



Agglomerationsprogramm Basel

Verkehr und Siedlung

Strategie und Massnahmen

Bericht an den Bund

Basel/Liestal/Aarau/Solothurn, 13. Dezember 2007

Auftraggeber:	Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn
Projektsteuerung:	Regierungsrätin Barbara Schneider, Baudepartement Kanton Basel-Stadt (Vorsitz) Regierungsrat Jörg Krähenbühl, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft Regierungsrat Dr. Ralph Lewin, Wirtschafts- und Sozialdepartement Kanton Basel-Stadt Regierungsrat Peter C. Beyeler, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau Regierungsrat Walter Straumann, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
Projektleitung:	Dr. Maria Lezzi, HPA-P, Baudepartement Kanton Basel-Stadt (Vorsitz) Nina Cavigelli, HPA-P, Baudepartement Kanton Basel-Stadt Martin Häfliger, ÖV, Wirtschafts- und Sozialdepartement Kanton Basel-Stadt Walter Keller, ARP, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft Dr. Jörg Jermann, ARP, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft Alain Aschwanden, TBA, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft Alex Schneider, ARE, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau Dr. Ludwig Dünbier, AVT, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn Manuela Studer, ARP, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn Dr. Frédéric Duvinage, TEB-Büro
Bearbeitung:	Projektleitung Sabine Cantaluppi, HPA-P, Baudepartement Kanton Basel-Stadt advocacy ag, Basel

Basel/Liestal/Aarau/Solothurn, 13. Dezember 2007

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Zusammenfassung	7
Zur Struktur dieses Berichts	15
1. Einleitung: Verkehrsprobleme kennen keine Grenzen.....	17
2. Grundlagen.....	19
2.1 Koordination mit den kantonalen Richtplanungen	19
2.2 Methodik und Vorgehen	20
2.3 Perimeter	21
2.4 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit.....	23
2.4.1 Von der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) zum Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB).....	23
2.4.2 Die Zusammenarbeit TAB/TEB und Agglomerationsprogramm Basel	25
2.5 Beurteilung der Grundanforderungen.....	27
3. Analyse	29
3.1 Siedlung.....	29
3.1.1 Ist-Zustand Siedlung	29
3.1.2 Trend Siedlung.....	41
3.1.3 Schwachstellen Siedlung	42
3.1.4 Strategie Siedlung.....	43
3.2 Öffentlicher Verkehr.....	44
3.2.1 Ist-Zustand ÖV: Ausbau und Optimierung notwendig.....	44
3.2.2 Trend ÖV	54
3.2.3 Schwachstellen ÖV.....	58
3.2.4 Strategie ÖV	59
3.3 Motorisierter Individualverkehr	59
3.3.1 Ist-Zustand MIV.....	59
3.3.2 Trend MIV	61
3.3.3 Schwachstellen MIV.....	61
3.3.4 Strategie MIV	62
3.4. Langsamverkehr.....	62
3.4.1 Ist-Zustand LV.....	62
3.4.2 Trend LV	63
3.4.3 Schwachstellen LV.....	63
3.4.4 Strategien LV	64
3.5 Umweltaspekte der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.....	64
3.5.1 Ist-Zustand Umwelt	64
3.5.2 Trend Umwelt.....	66
3.5.3 Schwachstellen Umwelt.....	72
3.5.4 Strategie Umwelt.....	73
3.6 Organisation	74
3.6.1 Ist-Zustand Organisation.....	74
3.6.2 Schwachstellen in der Organisationsstruktur.....	74

3.6.3 Strategie Organisationsstruktur	74
4. Ziele und Strategien: Eine starke trinationale Agglomeration mit hoher Lebensqualität	79
4.1 Ziele und Strategien Siedlung	79
4.2 Ziele und Strategien Verkehr	80
4.2.1 Motorisierter Individualverkehr	80
4.2.2 Öffentlicher Verkehr	81
4.2.3 Langsamverkehr	83
4.2.4 Kombinierte Mobilität	83
4.3 Ziele und Strategien Umwelt	84
4.4 Ziele und Strategien Wirtschaftsstandort	85
4.5 Ziele und Strategien Organisation	85
5. Agglomerationsprogramm: Griffige Projekte für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung	87
5.1 Gliederung der Massnahmen: Räumlicher Zusammenhang entscheidend	87
5.2 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms	89
5.2.1 Teilraum Leimental-Birseck-Laufental	89
5.2.2 Teilraum Dreispitz-St. Jakob	94
5.2.3 Teilraum Pratteln-Ergolzthal-Fricktal	97
5.2.4 Teilraum Basel Nord	99
5.3 Die Prioritäten im Agglomerationsprogramm Basel	103
5.4 Eine kohärente und etappierte Handlungsstrategie	105
6. Wirksamkeitsbeurteilung	111
6.1 Vorgehen Wirksamkeitsanalyse	111
6.2 Wirksamkeitsbeurteilung des gesamten Agglomerationsprogramms	111
6.3 Wirksamkeitsbeurteilung der einzelnen Massnahmen	126
6.4 Kosten, Tragbarkeit und Aufteilung	129
7. Zum weiteren Vorgehen	131
7.1 Die nächsten Schritte	131
7.2 Monitoring und Controlling	131
Anhang 1: Entwurf Trägerschaftsvereinbarung	133
Anhang 2: Ausführliche Angaben zu den Grundanforderungen	141
Anhang 3: Abkürzungs- und Abbildungsverzeichnis	157
Anhang 4: Objektblätter	159

Vorwort

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel haben wir uns anspruchsvolle Ziele gesetzt, von deren Erreichung die künftige Stärke dieser trinationalen und vier Kantone umfassenden Agglomeration abhängt: Die gesamte Agglomeration Basel soll im schweizerischen und europäischen Standortwettbewerb bestehen können und die jetzige Lebensqualität gewahrt werden. Der Königsweg zum erfolgreichen Umsetzen dieser Ziele führt über die optimale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsstrategien. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms stärken deshalb die polyzentrische Struktur durch Zusammenwirken, Abstimmen und Optimieren von städtebaulichen, nutzungsplanerischen und verkehrlichen Massnahmen.

Ganz in diesem Sinne haben die vier beteiligten Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn unter Mitarbeit des Trinationalen Eurodistricts Basel das vorliegende Agglomerationsprogramm erarbeitet. Es sieht ein Konzentrat von Massnahmen vor, deren Wirksamkeit gemäss den Vorgaben des Bundes überprüft wurde und deren Realisierung innerhalb der vorgegebenen Zeitfenster möglich ist.

