 der 31 Oberbaselbieter Gemeinden im Verein Region Oberbaselbiet zusammengeschlossen: Anwil, Böckten, Diegten, Diepflingen, Eptingen, Gelterkinden, Itingen, Kilchberg, Maisprach, Oltingen, Ormalingen, Rickenbach, Rothenfluh, Rünenberg, Sissach, Tecknau, Tenniken, Thürnen, Wenslingen, Wittinsburg, Zeglingen und Zunzgen. Der Verein hat eine Geschäftsstelle, die die operativen Geschäfte voranbringt. Im Rahmen der 5. Generation wurde der Kontakt zwischen dem Verein Region Oberbaselbiet und der Geschäftsstelle Agglo Basel hergestellt. Gemeinsam haben der Vorstand des Vereins Region Oberbaselbiet, die Geschäftsstelle Agglo Basel und Vertreterinnen und Vertreter des Kantons Basel-Landschaft ein Pflichtenheft für die Erarbeitung eines Raumkonzepts erstellt, den Offertprozess durchgeführt und im Herbst 2024 den Auftrag zur Erarbeitung des Raumkonzepts erteilt. Seither wird das Raumkonzept gemeinsam mit dem mandatierten Planungsbüro erarbeitet.

7.3 Herausforderungen des Korridors Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet

Ergolzachse als Entwicklungsachse stärken – moderates Wachstum in den ländlichen Gemeinden sinnvoll gestalten

Der dreigeteilte Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet wird gemäss den Prognosen bis 2040 um 10 300 Einwohnerinnen und Einwohner und 5700 Arbeitnehmende wachsen. Die Nachfrage nach Arbeitsflächen kann innerhalb der Entwicklungsareale abgedeckt werden. Die Nachfrage nach Wohnraum kann hingegen nur knapp zur Hälfte in den Entwicklungsarealen abgedeckt werden. Der Korridor verfügt jedoch noch über viele Kapazitäten in kleineren Arealen und über Nachverdichtungspotenzial. Allein die Reserven in den unbebauten Wohnmischzonen reichen aus, um das Wachstum aufzunehmen. Die Herausforderung besteht darin, vor allem jene kleinen Areale zu bebauen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel sollen die dichten urbanen Gebiete an der Ergolzachse das Hauptwachstum aufnehmen. Diese sollen nach Möglichkeit prioritär mit regional angepassten Wohntypologien und höheren Dichten entwickelt werden – die Reserven in den ländlichen Gemeinden sind mit Bedacht zu aktivieren. In allen Gemeinden soll eine nachhaltige Entwicklung erfolgen. Ein moderates Wachstum in den ländlichen Gemeinden kann zweckmässig sein, wenn dadurch Versorgungsangebote des täglichen Bedarfs wieder vermehrt auch in ländlichen Gemeinden angeboten werden können.

In Bezug auf die Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten steht der Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet aktuell relativ gut da. Die Anzahl der Arbeitsplätze beträgt rund 50% der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner. Gemäss den Prognosen wird dieses Verhältnis auch 2040 noch so bestehen.

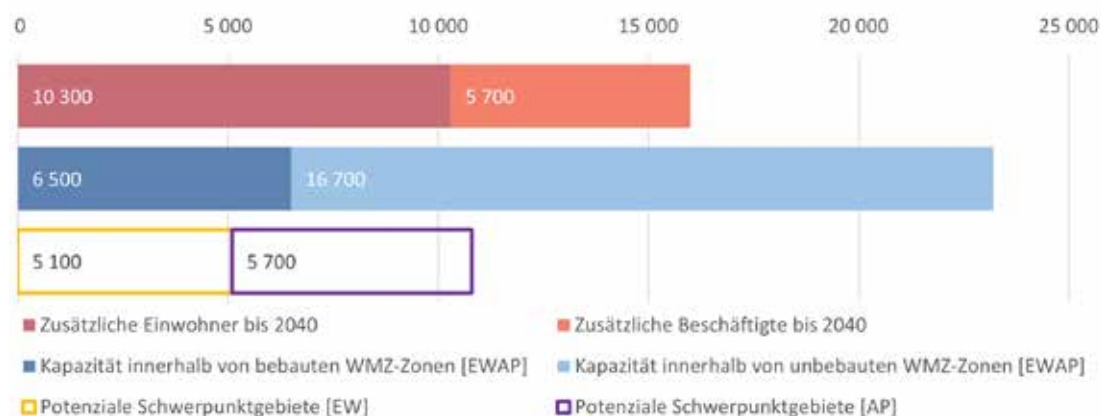


Abbildung 23:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Ergolzthal

Hochwertige Weiterentwicklung der Dörfer und Ortskerne sicherstellen

Im ländlichen Raum kann eine interkommunal gut abgestimmte Aufgabenteilung in den Bereichen Versorgung, Bildung, Kultur und Mobilität kürzere Wege ermöglichen. Wohnformen für alle Lebensphasen sollen durch eine angepasste Weiterentwicklung der Ortskerne angeboten werden. Im Netzwerk der ländlichen Gemeinden soll die Versorgung des täglichen Bedarfs sichergestellt werden. Eine aktive Vereinskultur, die die kulturelle Vielfalt in der Region sicherstellt, eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Freizeitinfrastruktur (Trainingshallen, Schwimmbäder, Joggingstrecken, Spazierrouten etc.) und eine gute Versorgung in den ländlichen Gemeinden mit Kita-Plätzen und anderen Betreuungsangeboten (Mittagstisch, Tagesschulen etc.) an idealerweise mehreren Standorten fördern kurze Wege im Alltag und in der Freizeit. Mit Blick auf den demografischen Wandel sind auch Alternativen zum Einfamilienhaus für ältere Personen wichtig.

Gut mit der aktuellen und zukünftigen Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur sowie den Freizeitanlagen abgestimmte Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote sicherstellen

Um eine effiziente Fortbewegung sicherzustellen, sind sichere Velowegnetze und ein attraktives ÖV-Angebot zu fördern. Insbesondere gut ausgebaute und direkte Veloverbindungen zwischen und zu den urbanen Zentren – Gelterkinden, Sissach und Liestal – und Richtung Basel sind nötig, um den Umstieg vom Auto auf die aktive Mobilität zu erleichtern. Gute Veloverbindungen zu den Bahnhöfen und sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen müssen gewährleistet sein, um das Velo als wichtigen Teil der kombinierten Mobilität zu stärken.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt es dringenden Handlungsbedarf: Die Zuverlässigkeitsprobleme im strassengebundenen ÖV durch hohe Strassenbelastungen (v. a. im Zulauf nach Liestal) müssen behoben werden, um den ÖV gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger zu machen. Aufgrund der Stausituation sind auch die Anschlüsse an den Bahnhöfen Sissach und Gelterkinden nicht immer gewährleistet. Für dieses Problem müssen Lösungen gefunden werden.

Die verkehrliche Erschliessung und staufreie Strassen sind aus wirtschaftlicher Sicht wichtig – das Gewerbe ist darauf angewiesen. Die punktuellen Kapazitätsengpässe aufgrund sich überlagernder Verkehrsströme, insbesondere entlang der A22 in den Räumen Liestal und Sissach, könnten mit dem Aufbau eines Verkehrsmanagements besser geregelt werden. Zur Optimierung der Verkehrssituation im Oberbaselbiet braucht es ein gesamtheitliches Verkehrskonzept für den MIV, den ÖV sowie den Velo- und Fussverkehr.

Nähe zu hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen sicherstellen

Die Nähe zu hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen ist eine Stärke des Oberbaselbiets und der Frenkentaler Gemeinden. Hier sind kurze Wege in die Natur und Landschaft vorhanden. Die landschaftlichen Qualitäten sollen gewahrt und im Bedarfsfall aufgewertet werden. Aus dem ortsbaulichen Kontext gerissene und schlecht in die Landschaft integrierte Neubauten gilt es zu verhindern. Sowohl in den Frenkentalern als auch an der Ergolzachse besteht in Bezug auf den Gewässerraum Handlungsbedarf. Die Zugänglichkeit des Gewässerraums und dessen Integration in die Siedlungsstrukturen können verbessert werden.

Voraussetzungen für lebendiges Gewerbe und für Wertschöpfung in der Region schaffen

In Bezug auf kurze Wege im Alltag ist das Arbeitsplatzangebot entscheidend. In den eher strukturschwachen ländlichen Gemeinden besteht eine besondere Herausforderung darin, Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen. Neue Konzepte zur Schaffung von Arbeitsplätzen gilt es auszuarbeiten – sie sollen neue Entwicklungsimpulse für Branchen auslösen. Die Digitalisierung kann eine Chance sein, um neue Arbeitsplätze anzusiedeln.

7.4 Aktivitäten im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet

Raumkonzept Oberbaselbiet

Der Verein Region Oberbaselbiet hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Geschäftsstelle Agglo Basel mit der Erarbeitung eines Raumkonzepts im Herbst 2024 begonnen. Mit der Erarbeitung des Raumkonzepts möchte der Verein die oben aufgeführten Herausforderungen angehen und gesamtheitliche Lösungen basierend auf einem Zielbild für die Region ausarbeiten. Zahlreiche Stakeholder und die Bevölkerung werden in den Erarbeitungsprozess einbezogen. Allen Beteiligten ist es wichtig, das Raumkonzept von Beginn an breit abzustützen.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Erstellung des Pflichtenhefts für die Auftragsvergabe und Unterstützung des Offertprozesses
- › Finanzielle Beteiligung



Zukunft Schöthal

Nach dem Vorbild des Beteiligungsprozesses «Zukunft Birsraum» wurde im Juni 2024 ein partizipativer Prozess für den Raum Schöthal gestartet. Ziel ist, die produktive Zusammenarbeit durch ein kooperatives Werkstattverfahren fortzusetzen, um ein unter allen Beteiligten abgestimmtes Zukunftsbild für diesen Raum zu erarbeiten. Das Zukunftsbild soll eine verbindliche Leitlinie für die kommunalen und kantonalen Planungen in diesem Raum werden: Bestehende Qualitäten sollen genutzt, schlummernde geweckt und neue geschaffen werden. Das Zukunftsbild illustriert Entwicklungsideen und -dimensionen und legt dafür Spielregeln fest, lässt aber gleichzeitig Spielraum für die Entwicklungsdynamiken und die daraus entstehende Veränderungen der Bedürfnisse. Das Zukunftsbild soll durch eine Umsetzungsagenda ergänzt werden. Darin sollen Handlungsoptionen und Massnahmen aufgeführt werden, mit denen jede Gemeinde die Umsetzung des Zukunftsbilds verfolgen kann. Die Erarbeitung des Zukunftsbilds wird im Sommer 2025 abgeschlossen.

(www.zukunft-schoenthal.ch)



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Finanzierung und Erstellung der Projektwebseite
- › Koordination des Beteiligungsprozesses
- › Fachliche Begleitung
- › Moderation der Delegations- und Partizipationsforen



7.5 Massnahmen AP5 im Ergolztal, den Frenkentalern und im Oberbaselbiet

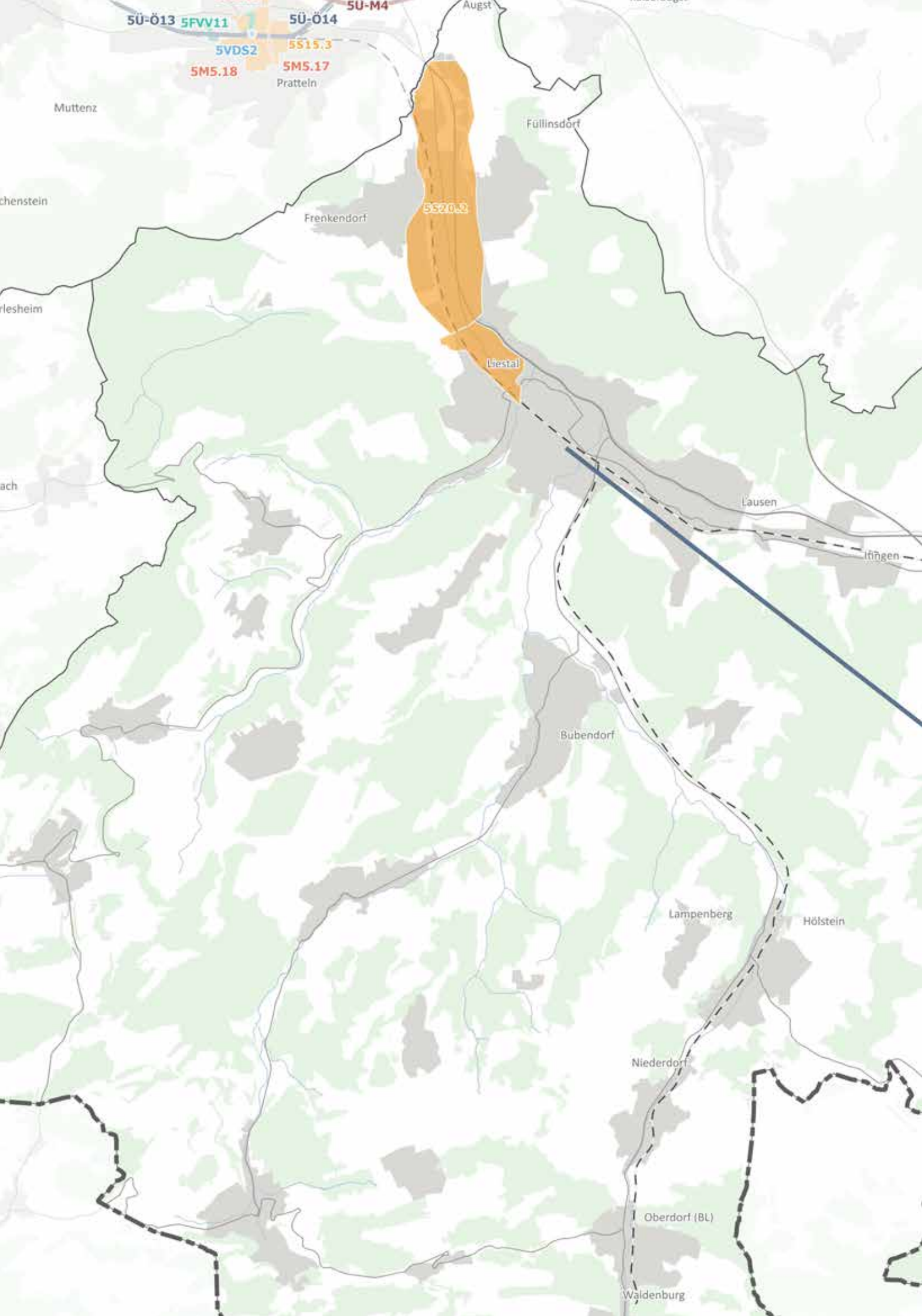
Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die im Ergolztal und in den Frenkentalern geplant und im AP5 enthalten sind.

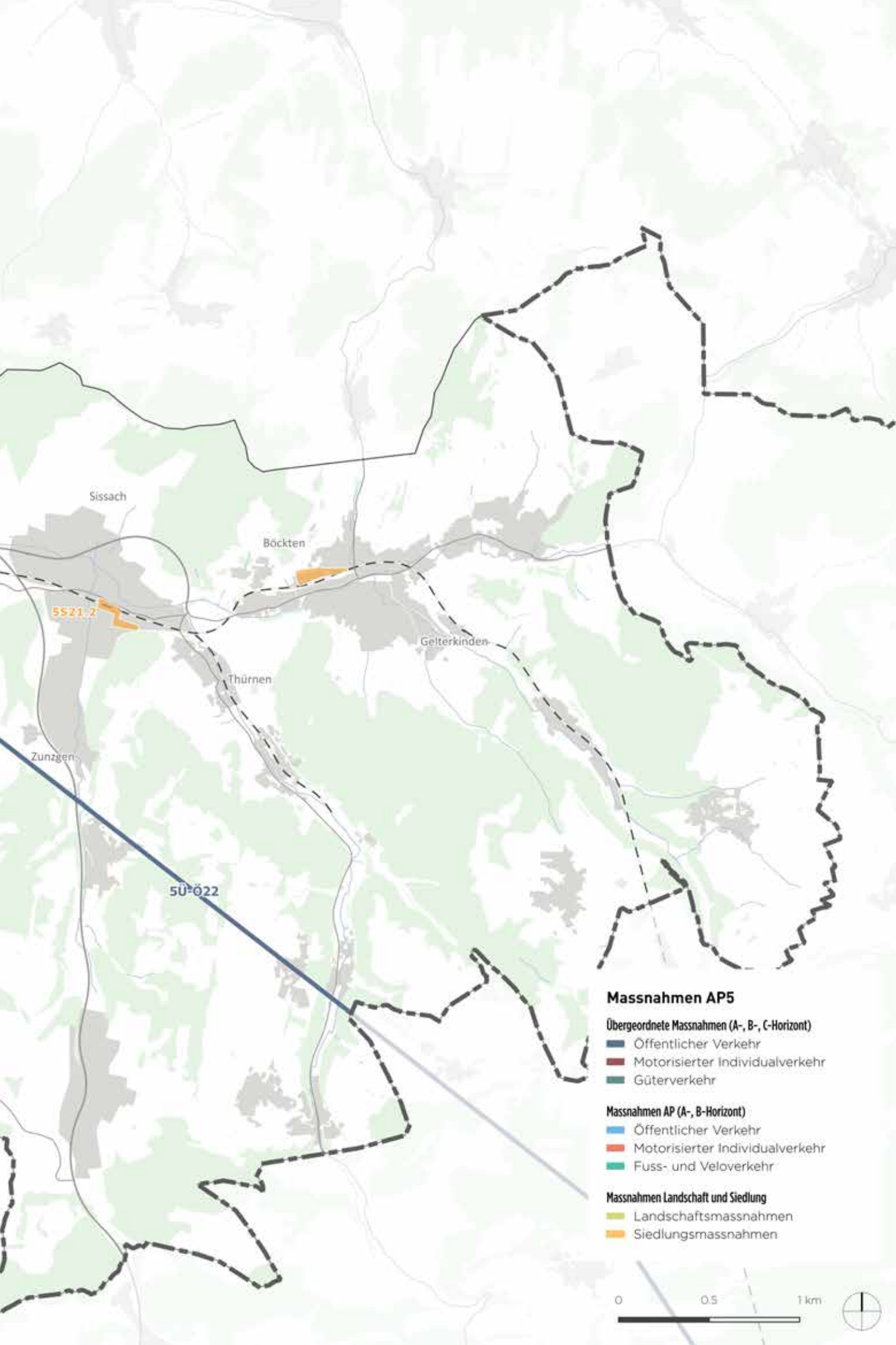
Schwerpunktgebiete und Schlüsselmassnahmen

Das Ergolztal befindet sich aus verkehrlicher Sicht zurzeit in einem dynamischen Umschwung. Seit der Eröffnung des Tunnels Schönthaldal im Jahr 2013 sind das Ergolztal und die Frenkentaler strassenseitig deutlich besser an die Agglomeration Basel angebunden. Nun wird auf der Schiene nachgezogen: Der **Bau des neuen Bahnhofs** und der **Vierspurausbau Liestal** gibt Liestal als Kantonshauptstadt und regionalem Zentrum des Korridors ein neues Gesicht. Die vorgesehenen Begleitmassnahmen – der Bau von Park-&-Ride-Anlagen, und einer neuen Velostation sowie eine verbesserte Erschliessung des Bahnhofs, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr – verbessern die Attraktivität und Funktion des Bahnhofs für die Liestaler Bevölkerung wie für die gesamte Region. Am Bahnhof von Liestal wurde im Rahmen von AP4 neuer Wohn- und Arbeitsraum geschaffen. An dieser ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossenen Lage entstand neben einem neuen Bahnhofsgebäude auch ein Wohn- und Geschäftshaus. Ein direkt an das Wohn- und Geschäftshaus anschliessendes Hochhaus befindet sich im Bau.

Nicht nur in Liestal, sondern auch in Gelterkinden und Sissach werden die Flächen im Bahnhofsumfeld entwickelt (Gelterkinden-Eifeld (4S21.1) und Bahnhofsumfeld Sissach (4S21.2)). Insgesamt sollen durch die Transformation der Areale entlang der Ergolzachse 2000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner angesiedelt werden und 4700 neue Arbeitsplätze in Bahnhofsnähe entstehen. Welche verkehrlichen Massnahmen für dieses Wachstum benötigt werden, wird für den dynamischen Raum Schönthaldal in einem Zukunftsbildprozess evaluiert (Kapitel 7.4).

Um die verkehrlichen Herausforderungen im Oberbaselbiet anzugehen, wird für dieses Gebiet aktuell ein Raumkonzept erarbeitet (Kapitel 7.4). Im AP6 werden dann die benötigten Massnahmen für den Raum Schönthaldal und das Oberbaselbiet feststehen. In langfristiger Hinsicht wird die Velovorzugsroute «Rheintal und Ergolztal: 1. Etappe» die Rahmenbedingungen für Velofahrende erheblich verbessern.





Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S20	Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf	5S20.1	Bahnhof Liestal	Transformation	1600	4200
		5S20.2	Schönthal (Frenkendorf/Füllinsdorf/Liestal)	Transformation	3000	1000
5S21	Ergolzachse	5S21.1	Gelterkinden-Eifeld	Transformation	360	500
		5S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	Transformation	96	-
SUMME					5056	5700

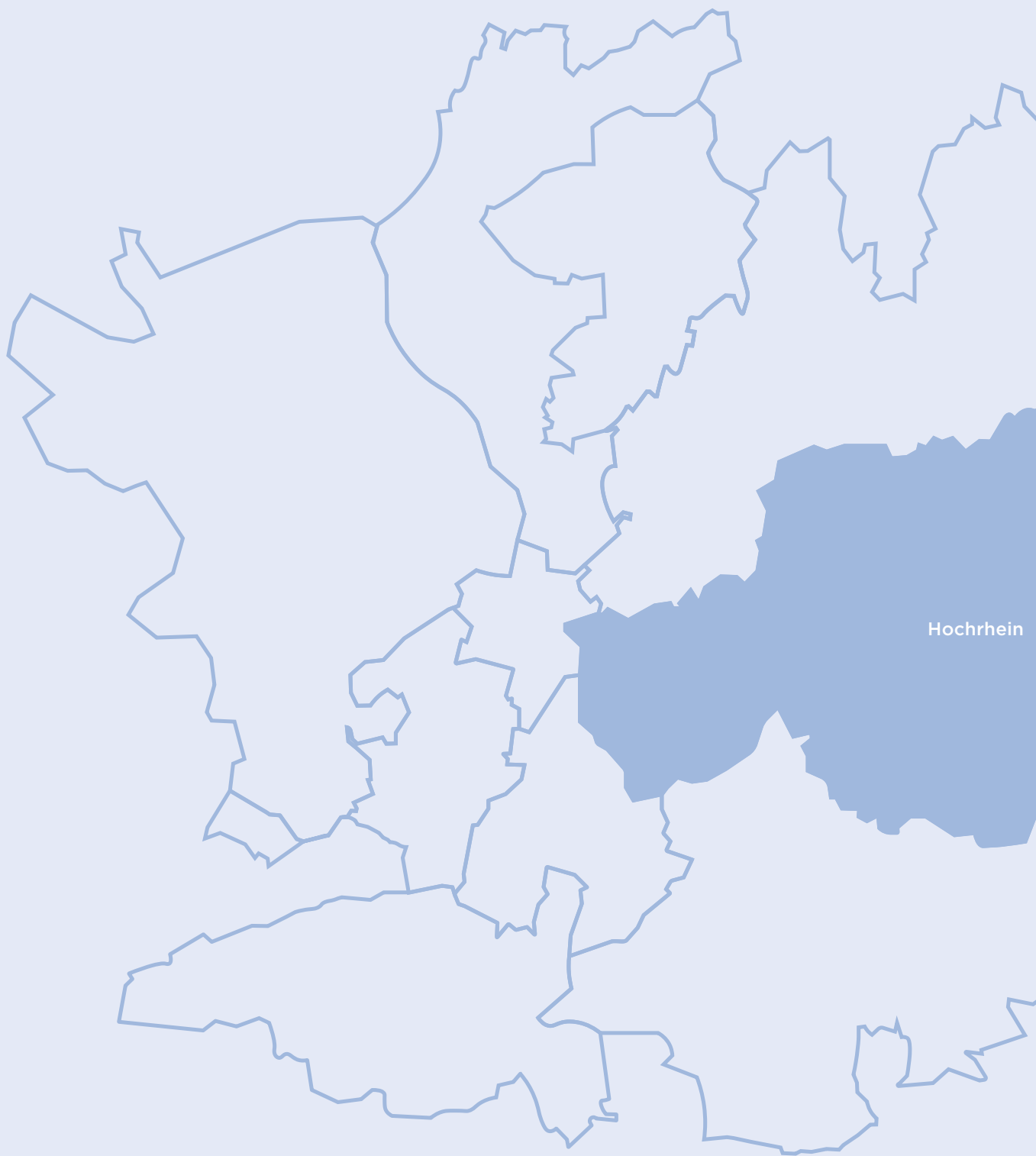
Tabelle 22:
Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö22	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel inkl. Entflechtung Liestal)	Eisenbahn	C

Tabelle 23:
Übergeordnete Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5FVV18	BL: Velovorzugsrouten Rheintal und Ergolzthal: 1. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	C

Tabelle 24:
AP-Massnahmen Verkehr AP5 im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler/Oberbaselbiet