Zusammenfassung

Die trinationale Agglomeration Basel liegt im Herzen Europas. Ob per Auto, Bahn, Flugzeug oder Schiff – die Agglomeration Basel ist ein gut erreichbarer Verkehrsknotenpunkt. Die guten Verkehrsverbindungen sind ein Grund dafür, weshalb die Nordwestschweiz zu den stärksten Wirtschaftsregionen der Schweiz zählt.

An vielen Orten der Agglomeration Basel hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region stösst an ihre Grenzen. Für die betroffenen Städte und Gemeinden ist es daher unerlässlich, die Verkehrsprobleme in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung gemeinsam anzupacken – gemeinde-, kantons- und länderübergreifend. Die einzelnen Städte und Gemeinden sind zwar unterschiedlich stark vom zunehmenden Verkehr betroffen. Lösungen, die auch etwas bewirken, kann es aber nur für die gesamte Agglomeration geben und das Agglomerationsprogramm Basel bietet Gelegenheit dazu.

Aufgrund ihrer Lage ist die Agglomeration Basel nicht einfach mit anderen Schweizer Agglomerationen zu vergleichen: Sie liegt im Schnittpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Frankreich, den Beneluxstaaten sowie Italien und übernimmt daher auf Strasse und Schiene einen grossen Anteil des internationalen Nord-Süd-Transitverkehrs. Auf den entsprechenden Hauptachsen führt dies zu einer permanenten Grundauslastung. Dies schränkt den Spielraum für den regionalen Verkehr ein.

Was will das Agglomerationsprogramm?

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel werden Verkehr und Siedlung aufeinander abgestimmt. Koordiniert sollen Massnahmen aus den Bereichen öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr (LV) realisiert werden. Das Agglomerationsprogramm wird die Agglomeration Basel im Standortwettbewerb stärken; die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundbedingung für die stadt- und umweltgerechte Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums.

Die Kernstadt Basel sowie die umliegenden Regional- und Subzentren sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms als Wohn- und Wirtschaftsstandorte gestärkt werden; einerseits über das Setzen von Schwerpunkten im Siedlungsbereich wie z. B. durch das Entwickeln und Aufwerten von Bahnhofsgeländen und S-Bahn-Haltestellen, andererseits über koordinierte Massnahmen zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems.

Durch den bisherigen Ausbau der Regio-S-Bahn konnte der Modal Split verbessert werden. Weitere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn sind nötig, um diesen Erfolg nicht zu gefährden. Dies bedingt Infrastrukturausbauten bei der Bahn-Infrastruktur. Diese Projekte – wie zum Beispiel der von den Nordwestschweizer Kantonen mit Nachdruck geforderte Wisenbergtunnel – haben teils übergeordnete, nationale Bedeutung und werden in diesem Fall nicht über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert.

Weiter will das Agglomerationsprogramm über den Ausbau des Tramnetzes signifikante Umsteigeeffekte erzielen, bestehende Engpässe abbauen und die Erreichbarkeit von bisher nur ungenügend erschlossenen Siedlungsschwerpunkten verbessern. Insbesondere sollen auch die in Deutschland und Frankreich liegenden Nachbarstädte Weil am Rhein und Saint-Louis an den Nahverteiler Tram angeschlossen werden. Das Agglomerationsprogramm sieht zudem bedeutende Projekte zur Verbesserung des Fuss- und Radverkehrs vor.

Über die Konzentration des MIV auf den Hochleistungs- und Hauptstrassen will das Agglomerationsprogramm eine volkswirtschaftlich optimale Ausnutzung bestehender Infrastrukturen erreichen. Der Stau auf verschiedenen Strassenabschnitten soll abgebaut werden, um die damit verbundenen Staukosten zu senken und unerwünschten Durchgangsverkehr von den Wohnquartieren fernzuhalten. Dazu sind übergeordnete, nationale Massnahmen ebenso notwendig wie Massnahmen auf Ebene der Agglomeration. So werden einerseits einzelne Strassenabschnitte erweitert und Knoten verbessert, damit der Verkehr verflüssigt werden kann. Andererseits werden auch Strassenabschnitte umgestaltet und beruhigt, insbesondere in Dorfkernen.