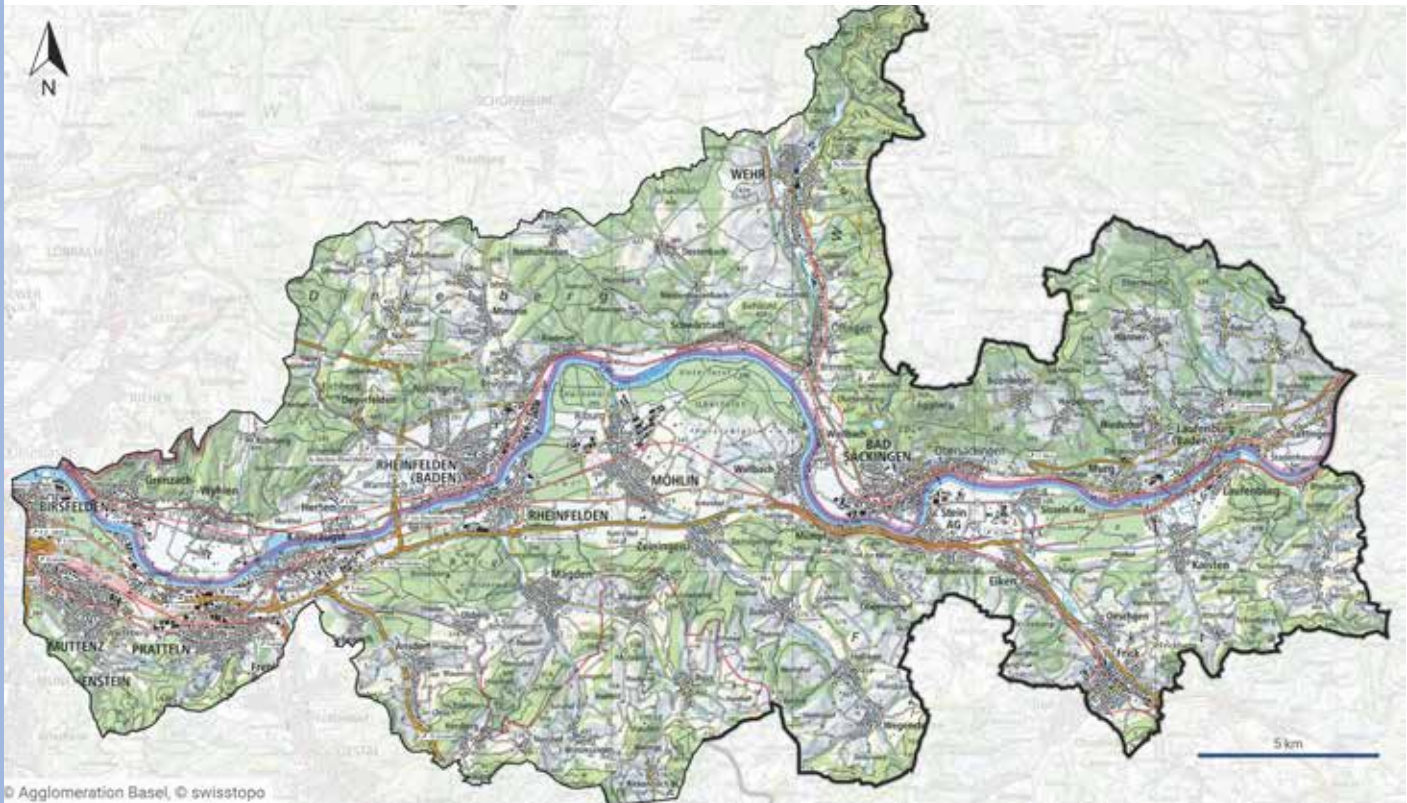
8 Hochrhein

8.1 Portrait

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



Abbildung 25: Übersichtskarte Korridor Hochrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

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

Tabelle 25:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Hochrhein

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Arisdorf	BL	Ländlicher Raum	1708	523
Augst	BL	Innerer Korridor	1057	783
Bad Säckingen	DE	Äusserer Korridor	17 660	10 395
Birsfelden	BL	Agglomerationszentrum	10 264	4278
Buus	BL	Ländlicher Raum	1116	214
Eiken	AG	Äusserer Korridor	2409	1277
Frick	AG	Äusserer Korridor	5718	4076
Giebenach	BL	Ländlicher Raum	1120	230
Grenzach-Wyhlen	DE	Innerer Korridor	15 037	6882

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Hellikon	AG	Ländlicher Raum	817	141
Hersberg	BL	Ländlicher Raum	362	34
Kaiseraugst	AG	Innerer Korridor	5490	6441
Kaisten	AG	Ländlicher Raum	2824	882
Laufenburg	AG	Äusserer Korridor	3688	2265
Laufenburg (Baden)	DE	Äusserer Korridor	9136	3127
Magden	AG	Ländlicher Raum	3894	719
Maisprach	BL	Ländlicher Raum	937	219
Möhlin	AG	Äusserer Korridor	11 231	4462
Mumpf	AG	Äusserer Korridor	1541	269
Münchwilen	AG	Äusserer Korridor	1034	0
Murg	DE	Äusserer Korridor	6993	1694
Muttenz	BL	Innerer Korridor	17 917	13 243
Nusshof	BL	Ländlicher Raum	276	76
Obermumpf	AG	Ländlicher Raum	1076	136
Oeschgen	AG	Ländlicher Raum	1150	282
Olsberg	AG	Ländlicher Raum	361	118
Pratteln	BL	Innerer Korridor	16 458	14 833
Rheinfelden (AG)	AG	Innerer Korridor	13 624	8137
Rheinfelden (Baden)	DE	Innerer Korridor	33 581	14 301
Rickenbach (BL)	BL	Ländlicher Raum	581	123
Schwörstadt	DE	Äusserer Korridor	2594	231
Sisseln	AG	Äusserer Korridor	1684	1148
Stein (AG)	AG	Äusserer Korridor	3405	3652
Wallbach	AG	Äusserer Korridor	2061	735
Wegenstetten	AG	Ländlicher Raum	1007	198
Wehr	DE	Ankergemeinde	13 113	4261
Wintersingen	BL	Ländlicher Raum	616	161
Zeiningen	AG	Ländlicher Raum	2494	579
Zuzgen	AG	Ländlicher Raum	892	236
SUMME			216 926	111 362

Quellen:

Einwohner: CH: BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022), DE: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa: Bevölkerung Basis Zensus 2022)

Arbeitsplätze: CH: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020), DE: Bundesagentur für Arbeit (Statistik: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2020)

Der Korridor Hochrhein setzt sich zusammen aus 32 Schweizer und 7 Deutschen Gemeinden. Die Gemeinden Birsfelden und Mutenz funktionieren als Scharniergemeinden zwischen dem Birstal, dem Hochrheintal und der Kernstadt. Sie sind deswegen sowohl im Korridor Hochrhein als auch im Korridor Birstal involviert.

Insgesamt wohnen rund 216 900 und arbeiten rund 111 400 Personen im Korridor, wovon jeweils ein Drittel in den deutschen Hochrheingemeinden und zwei Drittel in den Schweizer Gemeinden wohnen bzw. arbeiten.

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

8.2 Organisation/zuständige Gremien

Am Hochrhein gibt es ausser dem Planungsverband Fricktal Regio, dem die Aargauer Gemeinden am Hochrhein angehören, noch keine institutionalisierte Zusammenarbeit, etwa in Form eines Vereins. Dies ist aufgrund der vielen Akteure, die beteiligt sind – zwei Länder, zwei Landkreise auf deutscher Seite und zwei Kantone auf Schweizer Seite – auch keine leichte Aufgabe. Nichtsdestotrotz haben sich die Hochrheingemeinden bereits im AP3 auf den Weg gemacht und eine gemeinsame Studie lanciert. Die beiden Rheinfelden haben im Rahmen von TAB Ost bereits gute Erfahrungen in der überkommunalen und Landesgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit gesammelt. Aus dieser ergaben sich nachhaltige Wirkungen und stetige Verbesserungen, z.B. bei den verkehrlichen Verbindungen zwischen den beiden Städten. So waren es auch diese beiden Gemeinden, die für den Hochrhein in der 3. Generation eine Leadfunktion übernahmen und wichtiger Ansprechpartner für Agglo Basel wurden.

Gemeinsam mit Agglo Basel haben die beiden Rheinfelden 2017 ein Verkehrssymposium ins Leben gerufen, das den grenzüberschreitenden Austausch über Verkehrsfragen am Hochrhein auf regionaler und kommunaler Ebene zum Ziel hatte. Dies geschah vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Verkehrsprobleme am Hochrhein. Bereits heute sind die Verkehrssysteme zu den Spitzenzeiten überlastet.

Am Ende der 3. Generation haben sich die Hochrheingemeinden das Ziel gesetzt, die Zusammenarbeit mit weiteren planerischen Vertiefungen fortzusetzen. In der 4. Generation wurde die Leadergruppe am Hochrhein durch eine weitere Gemeinde ergänzt: Die Gemeinde Pratteln als Vertreterin der Gemeinden aus dem Kanton Basel-Landschaft stiess hinzu. Unter dem Titel Kerngruppe möchten die drei Gemeinden gemeinsam mit Vertretern der übergeordneten Behörden und dem Planungsverband Fricktal Regio die Zusammenarbeit am Hochrhein stärken und hierzu die notwendigen planerischen Inhalte erarbeiten. Im Frühjahr 2020 wurde die Erarbeitung eines Raumkonzepts für den Hochrhein in Angriff genommen und eine Projektorganisation aufgebaut. Die Kerngruppe nahm dabei eine zentrale Rolle ein – sie organisierte die Mandatsvergabe an zwei externe Büros und begleitete die Erarbeitung des Raumkonzepts eng. Neben der Kerngruppe umfasst die Projektorganisation ein politisches und ein technisches Gremium. Die erste Phase «Analyse» konnte bereits am Ende der 4. Generation abgeschlossen werden. Für die weitere Erarbeitung des Raumkonzepts wurde ein weiteres Mandat an eine Bürogemeinschaft vergeben. Zwischen Oktober 2022 und Frühling 2025 wurde das Raumkonzept Hochrhein erarbeitet. Das Raumkonzept wurde am 3. April 2025 an der Abschlussveranstaltung mit einer Charta besiegelt. Mit der Charta bekunden die Gemeinden den gemeinsamen Willen, das Raumkonzept in den nächsten Jahren umzusetzen.



Abbildung 26: Impression Korridor Hochrhein

Quelle: manuel frauendorf fotografie

Fricktal Regio

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

Im Rahmen des Raumkonzepts Hochrhein übernimmt der Planungsverband Fricktal Regio zusammen mit Agglo Basel die Projektkoordination. Fricktal Regio hat offiziell das Mandat zur Erarbeitung des Raumkonzepts an die externen Planungsbüros vergeben. (www.fricktal.ch)



8.3 Herausforderungen des Korridors Hochrhein

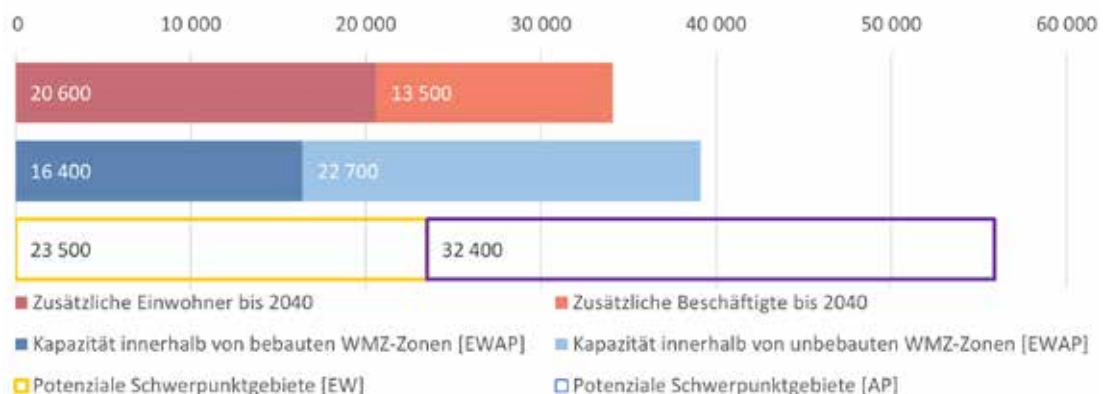
Regional abgestimmte Aktivierung der Entwicklungsreserven sicherstellen – guten Mix an Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen aufrechterhalten

Aktuell leben am Hochrhein 217 000 Einwohnerinnen und Einwohner (bevölkerungsstärkster Korridor der Agglomeration Basel) und befinden sich 112 000 Arbeitsplätze. Die Anzahl der Arbeitsplätze macht gut 50% der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner aus. 60%⁴ der Schweizer Bevölkerung sind berufstätig. Der Korridor Hochrhein ist somit eher knapp mit Arbeitsplätzen versorgt. Im Vergleich zu anderen Korridoren und in Anbetracht des grossen Arbeitsplatzangebotes in der Stadt Basel steht der Korridor Hochrhein jedoch gut da. Gemäss den Prognosen für 2040 wird der Korridor Hochrhein um 20 600 Einwohnerinnen und Einwohner und 13 500 Arbeitnehmende wachsen. In den Entwicklungsarealen, die sich in den Schwerpunktgebieten am Hochrhein befinden, stehen Kapazitäten für 27 100 Arbeitsplätze und für 22 900 Einwohnerinnen und Einwohner zur Verfügung. Somit wäre die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung etwas stärker als die Einwohnerentwicklung. Dies ist in Bezug auf die Zielsetzung «Schaffung von kurzen Wegen» grundsätzlich wünschenswert. Ein regelmässiges Controlling der Arealentwicklungen und der aktivierten Potenziale ist wichtig, um eine sinnvolle Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung am Hochrhein sicherzustellen. Auch die Entwicklungen in anderen Korridoren gilt es einzubeziehen.

Die Potenziale sollen etappiert aktiviert werden, sodass das Angebot die Nachfrage nicht übersteigt. Ein sparsamer Umgang mit den Potenzialen ist anzustreben, damit der Hochrhein-Korridor auch nach 2040 über Entwicklungsreserven verfügt. Bei der Etappierung sind Areale, die gut mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erschlossen sind, vorzuziehen. Die Nutzungszuschreibung soll sich an den Erschliessungsqualitäten orientieren. Logistik- und Industriegewerbe, die viel Lastwagenverkehr verursachen, sollen in der Nähe von Autobahnanschlüssen geplant und realisiert werden. Zukünftige Ansiedlungen und Nutzungsverteilungen sind mit den Mobilitätsangeboten zu koordinieren, um die nachhaltige Mobilität zu fördern.

Bei der zukünftigen Entwicklung sollen auch die Potenziale in den bestehenden Wohn-/Misch- und Gewerbebezonen berücksichtigt und aktiviert werden. Eine Herausforderung, die nicht nur den Hochrhein betrifft, besteht in der Entwicklung von zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriearealen. Kompakte Kubaturen in hohen Dichten und festgelegte Grünanteile können Gewerbe- und Industriegebiete aufwerten. Mehrgeschossige Gebäude generieren mehr Arbeitsplätze und können einen Teil der Nachfrage aufnehmen.

Abbildung 27:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Hochrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

⁴ Gesamtbevölkerung: 8,9 Millionen (Quelle: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.html>, abgerufen am 8. Januar 2025), Anzahl Erwerbstätiger: 5,3 Millionen (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/216777/umfrage/erwerbstaetige-in-der-schweiz/>, abgerufen am 8. Januar 2025)

Rhein als Naherholungsader stärken – Zugänglichkeit verbessern

Der Hochrhein ist ein wichtiger Freiraum für die Bevölkerung. Viele Aktivitäten finden entlang des Rheins und am Rhein statt. Die Zugänglichkeit und Attraktivität des Rheins für die Naherholung wurde im Zuge des Projekts «Rheinferrundweg», das im Rahmen der IBA Basel umgesetzt wurde, verbessert, insbesondere im östlichen Bereich des Korridors. Eine durchgängige Verbindung ist jedoch noch nicht überall gewährleistet. Es bestehen Konflikte mit den am Rhein angesiedelten Industriegebieten sowie teilweise auch mit dem Natur- und Gewässerschutz. Wann immer sich Möglichkeiten bieten, die Zugänglichkeit zu verbessern, etwa im Zuge der Umnutzung von Industriebrachen, gilt es diese zu nutzen.

Topografische Lage des Hochrheins nutzen – Veloinfrastrukturen am Hochrhein attraktiv gestalten und beidseits des Rheins vernetzen

Die guten topografischen Voraussetzungen am Hochrhein gilt es gezielt zu nutzen, um das Pendeln mit dem Velo zu fördern und es als wichtiges Transportmittel in der Transportkette zu stärken. Damit das Velofahren am Hochrhein konkurrenzfähiger gegenüber dem Auto wird, müssen direktere und sicherere Veloverbindungen geschaffen werden. Zentral hierfür ist die Realisierung der geplanten Velovorzugsrouten. Brücken über den Rhein sind wichtig, um direkte Verbindungen herzustellen. Im Raumkonzept Hochrhein werden verschiedene zu prüfende Übergänge aufgeführt. Auch weitere bekannte Netzlücken sind zu beheben. Damit das Velo auch im kombinierten Verkehr eine grössere Rolle einnehmen kann, ist ein bedarfsgerechter Ausbau von sicheren Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen und an wichtigen Busknoten wichtig. Bike-Sharing-Angebote in den Ankergemeinden und in der Talsohle, insbesondere in den Arbeitsplatzgebieten, stellen eine weitere wichtige Massnahme dar, um den Anteil des Velos am Modal Split zu erhöhen.

S-Bahn-Angebotssprung nutzen – Entwicklungspotenziale rund um Bahnhöfe aktivieren und Feinverteiler gut auf das Bahnangebot abstimmen

Der Hochrhein ist mit der S-Bahn hervorragend erschlossen – zwei S-Bahnlinien bedienen den Hochrhein. Auf beiden Rheinseiten sind Angebotsverbesserungen geplant. Auf der deutschen Seite werden im Zuge der Elektrifizierung der Hochrheinbahn neue Haltestellen geschaffen (Warmbach und Wallbach), und die meisten der bestehenden Bahnhöfe werden ausgebaut. Die Menschen in der Region profitieren zukünftig auch von mehr Verbindungen zwischen Südbaden, dem Bodensee sowie der Nord- und Ostschweiz. Ein Interregio wird von Basel nach Singen künftig im 30-Minuten-Takt geführt und wird im 60-Minuten-Takt entweder weiter nach Konstanz-St. Gallen oder nach Friedrichshafen (-Ulm) verkehren. Die Regionalbahn von Basel nach Waldshut wird künftig im 30-Minuten-Takt fahren. Auf der Schweizer Seite ist ein 15-Minuten-Takt bis Rheinfelden geplant. Diese Angebotsverbesserungen sind zentral, um den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen, vor allem weil die Kapazitätsgrenzen im ÖV zu den Spitzenzeiten bereits heute erreicht sind. Eine Herausforderung besteht darin, auf der Schweizer Hochrheinseite die Finanzierung der benötigten infrastrukturellen Massnahmen durch den Schweizer Bund sicherzustellen.

Beim Busverkehr steht der Korridor vor der Herausforderung, die beiden Bahnstränge durch grenzüberschreitende Buslinien optimal miteinander zu vernetzen. Auch der ländliche Raum soll stärker an die Bahn angebunden werden, indem Ankergemeinden ein besser auf die Bahnanschlüsse abgestimmtes Busangebot erhalten. Generell ist die Verknüpfung von S-Bahn-Angebot und Feinverteiler so optimal wie möglich auszugestalten. Die Bahnhöfe sind entsprechend aufzuwerten, insbesondere die im Raumkonzept ausgewiesenen ÖV-ÖV-Drehscheiben sind ihrer Funktion entsprechend auszubauen.

Agglomeration der kurzen Wege stärken – 15-Minuten-Räume etablieren

Der Korridor Hochrhein möchte seinen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und neben den bereits aufgeführten Massnahmen im Verkehrsbereich im Siedlungsbereich 15-Minuten-Räume schaffen, damit die Wege im Alltag so kurz wie möglich sind und die Verkehrsleistung reduziert werden kann. In den im Raumkonzept ausgewiesenen Räumen besteht das Ziel, einen guten Versorgungsmix sicherzustellen, sodass die Einwohnerinnen und Einwohner der Standortgemeinden die Möglichkeit haben, ihre Besorgungen zu Fuss oder mit dem Velo zu erledigen und ihren Freizeitaktivitäten bequem auch ohne Auto nachgehen können. Aber auch in den ländlichen Gemeinden besteht die Herausforderung, Wege zu kürzen, indem nach Möglichkeiten gesucht wird, Angebote des täglichen Bedarfs anzusiedeln. Dies soll im Verbund, in den sogenannten Netzwerken des ländlichen Raums, geschehen.

Frei- und Landschaftsräume schützen – Siedlungsentwicklung nach innen qualitativ gestalten.

Der Hochrhein verfügt über viele Entwicklungsreserven und wird sich auch zukünftig dynamisch entwickeln. In der Bevölkerung wird der Hochrhein aufgrund der Nähe zu Frei- und Landschaftsräumen als Wohnstandort geschätzt. Sogar die nahe an Basel gelegene, bereits an gewissen Orten stark urban geprägte Gemeinde Birsfelden verfügt noch über attraktive Freiräume. Das gemeinsame Gut der Frei- und Landschaftsräume soll geschützt werden. Die Siedlungsentwicklung soll deshalb zwingend innerhalb der Siedlungsgrenzen stattfinden. Dabei besteht die Herausforderung, dichtere Siedlungsstrukturen so zu gestalten, dass sie von der Bevölkerung akzeptiert werden. Siedlungsdichte ist eine sensible Grösse – sie ist sorgfältig zu wählen, sie muss an den Kontext angepasst sein und darf klimatische Auswirkungen nicht vernachlässigen. Idealerweise schaffen Arealentwicklungen neue siedlungsinterne Kaltluftentstehungsgebiete, indem auch neue Grünflächen realisiert werden.

8.4 Aktivitäten im Korridor

Raumkonzept Hochrhein mit breit angelegtem partizipativem Prozess

Von Herbst 2022 bis Anfang 2025 wurde das Raumkonzept Hochrhein erarbeitet. Für die Erarbeitung wurde ein Beteiligungskonzept entwickelt, das Gemeinden, Bevölkerung und Interessenvertretungen mit einbezog. Der Beteiligungsprozess wurde vom Common-Ground-Programm der Robert Bosch Stiftung zu grossen Teilen finanziert.

Die Erarbeitung des Raumkonzepts am Hochrhein erfolgte in drei Phasen:

1. **Gemeinsames Raumverständnis herstellen:** Hier ging es darum, basierend auf einer bereits vorliegenden Analyse ein gemeinsames Problemverständnis des Korridors Hochrhein zu erarbeiten und die Herausforderungen sowie die Stärken und Schwächen der Region am Hochrhein zu benennen.
2. **Stossrichtungen und Handlungsoptionen:** In dieser Phase wurde anhand von Stossrichtungen herausgearbeitet, welche Handlungsoptionen basierend auf der Ausgangslage möglich sind. Durch das Abwägen von verschiedenen Handlungsoptionen wurde der Blick in die Zukunft geschärft und bereits umrissen, wie die Zukunft am Hochrhein aussehen soll (Zeithorizont 2040).
3. **Zielbild und Massnahmen:** Ausgehend von Phase 2 wurde ein gemeinsames Zielbild erarbeitet, und es wurden die für die Umsetzung notwendigen Massnahmen identifiziert.

Die drei Erarbeitungsphasen gaben den Rahmen für die Beteiligung vor. Das Beteiligungskonzept umfasste die folgenden vier Formate:

1. **Gemeinde-Workshops:** Die Gemeinden wurden intensiv am Prozess beteiligt, damit sie eine gesamträumlich positive Entwicklungsrichtung mittragen können.
2. **Workshops mit Interessenvertretungen:** Interessenverbände und Bürgerinitiativen agieren meist monothematisch und haben sehr klare Meinungen zu einer bestimmten Fragestellung. Sie wurden früh informiert und mit Workshop-Angeboten in den Prozess mit einbezogen.
3. **Plenumsveranstaltungen für die interessierte Öffentlichkeit:** Gesamtstädtische und erst recht regionale Massstäbe sind für die interessierten Bürgerinnen und Bürger weit weg, und der Abstraktionsgrad ist sehr hoch. Mitgestalten ist deshalb schwierig – das Informieren und Erklären stand an den Plenumsveranstaltungen entsprechend im Vordergrund.
4. **Bürger:innenpanel mit einer zufällig ausgewählten Gruppe aus der Bevölkerung:** Einen Dialog mit den Bürger:innen aufbauen, das geht nur mit einer zufällig ausgewählten Gruppe. In diesem Format konnten die einzelnen Projektschritte gespiegelt und diskutiert werden. Hier war aktives Mitgestalten möglich.

Nachfolgende Abbildung zeigt das Zusammenspiel der Formate und bildet die drei Phasen der Erarbeitung des Raumkonzeptes ab. Ausserdem wird der Zeitraum aufgezeigt, in welchem die verschiedenen Formate stattgefunden haben.



Abbildung 28:
Erarbeitungsprozess
des Raumkonzeptes
Hochrhein

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Kerngruppe⁵: Neben den vier Formaten sind die Sitzungen der Kerngruppe dargestellt. Die Kerngruppe begleitete die Erarbeitung des Raumkonzeptes von Beginn an sehr eng.

Öffentlichkeitsarbeit: Damit das Projekt «Raumkonzept Hochrhein» in der Öffentlichkeit sichtbar wird, war Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Die Elemente der Öffentlichkeitsarbeit waren: Website, Pressemitteilungen, Printprodukte (Flyer, Plakate) und Social-Media-Aktivitäten.

Spaziergänge: Zwischen den Plenarveranstaltungen lagen teilweise längere Zeiträume. Damit das Interesse aufrechterhalten und gewisse Inhalte des Raumkonzeptes etwas konkreter vor Ort erklärt werden konnten, wurden zwei Spaziergänge und eine Velotour am Hochrhein organisiert. Die Spaziergänge und die Velotour erwiesen sich als hervorragendes Format, durch das die Bürgerinnen und Bürger geplante Veränderungen und Entwicklungsoptionen vor Ort besser nachvollziehen können. Die lockere Atmosphäre bei den Spaziergängen und der Velotour erleichterte die Beteiligung.

Online-Beteiligung: Im Nachgang zur ersten Plenarveranstaltung bot die Online-Beteiligung die Möglichkeit, sich nochmals mit den Inhalten des Raumkonzeptes auseinanderzusetzen, sie kritisch zu hinterfragen und bei Bedarf Anpassungswünsche einzubringen. (www.raumkonzept-hochrhein.org)



⁵ Zur Kerngruppe gehören die Gemeinden Pratteln, Rheinfelden (CH), Rheinfelden (DE), der Fricktal Regio Planungsverband, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, der Landkreis Lörrach, die Kantone Aargau und Basel-Landschaft und der Verein Agglo Basel.


Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Gesamtkoordination
- › Mitfinanzierung
- › Verantwortung für die finanzielle Beteiligung seitens der Robert Bosch Stiftung

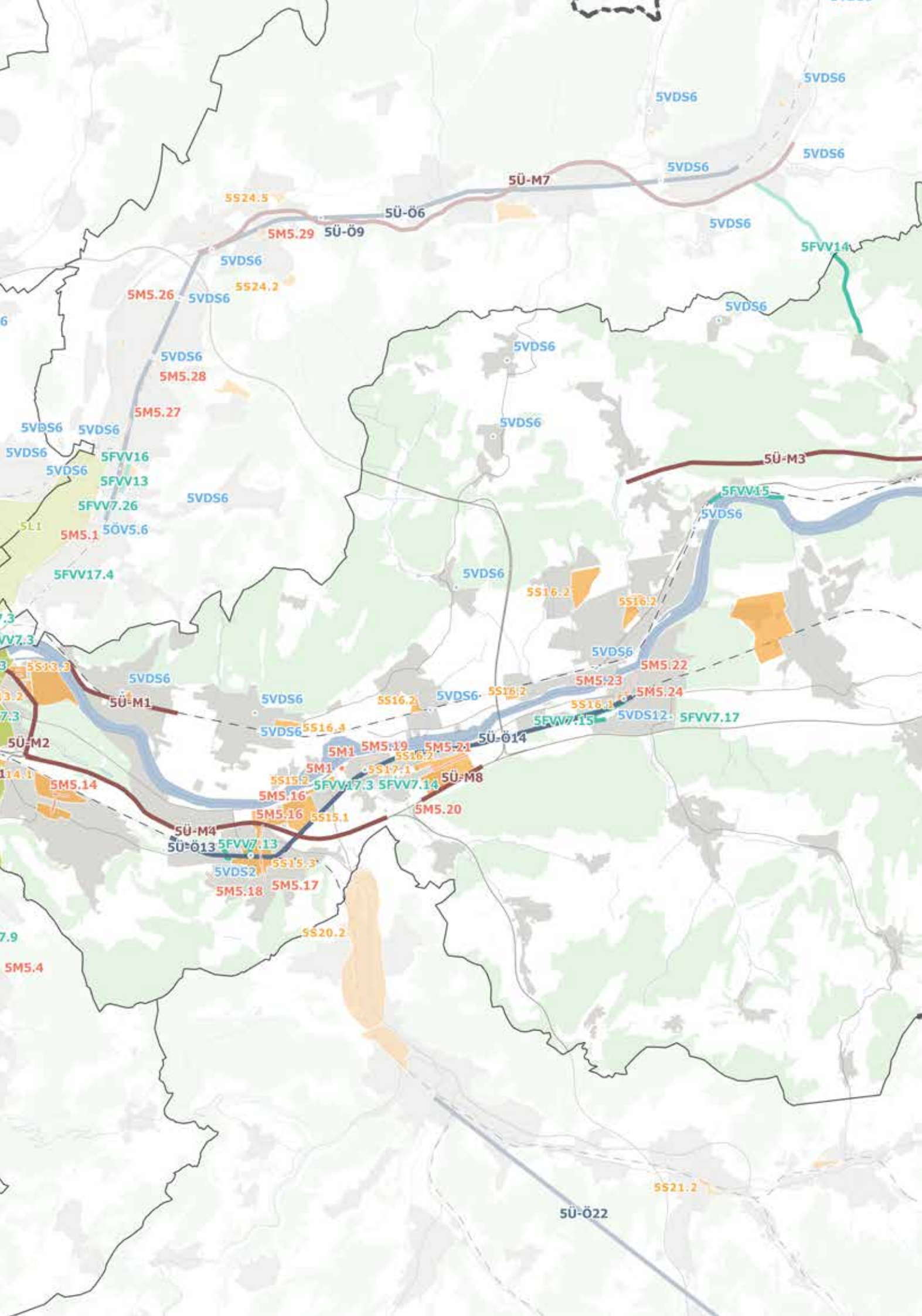
8.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Hochrhein

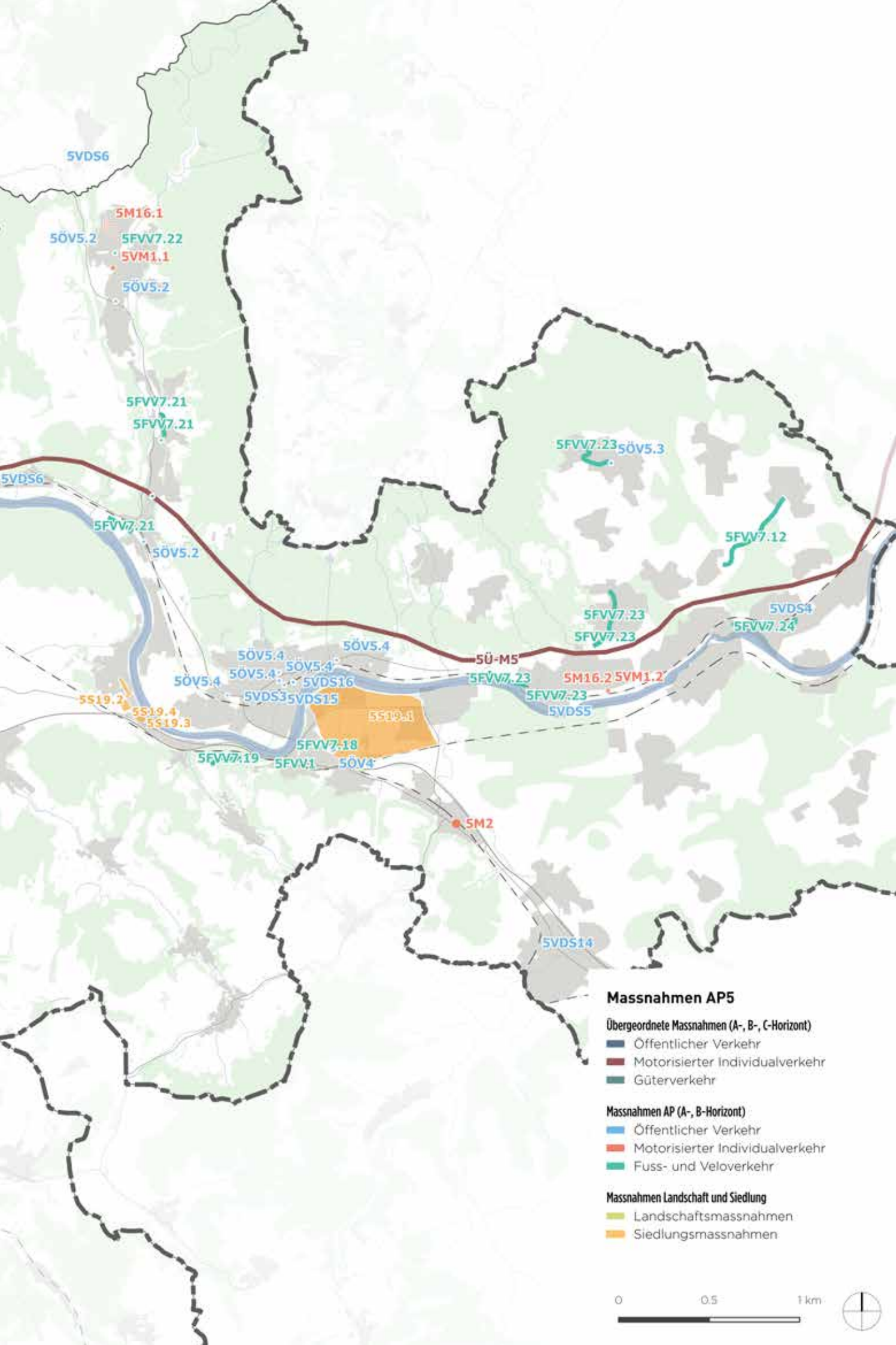
Im Rahmen der 5. Generation wurde das Raumkonzept Hochrhein abgeschlossen. Dabei wurden sowohl das Zukunftsbild als auch die Teilstrategien der 5. Programmgeneration berücksichtigt. Die neu erarbeitete Querschnittsstrategie Klima floss ebenfalls in die Erarbeitung ein. Die Handlungsansätze «Agglomeration der kurzen Wege fördern» und «Mobilität und Siedlung umweltfreundlich und ressourcenschonend organisieren» erhielten einen zentralen Stellenwert. Im Raumkonzept Hochrhein wird aufgezeigt, wie diese beiden Handlungsansätze der Querschnittsstrategie Klima am Hochrhein umgesetzt werden sollen.

Die folgende Karte und die Tabellen zeigen die Massnahmen, die am Hochrhein geplant und Teil des AP5 sind.

Schwerpunktgebiete

Die grösseren, mehrheitlich noch unbebauten Siedlungsareale in den Schwerpunktgebieten liegen im Talboden zwischen den parallelen Bändern von Rhein, Bahn und Autobahn und konzentrieren sich auf den östlichen Teil des Korridors und auf die Schweizer Seite. Das weitaus grösste Entwicklungspotenzial mit 10 000 geplanten zusätzlichen Arbeitsplätzen liegt im grossflächigen ESP Sisslerfeld. Auf deutscher Seite bestehen Potenziale vor allem in Nachverdichtungs- und Transformationsarealen in Rheinfelden (Baden) und Grenzach. Die Entwicklung sämtlicher Schwerpunktgebiete wird einen Zuwachs von ungefähr 22 900 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 27 100 neuen Arbeitsplätzen im Korridor Hochrhein ermöglichen.





Massnahmen AP5

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

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen



Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S13	Birsfelden	5S13.1	Hafen Birsfelden	Transformation	–	2000
		5S13.2	Sportplatz	Nachverdichtung	1500	490
		5S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	Nachverdichtung	2540	110
5S14	MuttENZ	5S14.1	Bahnhofsgebiet MuttENZ	Transformation	800	5100
		5S14.2	MuttENZ, Areal Hagnau	Transformation	1000	700
		5S14.3	Vision Siedlungsentwicklung St. Jakobs-Strasse	-	800	45
5S15	Pratteln/Augst	5S15.1	Salina Raurica-Pratteln Nord	Neubau	2990	7000
		5S15.2	Salina Raurica-Augst	Transformation	1000	–
		5S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	Transformation	4050	1200
5S16	Rheinfelden	5S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Nachverdichtung	445	200
		5S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	Neubau	1400	–
		5S16.3	Neue Mitte in Grenzach	Nachverdichtung	230	70
		5S16.4	Kapellenbach-Ost	Neubau	1498	30
5S17	Kaiseraugst	5S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	Nachverdichtung	–	3000
5S18	ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	5S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	Neubau	4300	2450
5S19	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	5S19.1	ESP Sisslerfeld	Neubau	–	10 000
		5S19.2	Brühl	Neubau	300	–
		5S19.3	Rifeld-Ost	Neubau	200	–
		5S19.4	Rifeld-West	Neubau	400	–
SUMME					23 453	32 395

Tabelle 26:
Siedlungsmassnahmen AP5 im
Korridor Hochrhein

Schlüsselmassnahmen

Die Aktivierung der Siedlungspotenziale ist zwingend mit den geplanten Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Werden die erhobenen Siedlungspotenziale in den nächsten Jahren aktiviert, so werden die Personen- und Warenströme, die sich daraus ergeben, ohne Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr zu bewältigen sein. Der dringende Handlungsbedarf ist am Hochrhein erkannt, und viele Gemeinden haben Massnahmen ausgearbeitet und in AP5 eingereicht.

Schlüsselmassnahmen bilden die sich in Realisierung befindende **Elektrifizierung der Hochrheinstrecke** auf deutscher Seite mit neuen Haltestellen in Rheinfelden-Warmbach und Bad Säckingen-Wallbach, sowie die Einführung des **15-Minuten-Takts der S-Bahn bis Rheinfelden (CH)**. Die Finanzierung der hierfür benötigten Infrastrukturen (3. Gleis Pratteln-Rheinfelden, Entflechtung Pratteln) ist noch nicht gesichert. Diese Massnahme ist aber entscheidend, damit die Siedlungspotenziale am Hochrhein realisiert werden und die neuen Einwohnerinnen und Einwohner sich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aneignen können. Damit eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel erreicht werden kann, sind weitere Massnahmen wie die Aufwertung und Optimierung bestehender S-Bahn-Haltestellen zu ÖV-Drehscheiben nötig. Dabei ist es zentral, dass gute Velo-Abstellanlagen vorhanden sind, wie es sie heute bereits in Stein gibt und wie sie in Bad Säckingen im Zuge des ersten Bauabschnitts der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs geplant sind. Die Gemeinden Wehr, Murg und Bad Säckingen sehen Verbesserungsbedarf bei den ÖV-Haltestellen und möchten den ÖV durch Aufwertungen attraktiver machen.

Der Umstieg vom Auto auf die Bahn soll mit neuen Park-&-Ride-Anlagen in Laufenburg (DE) und Murg gefördert werden. Die Einwohnerinnen und Einwohner der verteilt liegenden kleineren Dörfer des Schwarzwalds sollen angeregt werden, kombinierte Wegketten in ihrer Alltagsmobilität zu etablieren, das Auto am Bahnhof abzustellen und den ÖV zu nutzen. Der Fuss- und Veloverkehr wird durch zahlreiche Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen des Strassenraumes gleich in mehreren Gemeinden attraktiver gemacht. Die hierfür nötige Entlastung auf dem nachgelagerten Netz wird durch die geplanten Optimierungsmassnahmen auf dem übergeordneten Netz sichergestellt: Auf der deutschen Seite wird die A98 im Abschnitt von Schwörstadt bis Tiengen erweitert. Auf der Schweizer Seite wurde eine Kapazitätserweiterung auf der A3 durch die Pannenstreifenumnutzung erzielt. Zudem ist ein Spurausbau und eine Neugestaltung des Anschlusses Rheinfelden-West geplant.

Tabelle 27:
Übergeordnete
Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Hochrhein

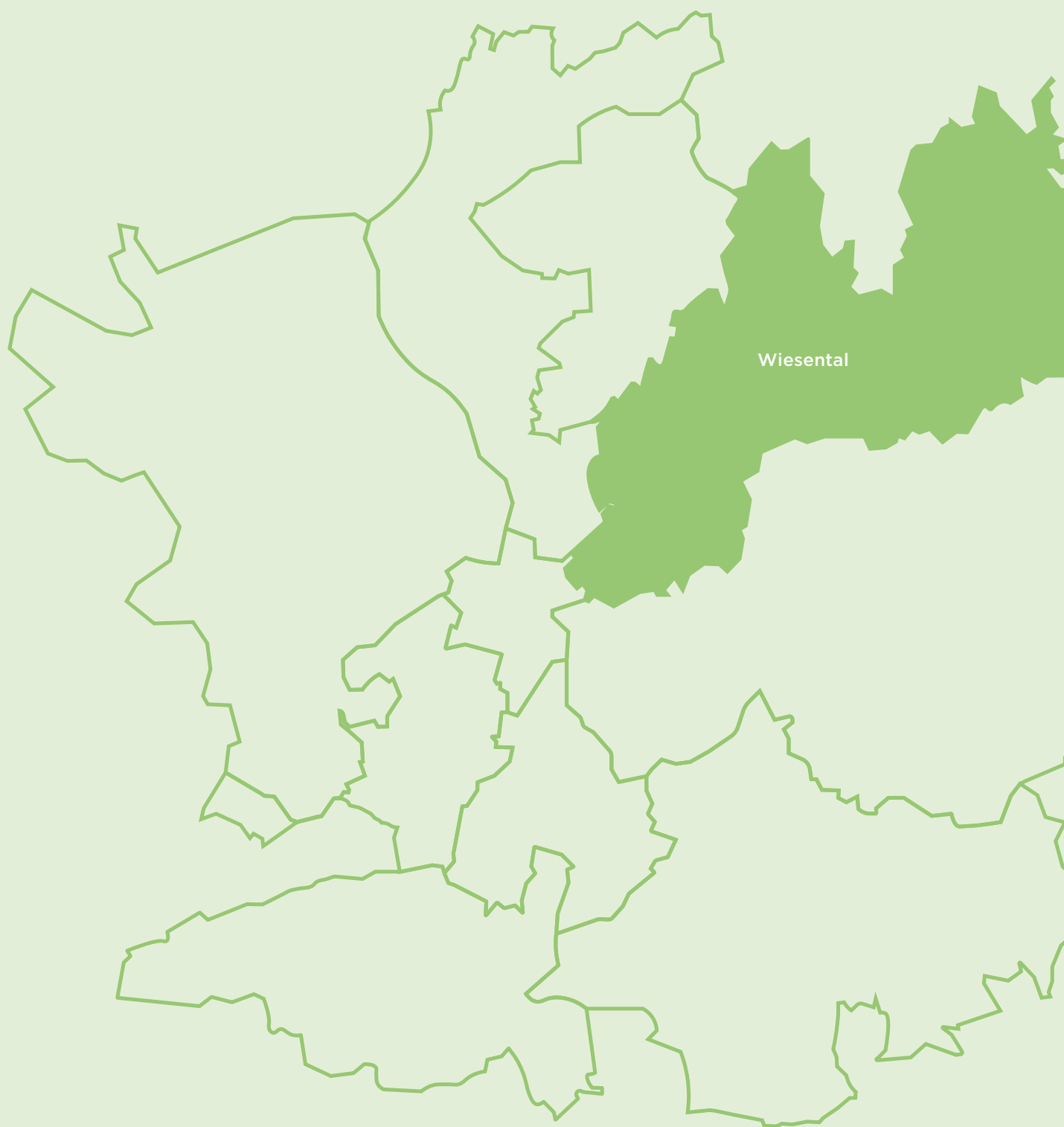
Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-M1	B34, Ortsumgehung Grenzach	Kapazität Strasse	A
5Ü-M3	A98, Abschnitt Rheinfelden-Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	Kapazität Strasse	A
5Ü-Ö13	Entflechtung Pratteln	Eisenbahn	B
5Ü-Ö14	3. Gleis Pratteln – Rheinfelden	Eisenbahn	B
5Ü-M5	A98, Abschnitt Schwörstadt – Tiengen (Unterabschnitte A98.5 (2. FB), A98.6, A98.7 (2. FB), A98.8 und A98.9)	Kapazität Strasse	B
5Ü-M8	A3, Kapazitätserweiterung, Verzw. Augst – Verzw. Rheinfelden, 6-Streifen-Ausbau	Kapazität Strasse	C

Nr.	Projektname	Massnahmenentyp	Horizont
5FVV7.12	Landkreis Waldshut: LV-Massnahme	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Langsamverkehrsachsen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.14	Kaiseraugst: Veloabstellanlagen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.15	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang des Bahndamms (Bhf SBB-Haltestelle Augarten)	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.16	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung Quellematt	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.17	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze im Parkhaus Schiffacker	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.18	Stein (AG): Radweg Kantonsschule	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.19	Obermumpf: Radweg Obermumpf – Stein	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.20	Rheinfelden (DE): Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Güterstrasse	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.21	Wehr: Ausbau Radverkehrsnetz	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.22	Wehr: Ausbau Fusswegenetz	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.23	Murg: Umsetzung Radverkehrskonzept	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.24	RP/Laufenburg (DE): Radnetz	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.25	RP/Laufenburg (DE): L 154 Schaffung einer Fussgängerquerung im Bereich der Himmelreichstrasse	Fuss- und Veloverkehr	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	Elektromobilität im Individualverkehr	A
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	Elektromobilität im Individualverkehr	A
5M5.10	Birsfelden: Umgestaltung Sonnenbergstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.11	Birsfelden: Umgestaltung «Am Stausee»	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.12	Birsfelden: Umgestaltung «Am Eck»	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.13	Birsfelden: Einrichtung Begegnungszonen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.14	Muttenz: Grünzug Polyfeld	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.15	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Schlosstrasse – Gallenweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.16	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Kraftwerkstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.17	Pratteln: Verbindung vom Dorf zum Rhein: Aufwertung Oberemattstrasse – Schlosstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.18	Pratteln: Aufwertung Quartierachse Wartenbergstrasse – Bereich Muttenzerstrasse bis Schulhaus	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.19	Kaiseraugst: Aufwertung Mühlegasse – Dorfstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.20	Kaiseraugst: Aufwertung Linerweg/Venusstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.21	Kaiseraugst: Aufwertung Wurmisweg/Hirsrütiweg und Verlegung/Aufwertung Challerenweg	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A

Tabelle 28:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Hochrhein

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5M5.22	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Geissgasse – Kupfergasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.23	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Quellenrain	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.24	Rheinfelden (CH): Umgestaltung Bahnhofstrasse/Schützenplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.8	Birsfelden: Umgestaltung Bürklinstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.9	Birsfelden: Umgestaltung Kirchstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	Bus-/ÖV-Infrastrukturen	A
5ÖV5.2	Wehr: Aufwertung Haltestellen im ÖPNV	Bus-/ÖV-Infrastrukturen	A
5ÖV5.3	Murg: Aufwertung Bushaltestellen Gesamtgemeinde	Bus-/ÖV-Infrastrukturen	A
5ÖV5.4	Bad Säckingen: Ausbau Bushaltestellen im Stadtgebiet	Bus-/ÖV-Infrastrukturen	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Basis und Zugang Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	A
5VDS3	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	Verkehrsdrehscheiben	A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	Verkehrsdrehscheiben	A
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	A
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse-Persilwegli	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV17.3	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	Fuss- und Veloverkehr	B
5M16.1	Wehr: Shared Space	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5M16.2	Murg: Aufwertung Ortsmitte	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	B
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Bushof und Velounterführung	Verkehrsdrehscheiben	B
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	B
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	Verkehrsdrehscheiben	B
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	Verkehrsdrehscheiben	B
5VM1.1	Wehr: Verbesserung VM an Knoten	Verkehrsmanagement	B
5VM1.2	Murg: Knoten Ortseingang Ost	Verkehrsmanagement	B
5FVV29	AG: Veloverbindung Südspange Sisslerfeld Richtung Eiken und Frick	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV30	AG: Brücke Stein-Bad Säckingen für Veloverkehr und nach Möglichkeit Bus	Fuss- und Veloverkehr	C
5FVV31	Bad Säckingen: Rheinuferweg Wallbach	Fuss- und Veloverkehr	C

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5M19	BL/AG: Entlastung Raum Augst - Kaiseraugst	Kapazität Strasse	C
5ÖV22	Bad Säckingen: Infrastruktur für Gewerbegebiet Sisslerfeld	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	C



9 Wiesental

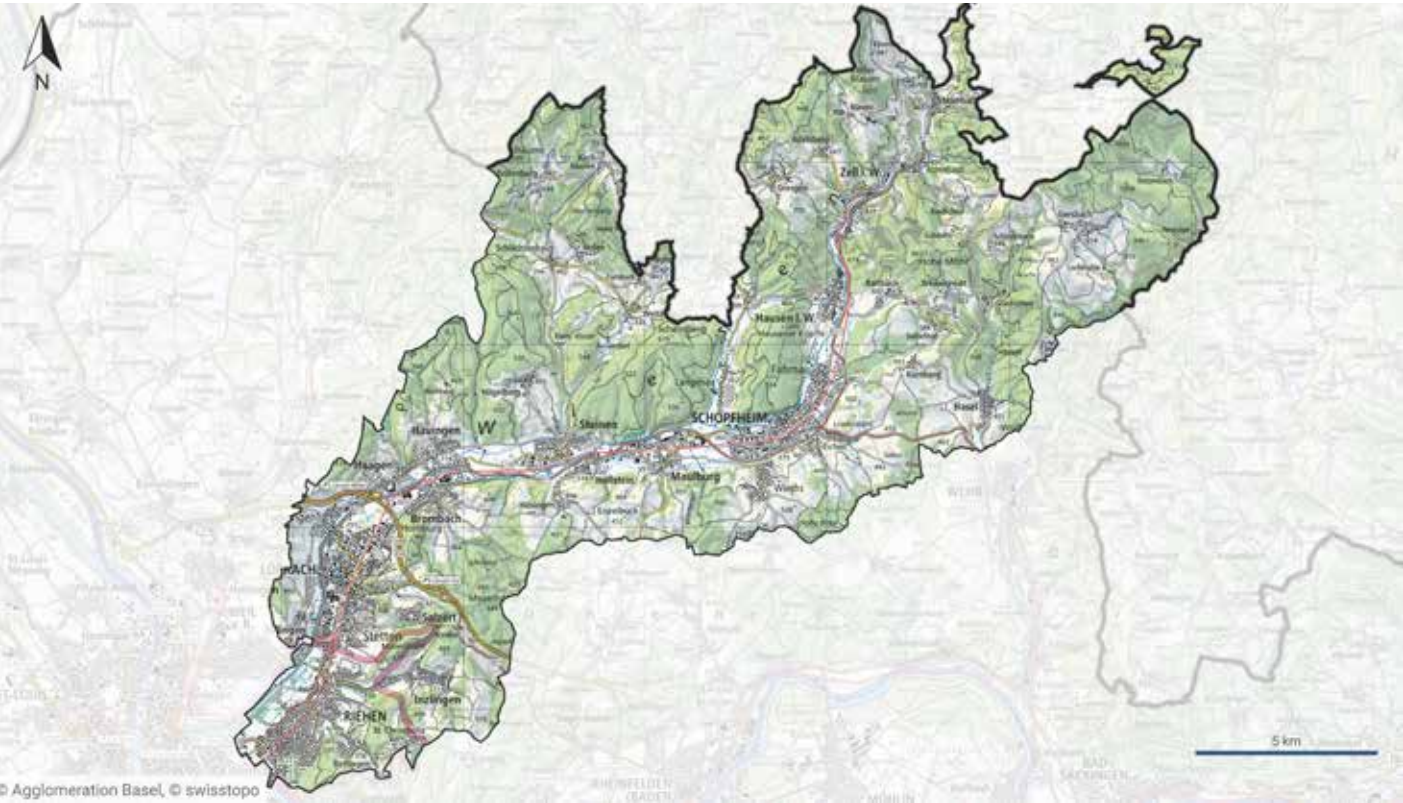
9.1 Portrait

Die Siedlungsstruktur im langgestreckten Korridor Wiesental ist stark durch die topografischen Verhältnisse geprägt. Die dicht besiedelte Tallage entlang des Flusses Wiese steht im Kontrast zu den weniger stark bewohnten Hanglagen. Die Talebene weist insbesondere südwestlich im Übergang zur Schweiz und zum Agglomerationszentrum ein zusammenhängendes, städtisch geprägtes Siedlungsband auf.

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

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

Abbildung 30: Übersichtskarte Korridor Wiesental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Der Korridor Wiesental setzt sich aus acht deutschen und zwei baselstädtischen Gemeinden zusammen. Insgesamt umfasst das Wiesental rund 118 000 Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 53 000 Arbeitsplätze. Die Stadt Lörrach macht davon jeweils etwa die Hälfte aus.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Bettingen	BS	Ländlicher Raum	1288	325
Hasel	DE	Ländlicher Raum	1189	100
Hausen im Wiesental	DE	Äusserer Korridor	2359	979
Inzlingen	DE	Ländlicher Raum	2529	239
Lörrach	DE	Korridorzentrum	49 876	27 665
Maulburg	DE	Äusserer Korridor	4264	4904
Riehen	BS	Innerer Korridor	21 946	4827
Schopfheim	DE	Korridorzentrum	20 163	9017
Steinen	DE	Äusserer Korridor	10 339	2367
Zell im Wiesental	DE	Korridorzentrum	6279	1816
SUMME			120 232	52 239

Tabelle 29:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Wiesental

Quellen:

Einwohner: CH: BFS STATPOP (Ständige Wohnbevölkerung am 31. Dezember 2022), DE: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa: Bevölkerung Basis Zensus 2022)

Arbeitsplätze: CH: BFS STATENT (Beschäftigte, 2020), DE: Bundesagentur für Arbeit (Statistik: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort 2020)

9.2 Organisation und zuständige Gremien

Der Korridor Wiesental ist bisher in informeller Weise organisiert. Für die Erarbeitung des Raumkonzepts wurden eine Steuerungsgruppe und eine erweiterte Steuerungsgruppe gebildet. Die Stadt Lörrach sowie der Landkreis Lörrach haben dabei die Prozessführung übernommen. Die informelle Organisationsform funktioniert bisher gut.