Strategien

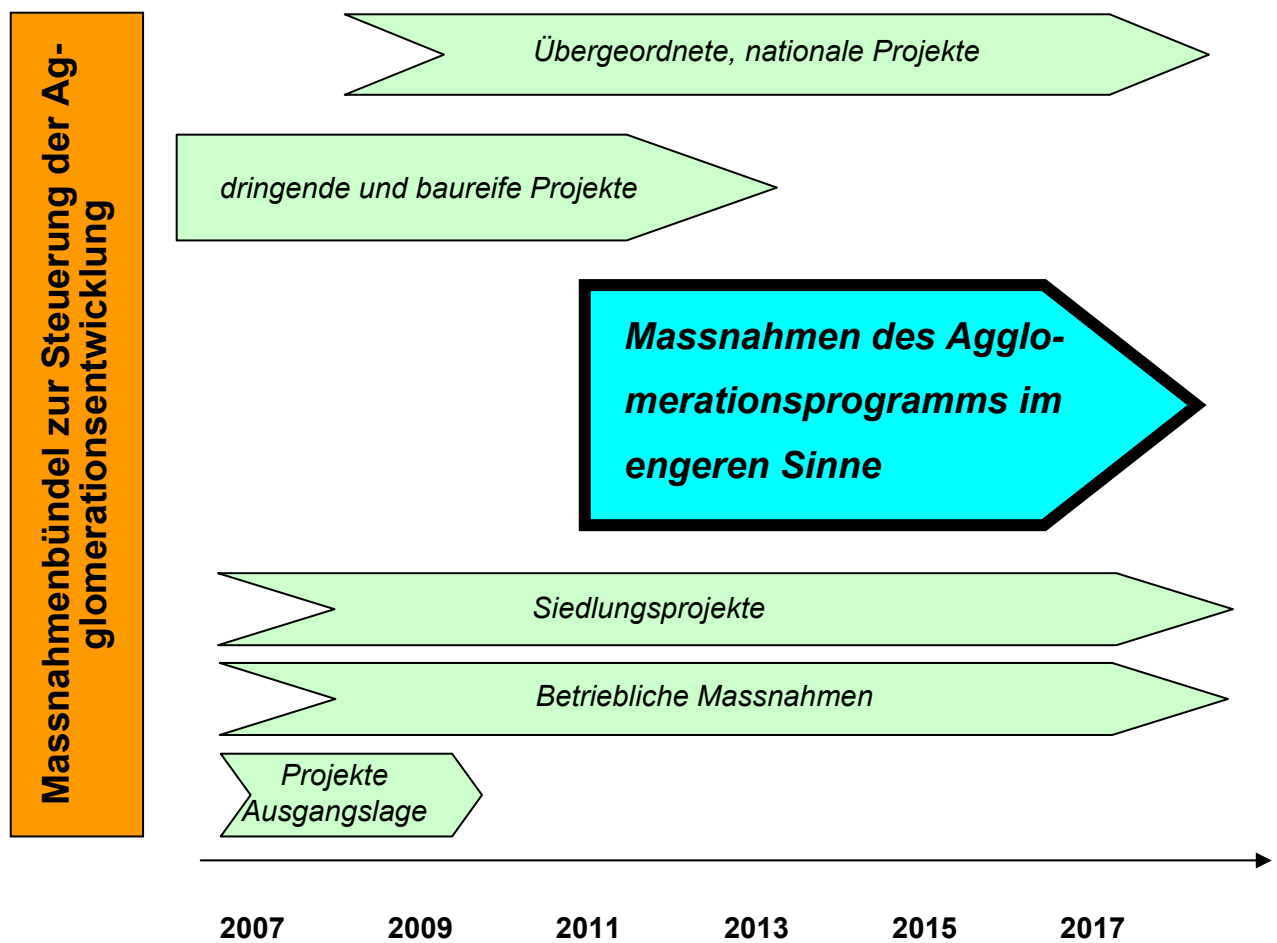
Basierend auf einer umfassenden Problemanalyse für die Bereiche Siedlung, ÖV, MIV, LV und Umwelt wurden – als Grundlage für das Agglomerationsprogramm – die Schwachstellen der Zukunft (Trendszenario) erörtert und daraus Strategien abgeleitet (vgl. Kapitel 4). Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen 51 Massnahmen basieren auf diesen Strategien und sollen die identifizierten Schwachstellen beheben (vgl. Kapitel 5). Die Massnahmen stehen in einem engen Zusammenhang mit Projekten, welche übergeordneten, nationalen Charakter haben, und werden ergänzt mit betrieblichen Massnahmen.

Hauptziele des Agglomerationsprogramms	
Strategien Siedlung - Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken. - ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern. - Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden. - Intermodale Knoten schaffen und aufwerten. - Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.	Stärkung der trinationalen Agglomeration Basel unter Wahrung der Lebensqualität sowie Stärkung der polyzentrischen Struktur.
Strategien öffentlicher Verkehr - Engpässe beseitigen (Bahn, Tram). - ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus). - Strassengebundener ÖV verflüssigen. - Entflechten der Schienenverkehre. - Qualität im ÖV erhöhen. - Tarifverbund weiterentwickeln. - ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern. - Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden. - ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten.	
Strategien motorisierter Individualverkehr - Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren. - Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur. - Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen und Ausbau. - Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.	
	Optimale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsprojekten und optimale volkswirtschaftliche Nutzung vorhandener Infrastrukturen und Kapazitäten.
	Optimierung der Zusammenarbeit zwischen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, AG und SO sowie dem ausländischen Teil der Agglomeration.

Strategien Langsamverkehr • Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen. • Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern. • Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen. • Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten.			
Strategien kombinierter Verkehr • Intermodale Knoten schaffen und aufwerten. • Transportketten optimieren. • Mobilitätsmarketing einsetzen.			
Strategien Umwelt • Die umweltgerechte Mobilität wird insbesondere durch die Strategien beim ÖV und LV gefördert.			
Strategien Wirtschaftsstandort • Umschlaggewerbe und die Anlagen des Güterumschlagverkehrs werden an dafür vorgesehenen Standorten konzentriert und verbunden. • EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und die Rheinhäfen an den Fernverkehr (Bahn und Strasse) anschliessen.			

Gesamtschau

Das Agglomerationsprogramm Basel bietet eine Gesamtschau. Neben den eigentlichen Projekten des Agglomerationsprogramms werden deshalb auch weitere Massnahmen aufgeführt, die in engem räumlichem, funktionalem oder planerischem Zusammenhang mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind. Wichtige, übergeordnete und im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegende Projekte wie zum Beispiel der Wisenbergtunnel oder das Regio-S-Bahn-Herzstück müssen schon heute geplant werden, damit sie mittel- bis langfristig auch umgesetzt werden können.



Wirksamkeit

Mehrere Projekte sind erst kürzlich realisiert worden oder sind bereits baureif und können aufgrund ihrer Dringlichkeit ausgeführt werden. Zu diesen Projekten, die im Agglomerationsprogramm als «Ausgangslage» bezeichnet werden und gleichzeitig einen Teil der bereits erbrachten Vorleistungen darstellen, gehören viele ÖV-Projekte, besonders Massnahmen zum Ausbau der Regio-S-Bahn (neue Haltestellen). Dazu zählen aber auch der Ausbau von Verkehrsknoten und stark belasteter Strecken zugunsten des MIV sowie verschiedene LV-Projekte wie zum Beispiel Veloparkings (bike and ride).

Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen wurden auf ihre Wirksamkeit hin untersucht und bewertet (vgl. Kapitel 6):

- Die Massnahmen tragen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems bei, weil insbesondere auf die Beseitigung der Engpässe Wert gelegt wird. Zudem wird die ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten signifikant verbessert und intermodale Wege werden bevorzugt behandelt.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die Massnahmen gefördert, weil sie Schwerpunkte setzen, Siedlungsgebiete besser ausnutzen und dadurch die Zersiedelung eindämmen.
- Die Massnahmen leisten auch einen Beitrag zur Verminderung der Umweltbelastung sowie des Ressourcenverbrauchs, weil sie insbesondere die Lärmbelastung

vermindern und zur Verminderung von Flächenbeanspruchung und Zerschneidung durch Setzen von Schwerpunkten beitragen. Die Reduktion von Staupotential führt zudem zu einer Reduktion des Ausstosses von Luftschadstoffen.