9.3 Herausforderungen des Korridors Wiesental

Haushälterischer Umgang mit den Flächenreserven – regional abgestimmte Entwicklung sicherstellen

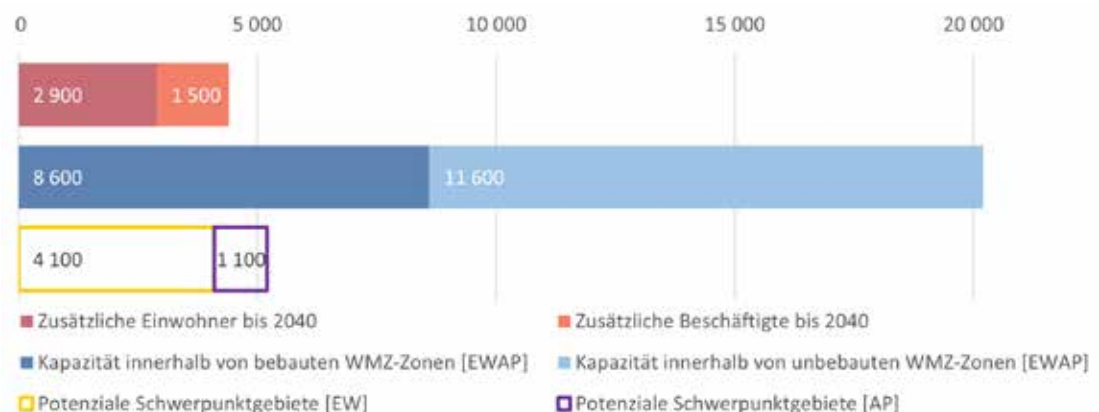
Der Korridor Wiesental ist nach dem Korridor Hochrhein und der Kernstadt der bevölkerungsreichste Korridor der Agglomeration Basel. Er wird aber gemäss den Prognosen weniger stark wachsen als andere Korridore. Die Bevölkerung wird lediglich um 2900 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen, und auch das Wachstum der Arbeitsplätze fällt mit einem Zuwachs von 1500 im Vergleich zu anderen Korridoren ebenfalls geringer aus. Das Verhältnis von Arbeitnehmenden zu Einwohnerinnen und Einwohnern beträgt 43% – es ist unausgeglichen. Diese Situation wird sich gemäss den Prognosen nicht ändern.

Das Wiesental verfügt in den nächsten Jahren noch über ausreichend Potenziale in den Entwicklungsarealen für die Wohnraumnutzung. Gemäss den aktuellen Angaben kann in den Entwicklungsarealen Wohnraum für 4100 Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden, 1200 mehr als nachgefragt. Dahingegen werden in den Entwicklungsarealen nicht ausreichend Arbeitsplätze geschaffen. Auf kleineren Arealen in den unbebauten Wohnmischzonen und durch Nachverdichtung in den bebauten Wohnmischzonen können allerdings noch viele Potenziale aktiviert werden. Wie die Nutzungsverteilung aussehen wird, ist unklar. Die Herausforderung im Wiesental wie auch in anderen Korridoren besteht darin, vorrangig jene Gebiete zu entwickeln, die gut mit den nachhaltigen Verkehrsmitteln erschlossen sind, und die Nutzungen am jeweils richtigen Standort anzusiedeln. Verkehrsintensive Nutzungen wie Gewerbe- und Industriegebiete sind an Standorten mit gutem Anschluss an das übergeordnete Strassennetz anzusiedeln.

Die Stärkung des Arbeitsplatzstandortes Wiesental durch die Schaffung von Arbeitsplätzen ist eine weitere wichtige Herausforderung. Wie auch in anderen Korridoren kann dies gelingen, indem die Arbeitsplatzstandorte besser genutzt werden, etwa durch höhere Dichten und Geschossigkeit auch für produzierendes Gewerbe. Die Arbeitsplatzstandorte können eine grössere Nachfrage anziehen, wenn ihr Erscheinungsbild durch eine bessere Adressbildung und durch gestalterische Massnahmen wie mehr Grünflächen aufgewertet werden. Auch eine bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV und eine bessere Vernetzung mit dem umliegenden Siedlungsgebiet attraktiviert die Arbeitsplatzgebiete. Zentral ist ausserdem, dass die bestehenden Arbeitsplatzgebiete prioritär den gewerblichen und industriellen Nutzungen vorbehalten werden.

Damit auch nach 2040 Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden sind, ist ein sparsamer Umgang mit den grösseren Entwicklungsarealen angezeigt. Hier lohnt sich eine regionale Abstimmung, um einen sinnvollen Nutzungsmix im gesamten Korridor sicherzustellen.

Abbildung 31:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Wiesental



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel



Abbildung 32: Impression Wiesental

Quelle: Shutterstock 2018

Chancen der Innenentwicklung nutzen – Frei- und Landschaftsräume vor Zersiedlung schützen

Die topografischen Gegebenheiten setzten der Siedlungsentwicklung Grenzen. Sie haben wie in anderen Tälern dazu geführt, dass die Talsohle dicht bebaut ist und urbane Qualitäten vorhanden sind, insbesondere in der Stadt Lörrach. Bis auf die schönen Hanglagen westlich und nordwestlich der Wiese sind die Hänge unverbaut. Die Wege in ausgedehnte Landschaftsräume sind kurz. Direkt im Siedlungsgebiet befindet sich ausserdem der Naherholungsraum Wiese. Die Lebens- und Wohnqualität im Wiesental ist heute hoch. Dies soll in Zukunft so bleiben, indem vor allem durch Nachverdichtung und Transformation innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen neuer Wohn- und Arbeitsraum geschaffen und die Frei- und Landschaftsräume geschützt werden.

Innenentwicklung bietet auch die Chance, die Wohn- und Lebensqualität im Wiesental zu erhöhen. Kann die Dichte erhöht werden, steigt auch die Nachfrage und es können neue Angebote geschaffen und kurze Wege im Alltag sichergestellt werden. Durch das Transformieren von Arealen können neue Qualitäten geschaffen werden und attraktive Stadtquartiere entstehen. Durch Wohntypologien mit höheren Dichten kann ein vielfältiges Wohnraumangebot für verschiedene Bedürfnisse geschaffen werden. Höhere bauliche Dichten können ausserdem Raum für Grünflächen freispielen. Dies ist mit Blick auf den Klimawandel von grosser Bedeutung.

Gute verkehrliche Ausgangslage erhalten – nachhaltige Verkehrsmittel stärken und kombinieren

Das Wiesental hat mit der S-Bahn ein attraktives ÖV-Angebot, das gut genutzt wird. Auch strassenseitig ist das Wiesental mit der Bundesstrasse B317 gut erschlossen. Mit der Autobahn A98 verfügt Lörrach über eine schnelle Verbindung ins Kandertal und zum Hochrhein. Ausserdem eignet sich das Velo in der Tallage als Verkehrsmittel sehr gut.

Damit die einzelnen Verkehrsmittel weiterhin gut funktionieren, ist es wichtig, dass die entsprechenden Infrastrukturen ausgebaut werden. Diese haben teilweise schon heute ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die geplanten Massnahmen zur Kapazitätssteigerung sind in Kapitel 9.5 ausgewiesen. Der im C-Horizont geplante Ausbau der B317 auf zwei mal zwei Fahrbahnen bedeutet allerdings für den Siedlungs- und Landschaftsraum im Wiesental eine grosse Beeinträchtigung. Im Raumkonzept Wiesental hat man sich deshalb darauf

verständnis, dass punktuelle Ausbauten auf der B317 ausreichen sollen. Damit dies gelingt, ist es umso wichtiger, dass die nachhaltigen Verkehrsmittel gestärkt werden – der Ausbau der Wiesentalbahn ist bereits aufgelegt. Das S-Bahn-Angebot wird ausserdem längerfristig mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn, insbesondere mit dem Herzstück, stark an Attraktivität gewinnen. Neben dem ÖV sind die topografischen Gegebenheiten in der Talsohle prädestiniert für das Velofahren. Die Herausforderung besteht darin, das Velonetz attraktiver zu gestalten. Handlungsbedarf wird in verschiedenen Hinsichten gesehen: baulich getrennte Führung an stark frequentierten Stellen an der Wiese sicherstellen, Veloinfrastrukturen ausserorts und auf stark belasteten Innerortsstrecken realisieren, Tangentiallinien zu benachbarten Korridoren stärken. Von zentraler Bedeutung mit grossem Verlagerungspotenzial im Pendlerverkehr ist die geplante Velovorzugsroute Wiesental (in AP4 genehmigt). Die Planungsarbeiten laufen auf Hochtouren – ihre Realisierung gilt es mit Hochdruck voranzubringen.

Zudem sollen die Verkehrsmittel sinnvoll kombiniert werden können. Die Park-&-Ride-Angebote im Wiesental sind bereits gut ausgelastet, neue Ausbauten gilt es zu prüfen, zum Beispiel in Maulburg oder an der geplanten neuen Haltestelle Lörrach-Zentralklinikum (bereits geplant und in AP5 eingereicht). Ausserdem muss das Angebot an Veloabstellplätzen an S-Bahn-Haltestellen und Busknoten verbessert werden. Schliesslich ist auch die Verknüpfung von S-Bahn und Bus insbesondere an den ÖV-Drehscheiben Lörrach, Schopfheim und Zell i. W. zu verbessern. Sie weisen hinsichtlich Taktung und räumlicher Umsteigeverhältnisse Verbesserungsbedarf auf.

Wenn dank der Innenentwicklung die Voraussetzungen für kurze Wege verbessert werden, ist gleichzeitig sicherzustellen, dass ein attraktives Fusswegnetz vorhanden ist. Eine Herausforderung besteht im Wiesental darin, die Trennwirkung der S-Bahn zu reduzieren, indem weitere Querungsinfrastrukturen oder im Zentrum der Gemeinde Riehen sogar eine S-Bahn-Tunnellösung realisiert werden, die für ein feinmaschiges Netz sorgen. Ausserdem ist die Sicherheit an den stark frequentierten MIV-Achsen parallel zur Bahnlinie zu erhöhen.

9.4 Aktivitäten im Korridor Wiesental

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Im Rahmen der 4. Generation wurde eine Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung (Velovorzugsroute) im Wiesental durchgeführt. Die durch die Radschnellverbindung zusätzlich generierte Radverkehrsnachfrage (plus ca. 1300 Fahrten/Tag) wurde als besonders hoch eingeschätzt. In den dicht besiedelten Stadtteilen Lörrachs liegt das Potenzial der Radschnellverbindung bei über 2500 Radfahrten/Tag, nach Osten hin nimmt die Bedeutung der Verbindung etwas ab und hat dort eher die Funktion einer gemeindeübergreifenden Verbindung.

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

Im ersten Schritt wird die Radschnellverbindung auf einer Länge von 17,6 km auf dem Abschnitt Schopfheim–Lörrach–(Basel) realisiert. Seit Ende Mai 2020 sind die Planungskosten gesichert. Die Gesamtplanungskosten (ca. EUR 1,5 Mio.) werden von vier Schultern getragen: Den grössten Anteil von 75% übernimmt die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit 12,5%, der Landkreis Lörrach und die Städte und Gemeinden jeweils mit 6,25%.



Abbildung 33:
Verlauf der
Radschnellverbindung
Grosses Wiesental
(Vorzugsvariante)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel auf Grundlage von Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, Schlussbericht 2019

Mit dem Bau der Radschnellverbindung soll spätestens 2027 gestartet werden. Neben einer attraktiven Querschnittsgestaltung kommen abschnittsweise auch signaltechnische Massnahmen und neue Radverkehrsinfrastrukturen zum Einsatz. Insgesamt belaufen sich die Kosten der im Aggloprogramm der 4. Generation genehmigten Massnahme auf CHF 14 Mio.

Abbildung 34:
Beispielbilder
Querschnitt Rad-
schnellverbindung



Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, Schlussbericht 2019

Im Rahmen der 5. Generation fand ein intensiver Prozess zur Festlegung der Routenführung statt. Es gab mehrere Hauptvarianten, die abschnittsweise untersucht und mittels einer Bewertungsmatrix qualitativ bewertet wurden. Als Resultat lag eine erste fachlich abgestützte Vorzugstrasse vor.

Die Bürger:innen konnten sich im Rahmen einer umfangreichen Bürgerbeteiligung einbringen. Basierend auf den Empfehlungen aus der Bürgerbeteiligung und von Stakeholdern und unter Berücksichtigung von neuen Vorschlägen aus den politischen Gremien, Fachabteilungen und Verkehrsbehörden wurde die Linienführung der Vorzugstrasse in Teilen abgeändert.

Von März bis Juni 2024 stand die Vorzugstrasse der Radschnellverbindung Wiesental (RS7) in den Gemeinderäten aller beteiligten Städte und Gemeinden sowie im Kreistag zur Abstimmung. In allen Gemeinderäten (Lörrach, Maulburg, Schopfheim und Steinen) erhielt die Routenführung grünes Licht. Mit der Verabschiedung der Vorzugstrasse am 5. Juni 2024 im Kreistag konnten die Planungen des RS 7 nun in die nächste Runde gehen. Mit der Findung der Vorzugstrasse und Beschlussfassung der Linienführung konnte die Leistungsphase 2 abgeschlossen werden. Nun kann die Entwurfsplanung beginnen.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Fachliche Begleitung (Einsatz in der Projektgruppe)

9.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Wiesental

Zur Vertiefung des Zukunftsbilds des Agglomerationsprogramms Basel wurde im Wiesental im Rahmen der 4. Generation ein Raumkonzept erstellt. Die in AP5 eingereichten Massnahmen setzen somit nicht nur das Zukunftsbild der Agglomeration Basel um, sondern sind auch mit dem Raumkonzept Wiesental kompatibel und ermöglichen dessen Umsetzung.

Die folgenden Karten und Tabellen zeigen die Massnahmen, die im Wiesental geplant und Teil des AP5 sind.

Schwerpunktgebiete

Das Wiesental verfügt kaum über grossflächige Entwicklungsgebiete, wie dies in anderen Korridoren der Fall ist. Dafür verfügen die Gemeinden Lörrach, Schopfheim und Zell über zahlreiche kleine und mittelgrosse Areale, die als Siedlungsentwicklungsreserven aktiviert werden können. Insgesamt steht im Wiesental mit den aufgeführten Arealen ein Verdichtungspotenzial von etwa 4090 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und 900 Arbeitsplätzen bereit.

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S23	Riehen	5S23.1	Stettenfeld	Neubau	1250	200
		5S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	Transformation	250	-
		5S24.2	Brühl III	Neubau	600	-
		5S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal, Brombach	Transformation	100	-
5S24	Lörrach/Maulburg	5S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	Transformation	250	-
		5S24.5	Siegmeer, Hauingen	Neubau	245	-
		5S24.6	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	Neubau	1105	-
		5S24.7	Buchmatte	Neubau	-	900
5S25	Schopfheim/Zell	5S25.1	Auf hinter Hofen	Nachverdichtung	200	-
		5S25.2	Stalten	Neubau	90	-
SUMME					4090	1100

Tabelle 30:
Siedlungsmassnahmen AP5 im
Korridor Wiesental

Schlüsselmassnahmen

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

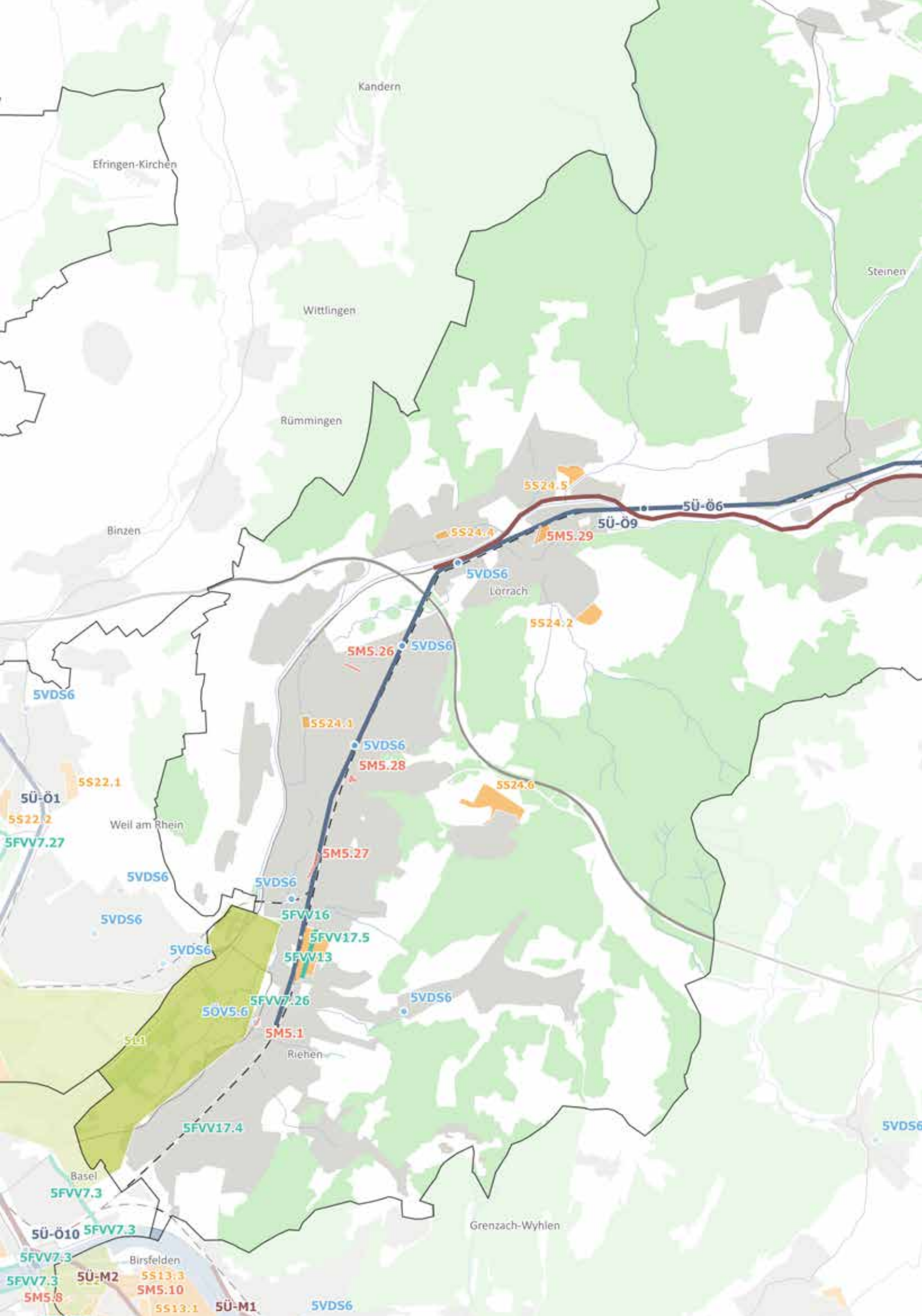
Die Garten- und Wiesentalbahn, die das ÖV-Rückgrat des Wiesentals darstellen, stossen durch den rasanten Fahrgastzuwachs in den letzten Jahren bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Aktivierung der Entwicklungspotenziale, die alle fussläufig oder in optimaler Fahrraddistanz zu einer S-Bahn-Haltestelle liegen, wird die Situation noch verschärfen. Die zentrale ÖV-Schlüsselmassnahme im Wiesental ist deshalb der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Riehen und Schopfheim (**Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn**), der die Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der Linie S6 zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach ermöglichen wird. Dafür sind im Wiesental mehrere zusätzliche Doppelspurabschnitte sowie punktuelle Anpassungen an der Bahninfrastruktur nötig. Ergänzend dazu wird beim geplanten Zentralklinikum in Lörrach eine neue S-Bahn-Haltestelle gebaut.

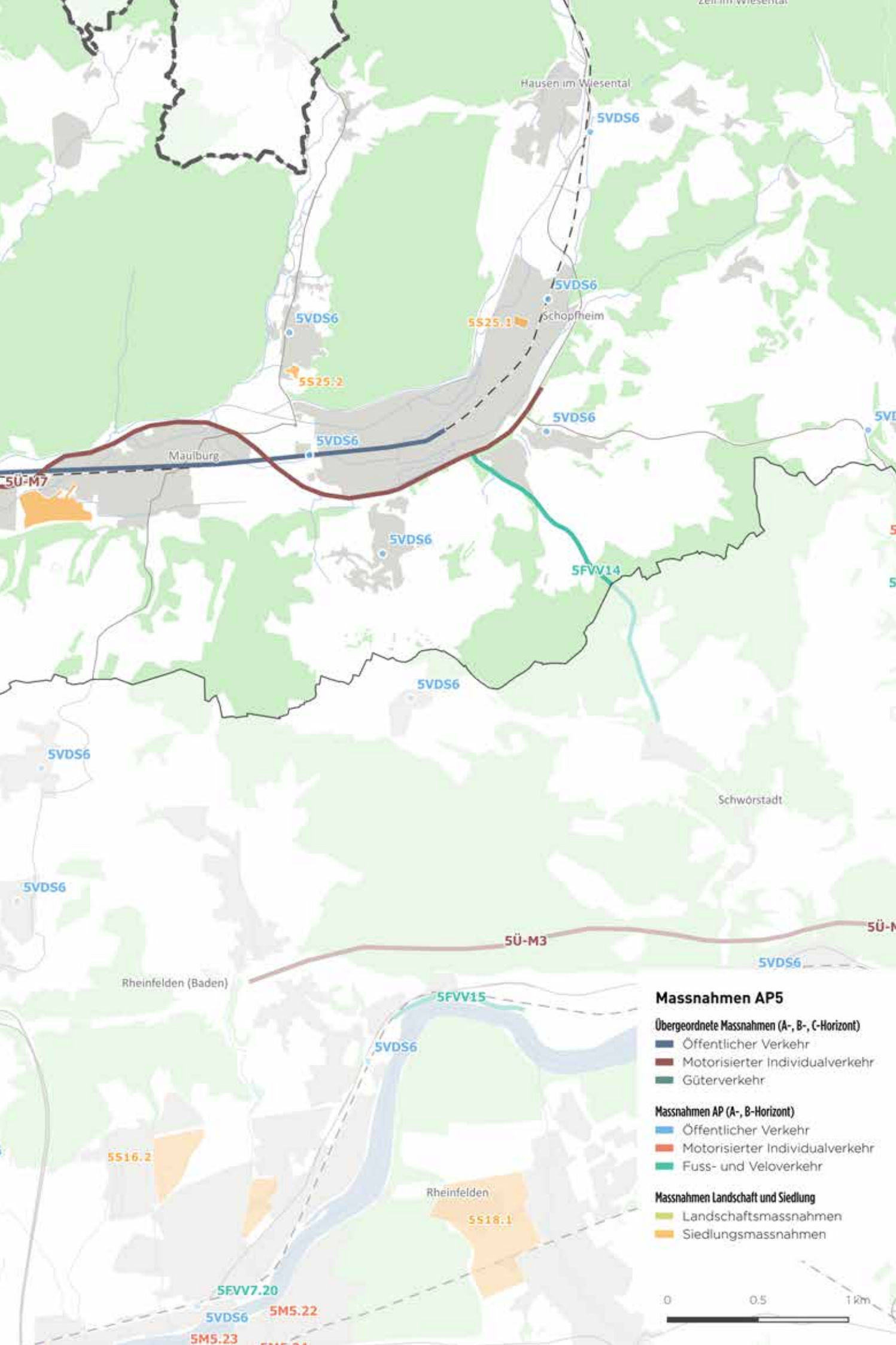
Bei den S-Bahn-Haltestellen in den äusseren Korridorgemeinden ist zudem die Umsteigebeziehung Auto-Bahn und Fahrrad-Bahn ein wichtiges Thema. An diesen Haltestellen sollen Personen aus den weiter entfernten Gemeinden vom MIV auf die Bahn umsteigen (Lörrach: Park-&-Ride-Anlage Zentralklinikum; Mobilstationen).

Eine weitere Entlastung der S-Bahn und der Strasse soll die geplante und bereits im AP4 genehmigte **Radschnellverbindung RS 7 Wiesental Schopfheim-Lörrach (4LV1)** bringen. Die prioritäre Verbindung führt Radfahrende direkt, sicher und möglichst bevorzugt durch das grosse Wiesental. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads gegenüber der S-Bahn und des MIV erhöht.

Um das Fuss- und Velowegnetz flächig sicherer und attraktiver zu machen, sind an verschiedenen Stellen Netzergänzungen (z.B. Personenunterführungen) vorzunehmen oder Verbesserungen am Netz zu realisieren. Zahlreiche Massnahmen sind im Wiesental geplant und werden in AP5 eingereicht.

Trotz dieser Massnahmen zur Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger bedingt die weitere Entwicklung des Wiesentals auch strassenseitig punktuelle Massnahmen. Damit der Verkehr möglichst zuverlässig aus den Siedlungsgebieten gelenkt und Ausweichverkehre auf das nachgelagerte Strassennetz vermieden werden können, muss das übergeordnete Strassennetz eine ausreichende Kapazität aufweisen. Bevor die **B317 auf zwei mal zwei Fahrspuren** ausgebaut wird, sollen punktuelle Ausbauten zur Verhinderung von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz realisiert werden.





Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö6	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	Eisenbahn	A
5Ü-Ö9	S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Zentralklinikum	Eisenbahn	A
5Ü-M7	B317, Ausbau (2x2 Fahrspuren)	Kapazität Strasse	B

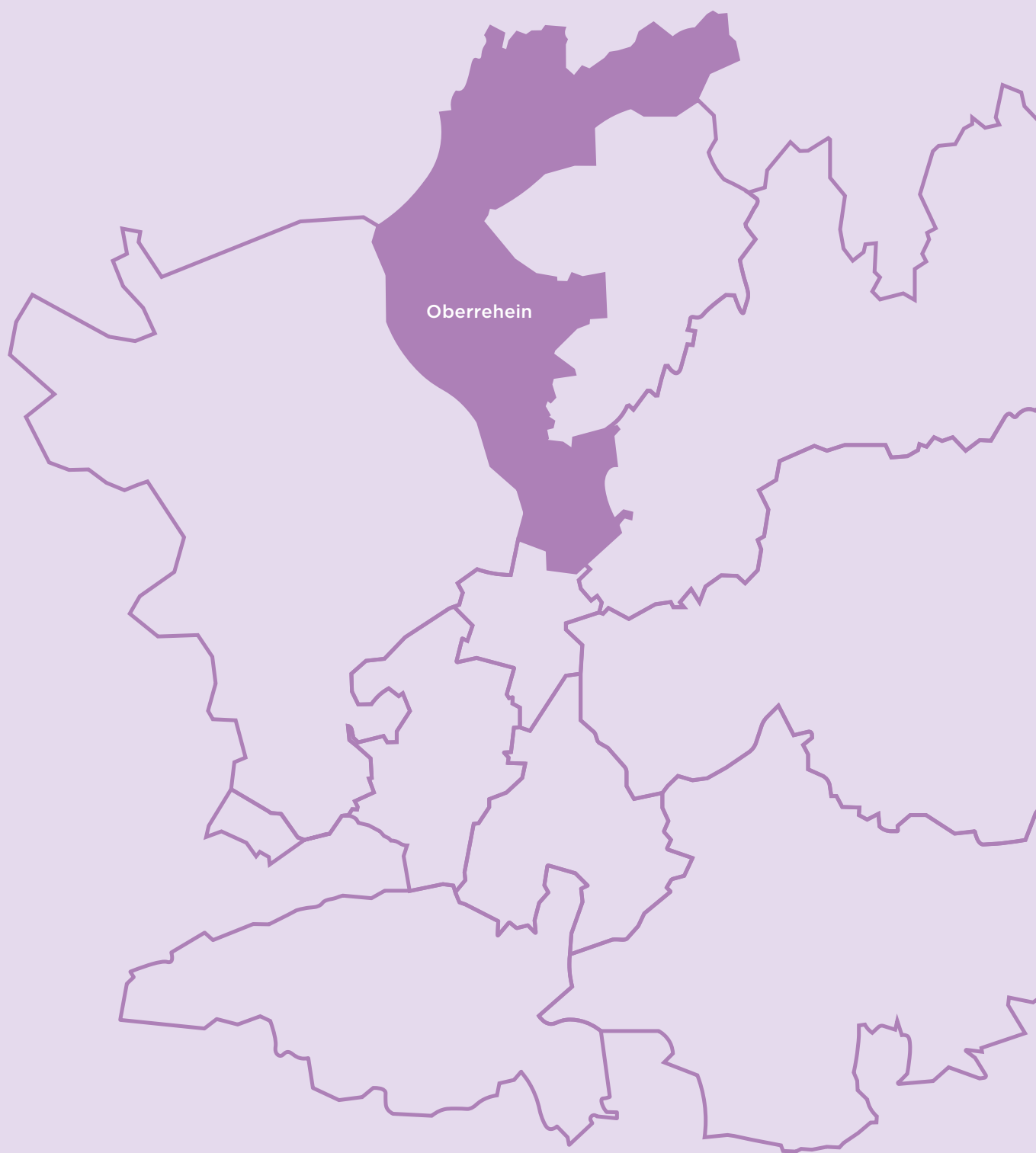
Tabelle 31:
Übergeordnete
Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor
Wiesental

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5FVV7.26	Riehen: Erstellung von Trottoirüberfahrten	Fuss- und Veloverkehr	A
5M5.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen-Dorf MIV	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.26	Lörrach: Grüner Boulevard Heithemstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.27	Lörrach: Umgestaltung Basler Strasse, Bauabschnitt Bahnhof Stetten	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.28	Lörrach: Strassenraumgestaltung Engelplatz	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5M5.29	Lörrach: Neugestaltung Franz-Ehret-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5ÖV5.6	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen-Dorf ÖV	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	Verkehrsdrehscheiben	A
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV17.4	Riehen: PU Hebelschulhaus – Rüchligweg	Fuss- und Veloverkehr	B
5FVV17.5	Riehen: PU Grienbodenweg	Fuss- und Veloverkehr	B
5M26	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse Riehen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	C
5VDS31	Lörrach: Park-&-Ride-Anlage Zentralklinikum	Verkehrsdrehscheiben	C

Tabelle 32:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Wiesental

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5L1	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	Landschaft	A

Tabelle 33:
Landschaftsmass-
nahmen AP5 im
Korridor Wiesental



Oberrehein

10 Oberrhein

10.1 Portrait

Das Gebiet des Korridors Oberrhein gliedert sich von West nach Ost in die durch Ablagerungen des Rheins entstandene Niederung, die östlich anschliessende Niederterrasse und das Markgräfler Hügelland sowie die Vorbergzone. Weiter östlich schliesst sich das Kandertal an.

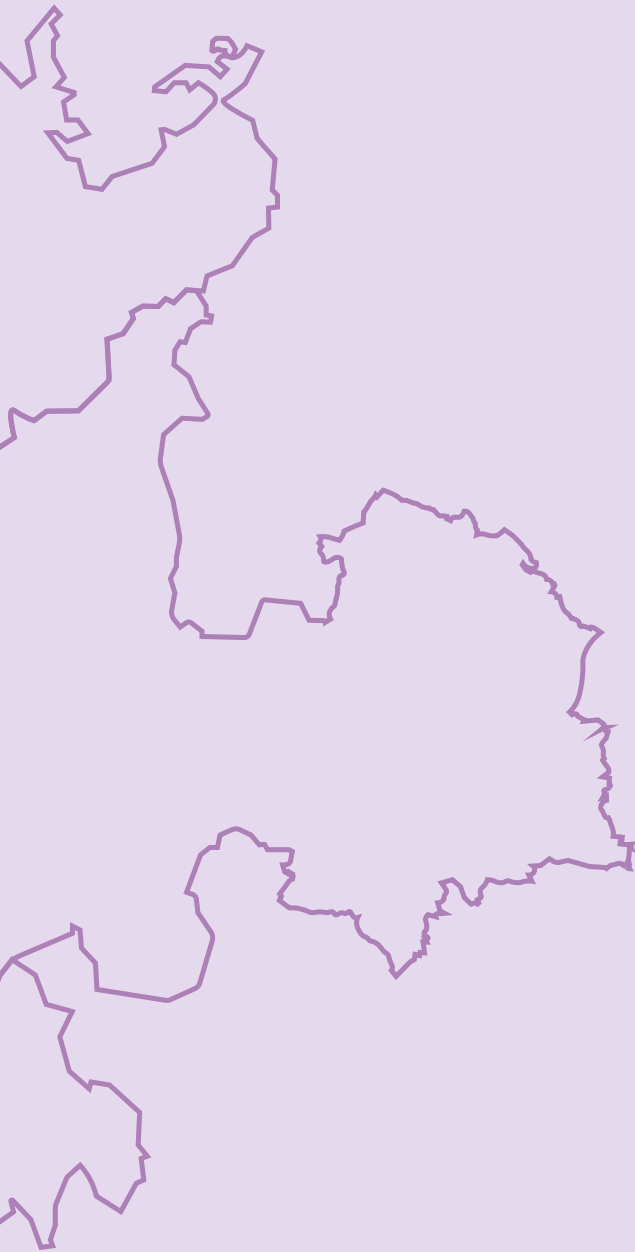
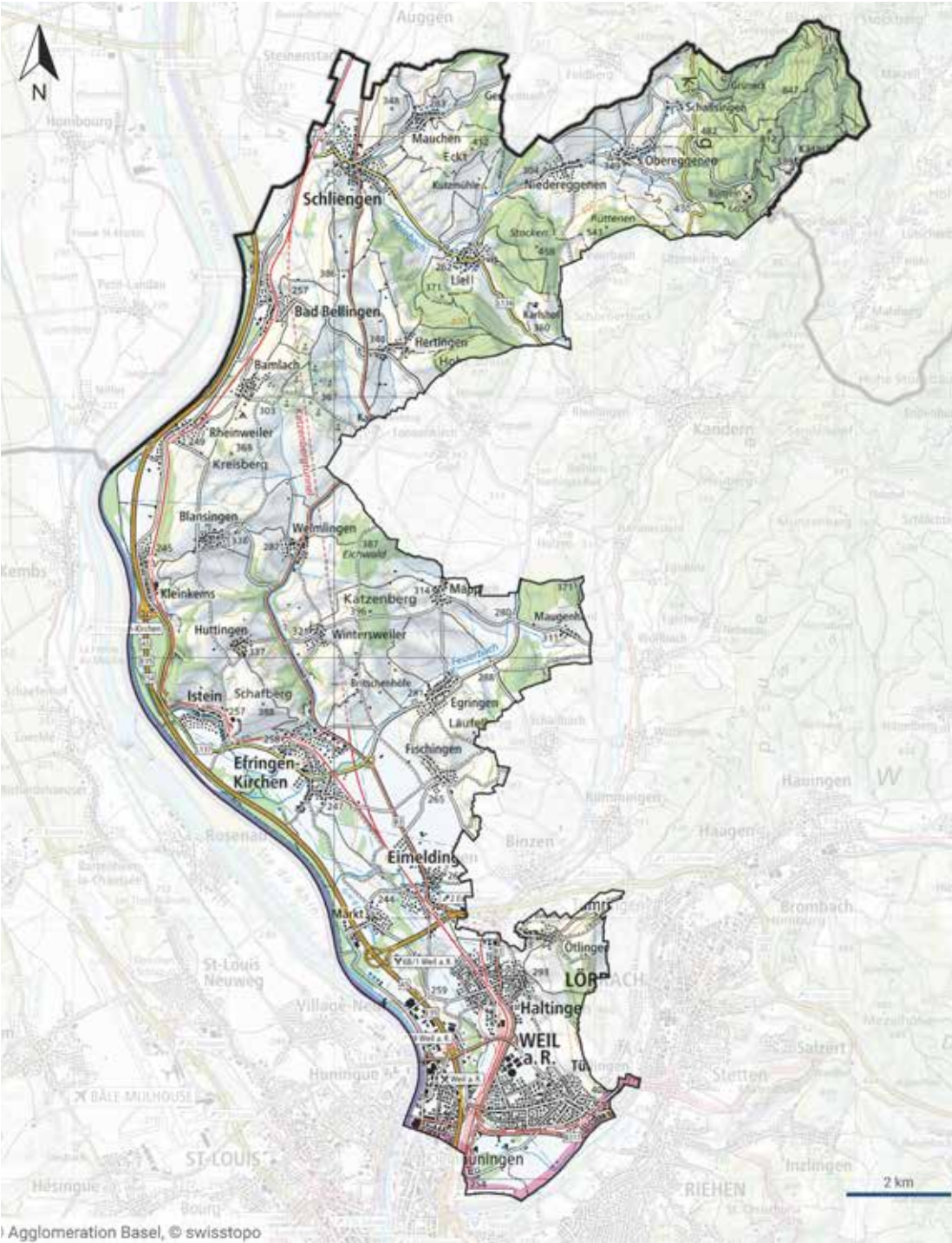


Abbildung 36: Übersichtskarte Korridor Oberrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Rheinebene ist nur noch gering durch die früher prägende Auenlandschaft charakterisiert. Der Talraum ist gekennzeichnet durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden linearen Verkehrsinfrastrukturen (Bahnlinie, Bundesstrasse, Autobahn), die die Durchlässigkeit vom Schwarzwald zum Rhein hin stark beeinträchtigen und von denen eine nicht unerhebliche Lärmbelastung für die Rheinebene und das angrenzenden Markgräfler Hügelland ausgeht. Aufgrund dieser bandartigen Siedlungsstruktur in der Rheinebene liegt die besondere Bedeutung der Freiräume in der siedlungsnahen Kurz- und Feierabenderholung. Das Hügelland ist durch mächtige Lössauflagen nivelliert und durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die Höhenzüge sind überwiegend bewaldet.

Insgesamt leben rund 54 000 Einwohnerinnen und Einwohner und arbeiten knapp 22 000 Beschäftigte in den Gemeinden des Korridors Oberrhein.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Bad Bellingen	DE	Äusserer Korridor	5143	1561
Efringen-Kirchen	DE	Äusserer Korridor	8773	2291
Eimeldingen	DE	Äusserer Korridor	2531	1153
Fischingen	DE	Ländlicher Raum	788	255
Schliengen	DE	Äusserer Korridor	6009	1271
Weil am Rhein	DE	Agglomerationszentrum	30 769	15 439
SUMME			54 013	21 970

Tabelle 34:
Gemeinden,
Einwohner und
Arbeitsplätze im
Korridor Oberrhein

Quellen:

Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa: Bevölkerung Basis Zensus, 2022)

Arbeitsplätze: Bundesagentur für Arbeit (Statistik: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort, 2020)

10.2 Organisation und zuständige Gremien

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

Im Rahmen der 5. Generation arbeiten die Gemeinden des Korridors Oberrhein gemeinsam mit den Kandertal-Gemeinden an Lösungen, um die Mobilität in nachhaltigere Bahnen zu lenken. Konkrete Projekte werden in den kommenden zwei Jahren realisiert.

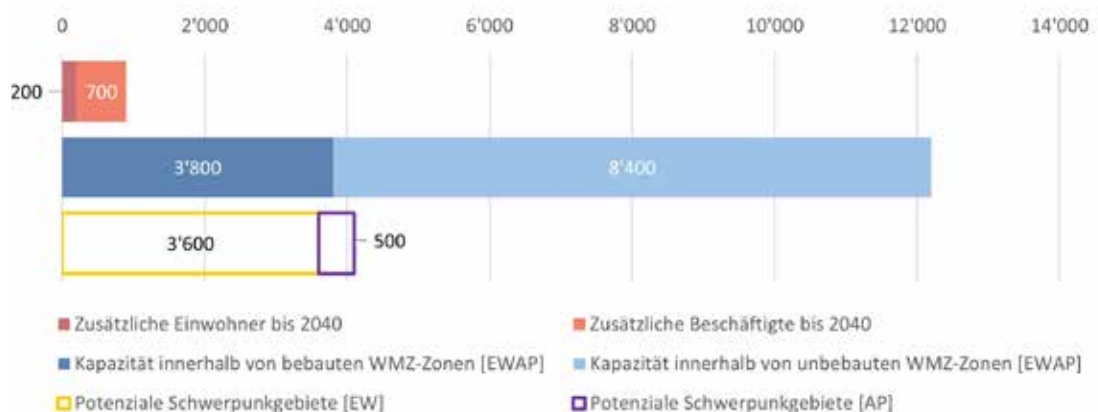
10.3 Herausforderungen des Korridors Oberrhein

Sorgfältiger Umgang mit den Entwicklungspotenzialen sicherstellen – Nachverdichtung fördern

Der Oberrhein hat bis 2040 und weit darüber hinaus ausreichend Entwicklungspotenziale. Allein die Potenziale in den Schwerpunktgebieten decken den Bedarf für Wohnraum bis nach 2040 ab. Nur die prognostizierte Nachfrage nach Arbeitsplätzen kann nicht vollumfänglich in den Schwerpunktgebieten aufgefangen werden. Durch höhere Dichten und eine Nachverdichtung in den bestehenden Gewerbegebieten können die Flächen in den Schwerpunktgebieten allerdings durchaus bis 2040 ausreichen.

Insbesondere aufgrund der zahlreichen Potenziale besteht wenig Druck zur Nachverdichtung. Deshalb stellt es eine besondere Herausforderung dar, die in der bebauten Wohnmischzone (WMZ) enthaltenen Potenziale zu aktivieren. Durch die Nachverdichtung in den Ortskernen kann eine Aufwertung stattfinden. Durch regional angepasste Wohntypologien mit höheren Dichten kann die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner erhöht und somit auch die Nachfrage gesteigert werden, sodass sich der Betrieb von einzelnen Versorgungsangeboten lohnt und der Einzelhandel in den Ortskernen gestärkt werden kann. Wohntypologien mit höheren Dichten sind auf gut erschlossene Kommunen und Ortsteile sowie insbesondere auf Bahnhofsumfelder zu konzentrieren.

Abbildung 37:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Oberrhein



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Unausgewogener Mix von Arbeiten und Wohnen – Arbeitsplatzentwicklung fördern

Die Arbeitsplätze machen gemessen an den Einwohnerinnen und Einwohnern nur 40% aus. Da durchschnittlich 60% der Bevölkerung berufstätig sind, ist der Oberrhein wie andere ländlich geprägte Korridore mit Arbeitsplätzen unterversorgt. Deshalb ist es wichtig, dass die bestehenden Gewerbegebiete aufgewertet und idealerweise auch dichter genutzt werden. Die vorhandenen Potenziale gilt es qualitativ zu entwickeln, sodass der Oberrhein insgesamt als Wirtschaftsstandort gestärkt wird. Gestalterische Massnahmen und Massnahmen, die die Adressierung verbessern, sind zu eruieren und umzusetzen. Auch eine gute Erschliessung, nicht nur für den MIV, sondern insbesondere auch mit den nachhaltigen Mobilitätsformen, ist als Standortfaktor zu gewährleisten. Eine gute Anbindung der Gewerbegebiete an die Veloinfrastruktur und eine zweckmässige Bedienung durch den ÖV (ggf. durch Shuttle-Busse am Morgen und Abend) sind zu prüfen. Auch Bike-Sharing-Angebote können die Erreichbarkeit verbessern.

Naturbezug in den urbanen Gebieten sicherstellen – Freiräume bewahren und weiterentwickeln

Im Kontext des Klimawandels kommt den Landschafts- und Freiräumen eine immer grössere Bedeutung zu. Die Nähe zu weitläufigen Landschaften und die kleinräumigen Freiräume im Siedlungsgebiet haben einen grossen Stellenwert für die Lebensqualität am Oberrhein. Durch die oben eingeforderte Nachverdichtung können die Landschaftsräume über Jahre hinaus bewahrt werden, und es kann ein Netz an ausreichenden Freiräumen im Siedlungsgebiet sichergestellt werden. Diese sollen in Bezug auf ihre Aufenthalts- und Begegnungsqualität weiterentwickelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass zahlreiche Bedürfnisse, die von den Einwohnerinnen und Einwohnern an den Freiraum gestellt werden, befriedigt werden können. Bei der Vernetzung und Ausgestaltung der Freiräume sind zudem immer die Belange des Naturschutzes und der Biodiversität zu berücksichtigen. Auch bei der Nutzung der Landschaftsräume sind ökologische Aspekte zu bedenken. Von kleinräumigen Strukturen (Hecken, Obstbäumen etc.) profitiert nicht nur die Artenvielfalt, sie machen die Landschaften ausserdem abwechslungsreich und damit attraktiv für Naherholungssuchende.

Nachhaltige Mobilität stärken – Velonetz und ÖV verbessern

Die Gemeinden Bad Bellingen, Schliengen, Efringen-Kirchen und Weil am Rhein verfügen über einen Bahnhof. Diese Orte sind prädestiniert, um einen grossen Teil der zukünftigen Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung aufzunehmen, u. a. durch die oben geschilderte Nachverdichtung. Auf den Gemarkungen der Gemeinden Bad Bellingen, Schliengen und Efringen-Kirchen liegen einige stark ländlich geprägte Ortsteile, die weiter entfernt von den Bahnhöfen sind. Auch Teile des Siedlungsgebiets von Weil am Rhein liegen entfernt vom Bahnhof Weil am Rhein und vom Bahnhof Haltingen. Die Gemeinde Fischen liegt nicht an der Bahnlinie. Die Distanzen zu den Bahnhöfen sind im Vergleich zu den Gemeinden im Kandertal nicht sehr weit. Durch eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur und durch Ortsbusse kann der Zugang zu den Bahnhöfen mittels nachhaltiger Verkehrsmittel gewährleistet werden. Der Ausbaubedarf beim ÖV wird gemeinsam mit dem Kandertal angegangen und orientiert sich an den Ergebnissen des dortigen Raumkonzepts und einer darauf aufbauenden Verkehrsstudie. Bei den Velowegen besteht Ausbaubedarf, und es mangelt an einer Velovorzugsroute (Radschnellroute). In Weil am Rhein ist zur besseren Anbindung von bisher ungenügend angebundenen Siedlungsgebieten die Verlängerung der Tramlinie 8 geplant (A-Massnahme AP4).

Die kombinierte Mobilität hat ebenfalls einen hohen Stellenwert. Die Park-&-Ride-Angebote sind bereits gut ausgelastet – ein Ausbau ist zu prüfen. Auch das Bike-&-Ride-Angebot muss in qualitativer und quantitativer Hinsicht überzeugend sein, damit die Menschen, die nicht in Bahnhofsnähe leben, ihre Mobilität durch das Kombinieren von Velo und ÖV nachhaltig gestalten können. Hier besteht Ausbaubedarf. Sharing-Angebote sind ebenfalls wichtig. Durch den Aufbau von Mobilstationen an den Bahnhöfen und an wichtigen Bushaltestellen soll ein attraktives Angebot geschaffen werden.

Wie im Kandertal wird weiterhin eine gewisse Abhängigkeit vom Auto bestehen. Die Herausforderung besteht darin, den Anteil der Elektrofahrzeuge durch den Ausbau von Ladestationen zu erhöhen.



Abbildung 38: Impression Korridor Oberrhein

Quelle: Adobe Stock 2018

10.4 Aktivitäten im Korridor

Mobilitätsnetzwerk

Siehe hierzu Kapitel 11.4.

Beteiligungsprozess Tram Weil am Rhein

Nach langen Planungen ging im Jahr 2014 die Verlängerung der Tram 8 über das Basler Stadtgebiet hinaus zum Bahnhof Weil am Rhein in Betrieb. Seitdem haben die Fahrgastzahlen auf dieser Linie stark zugenommen. Um weitere Stadtteile von Weil am Rhein besser mit dem Tram zu erschliessen, soll die Linie 8 vom Bahnhof Weil am Rhein um ca. 1,6 km entlang der Hauptstrasse bis zum Läublinpark verlängert werden. Am Läublinpark bestehen Umsteigemöglichkeiten auf mehrere Buslinien. Die Finanzierung für den Bau der Tramverlängerung ist aufgelegt und gesichert.

Die Realisierung war dennoch unsicher, weil im Rahmen eines Bürgerentscheids kein gesellschaftlicher Konsens gefunden werden konnte. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen von AP5 ein zivilgesellschaftlicher Beteiligungsprozess im Vorfeld der Realisierung der geplanten Infrastrukturmassnahme Tram 8+ durchgeführt. Ein wesentliches Kennzeichen des Beteiligungsprozesses war die Verzahnung von analogen Formaten vor Ort mit digitalen Elementen.

Der Prozess erstreckte sich über sechs Monate, von Juni bis November 2023. Es gab zwei Gremien, die im Rahmen des Prozesses konsultiert wurden: eine Begleitgruppe, die aus Vertreterinnen und Vertretern von Politik und Verwaltung bestand, und Delegierte der Bürgerschaft. Sie bewerteten jeweils die gewonnenen Erkenntnisse aus den drei öffentlichen Formaten. Um den Einbezug der breiten Bürgerschaft sicherzustellen, wurden eine Kick-off-Veranstaltung, eine Zukunftswerkstatt und ein Perspektivforum organisiert. Der gesamte Prozess wurde ausserdem mit digitalen Formaten angereichert. In der ersten Phase der digitalen Beteiligung wurden allgemeine Fragestellungen und Meinungen zur Verlängerung der Tram 8 abgefragt und zudem inhaltliche Schwerpunkte für die Themenwerkstatt und den weiteren Prozess ermittelt. Die zweite Phase der digitalen Beteiligung baute auf den Ergebnissen der Themenwerkstatt und der ersten Phase der digitalen Beteiligung auf. Neben einer klassischen fragenbasierten Beteiligung, die die bereits gewonnenen Erkenntnisse vertiefte, wurde die zweite Phase durch eine kartenbasierte Online-Beteiligung unterstützt. Die Bürger:innen konnten konkrete Wünsche, Stärken, Schwächen und Handlungsansätze durch Verortung auf einem Projektplan benennen.

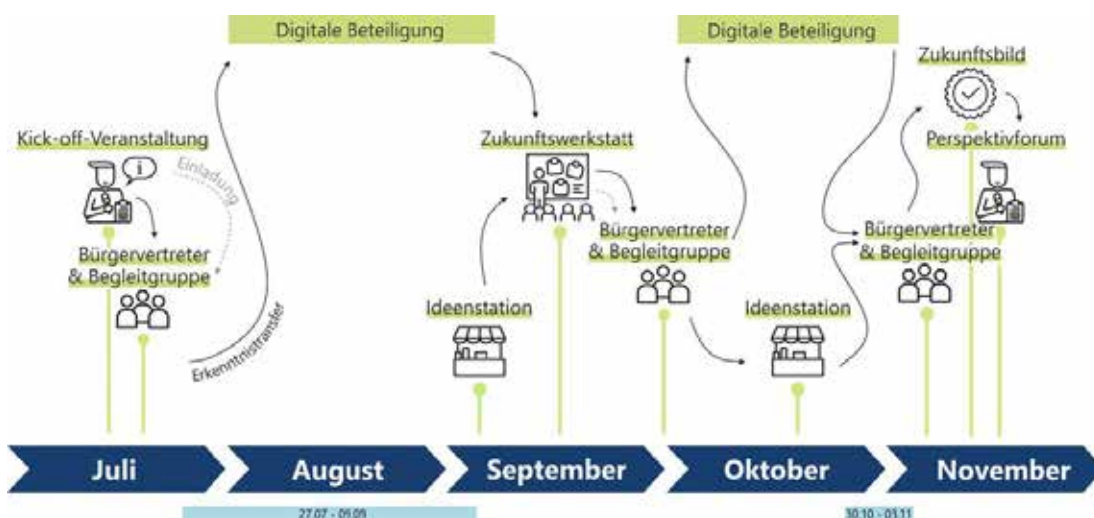


Abbildung 39:
Zeitplan des
Beteiligungsprozesses
Tram 8+

Quelle: FIRU GmbH

Durch den Beteiligungsprozess konnten wertvolle Hinweise gesammelt und das Projekt der Tramverlängerung verbessert werden.

Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Mitfinanzierung des Beteiligungsprozesses
- › Fachliche Begleitung

10.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Oberrhein

Die folgenden Tabellen und Karten zeigen die Massnahmen, die am Oberrhein geplant und im AP5 enthalten sind.

Schwerpunktgebiete

Am Oberrhein gibt es aufgrund der Lage zwischen Basel und Freiburg in allen Gemeinden eine hohe Nachfrage nach Wohnraum. Aufgrund des noch grossen Angebots in der unbebauten Wohnmischzone besteht die Gefahr, dass dezentral gelegene Potenziale, die leicht zu mobilisieren sind, auf Kosten der Nachverdichtung an zentraler Lage zuerst genutzt werden. Um dem prognostizierten Wachstum genügend Wohnraum an zentraler Lage zur Verfügung zu stellen, wurden in Weil am Rhein mehrere Verdichtungsgebiete ausgewiesen, die Raum für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze bieten.