- Die grenzüberschreitenden Tramverlängerungen und die Taktverdichtung bei der Regio-S-Bahn nach Frankreich führen zu deutlichen Verlagerungen vom MIV auf den ÖV und tragen somit zu einer Verbesserung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Verkehr bei. Im Leimental wird das ÖV-Angebot dank Taktverdichtungen und Anpassungen beim Busnetz verbessert. Wegen der erwarteten Zunahme des Gesamtverkehrsvolumens dürfte die Verkehrsleistung des MIV – trotz Verbesserung beim Modal Split – nur leicht abnehmen. Dies bedeutet, dass vor allem kurze Fahrten vom MIV auf den ÖV verlagert werden können, lange Fahrten aber weiterhin mit dem Auto absolviert werden.

Massnahmen

Die Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms Basel werden aufgrund der zeitlichen Einteilung ihrer Finanz- und Baureife in drei Kategorien unterteilt (vgl. Kap 5.3): A-Liste (Finanz- und Baureife im Zeitraum 2011 bis 2014), B-Liste (Finanz- und Baureife im Zeitraum 2015 bis 2018) und C-Liste (nach 2019).

A-Liste (Zeitraum: 2011 bis 2014)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis¹	Reife-grad²	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)³
Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	87,9
Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Gut/sehr gut	3	2,87
Ö11b Trammerschliessung Erlenmatt	Gut/sehr gut	3	31
Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	90
Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental–Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	Gut/sehr gut	3	17
Ö98 Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	30
Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettlingen-Flüh	Gut/sehr gut	3	10
Ö102 Busbahnhof Laufen	Gut/sehr gut	3	7
Ö104 Busspuren auf Strasse	Gut/sehr gut	3	1
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	Gut/sehr gut	3	0,6
M19 Strassenerschliessung Erlenmatt	genügend	3	18,3
M27 Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	genügend	3	29,95
M32 P+R in Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	12
M53 H2, Umfahrung Liestal	Gut/sehr gut	3	253
M54 H18 Vollanschluss Aesch	Gut/sehr gut	3	44
M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	Gut/sehr gut	3	17,6
M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	Gut/sehr gut	2	42
M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	11,4
M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18	Gut/sehr gut	3	33
M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach	Gut/sehr gut	3	31
M81 Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	Gut/sehr gut	3	6,9
M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	3,5
M84 Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	Gut/sehr gut	3	1,6
M91 Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	genügend	3	10
M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörcherstrasse	Gut/sehr gut	3	10
M94 P+R Weil am Rhein	Gut/sehr gut	3	3,3
M99 Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	2,1
M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil	Gut/sehr gut	3	59
M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	Gut/sehr gut	3	23

¹ Möglichkeiten: „genügend“ oder „Gut/sehr gut“

² Möglichkeiten: 3 (Massnahme ist im Zeitraum 2011 bis 2014 bau- und finanzreif), 2 (fundierte Vorstudien sind gemacht, Machbarkeitsnachweis ist vorhanden, Kosten sind ermittelt) oder 1 (die Massnahme folgt aus der Analyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie, die Wirkungen sind grob beurteilt)

³ Gesamte Investitionskosten, teilweise sind Planungs- und Investitionskosten enthalten (vgl. Kapitel 6.4); Grobkostenschätzungen: +/- 30%

LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	Gut/sehr gut	3	4
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	Gut/sehr gut	3	3
LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	Gut/sehr gut	3	1
LV7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue (Rheinpromenade)	Gut/sehr gut	3	30
LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	Gut/sehr gut	2/3	35
			Total:	962

B-Liste (Zeitraum: 2015 bis 2018)

Massnahmen		Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)
Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	1	50
Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz–Heiligholz	genügend	2	75
Ö53	Tangentialverbindung Reinach–Dornach	Gut/sehr gut	2	30
Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	Gut/sehr gut	2	50
Ö97	Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	Gut/sehr gut	1/2	100
M66	Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	10
M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	Gut/sehr gut	2	4
M96	Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg	Gut/sehr gut	1	3
M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	Gut/sehr gut	2	10
LV13	LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmen-paket)	Gut/sehr gut	2	5
			Total :	337

C-Liste (Zeitraum: nach 2019)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)
Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)	--	1	Noch offen
Ö32 ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram)	--	1	Noch offen
Ö52 ÖV-Korridor Pratteln–Salina-Raurica	Gut/sehr gut	1	50
Ö71 Tramverlängerung Pratteln–Buholz	Gut/sehr gut	1	7,8
Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/ Hégenheim	--	1	Noch offen
M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	250
M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob	--	1	Noch offen
M58 Südumfahrung Basel	--	2	1100-1200
M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	Gut/sehr gut	2	400
M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica	--	1	Noch offen
M102 Erweiterung P+R-Anlagen	--	1	Noch offen

Kosten

In der ersten Phase (A-Liste) sollen insgesamt 962 Millionen Franken investiert werden (exkl. dringende und baureife Projekte sowie exkl. Planungs- und Projektierungskosten). Davon werden 7 % (73 Millionen Franken) für LV-Massnahmen ausgegeben, 277 Millionen Franken (29 %) sind für Massnahmen des ÖV reserviert und 612 Millionen Franken (64 %) für den MIV. Beinahe die Hälfte der MIV-Kosten sind auf ein einzelnes Projekt zurückzuführen (M53, H2 Umfahrung Liestal). Für Projekte, die erst mittelfristig (B-Liste) realisiert werden können, sind weitere 337 Millionen Franken budgetiert. Auch hier sind die Planungs- und Projektierungskosten noch nicht enthalten.

Budgetierte Investitionskosten der Massnahmen des Agglomerationsprogramms (in Mio. CHF) (Grobkostenschätzungen +/-30 %)

	ÖV ⁴	MIV	LV	Total (100 %)
A-Liste	277 (29 %)	612 (64 %)	73 (7 %)	962
B-Liste	305 (91 %)	27 (8 %)	5 (1 %)	337
Total	582 (45 %)	644 (49 %)	78 (6 %)	1299

Die maximale Beteiligung des Bundes liegt bei 50%. Was dies für die Agglomeration bedeutet, zeigt die folgende Abbildung:

	Total Kosten	Anteil Bund 50 %	Anteil Agglomeration
A-Liste	962	481	481
B-Liste	337	168,5	168,5
Total	1299	649,5	649,5

Dank dem Agglomerationsprogramm Basel können die anstehenden Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aus einer Gesamtsicht heraus angegangen werden. Kantons- und Gemeindegrenzen treten in den Hintergrund, demgegenüber rücken funktionale Beziehungen in den Vordergrund und bestimmen die Lösungssuche. Das vorliegende Programm ist nicht nur die notwendige Grundlage zur Mitfinanzierung von Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund; es ist gleichzeitig ein Instrument zur Weiterentwicklung der kantonalen hin zu einer agglomerationsweiten Verkehrs- und Siedlungsplanung.

⁴ Bei den grenzüberschreitenden Projekten (Tramlinien 3, 8, und 11) ist die Mehrwertsteuer nicht inbegriffen.

Zur Struktur dieses Berichts

Das Agglomerationsprogramm Basel besteht aus einem Hauptbericht mit sieben Kapiteln, vier Anhängen und den Karten als separate Beilage. Der Hauptbericht beschreibt die Analyse (Kapitel 3), die Ziele und Strategien (Kapitel 4) sowie die Massnahmen (Kapitel 5) des Agglomerationsprogramms. Kapitel 3 umfasst für die Bereiche Siedlung, ÖV, MIV, LV und Umwelt jeweils eine umfassende Problemanalyse (Ist-Zustand), erörtert dann die Schwachstellen der Zukunft (Trendszenario) und leitet daraus eine Strategie ab. In Kapitel 4 sind die Ziele des Agglomerationsprogramms und die entsprechenden Strategien dazu beschrieben. Kapitel 5 befasst sich mit den Projekten und beleuchtet diese im Hinblick auf ihre Zugehörigkeit zu Teilräumen, der zeitlichen Komponente sowie die verfolgte Strategie. In Kapitel 6 werden die vorgeschlagenen Massnahmen sowie das Agglomerationsprogramm als Ganzes beurteilt und Kapitel 7 umfasst die weiteren Schritte.

Die Anhänge 1 bis 3 umfassen den Entwurf der Trägerschaftsvereinbarung, die Darstellung der Grundanforderungen sowie ein Abbildungs- und Abkürzungsverzeichnis. Die Objektblätter sowie die Wirksamkeitsbeurteilungen der einzelnen Massnahmen sind in Anhang 4 zu finden.

Der besseren Übersicht und Lesbarkeit wegen ist das umfangreiche Kartenmaterial (insgesamt 42 Karten) eine separate Beilage. Zur einfacheren Handhabung werden im Hauptbericht zu Kapitelbeginn jeweils die Kartennummern angegeben, welche die räumliche Einordnung sowie eine zusammengefasste Betrachtung parallel zu den Texten erlauben.

1. Einleitung: Verkehrsprobleme kennen keine Grenzen

Die Probleme, welche durch den Verkehr verursacht werden, kennen keine Grenzen. Dieses Erkenntnis gilt insbesondere für die Agglomeration Basel, welche drei Länder, vier Schweizer Kantone und über 730 000 Menschen umfasst, verteilt auf die Nordwestschweiz, das Südschweiz und Südbaden. Die Agglomeration Basel ist eine der drei metropolitanen Agglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung und wird verkehrsseitig stark von der europäischen Nord-Süd-Transitachse beeinflusst. Die Verkehrssituation ist deshalb geprägt von Überlagerungen im regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene.

Eine weiter steigende Mobilität kann in Zukunft nur noch im stärkeren Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr bewältigt werden. Auf diese drei Eckpfeiler stützt sich auch die schweizerische Verkehrspolitik. Nur alle drei Systeme zusammen und deren sinnvolle Kombination (kombinierte Mobilität) können Nachhaltigkeit sowie eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten. Dies rechtfertigt bei grösseren Verkehrsprojekten, die Auswirkungen auch auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären, Alternativszenarien zu entwickeln sowie deren räumliche Auswirkungen aufzuzeigen. Das Zusammenwirken der drei Systeme ist daher zu optimieren.

Ziel des Agglomerationsprogramms (AP) Basel ist es, sicherzustellen, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dadurch sollen die Verkehrs- und Umweltbelastungen verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden. Das Agglomerationsprogramm ist entsprechend ein Koordinations- und ein langfristig ausgerichtetes Umsetzungsinstrument.

An vielen Orten der grenzüberschreitenden Agglomeration hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Für die betroffenen Städte und Gemeinden ist es daher unerlässlich, die Verkehrsprobleme gemeinde-, kantons- und länderübergreifend anzupacken.

Die Agglomeration Basel kämpft mit verschiedenen Problemen:

- Durch die Lage im Schnittpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Frankreich, Beneluxstaaten und Italien übernimmt die Agglomeration Basel auf Strasse und Schiene einen grossen Anteil des internationalen Nord-Süd-Transitverkehrs. Auf den entsprechenden Hauptachsen führt dies zu einer beachtlichen permanenten Grundauslastung. Dadurch ergibt sich einerseits für den regionalen Verkehr weniger Spielraum als in anderen Regionen. Andererseits ist sie dadurch gut ans europäische Netz angeschlossen.
- Die Agglomeration Basel ist gekennzeichnet durch eine räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Einkauf. Diese Trennung führt zu starken Verkehrszunahmen. Seit Jahren nimmt die Einwohnerzahl der Kernstadt eher ab und die des Umlandes kontinuierlich zu. Auch die Zahl der Arbeitsplätze geht in der Kernstadt zurück und steigt im Umland. Dies hat direkte Auswirkungen auf den Verkehr.
- Hinzu kommt die starke Veränderung des Mobilitätsverhaltens für Freizeit- und Einkaufszwecke. Diese Bereiche sind äusserst verkehrsrelevant und machen zusammen deutlich über 50 Prozent der gefahrenen Kilometer aus, mit steigender

Tendenz. 80 Prozent des Freizeitverkehrs wird mit dem Auto zurückgelegt und belastet entsprechend Raum und Umwelt.