Tabelle 35:
Siedlungsmassnahmen AP5 im Korridor Oberrhein

Nr.	Schwerpunktgebiet	Areal	Arealname	Typ	zus. EW	zus. AP
5S2	Basel-Nord	5S2.3	Weil am Rhein	Transformation	250	100
		5S2.7	Weil am Rhein-Friedlingen	Transformation	150	100
5S22	Weil am Rhein	5S22.2	Haltingen-Ost	Neubau	560	-
		5S22.3	Im Rad	Neubau	490	-
		5S22.4	Heldelinger Boden	Neubau	448	10
		5S22.5	Unterer Brommenacker	Neubau	411	-
		5S22.7	Otterbach-Süd	Neubau	1300	305
SUMME					3609	515

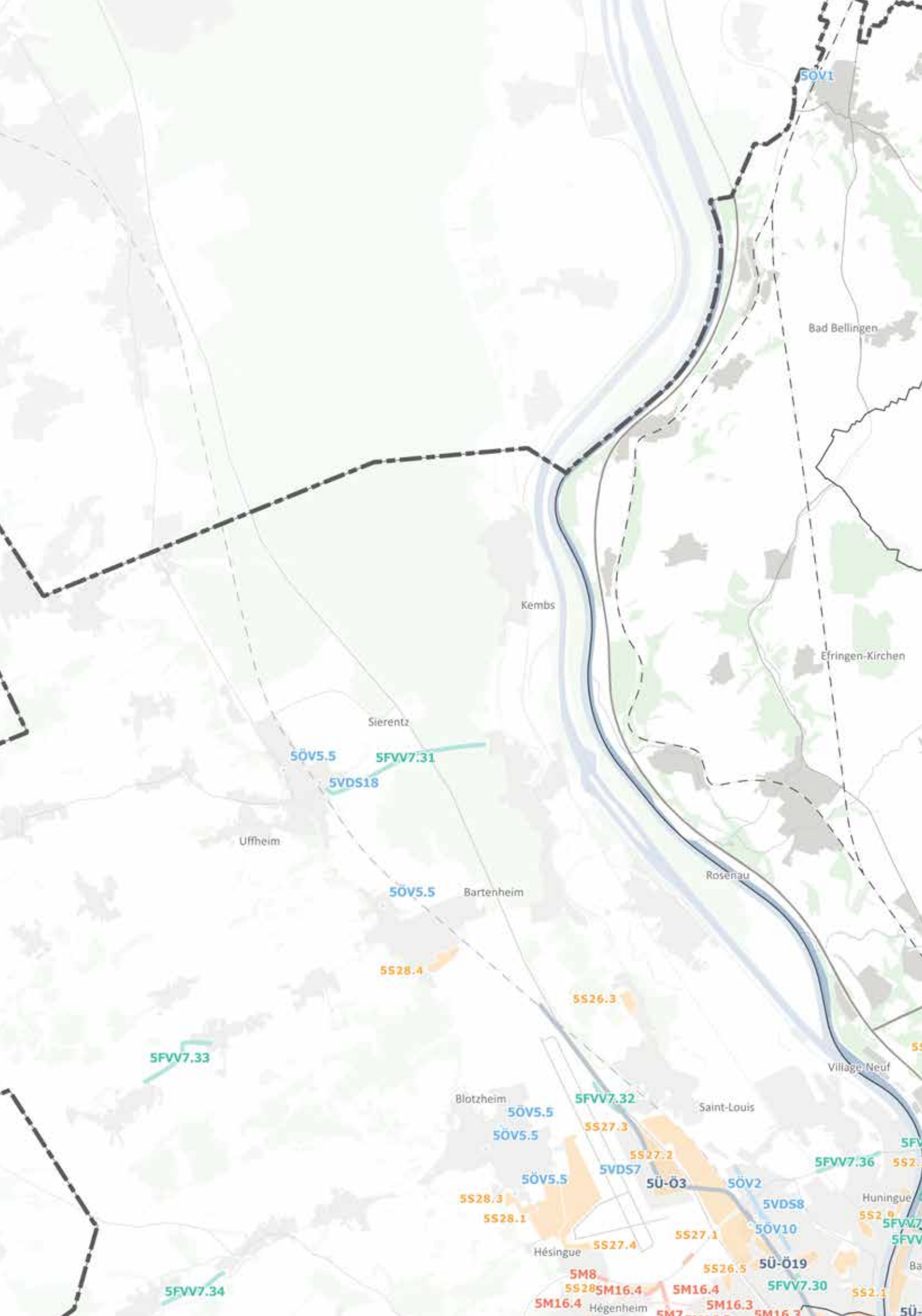
Schlüsselmassnahmen

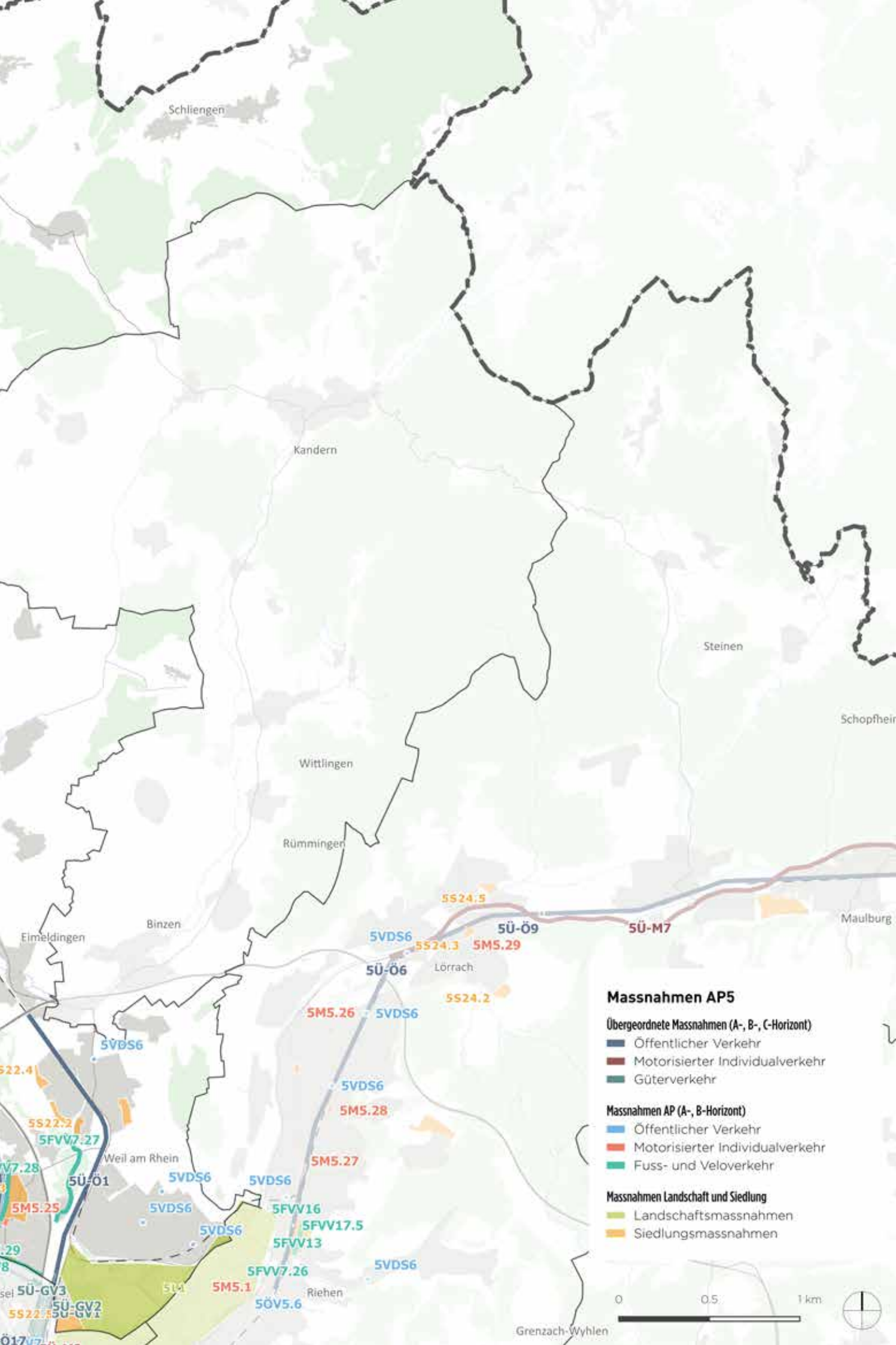
Aufgrund der grossen Pendlerverflechtungen zwischen Basel und Weil am Rhein steht der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit der **Einführung des 30-Minuten-Takts auf der Oberrheinstrecke** und der **Verlängerung der Tram 8 bis Läublinpark (AP4)** im Vordergrund. Die Verlängerung der Tramlinie bildet eine Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung nach innen und für die Aufwertung des Stadtkerns, die mit dem Zukunftsbild 2040 der Agglomeration Basel verfolgt werden. Dichte Siedlungsgebiete in Weil am Rhein erhalten durch die Verlängerung der Tram 8 eine attraktive Anbindung an den ÖV, und zwar zu verhältnismässig geringen Kosten.

Mit den für den Horizont 2030 vorgesehenen Angebotsverbesserungen der trinationalen S-Bahn Basel erhält der Bahnhof Weil am Rhein ausserdem einen raschen und zuverlässigen Zugang zur ganzen Agglomeration.

Im Rahmen der 5. Generation wurden in Schliengen Möglichkeiten eruiert, um den Busverkehr effizienter und nutzerfreundlicher zu organisieren. Daraus entstand die Massnahme Buswendeschleife Bahnhof, die im AP5 eingereicht wurde und die Nutzung des ÖV in Schliengen attraktiver machen wird.

In Weil am Rhein wird die grösste und älteste Parkanlage auf der Gemarkung der Stadt aufgewertet und erweitert. Damit reagiert die Stadt Weil am Rhein auf die in Kapitel 10.3 erläuterte Herausforderung beim Erhalt und bei der Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet. Zentral für die Nutzung dieser grossen Freiraumfläche ist eine gute Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie eine schlüssige Mobilität innerhalb des Areals. Hier hat die Stadt Weil am Rhein im Rahmen von AP5 Verbesserungsbedarf geortet. Entsprechend wurde die Massnahme Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse ausgearbeitet und im AP5 eingereicht.



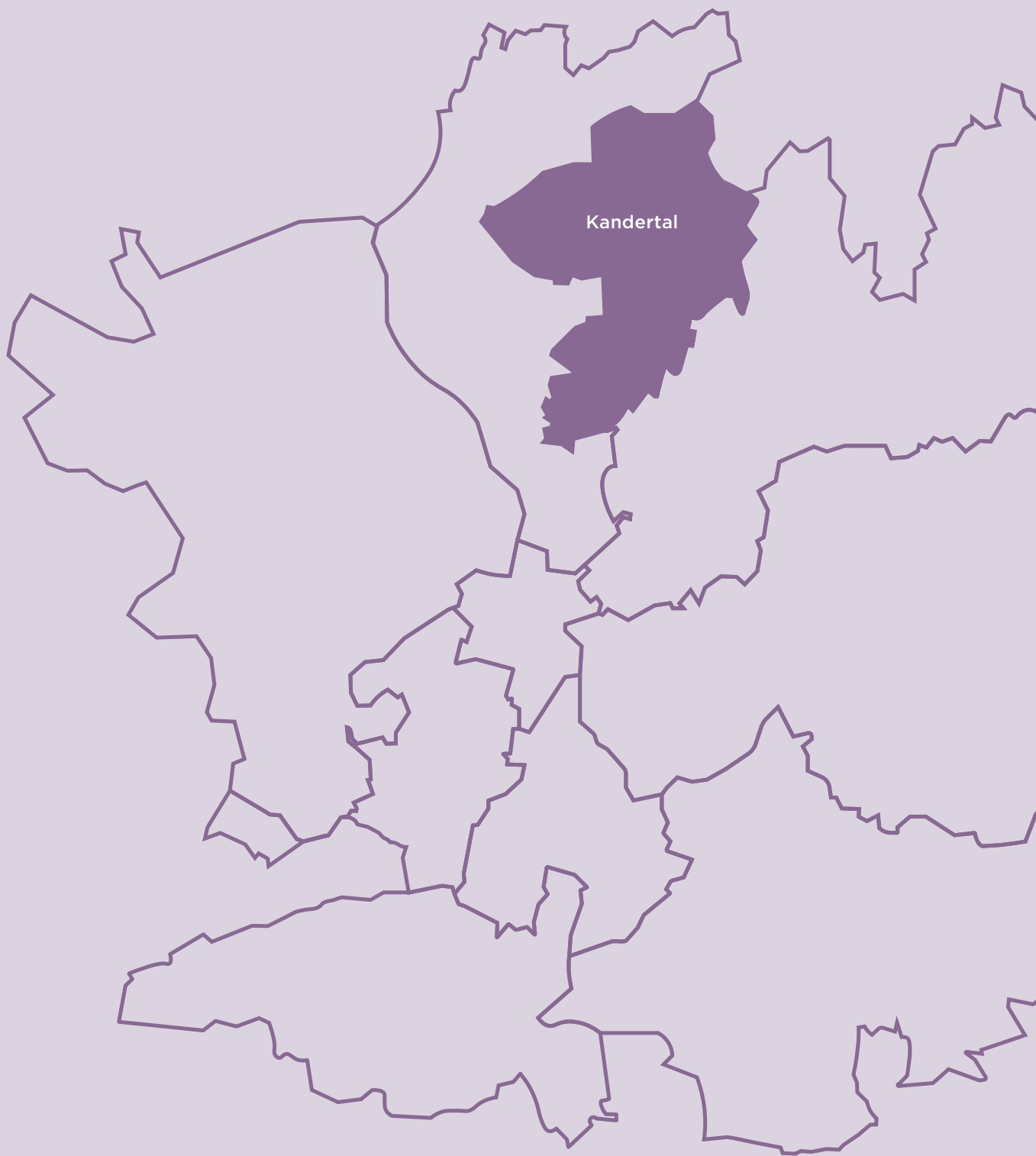


Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	Eisenbahn	A

Tabelle 36:
Übergeordnete
Massnahmen Verkehr
AP5 im Korridor
Oberrhein

Nr.	Projektname	Massnahmentyp	Horizont
5FVV7.27	Weil am Rhein: Veloroute Haltingen–Friedlingen	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.28	Weil am Rhein: Veloroute Nord–Süd	Fuss- und Veloverkehr	A
5FVV7.29	Weil am Rhein/BS: Veloroute Ost–West	Fuss- und Veloverkehr	A
5M5.25	Weil am Rhein: Aufwertung Hafenplatz inkl. Querung Colmarer Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	Bus-/ ÖV-Infrastrukturen	A

Tabelle 37:
AP-Massnahmen
Verkehr AP5 im
Korridor Oberrhein



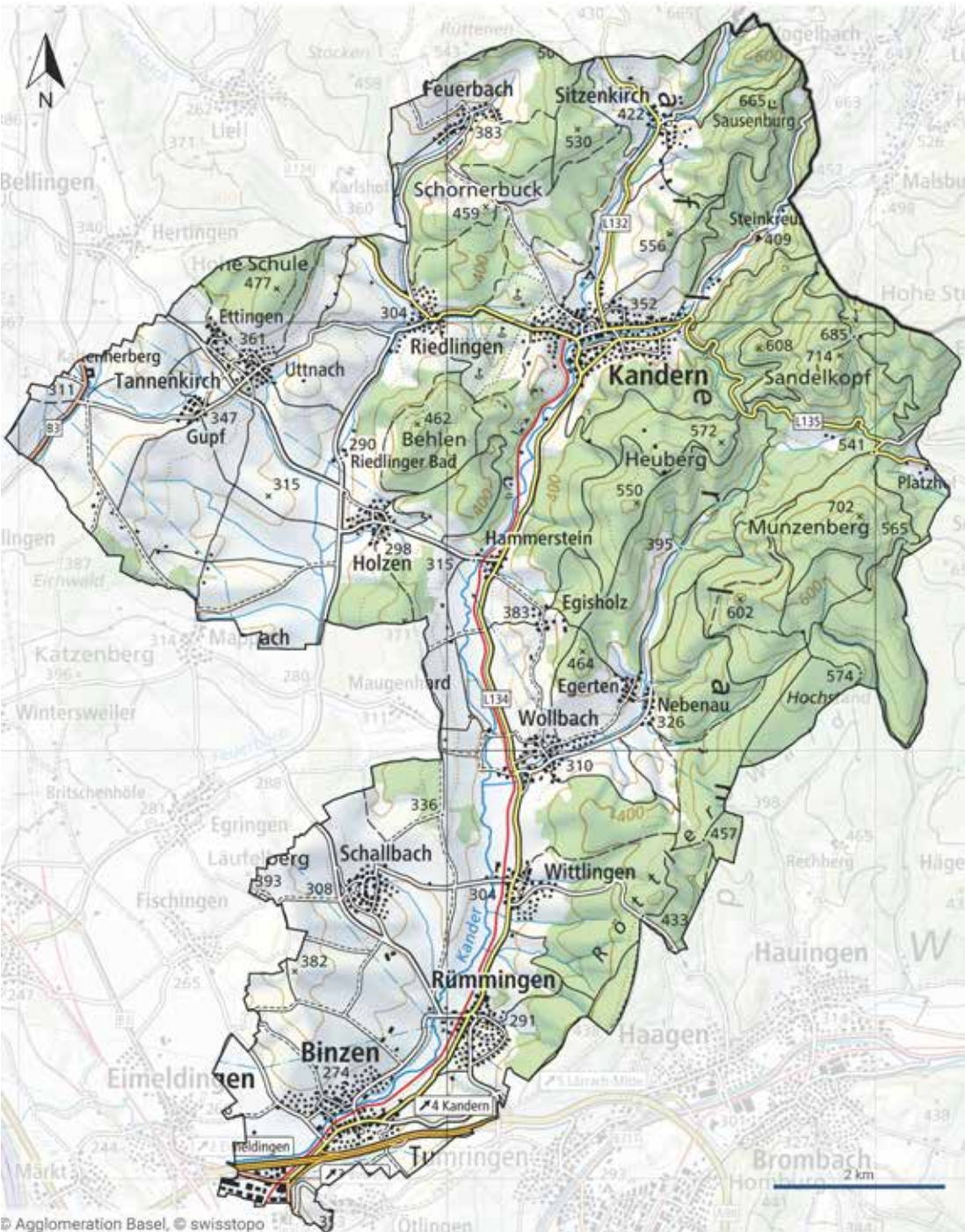
11 Kandertal

11.1 Portrait

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

Der öffentliche Verkehr im Tal wird zurzeit hauptsächlich mit der Buslinie 54 und mit der grenzüberschreitenden Buslinie 55 sichergestellt. Diese beiden Hauptlinien werden durch zahlreiche Schulbusse ergänzt, die ohne erkennbare Takte verkehren. Insgesamt ist das Liniennetz kompliziert, langsam und durch die geringe Taktfrequenz wenig benutzerfreundlich. Entsprechend hat der öffentliche Verkehr gegenüber dem MIV das Nachsehen, und das Verkehrsverhalten im Kandertal bleibt stark auf das Auto ausgerichtet. Im bundes- und landesweiten Vergleich ist der Motorfahrzeugbestand je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner in den Gemeinden des Kandertals seit dem Jahr 2000 überdurchschnittlich gestiegen.

Abbildung 41: Korridor Kandertal



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Tal wird zudem von einer stillgelegten Eisenbahnlinie in Normalspur durchquert, die von Haltingen nach Kandern führt und heute noch regelmässig als Museumsbahn betrieben wird. Eine Wiedereröffnung der Strecke für den S-Bahn-Verkehr wird seit langer Zeit diskutiert. Nach der aktuellen Machbarkeitsstudie und nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist eine Streckenreaktivierung voraussichtlich wirtschaftlich sinnvoll. In den weiteren Prozess sind neben dem Landkreis Lörrach alle an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden eingebunden.

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

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	Einwohner	Arbeitsplätze
Binzen	DE	Äusserer Korridor	2976	2787
Kandern	DE	Korridorzentrum	8537	2087
Rümplingen	DE	Äusserer Korridor	1908	250
Schallbach	DE	Ländlicher Raum	829	40
Wittlingen	DE	Äusserer Korridor	947	169
SUMME			15 197	5333

Tabelle 38:
Gemeinden, Einwohner und Arbeitsplätze im Korridor Kandertal

Quellen:

Einwohner: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (StaLa: Bevölkerung Basis Zensus, 2022)

Arbeitsplätze: Bundesagentur für Arbeit (Statistik: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Arbeitsort, 2020)

Innerhalb des Kandertals konzentrieren sich die Arbeitsplätze insbesondere auf Binzen (mit seinem interkommunalen Gewerbegebiet) und auf das Unterzentrum Kandern. Trotz eines Zuwachses im Zeitraum zwischen 2007 und 2017 um insgesamt gut 30% bleibt das Kandertal deutlich mehr Wohn- als Arbeitsplatzstandort.

11.2 Organisation und zuständige Gremien

Im Juli 2015 wurde zum ersten Mal die Kandertalkonferenz zur Weiterentwicklung des Tals durchgeführt. Sie legte den Grundstein für eine engere Zusammenarbeit der Gemeinden im Kandertal. Um Fehlentwicklungen frühzeitig vorzubeugen, entschlossen sich die fünf Gemeinden unter Beteiligung der Gemeinderäte und Bürger gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee, dem Landkreis Lörrach und Agglo Basel, im Rahmen eines eigenen Raumkonzepts Leitvorstellungen für die Zukunft des Kandertals zu erarbeiten. Die Entwicklung des Raumkonzepts dauerte von 2018 bis 2020 und wurde feierlich mit der Unterzeichnung einer Charta abgeschlossen.

Im Rahmen der 5. Generation organisierten sich die Kommunen in einem Projektrat. Pro Gemeinde hat jeweils der oder die Bürgermeister:in Einsitz. Die Leitung des Projektrats wird in einem rotierenden System durch zwei Bürgermeister:innen wahrgenommen. Als Turnus sind zwei Jahre vorgesehen. Für jedes Projekt, das gemeinsam umgesetzt wird, wird ein Kümmerer bestimmt, der federführend den Prozess gestaltet. Der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und Agglo Basel wirken im Projektrat mit. Ziel und Aufgabe des Projektrats sind es, die einzelnen Massnahmen des Raumkonzepts Kandertal umzusetzen. Die Massnahmenblätter aus dem Agglomerationsprogramm dienen dabei als Wissensbank. Hier werden der Stand der Abklärungen, die weiteren Schritte und die Zuständigkeiten festgehalten.

11.3 Herausforderungen des Korridors Kandertal

Standortattraktivität für Firmen verbessern – Ansiedlung und Erhalt von Arbeitsplätzen sicherstellen

Im Kandertal leben heute 15 197 Menschen und sind 5333 Arbeitsplätze vorhanden. Das Verhältnis der Arbeitsplätze zu den Einwohnerinnen und Einwohnern beträgt 35%. Dies ist verglichen mit anderen Korridoren niedrig. Da etwa 60% der Bevölkerung berufstätig sind, ist das Kandertal mit Arbeitsplätzen unterversorgt. Dies wird sich gemäss den Prognosen in Zukunft auch nicht ändern. Ausserdem hat das Kandertal keine Schwerpunktgebiete, wie das in anderen Korridoren der Fall ist. Die Standorte Kandern und Binzen, auf die sich die Arbeitsplätze konzentrieren, verfügen aufgrund des starken Wachstums in der Vergangenheit kaum mehr über zusätzliches Entwicklungspotenzial. Rückläufige Zahlen gibt es ebenfalls bei den landwirtschaftlichen Betrieben, insbesondere bei den Haupterwerbsbetrieben. Auch die Übernachtungszahlen in den Hotellerie-Betrieben sind rückläufig (Raumkonzept Kandertal, 2020, S. 32). Eine grosse Herausforderung im Kandertal besteht deshalb darin, die bestehenden Arbeitsplätze zu erhalten und für die Ansiedlung von neuen Firmen ein attraktives Umfeld zu schaffen. Hierzu sollen die Potenziale in den Gewerbegebieten, insbesondere durch Nachverdichtung, erfasst und Aufwertungsmöglichkeiten (Gestaltung, Adressbildung, Erreichbarkeit) der einzelnen Gewerbegebiete für den gesamten Korridor ermittelt werden. Ziel ist es, dass ein grösserer Anteil der berufstätigen Bevölkerung einer Arbeit im Kandertal nachgehen kann und von kurzen Wegen zum Arbeitsplatz profitiert.

Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf erhalten und ausbauen – nachhaltige Mobilität ermöglichen

Damit die Wege nicht nur für das Arbeiten kurz sind, ist es von grosser Bedeutung, dass auch die Wege zu Lebensmittelgeschäften möglichst kurz sind. Heute konzentriert sich die Versorgungssituation mit Gütern des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs auf die Gewerbegebiete und Ortskerne von Binzen und Kandern. Entsprechend der Lage im ländlichen Raum ist das Versorgungsangebot in den anderen Kommunen sowie in den Ortsteilen der Stadt Kandern auf ein Minimum reduziert. Angebote bestehen hier zum Teil ausschliesslich durch kleine Direktvermarkter und Verkaufswägen. Die zentralen Einkaufsmöglichkeiten in Binzen und Kandern sind gut mit dem MIV und bedingt mit dem ÖV erreichbar (Raumkonzept 2020, S. 35). Die Herausforderung besteht darin, nach Möglichkeit die Versorgungssituation auch in den kleineren Dörfern mit innovativen Konzepten zu verbessern, um die Versorgungswege zu kürzen. Unterstützend wirkt die angestrebte Innenentwicklung. Mit

höheren, an den Kontext angepassten Dichten (gemäss Raumkonzept 2020), insbesondere in den Ortskernen, kann die Nachfrage gesteigert werden. Durch die Ansiedlung von weiteren Einwohnerinnen und Einwohnern und von Versorgungsangeboten können die Ortskerne weiterentwickelt und aufgewertet werden. Wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, verfügt das Kandertal noch über erhebliche Potenziale innerhalb der unbebauten Wohnmischzonen (WMZ). Die Herausforderung ist deshalb gross, durch Nachverdichtung die Potenziale innerhalb der bebauten WMZ – zu denen auch die Ortskerne zählen – zu aktivieren.

Andererseits ist die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, indem die grösseren Versorgungszentren Kandern und Binzen gut mit dem Velo und dem ÖV erreicht werden können.

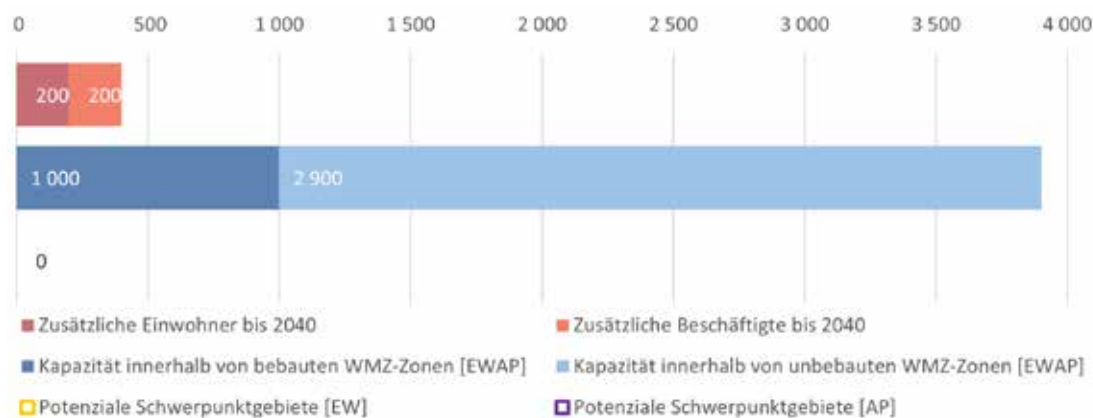


Abbildung 42:
Einwohner,
Beschäftigte sowie
Bauzonenkapazitäten
Schwerpunktgebiete
im Korridor Kandertal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abhängigkeit vom MIV reduzieren – nachhaltige und kombinierte Mobilität stärken

Selbst wenn zusätzliche Arbeitsplätze im Kandertal angesiedelt werden können und die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in der Fläche verbessert werden kann, müssen auch zukünftig grössere Distanzen für Einkaufen und Arbeiten zurückgelegt werden. Die Herausforderung besteht darin, im ländlichen Raum die Abhängigkeit vom Auto und damit auch die Nutzung des Autos zu reduzieren. Hierfür braucht es attraktive Velorouten auf wichtigen Wegebeziehungen und eine Verbesserung des ÖV-Angebots durch einen überlagerten Expressbus und durch eine bessere Anbindung der Buslinien an die S-Bahn in Haltingen, Weil am Rhein, Lörrach und Basel Badischer Bahnhof. Auch die tangentialen Busangebote zwischen dem Oberrhein und dem Kandertal mit Verlängerungen ins Wiesental und nach Frankreich sind ausbaufähig. Zudem sollen die Voraussetzungen für das Kombinieren von Verkehrsmitteln verbessert werden. Eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen an den Bushaltestellen und den Bahnhöfen am Oberrhein ist hierfür zentral.