- Die Lage im Dreiländereck widerspiegelt sich aber nicht nur im Transitverkehr, sondern auch in den Pendlerströmen. Die vielseitigen Verkehrsströme in der Agglomeration stellen sich wie folgt dar:

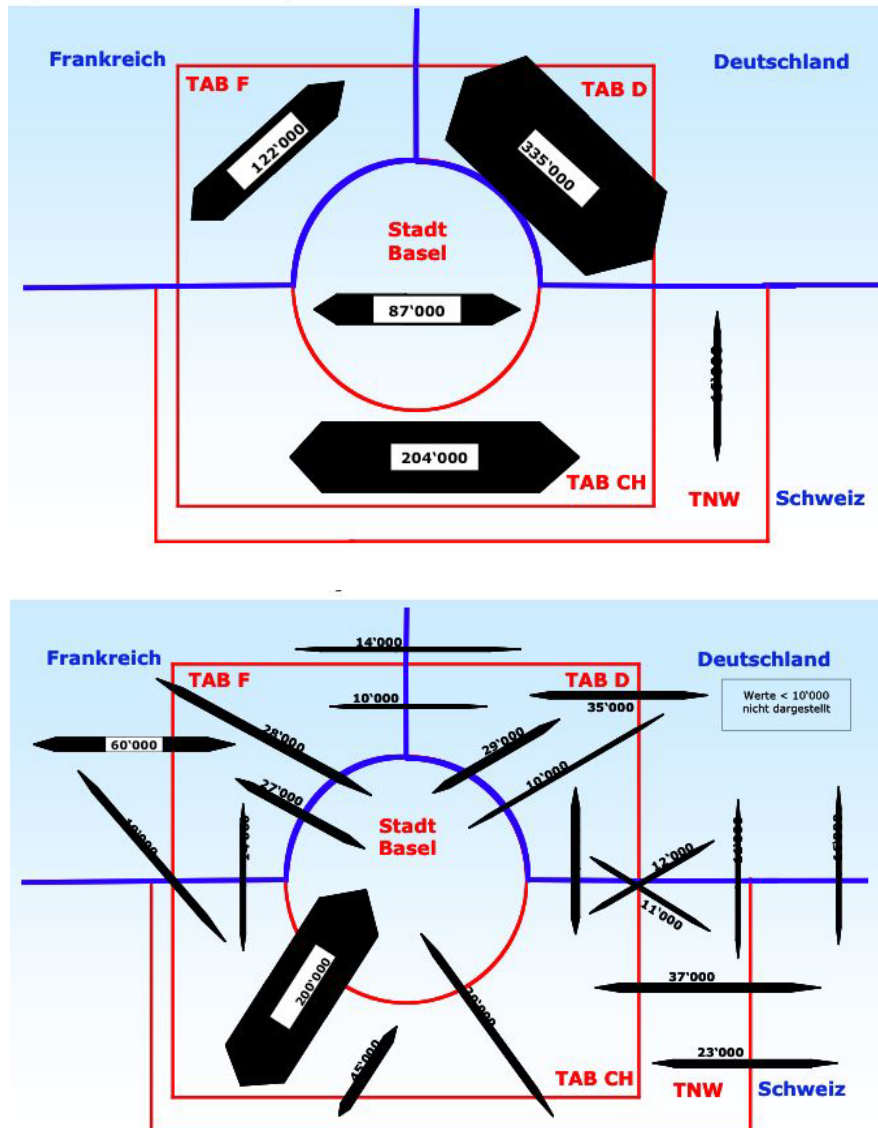


Abb. 1 Personenfahrten (Anzahl pro Tag) MIV Binnenverkehr und zwischen Grobzonon im Jahr 2000 (Quelle: GVM Basel, Rapp Trans)

2. Grundlagen

2.1 Koordination mit den kantonalen Richtplanungen

Übersicht über den aktuellen Stand der vier kantonalen Richtpläne:

Basel-Stadt:	Der kantonale Richtplan stammt aus dem Jahre 1986. Die Revisionsarbeiten sind im Gange. Der Regierungsrat hat die grundlegende Strategie verabschiedet. Der Entwurf des Richtplans befindet sich aktuell in der verwaltungsinternen Vernehmlassung (auf deren Version das vorliegende Agglomerationsprogramm basiert, Stand: 10. Oktober 2007). Eine breit angelegte Mitwirkung findet zwischen Januar und April 2008 statt.
Basel-Landschaft:	Beratungen zum Entwurf des Kantonalen Richtplans laufen auf Stufe Landrat (RRB Nr. 1031 vom 26. Juni 2007 / Verabschiedung z.Hd. des Landrats); eine Beschlussfassung ist für den Sommer 2008 vorgesehen.
Aargau:	Aufgrund der Agglomerationsprogramme AareLand, Aargau-Ost und Basel sind Anpassungen notwendig, die im Jahre 2008 vorgenommen werden.
Solothurn:	Anpassungen des kantonalen Richtplans an das Agglomerationsprogramm sind für das erste Quartal 2008 vorgesehen.

Die kantonalen Richtplanungen resp. die (Revisions)-Entwürfe sind auf das vorgelegte Agglomerationsprogramm Basel abgestimmt und umgekehrt. Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms, welche sich in der A-Liste befinden und auf Schweizer Territorium liegen, werden fristgerecht und sofern richtplanrelevant den Richtplan-Koordinationsstand «Festsetzung» aufweisen. Massnahmen der B-Liste haben einen Koordinationsstand «Zwischenergebnis». Entsprechende Richtplananpassungen werden entweder über die Genehmigung des (revidierten) Richtplans oder über kleinere Richtplananpassungen rechtzeitig beantragt. Die Massnahmen der gelenkten Siedlungsentwicklung und ihre Umsetzung werden ebenfalls im Rahmen der Richtplanung verankert.

Das Agglomerationsprogramm Basel baut nebst den Richtplänen auf vielen bereits vorliegenden Grundlagen auf. Die Wichtigsten sind:

- Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel (TAB), 2001 (vgl. Kapitel 2.4 und Karten 5.1 bis 5.4)
- Eine Zukunft zu dritt. Entwicklungsstrategie 2006-2020, Bericht zur Vernehmlassung, TEB 2007
- Konzept der räumlichen Entwicklung Kanton Basel-Landschaft (KORE), 2003
- Verkehrsplan Basel 2001
- Planungsberichte raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU, 2006
- Regionalplan 2000 des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee
- Richtplan der benachbarten elsässischen Gebiete (Schéma Directeur 1998)

2.2 Methodik und Vorgehen

Die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Jahre 2003 ein externes Büro beauftragt, einen Grobentwurf zum Agglomerationsprogramm, Modul Verkehr und Siedlung, zu entwickeln. Als Grundlage dienten verschiedene, bereits vorhandene räumliche Konzepte und Pläne. Aufgrund der zahlreichen Vorhaben (insgesamt über 150) war eine zweckmässige räumliche Gliederung im Interesse der Übersichtlichkeit unumgänglich. Als Ergebnis wurde die Agglomeration Basel in vier Teilräume unterteilt:

- Leimental-Birseck-Laufental
- Dreispitz-St. Jakob
- Pratteln-Ergolzthal-Fricktal
- Basel Nord

Der Grobentwurf wurde verwaltungsintern in die Vernehmlassung gegeben. Die breit gefächerten Stellungnahmen fielen meist positiv aus. Als wichtigste Anpassung wurden die beiden Kantone Aargau und Solothurn in die Projektleitung und die Projektsteuerung aufgenommen.

Ende 2005 fand eine zweite, öffentliche Vernehmlassung statt, an der Gemeinden, politische Parteien, Verbände, Organisationen, kantonale Verwaltungen und das benachbarte Ausland eingeladen wurden. Erkenntnisse und Ergebnisse der Vernehmlassung sind in die Überarbeitung des Agglomerationsprogramms eingeflossen.

Im April 2007 wurde der Bericht dem ARE zur Vorprüfung eingereicht. Die zuständigen Bundesverwaltungsstellen unter der Federführung des ARE haben Ende August 2007 eine Zwischenbeurteilung vorgenommen. Das vorliegende AP entstand nach nochmaliger, gründlicher Überarbeitung und Ergänzung, welche die in der Zwischenbeurteilung kritisierten Aspekte berücksichtigt.

Die Wirksamkeitsbeurteilung des Agglomerationsprogramms Basel beruht auf der Methodik des ARE (Konzept November 2006) mit ihren vier Wirksamkeitskriterien und den entsprechenden Leitfragen dazu. Das Gesamtprogramm (vgl. Kapitel 6) und die einzelnen Massnahmen wurden abschliessend einer Wirksamkeitsprüfung pro Kriterium unterzogen und mit Punkten versehen. Damit wurde auch die Voraussetzung für die Kosten-Nutzen-Analyse geschaffen. Zusätzlich werden bei jeder Massnahme die Betroffenheit und die Baureife angegeben, damit die Tragweite der Wirkung abgeschätzt werden kann (vgl. Objektblätter in Anhang 4) und eine Priorisierung möglich ist.

Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass den Anforderungen des Bundes betreffend Wirksamkeitsdarstellung Rechnung getragen wird sowie die einzelnen Massnahmen und das Gesamtprogramm schlüssig beurteilt werden können.

Berechnungen mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells

Als Grundlage zur Berechnung der Verkehrsbelastungen wurde das Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM) verwendet. Das GVM umfasst das Gebiet der Nordwestschweiz sowie die angrenzenden Gebiete in Deutschland und Frankreich und deckt somit die ganze Agglomeration Basel ab. Ein Verkehrsmodell ist eine vereinfachte, computergestützte Abbildung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsnetzes (Strassen und ÖV-Linien). Vereinfacht, weil einzelne Verkehrserzeuger (Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen etc.) zu Verkehrszonen und individuelles Verhalten gestützt auf Auswertungen zu durchschnittlichem Verhalten zusammengefasst werden. Das im Modell abgebildete Verkehrssystem besteht aus einer Verkehrsnachfrage, also den Verkehrsbeziehungen zwischen den Ver-

kehrszonen, und einem Verkehrsangebot (Strassennetz, ÖV-Netz, etc.). Aus der Gegenüberstellung von Nachfrage und Angebot in der so genannten Umlegung ergeben sich die Modellresultate, wie z.B. Strassenbelastungen, Reisezeiten, etc.

Das etablierte Modell besteht aus den folgenden vier Hauptkomponenten:

- Verkehrserzeugung (Wie viele Fahrten entstehen in jeder Zone?)
- Verkehrsverteilung (Anzahl Fahrten zwischen den Zonen)
- Modal Split (Aufteilung auf MIV und ÖV)
- Umlegung (Belastung der MIV und ÖV-Netze).

Mit dem GVM können die quantitativen Auswirkungen von Verkehrsprojekten ermittelt werden. Diese Ergebnisse geben Hinweise, in welche Richtung die Entwicklung in Zukunft verlaufen könnte. Dabei wird vor allem die Wirkung von grossen Projekten abgebildet, wo hingegen die Wirkung von kleineren Projekten eher vernachlässigt wird. Zudem können qualitative Verbesserungen sowie der Langsamverkehr nicht abgebildet werden. Der Lastwagenverkehr ist anteilmässig Bestandteil des GVM, wird aber nicht separat ausgewiesen.

Das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel (GVM Basel) wurde in den Jahren 1990 bis 1993 entwickelt und im Jahre 2004 auf die gesamte trinationale Agglomeration ausgeweitet. Es umfasst inzwischen das ganze Gebiet des Tarifverbunds Nordwestschweiz, d.h. die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie Teile der Kantone Solothurn (Thierstein-Dorneck) und Aargau (Fricktal). Im Verlaufe der Jahre wurden immer wieder Verbesserungen vorgenommen: Die Betreiber haben beispielsweise den Prognosezustand 2020 revidiert und bei einzelnen Arealen wie Dreispitz und Wolf Zonenverfeinerungen vorgenommen, die wiederum erhebliche Verbesserungen in der Genauigkeit gebracht haben.