Das Auto wird in den ländlichen Regionen trotz Verbesserungen im Veloverkehr und im ÖV weiterhin in der Alltagsmobilität eine Rolle spielen. Aber auch hier gilt es, die Kombination von ÖV und Auto an sinnvollen Standorten zu verbessern. Schliesslich kann auch das Teilen von Autos einen Beitrag dazu leisten, dass auf ein Auto verzichtet werden kann, wodurch das Kombinieren von Verkehrsmitteln und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen gefördert werden.

Unvermeidbaren Automobilverkehr umweltfreundlich abwickeln – Ladeinfrastruktur ausbauen

Schliesslich soll der verbleibende Autoverkehr möglichst umweltfreundlich abgewickelt werden. Hierzu sind die Voraussetzungen für die Elektromobilität zu verbessern, v. a. durch ein gut ausgebautes Netz an Ladestationen.

Hohe Lebensqualität bewahren – Qualität der Landschaft und Freiräume erhalten und aufwerten

Das über Jahrhunderte entstandene Wald-Offenland-Mosaik ist ein Qualitätsmerkmal der Kandertäler Landschaft. Damit dieses Mosaik erhalten werden kann, ist die Landschaftspflege durch Landwirte sicherzustellen. Dies stellt eine Herausforderung dar, da die (Haupterwerbs-)Landwirtschaft rückläufig ist. Ausserdem ist sicherzustellen, dass die freien Landschaften nicht durch eine zunehmende Überprägung durch Siedlungs- und Infrastrukturvorhaben belastet werden. Die Kander ist als Fliessgewässer bislang kaum erlebbar. Hier besteht die Aufgabe darin, die Kander unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und des Biotopverbundes zugänglicher zu machen. Schliesslich ist auch innerhalb des Siedlungsgebiets die hohe Freiraumqualität zu bewahren, und die Siedlungsränder sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.

11.4 Aktivitäten im Korridor Kandertal

Mobilitätsnetzwerk

Zur Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen aus dem Raumkonzept haben die Kommunen des Projektrats und Kommunen aus der Region Oberrhein die Energieagentur Südwest GmbH beauftragt, das Mobilitätsnetzwerk Kandertal/Oberrhein zu gründen. Das Netzwerk profitiert von einer Bundesförderung. Geleitet wird die Arbeit im Mobilitätsnetzwerk durch die Energieagentur Südwest, die eine koordinierende Funktion übernimmt und bei Bedarf Fachbüros hinzuzieht. Die Projektmitarbeitenden bringen einzelne Vorhaben voran, indem sie Abklärungen vornehmen und Fördergelder für die konkrete Umsetzung von Projekten beantragen. Dabei werden sie von Mitarbeitenden des Landkreises Lörrach unterstützt. Die Arbeitsstunden im Mobilitätsnetzwerk sind durch die Förderung des Bundes zu 50% finanziert. Die übrigen 50% werden von den Kommunen, dem Landkreis Lörrach, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee und Agglo Basel übernommen.

Im Rahmen der 5. Generation wurde im Mobilitätsnetzwerk an folgenden Themen gearbeitet:

- › Ladeinfrastruktur: 27 Standorte für Landesäulen sollen bis 2028 realisiert werden. Die Verträge mit dem Anbieter wurden ausgearbeitet und von den Gemeinden unterzeichnet. Ausserdem wurde beim Land Baden-Württemberg eine Förderung beantragt. Falls die Förderzusage gegeben wird, findet der Ausbau der Ladesäulen innerhalb eines Jahres statt.
- › Carsharing: Eine Ausschreibung für Carsharing wird ausgearbeitet. Hierfür ist es wichtig, dass gemeinsam ein attraktives Portfolio für Carsharing-Betreibende erarbeitet wird. Jede Gemeinde muss festlegen, welche Stationen in die Ausschreibung aufgenommen werden sollen. Die Kommunen verfolgen das Ziel, dass das Carsharing-Angebot möglichst nur E-Fahrzeuge umfasst. Die Arbeiten laufen bei diesem Projekt auf Hochtouren.
- › Mobilstationen: Um die wichtigen ÖV-Haltestellen im Kandertal und am Oberrhein zu Mobilstationen auszubauen, wird ein Förderantrag erarbeitet, der beim Land Baden-Württemberg eingereicht werden soll.



Beteiligung des Agglomerationsprogramms Basel:

- › Finanzieller Beitrag an die Arbeiten im Mobilitätsnetzwerk
- › Fachliche Begleitung

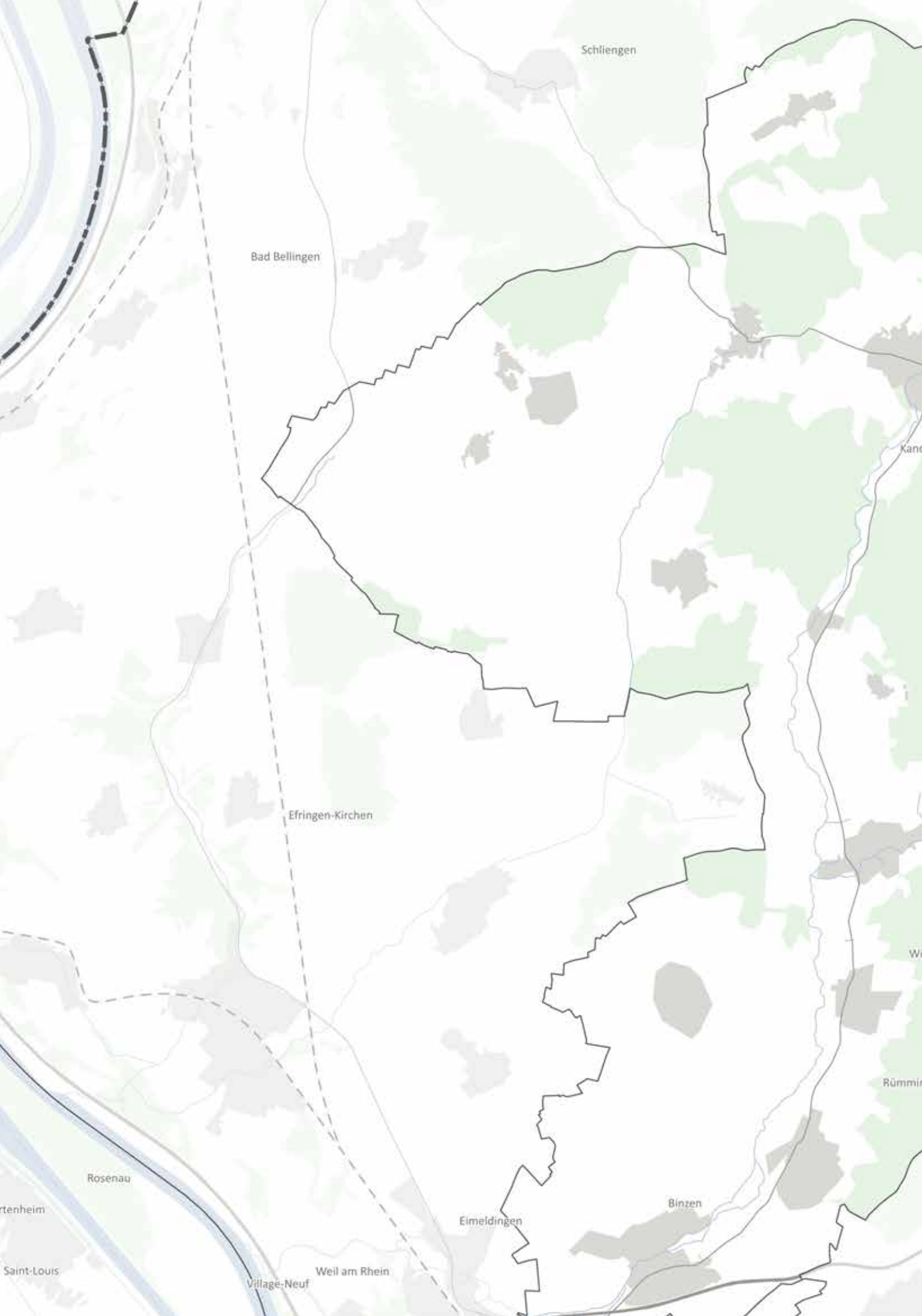


Abbildung 43: Impression Korridor Kandertal

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

11.5 Massnahmen des AP5 im Korridor Kandertal

Aus dem Kandertal werden im AP5 keine Massnahmen eingereicht. Dies bedeutet nicht, dass die in Kapitel 1.3 aufgeführten Herausforderungen nicht angegangen werden. Im Gegenteil: Im Mobilitätsnetzwerk (Kapitel 1.4) wird an den gemeinsamen Herausforderungen gearbeitet, und das Velonetz soll perspektivisch verbessert werden. Dazu sind einzelne Lückenschlüsse im Radnetz angedacht. In Schallbach beispielsweise konnte am 29. September 2024 ein neuer Radweg eingeweiht werden. Lebendige Ortsmitten ergänzen zudem das Thema Fussverkehr. Hier sind die jeweils zuständigen Stellen daran, Netzlücken und -verbesserungen zu planen.



Schliengen

Bad Bellingen

Efringen-Kirchen

Kand

Wi

Rümmir

Rosenau

artenheim

Saint-Louis

Village-Neuf

Weil am Rhein

Eimeldingen

Binzen



Massnahmen AP5

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

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Massnahmen AP (A-, B-Horizont)

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen Landschaft und Siedlung

- Landschaftsmassnahmen
- Siedlungsmassnahmen

0 0.5 1 km







12 Saint-Louis Agglomération

12.1 Portrait

La partie française de l'agglomération trinationale de Bâle est essentiellement constituée par les 40 communes membres de Saint-Louis Agglomération. Le corridor se caractérise par l'axe de trafic principal nord-sud formé par la ligne ferroviaire Strasbourg-Bâle et par l'autoroute A35 et par un axe est-ouest constitué par la RD105. C'est autour de ces deux axes que se concentrent les communes les plus fortement peuplées : la ville de Saint-Louis et de Huningue formant ensemble avec près de 30 000 habitants, le tissu urbain quasiment continu le plus important du corridor et le centre économique, administratif et culturel de Saint-Louis Agglomération. À ces deux communes les plus urbaines s'ajoutent les communes de Héringue et Hégenheim et de Village-Neuf.

Au niveau de la population, Saint-Louis Agglomération est le territoire qui connaît l'un des taux de croissance les plus importants de l'ensemble de l'agglomération trinationale de Bâle avec 1,2% par an. En termes d'emplois, l'attractivité de la Suisse reste très forte et concentre 45% des actifs de la partie française de l'agglomération, alors que seulement 2% travaillent en Allemagne. Il en résulte d'importants flux de déplacements transfrontaliers. De grands efforts sont fournis afin d'augmenter l'attractivité des transports en commun et des mobilités douces (vélo, piétons). C'est ainsi que la ligne de tram 3 du réseau bâlois, cofinancée dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 2^e génération, a été prolongée depuis Burgfelden-Grenze (Suisse) jusqu'à la gare de Saint-Louis en fin 2017. Plusieurs pistes cyclables ont également été réalisées depuis le projet d'agglomération de 3^e génération, dont un grand projet structurant : la passerelle au-dessus de l'autoroute A35 permettra de créer une liaison est-ouest actuellement inexistante, directe et sécurisée pour les cyclistes. Ce projet est inscrit à l'AP4 et la construction est prévue en 2025.

Une spécificité de la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle est l'aéroport international de Bâle-Mulhouse, plus connu sous le nom commercial « EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ». En plus, d'assurer la connexion de Bâle et de toute la région trinationale au marché européen et mondial via plusieurs Hubs situés en Europe (Londres, Amsterdam, etc.) en Turquie et à Dubaï, la plateforme aéroportuaire compte parmi les principaux employeurs de l'agglomération trinationale. Ainsi, de nombreuses entreprises dans le domaine du fret et celles liées au marché aéronautique ont leur site de production sur la plateforme de l'EuroAirport et à proximité.

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

Figure 45 :
Impressions du
corridor Saint-Louis
Agglomération

Source :
Saint-Louis
Agglomération





Figure 46 :
Tram 3

Source :
Saint-Louis
Agglomération



Figure 47 :
EuroAirport

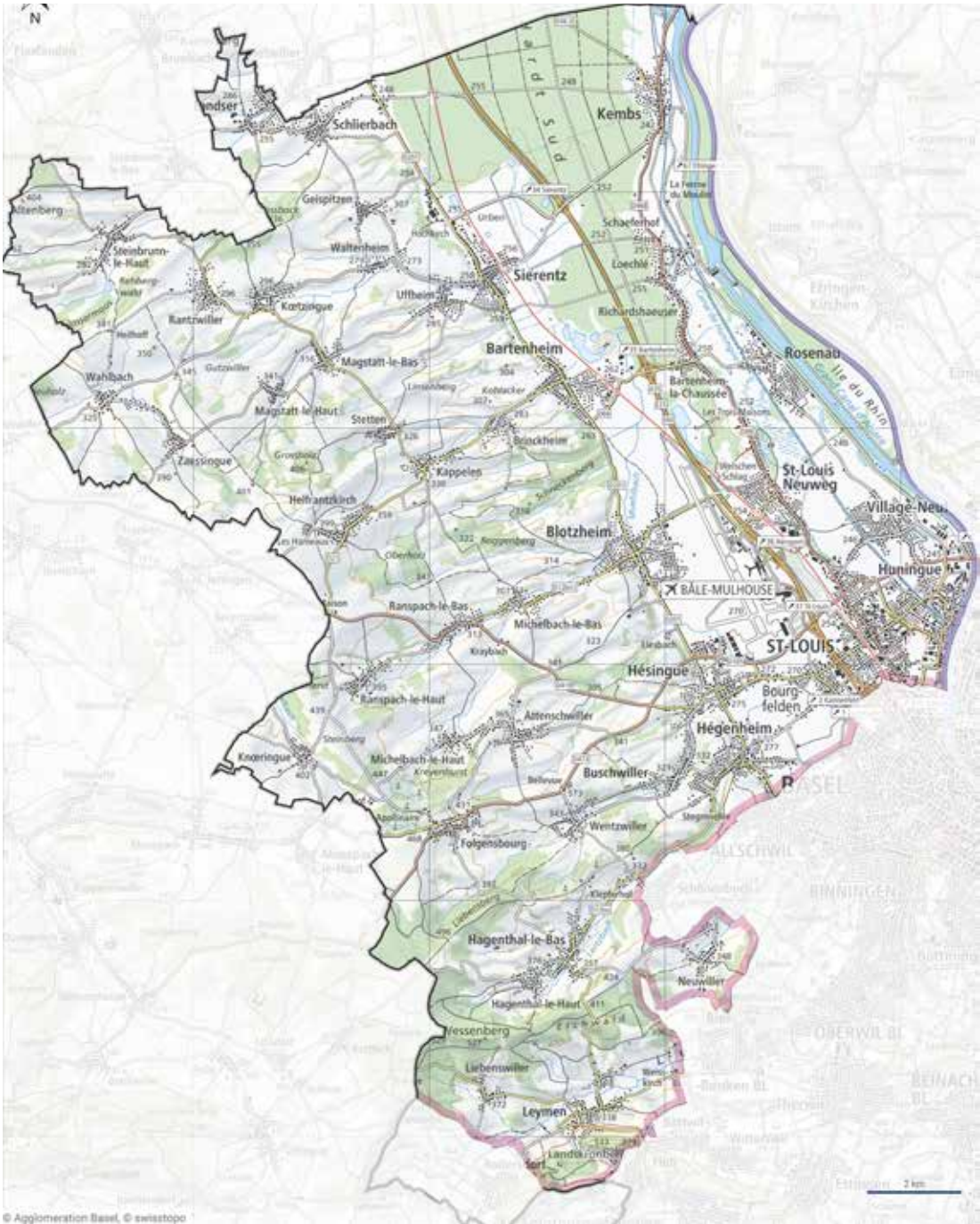
Source :
Saint-Louis
Agglomération



Figure 48 :
Paysage du corridor
de Saint-Louis
Agglomération

Source :
Saint-Louis
Agglomération

Figure 49 :
Carte générale du
corridor Saint-Louis
Agglomération



Source : Bureau Agglo Basel

Commune	Secteur	Catégorie spatiale	Habitants	Emplois
Attenschwiller	FR	Espace rural	1018	88
Bartenheim	FR	Corridor extérieur	4047	1398
Blotzheim	FR	Corridor extérieur	4852	1123
Brinckheim	FR	Espace rural	445	36
Buschwiller	FR	Espace rural	1084	61
Folgensbourg	FR	Espace rural	952	107
Geispitzen	FR	Espace rural	508	64
Hagenthal-le-Bas	FR	Espace rural	1276	255

Commune	Secteur	Catégorie spatiale	Habitants	Emplois
Hagenthal-le-Haut	FR	Espace rural	722	43
Hégenheim	FR	Corridor intérieur	3472	698
Helfrantzkirch	FR	Espace rural	697	39
Hésingue	FR	Corridor intérieur	2880	2148
Huningue	FR	Centre de l'agglomération	7480	3158
Kappelen	FR	Espace rural	607	84
Kembs	FR	Corridor extérieur	5793	694
Knoeringue	FR	Espace rural	387	23
Koetzingue	FR	Espace rural	593	48
Landser	FR	Espace rural	1668	281
Leymen	FR	Corridor extérieur	1253	141
Liebenswiller	FR	Espace rural	180	5
Magstatt-le-Bas	FR	Espace rural	486	34
Magstatt-le-Haut	FR	Espace rural	292	24
Michelbach-le-Bas	FR	Espace rural	694	53
Michelbach-le-Haut	FR	Espace rural	612	102
Neuwiller	FR	Espace rural	456	55
Ranspach-le-Bas	FR	Espace rural	618	101
Ranspach-le-Haut	FR	Espace rural	635	54
Rantzwiller	FR	Espace rural	790	76
Rosenau	FR	Corridor extérieur	2456	227
Saint-Louis	FR	Centre de l'agglomération	22 927	10 514
Schlierbach	FR	Espace rural	1310	312
Sierentz	FR	Corridor extérieur	4149	1648
Steinbrunn-le-Haut	FR	Espace rural	619	38
Stetten	FR	Espace rural	355	20
Uffheim	FR	Corridor extérieur	964	49
Village-Neuf	FR	Corridor intérieur	4678	1264
Wahlbach	FR	Espace rural	492	20
Waltenheim	FR	Espace rural	499	31
Wentzwiller	FR	Espace rural	798	72
Zaessingue	FR	Espace rural	406	36
Total			84 150	25 227

Tableau 39 :
Communes, habitants
et employés dans le
corridor Saint-Louis
Agglomération

Sources : Habitants : INSEE (population municipale, 2022)

Emplois : INSEE (emplois au lieu de travail, 2020). Remarque : les emplois sur le secteur suisse de l'Euro Airport répartis sur les communes de Saint-Louis et Hésingue ne sont pas comptabilisés par l'INSEE et ne figurent donc pas dans ce tableau.



12.2 Organisation et instances compétentes

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

Saint-Louis Agglomération est donc devenue l'une des 20 communautés d'agglomération de la Région du Grand Est, regroupant 40 communes sur 269 km². À ce jour, elle comprend près de 84 000 habitants représentant 110 nationalités.

Cette nouvelle entité a permis de simplifier et intensifier la collaboration avec Agglo Basel. En effet, Saint-Louis Agglomération est dotée des compétences en matière de développement économique, de mobilité et d'aménagement du territoire. Elle est également en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Les collaborateurs des différents services et les élus respectifs de Saint-Louis Agglomération représentent la partie française de l'agglomération trinationale dans les instances du projet d'agglomération de Bâle.

12.3 Enjeux du corridor Saint-Louis Agglomération

Améliorer le déséquilibre entre la part des emplois et des habitants – renforcer l'emploi dans les zones de développement et les zones d'activités

Aujourd'hui, Saint-Louis Agglomération compte plus de 84 000 habitants et 25 227 emplois. Cela signifie que dans le corridor de Saint-Louis Agglomération, les emplois ne représentent que 30 % par rapport au nombre d'habitants. Le nombre d'emplois paraît modeste au regard de la situation bâloise, mais assez représentatif pour des territoires périurbains. Ceci s'explique notamment par la forte attractivité de la Suisse sur le marché de l'emploi : des salaires élevés.

40% des emplois de Saint-Louis Agglomération sont concentrés dans la commune Saint-Louis. Cela s'explique notamment par le fait que de grandes entreprises industrielles et commerciales se trouvent sur le territoire de la ville de Saint-Louis. De nombreux emplois se trouvent également sur le territoire de la ville de Huningue, dans la zone d'activités située à la frontière de la ville avec Bâle-Ville. Huningue compte au total plus de 3000 emplois. La plupart des emplois se trouvent donc dans les communes du centre de l'agglomération selon la catégorisation spatiale du projet d'agglomération. Avec plus de 2000 emplois, Hémingue est située dans le corridor intérieur et accueille dans les environs de l'EAP plusieurs grandes entreprises liées aux activités aéronautiques. Plus de 1000 emplois se trouvent également dans les communes du corridor extérieur de Bartenheim, Blotzheim, Sierentz et Village-Neuf. Hégenheim (corridor intérieur) et Kembs (corridor extérieur) comptent également près de 700 emplois chacune. 90% des emplois se concentrent donc dans les communes du centre de l'agglomération, les corridors intérieurs et les quatre communes du corridor extérieur Bartenheim, Blotzheim, Kembs et Sierentz. Les trois autres communes à caractère périurbain du corridor extérieur et les 27 communes de l'espace rural abritent les 10% d'emplois restants et comptent entre cinq et 312 emplois. Le défi consiste à maintenir et à développer le nombre d'emplois sur le territoire de SLA. Les principaux pôles d'emploi, qui concentrent 90% des emplois, doivent être renforcés. Leur accessibilité doit être améliorée via les transports en commun et les mobilités actives, afin qu'ils puissent gagner en attractivité grâce à un aménagement qualitatif et adapté aux besoins des entreprises et des salariés.

Orienter le développement urbain – conserver l’objectif des fortes densités sur les espaces déjà urbanisés et adapter la programmation sur les différentes zones de développement

En 2023 la Loi Climat et Résilience a été renforcée avec l’objectif de ne pas utiliser de surfaces non artificialisées supplémentaires à partir de 2050 (Zéro artificialisation nette). Étant donné que seulement 30% de la demande en logements est couverte potentiellement par les zones de développement de Saint-Louis Agglomération, et que les potentiels dans les zones déjà bâties et les réserves foncières ne couvrent pas toute la demande. Il est nécessaire de prévoir des densités élevées adaptées à la région, notamment dans les zones bien desservies par les transports en commun et dans les zones de développement. Une amélioration de la desserte du territoire SLA, notamment de l’offre ferroviaire peut également contribuer à renforcer la création d’emplois dans la partie française de l’agglomération trinationale mais également sur la partie suisse.

Les capacités d’accueil des zones de développement dépassent le nombre d’emplois supplémentaires estimé. D’une part, la création d’emplois supplémentaires est un facteur important pour Saint-Louis Agglomération afin d’améliorer l’équilibre entre habitat et emplois. D’autre part, il faut également créer suffisamment de logements pour les futurs habitants. Les sites bien desservis par les transports en commun et situés à proximité des services publics doivent donc être évalués en fonction de leur profil d’utilisation et de programmation. Pour le développement du nombre d’emplois, il est également possible de générer un potentiel supplémentaire en densifiant les zones d’activités existantes. Ainsi il serait possible de créer une marge de manœuvre permettant de libérer pour la construction de logements des surfaces prévues pour l’emploi, mais qui se prêtent parfaitement à une utilisation résidentielle.

Tant dans les quartiers d’habitation que dans les zones d’activités, il convient de saisir les opportunités liées à la densification pour générer davantage de qualité urbaine et d’espaces verts ou libres. Lors du développement urbain, que ce soit par l’aménagement de zones jusqu’ici non construites ou par la densification des zones déjà bâties, il convient de préserver les formes urbaines traditionnelles et le patrimoine architectural qui créent l’identité de la ville. Elles définissent le cadre du développement urbain et sont déterminantes pour les densités possibles en fonction du site.

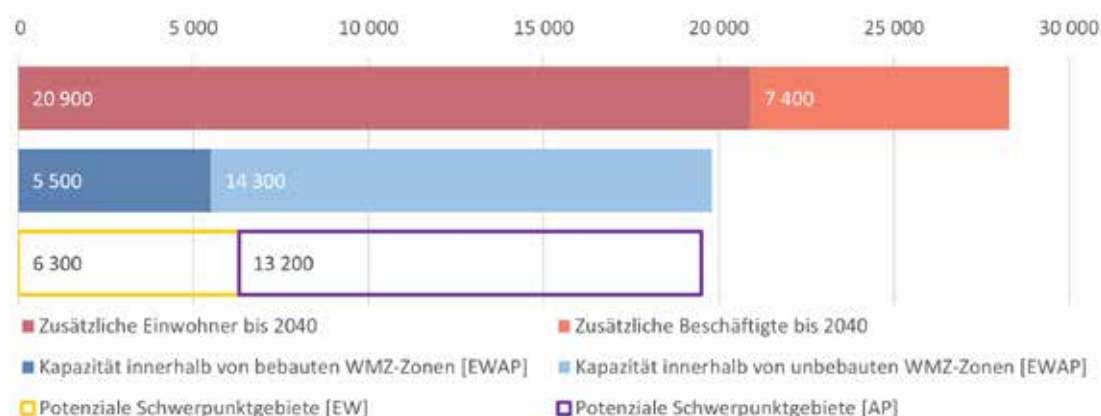


Figure 50 :
Population, emploi et capacité des zones à bâtir dans les zones de développement prioritaire du corridor Saint-Louis Agglomération

Source : Bureau Agglo Basel

Réduire la dépendance à la voiture - renforcer les transports en commun et les modes actifs

La dépendance à la voiture est plus élevée en France que dans les agglomérations suisses. Cela s'explique de différentes manières. 27 communes font partie de l'espace rural – elles sont dispersées dans un vaste espace qui ne peut être que difficilement desservi par une offre attractive de transports en commun. Un enjeu majeur du corridor Saint-Louis Agglomération est donc de renforcer la mobilité combinée et l'intermodalité en développant l'offre de parkings-relais, notamment aux gares de Sierentz et Bartenheim et en direction de Hésingue. Il s'agit également de développer les sites de Bike & Ride. En zone rurale les trajets ne pouvant pas être remplacés seront à terme effectués en voiture électrique. Pour cela, il faudrait prévoir un réseau adapté de stations de recharge (concept d'e-mobilité).

Dans les corridors intérieurs et les communes du centre de l'agglomération, qui doivent absorber la croissance principale, le plus grand défi se situe dans le domaine des transports. Des objectifs de transfert modal plus ambitieux doivent y être réalisés : Les transports en commun entre les centres de Saint-Louis Agglomération et vers les grandes zones d'emploi doivent être développés (entre autres des plages horaires plus étendues et une nouvelle liaison tangentielle Sierentz-Kembs), le réseau de pistes cyclables doit également être amélioré. Les liaisons entre SLA et les autres parties de l'agglomération de Bâle sont également très importantes. Des sauts qualitatifs sont ici nécessaires : augmentation et systématisation de la fréquence de l'offre ferroviaire, nouvelle gare à l'EAP, extension du réseau de tram bâlois. Il faut également promouvoir l'intermodalité. Outre les places de stationnement pour vélos, les services de vélo-partage au sein de SLA, mais aussi au-delà des frontières doivent être développés. Début 2025, la location longue durée et la réparation de vélo sera possible grâce à l'ouverture de « Vélostation » en gare de Saint-Louis. Cette initiative sera également complétée par une offre de location à la journée de la Région Grand Est. L'offre transfrontalière proposée par Velospot de manière expérimentale pourrait être également développée à l'avenir entre Huningue, Weil am Rhein et Bâle.

Enfin, la dépendance à l'égard de la voiture peut être réduite si les trajets vers les commerces pour les besoins quotidiens et hebdomadaires sont raccourcis ou réalisés en transports en commun ou modes actifs. Dans les zones plus urbaines, le défi consiste à améliorer la desserte des grandes surfaces situées en périphérie, comme le Super-U à Huningue ou l'E.Leclerc à Saint-Louis, qui sont actuellement essentiellement accessibles en voiture. Ces sites doivent être mieux desservis par des pistes cyclables et une offre de transports publics doit être garantie. Dans le cadre de l'aménagement de nouveaux quartiers, les commerces et les services doivent être prévus, afin que les achats quotidiens puissent être effectués à proximité des logements et accessibles à pied ou à vélo.

D'une manière générale, il est important de conserver le maillage des commerces de proximité existants dans les zones urbaines comme dans autres secteurs du territoire et d'en améliorer l'accessibilité en transport en commun et en modes actifs, notamment dans les bourgs-centres.

Garantir l'accès aux espaces de respiration de proximité – préserver la qualité des paysages ouverts et créer de nouveaux espaces libres

Saint-Louis Agglomération dispose d'espaces paysagers de qualité qui sont de plus en plus mis sous pression en raison du développement urbain. La Petite Camargue Alsacienne, connue à l'échelle de l'agglomération, mais aussi d'autres espaces naturels et de détente sont trop fréquentés le week-end. De nouvelles offres doivent être créées, par exemple en transformant d'anciennes gravières en lieux de promenade et de loisirs. Dans le cadre de l'aménagement de nouvelles constructions dans des zones de reconversion, des nouveaux espaces libres peuvent également être créés, contribuant ainsi, à la qualité résidentielle du secteur.

Les terrains agricoles sont soumis à une forte concurrence (pression foncière). Le défi est de préserver ces terrains pour l'agriculture locale et la biodiversité (couloir écologique). Un autre défi consiste à assurer la rentabilité des exploitations agricoles actuelles grâce à des concepts innovants, tout en préservant la mosaïque variée de cultures et de prairies. Afin que les surfaces agricoles servent également d'espaces de détente de proximité, il convient de promouvoir un réseau de promenades aux portes des villes, en concertation avec les agriculteurs.

12.4 Activités dans le corridor Saint-Louis Agglomération

En 2022, SLA a lancé avec le soutien de différents partenaires (EAP, CeA, Agglo Basel, Région Grand Est et les communes concernées) une étude dans l'objectif d'élaborer ensemble une vision stratégique et prospective du développement et de la mobilité du cœur d'agglomération de SLA. Le périmètre de l'étude s'étend sur les communes les plus urbaines de SLA (Saint-Louis, Huningue), mais également sur les communes périphériques, disposant d'importantes réserves foncières : Hémingue, Hégenheim, Blotzheim, Village-Neuf

Cette étude relève du constat d'une très forte dynamique du territoire ainsi que de l'inscription de nombreux projets de développement dans le SCoT approuvé en juin 2022. D'autre part, cette approche résulte également du constat d'une situation de congestion en termes de mobilité. L'objectif étant de voir comment agréger les projets de développement urbain et d'infrastructures, sachant que leur temporalité de réalisation n'est pas la même. Ainsi il s'avère nécessaire aujourd'hui, dans une vision à moyen terme (2040), de pouvoir analyser l'implication et les conséquences de l'ensemble de ces projets pour anticiper et planifier au mieux les besoins en termes de mobilité.

Les phases 1 et 2 de l'étude ont permis de dresser un état des lieux de l'ensemble des projets. La phase 3 a été consacrée à la réalisation des différents scénarios sur la base du schéma de développement et de programmation envisagée.

L'étude est achevée. Elle a permis de mettre en exergue plusieurs secteurs à fort enjeux où des investigations complémentaires doivent être menées. Cette démarche a déjà été incitée sur le secteur dit du campus aéronautique, en partenariat avec l'EuroAirport et les services de l'État (copil ad hoc mis en place en 2024).

Contribution du projet d'agglomération:

- › Suivi technique
- › Participation financière



En 2024, une étude portant sur les corridors écologiques « Trame verte et bleue » a été lancée. L'objectif est d'établir un état des lieux et de définir les mesures nécessaires pour renforcer le maillage existant et le protéger. Les résultats sont attendus en 2025.

12.5 Mesures au sein du corridor Saint-Louis Agglomération

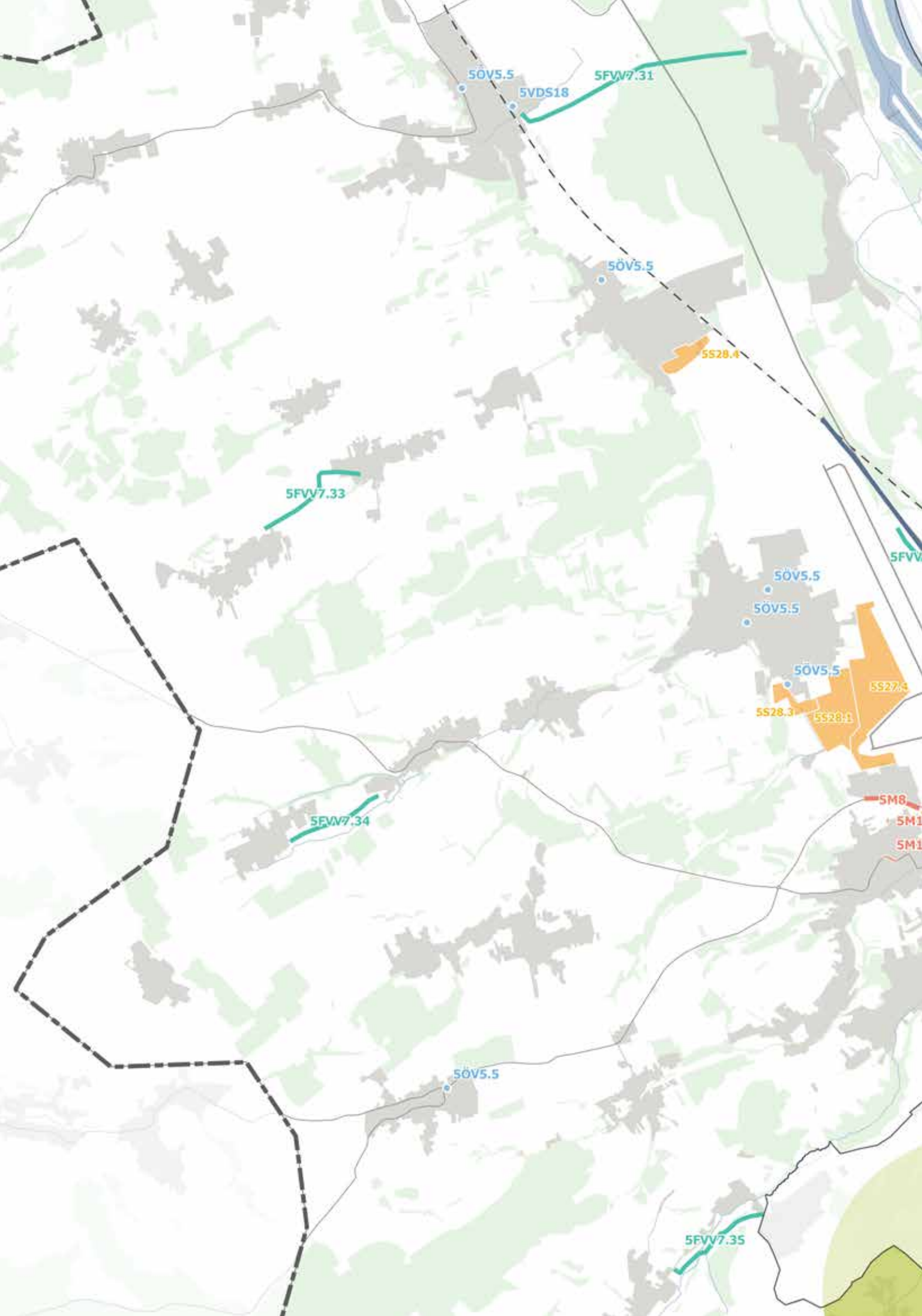
Avec la fusion des trois communautés de communes en 2017, la création de la nouvelle structure de Saint-Louis Agglomération en 2017 s'est dotée et la concentration des compétences en matière de développement économique, de mobilité et d'aménagement du territoire en une seule entité, les travaux en lien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

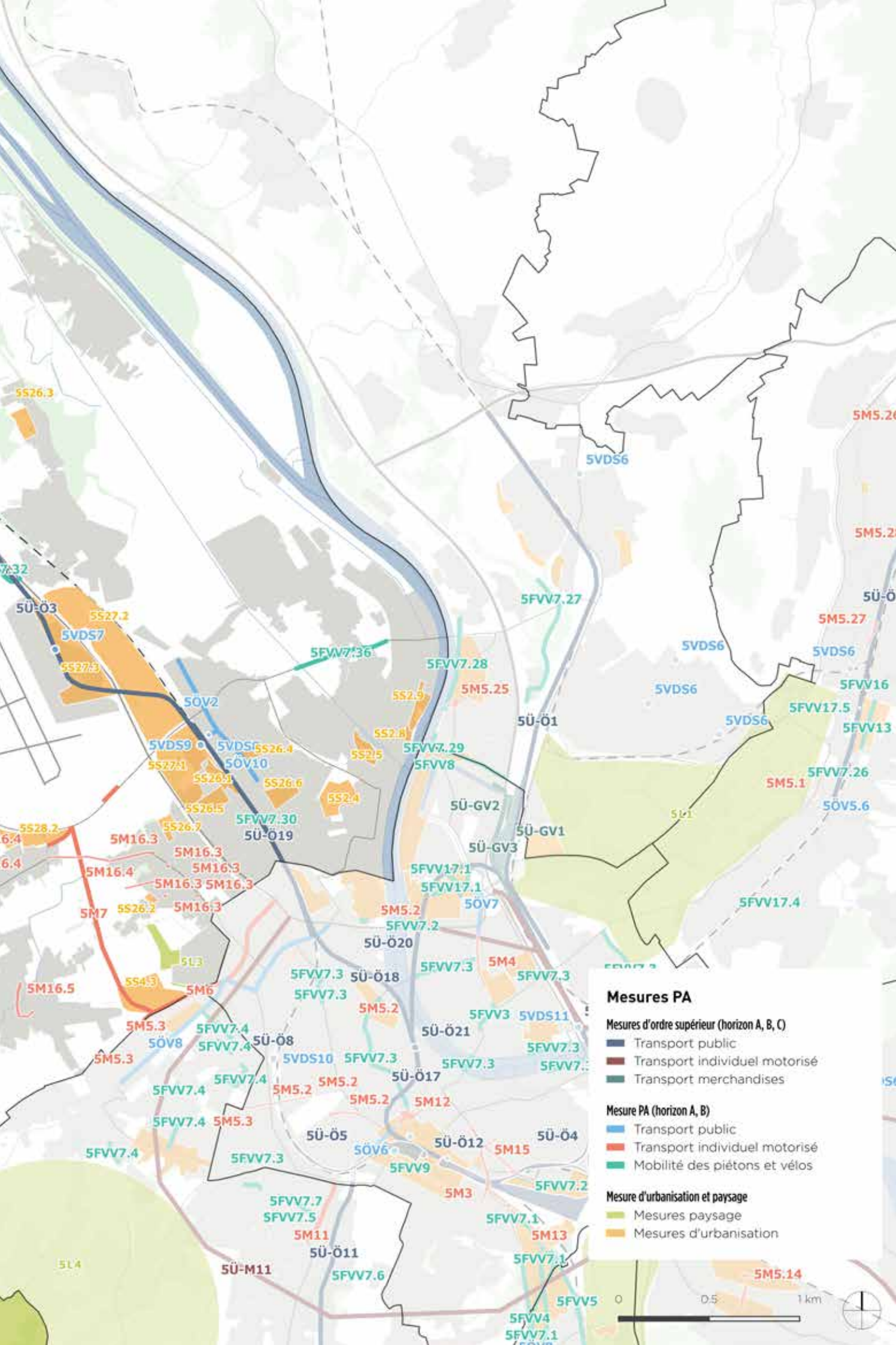
Zones de développement

Au total, cinq zones de développement prioritaire se situent dans le corridor de Saint-Louis Agglomération, englobant 20 secteurs de développement. Le développement de ces différents secteurs devrait permettre la création, à long terme, de près de 11 000 emplois supplémentaires et permettre la construction de nouveaux logements pour plus de 6000 personnes. Ces chiffres traduisent le grand dynamisme de développement urbain attendu pour les prochaines années dans la partie française de l'agglomération trinationale.

Actions menées sur le projet d'aménagement Euro3Lys

Euro3Lys est une zone de développement de 115 ha, située à l'ouest et au nord de la gare de Saint-Louis. Cette zone comprend deux opérations de développement : l'Ecoparc 3i (anciennement nommée Technoport) et le Quartier du Lys, destinés à accueillir de nouvelles offres au sein d'un programme qualitatif d'envergure métropolitaine notamment un pôle d'activités industriel de haut niveau, des bureaux, un campus R & D, l'hôtel d'agglomération, un centre de congrès et des logements. Ecoparc 3i sera porté par le promoteur Brownfields par un permis d'aménager, le Quartier du Lys est porté par SLA avec procédure de ZAC, mais les deux projets sont liés par des processus d'autorisation environnementale complexes et multipartenariaux (dénommé Euro3lys) qui ont été lancés en 2018 et sont mis à jour en 2024 - 2025.





N°	Zone de développe- ment prioritaire	Aires	Aires d'urbanisation	Type	Habi- tants	Emploi suppl.
5S2	Basel-Nord	5S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	nouvelle construction	-	420
		5S2.5	ZAC du canal - Huningue	transformation	1200	25
		5S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	transformation	460	-10
		5S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	transformation	630	100
5S26	Saint-Louis	5S26.1	Quartier Fernet-Branca	nouvelle construction	500	-10
		5S26.2	Rue de la Fraternité - Saint-Louis	nouvelle construction	250	-
		5S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	nouvelle construction	600	-
		5S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	transformation	500	-80
		5S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	transformation	420	-50
		5S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	transformation	840	-50
		5S26.7	Rives du Lertzbach, avenue Général de Gaulle	densification	320	-
5S27	Euro3lys	5S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	nouvelle construction	100	4190
		5S27.2	Zone de développement Technoport	nouvelle construction	-	2000
		5S27.3	EuroAirport - côté ville	densification	-	2980
		5S27.4	EuroAirport - Campus Aeronautique - Zone 7	densification	-	1480
5S28	EAP-West	5S28.1	Zone d'activités aéro-portuaires - Blotzheim	nouvelle construction	-	840
		5S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hémingue	nouvelle construction	-	225
		5S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	nouvelle construction	-	450
		5S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	nouvelle construction	525	40
5S4	Allschwil/ Hégenheim	5S4.3	Zone d'activité Hégenheim	nouvelle construction	-	2500
TOTAL					6345	13 160

Tableau 40 :
Mesures d'urbani-
sation PA5 dans le
corridor Saint-Louis
Agglomération

Mesures d'ordre supérieur pour les transports

Saint-Louis Agglomération doit faire face à de grands défis en lien avec la surcharge du réseau routier, la voiture représentant la part modale la plus importante pour les déplacements du quotidien. Il s'agit en particulier de remédier à l'insuffisance de l'échangeur A35/RD105 (AP4 – en cours de réalisation) qui génère d'importantes congestions et des problèmes de sécurité sur le réseau routier principal et remettent en cause une accessibilité routière adéquate de la plate-forme plurimodale de la gare de Saint-Louis et du futur pôle de développement d'Euro3lys.

En attendant parallèle, grâce à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport à l'horizon 2034/2035, un nouveau concept de l'offre du RER trinational de Bâle pourra être mis en œuvre dès 2035/2036, prévoyant la création de nouvelles liaisons RER sans rupture de charge à Bâle : la ligne S2 Mulhouse – Liestal et la ligne S4 Saint-Louis EuroAirport – Laufen, chacune offrant une cadence toutes les 30 minutes semi-horaire durant toute la journée. Ces services seront complétés par une cadence toutes les 30 minutes semi-horaire du TER200, reliant Strasbourg à Bâle avec un arrêt à Saint-Louis. Ces améliorations tangibles des services ferroviaires contribueront de manière significative au report modal de la route vers le rail et permettront ainsi de délester le réseau routier.

Tableau 41 :
Mesures d'ordre
supérieur transports
PA5 dans le corridor
Saint-Louis
Agglomération

Nr.	Nom du projet	Catégorie de mesure	Priorité
5Ü-Ö3	Bahnanbindung EuroAirport	Chemin de fer	A
5Ü-Ö19	Vier-Spur-Ausbau Basel-St. Johann – Saint-Louis sowie Ausbau und Erweiterung der Haltestelle EuroAirport	Chemin de fer	C

Mesures clés des transports

Saint-Louis Agglomération doit faire face à la saturation de l'axe routier principal de desserte est-ouest, la RD105, notamment entre Héisingue (RD201) et de l'axe nord-sud sur l'A35 et la RD66, axe de desserte locale de Saint-Louis. L'accessibilité du parking-relais (Park & Ride) de la gare ferroviaire et tram-way (ligne 3) de Saint-Louis sera améliorée dans un premier temps grâce au projet 5A3F en cours de réalisation et à l'aménagement du Quartier du Lys. Dans un deuxième temps, l'aménagement de deux carrefours de la RD105 sont ainsi devenus incontournables pour remédier à cette situation pénalisable pour la partie française de l'agglomération.

Un tel aménagement sera également bénéfique pour assurer l'accessibilité des zones de développement et pour et les opérations d'aménagement situées entre l'EuroAirport et Saint-Louis (Technoport/Ecoparc 3i, Quartier du Lys).

L'absence de liaison routière entre le réseau routier structurant côté français (RD105) et les zones d'emplois du secteur Allschwil Bachgraben/Bâle Nord-Ouest est à l'origine d'un trafic de transit pendulaire important dans le centre des communes de Hégenheim, Héisingue et Saint-Louis. Les axes qui supportent actuellement ce trafic ne sont pas adaptés à un tel trafic et sont systématiquement saturés aux heures de pointes, générant ainsi d'importantes nuisances dans les communes.

L'aménagement d'un boulevard urbain entre la RD105 et le secteur Bachgraben ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire le trafic de transit dans les villages, associé au projet bâlois de créer une nouvelle liaison entre l'autoroute suisse (Tangente Nord) et le Bachgraben (Zubringer Bachgraben–Allschwil), pourra délester le centre des communes de Héisingue et Hégenheim, et remédier également aux trafics d'évitement des axes surchargés et permettre de desservir des futures zones de développement.

L'accent sera également mis, à termes, sur l'amélioration des services de bus par des interventions ponctuelles sur l'infrastructure existante, permettant une augmentation de la fréquence et de la fiabilité horaire, notamment dans les centres urbains. Il s'avère également nécessaire de renforcer l'intermodalité, notamment au niveau des gares principales telles que celle de Saint-Louis et de Sierentz. Des nouvelles offres de services et de nouveaux aménagements sont à prévoir.

Enfin, la mise en œuvre progressive continue du schéma de pistes cyclables et une bonne interconnexion avec les arrêts bus, tram et RER est très importante pour renforcer le système de transport durable. Dans le cadre de la 4^e et 5^e génération du projet d'agglomération de Bâle plusieurs mesures ont été déposées. L'objectif de ces mesures est de poursuivre l'aménagement des liaisons cyclables sur l'axe est-ouest. Les travaux concernant une passerelle pour cyclistes au-dessus de l'autoroute A35 entre Héringue et Saint-Louis sont, en cours de réalisation et l'aménagement de tronçons cyclables pour assurer le rabattement entre les communes périurbaines et les centres urbains.

Nr.	Nom du projet	Catégorie de mesure	Priorité
5FVV7.30	Saint-Louis : piste cyclable rue Kieffer	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.31	SLA : Liaison cyclable Kembs – Sierentz	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.32	SLA : Liaison cyclable Blotzheim – Saint-Louis – EuroAirport (RD12bis1)	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.33	SLA : Liaison cyclable Kappelen – Helfrantzkirch	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.34	SLA : Liaison cyclable Ranspach-le-Haut – Ranspach-le-Bas	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.35	SLA : Liaison cyclable Hagenthal-le-Bas – Schönenbuch via Klepferhof	Trafic piétonnier et cycliste	A
5FVV7.36	SLA : Liaison cyclable Village-Neuf – Huringue – Saint-Louis/RD105	Trafic piétonnier et cycliste	A
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	Bus/ infrastructures des TP	A
5ÖV5.5	SLA : Aménagement des arrêts de bus	Bus/ infrastructures des TP	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	Interfaces multimodales	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	Interfaces multimodales	A
5VDS9	SLA : Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	Interfaces multimodales	A
5M16.3	Saint-Louis : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Valorisation/sécurité de l'espace routier	B
5M16.4	Héringue : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Valorisation/sécurité de l'espace routier	B
5M16.5	Hégenheim : Mesures d'accompagnement du Boulevard Intercommunal Sud	Valorisation/sécurité de l'espace routier	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	Capacité des routes	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105 – RD201 et RD105 – fret EAP	Capacité des routes	B
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	Bus/ infrastructures des TP	B
5VDS18	SLA : Aménagement d'un pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	Interfaces multimodales	B
5VDS32	SLA : Aménagement d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bartenheim	Interfaces multimodales	C

Tableau 42 :
Mesures transports
PA5 dans le corridor
Saint-Louis
Agglomération

Aménagement du Parc des Carrières

Ce projet fait partie du projet « Carrières 2.0 » initié dans le cadre de l’IBA Basel 2020. Il consiste en l’aménagement progressif de la gravière située entre Hégenheim et Bourgfelden, à proximité de la frontière suisse, en un parc paysager de onze hectares. Ce projet permettra de renforcer le maillage écologique entre la partie française et suisse de l’agglomération trinationale. Des liaisons douces (piétons et cyclistes) transfrontalières sont prévues pour créer un espace de respiration commun pour les quartiers urbains à proximité. Planifier aujourd’hui les qualités écologiques et fonctionnelles de ce site permettra de fixer durablement ces axes verts en tant que piliers du développement urbain durable de cette partie de l’agglomération, précisément dans une zone fortement contrainte par la proximité de l’EuroAirport, l’étalement urbain, le développement des infrastructures et des zones d’activités.

Saint-Louis Agglomération a assuré la maîtrise d’ouvrage des travaux pour la première phase du projet. Les trois premiers hectares du parc ont été aménagés en 2021. Les travaux seront échelonnés sur deux autres phases d’ici 2029, en fonction de la fin d’exploitation de la carrière. L’aménagement de la 2^e phase du parc est prévu en 2026.

Tableau 43 :
Mesures paysage PA5
dans le corridor
Saint-Louis
Agglomération

N°	Nom du projet	Type de mesure	Horizon
5L5	Parc des Carrières	Paysage	A

13 Fazit und Ausblick

Die Korridorprozesse sind in den meisten Korridoren der Agglomeration Basel als Koordinationsplattform fest etabliert. Dort, wo sich selbstständige Korridororganisationen gebildet haben, nimmt das Agglomerationsprogramm Basel eine wichtige Rolle als Planungs- und Finanzierungsinstrument ein. Durch die Herausbildung permanenter, gemeindeübergreifender Organisationsstrukturen mit festen Ansprechpartnern konnte zudem die Zusammenarbeit zwischen den Korridoren und der Geschäftsstelle Agglo Basel gefestigt werden.

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

Conclusion et perspectives

Dans la plupart des corridors de l'agglomération de Bâle, les processus des corridors sont solidement établis en tant que plateforme de coordination. Dès lors que des organisations de corridors autonomes se sont constituées, le projet d'agglomération de Bâle joue un rôle important en tant qu'instrument de planification et de financement. L'émergence de structures organisationnelles permanentes et supracommunales avec des interlocuteurs attitrés a en outre permis de consolider la collaboration entre les corridors et le bureau d'Agglo Basel.

Les processus des corridors ne constituent pas un processus achevé, le but poursuivi est celui d'une réalisation continue de la vision d'avenir 2040. L'organisme responsable continuera donc à assumer ses responsabilités et à jouer un rôle majeur en apportant un soutien aux corridors. Dans les années à venir, le niveau conceptuel – soit l'élaboration de visions d'avenir, de projets de territoire et d'autres instruments stratégiques – cèdera de plus en plus la place au niveau opérationnel – autrement dit à la mise en œuvre concrète de stratégies et de projets. L'accent sera mis sur le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. De grands efforts seront nécessaires pour atteindre l'objectif de structures urbaines à la fois de qualité élevée et plus denses. Pour ce faire, l'ensemble des acteurs (collectivités territoriales, Agglo Basel, communes) devront unir leurs forces. Tous les programmes et instruments en place devront être utilisés efficacement, de nouveaux instruments seront développés et il conviendra de tester des approches innovantes. L'organisme responsable continuera d'assumer une fonction de coordination, d'animer les processus et de lancer des études, des projets et des formats participatifs inédits.



Geschäftsstelle Agglo Basel
Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

+41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org