2.3 Perimeter

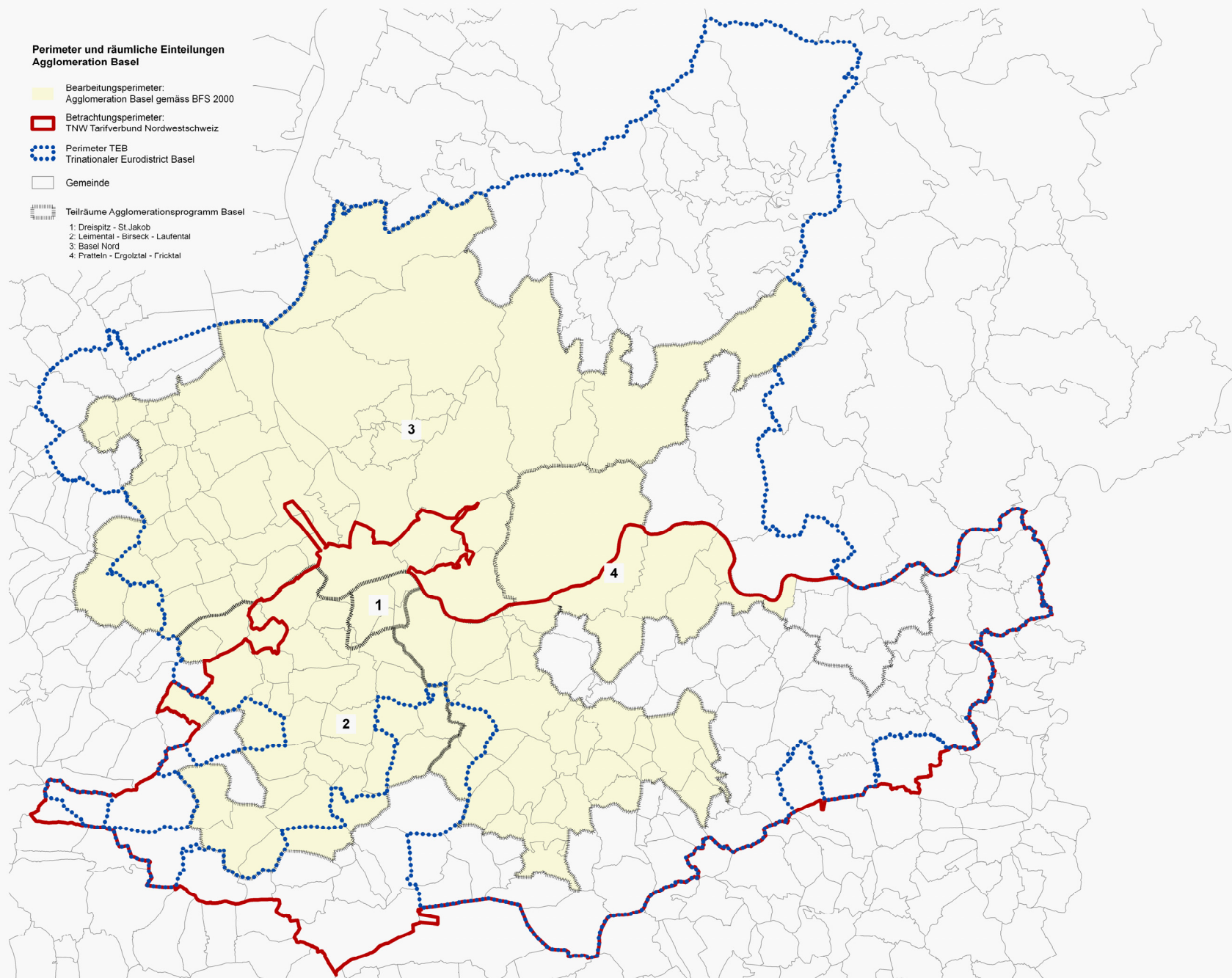
Die Definition der Agglomerationen und somit des Perimeters wird vom Bund vorgegeben. Der aktuelle Perimeter des Bundesamtes für Statistik (BFS) basiert auf Zahlen der Volkszählung aus dem Jahre 2000. Dieser Bearbeitungsperimeter umfasst den Kanton Basel-Stadt, einen Grossteil der Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft, acht Gemeinden des Kantons Aargau, elf Gemeinden des Kantons Solothurn sowie 35 Gemeinden in Frankreich und 18 in Deutschland.

Nach der Vernehmlassung im Jahre 2005 wurde neu ein Betrachtungsperimeter eingeführt, der dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) entspricht (vgl. Abb. 2). Der TNW beinhaltet zusätzlich zu den Gemeinden des Bearbeitungsperimeters alle weiteren Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft, des Fricktals, weitere Gemeinden des Kantons Solothurn sowie eine Gemeinde des Kantons Jura (Ederswiler). Im Betrachtungsperimeter befinden sich einzelne Vorhaben und Projekte, welche zwar nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, jedoch aufgrund des funktionalen Zusammenhangs über eine gewisse Bedeutung für die Agglomeration verfügen. Hier besteht jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Abb. 2: Perimeter und räumliche Einteilungen Agglomeration Basel (vgl. nächste Seite)

**Perimeter und räumliche Einteilungen
Agglomeration Basel**

-  Bearbeitungsperimeter:
Agglomeration Basel gemäss BFS 2000
-  Betrachtungsperimeter:
TNV Tarifverbund Nordwestschweiz
-  Perimeter TEB
Trinationaler Eurodistrict Basel
-  Gemeinde
-  Teilräume Agglomerationsprogramm Basel
 - 1: Dreispitz - St Jakob
 - 2: Leimental - Birseck - Laurentental
 - 3: Basel Nord
 - 4: Fratteln - Ergolzthal - Fricktal



2.4 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

2.4.1 Von der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) zum Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB)

Die Entstehungsgeschichte und die Strategien des TEB schildert folgende Passage aus dem Band 2: «Eine Zukunft zu Dritt/Entwicklungsstrategien 2006-2020»⁵:

«Am 8. Dezember 1995 trafen sich auf einem beim Dreiländereck verankerten Schiff PolitikerInnen, PlanerInnen und Wirtschaftsfachleute aus Südbaden, dem Südschwarzwald und der Nordwestschweiz, um über das Thema «Eine Zukunft zu Dritt» zu diskutieren. Dabei wurde klar festgestellt und in einem gemeinsamen Fazit festgehalten, dass die interkommunale und vor allem grenzüberschreitende, direkte Zusammenarbeit im Bereich Raumentwicklung und bei den Grossprojekten verbessert werden muss. Der bis dahin übliche lediglich periodische Austausch von Informationen und Planungsdokumenten seit der Gründung der Regio Basiliensis (1963) sollte durch Koordination und Zusammenarbeit während des Planungsprozesses ersetzt werden.

In der Folge dieser Tagung begann eine Gruppe von 16 Planern («Fachliche Koordinationsgruppe») aus den zuständigen Planungsstellen der drei benachbarten Grenzlandregionen mit den Vorarbeiten für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept im Perimeter der neu benannten «Trinationalen Agglomeration Basel – TAB».

Auf der politischen Seite wurden die Arbeiten von einer ebenfalls trinational zusammengesetzten «Politischen Lenkungsgruppe», genannt Vorstand, mit 16 Mitgliedern gesteuert. Ziel der Arbeit am Entwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) war es, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Koordination in der Raumplanung zu verbessern, die für die ganze Agglomeration wichtigen Projekte gemeinsam zu planen und zu realisieren und damit zur Stärkung der Attraktivität der Trinationalen Agglomeration Basel als europäische Wirtschaftsregion beizutragen.

Seit 1996 sind zehn Jahre vergangen. Dank zweier INTERREG Programme für grenzüberschreitende Zusammenarbeit konnte in diesem Zeitraum die grenzüberschreitende Kooperation im Verdichtungsraum der TAB deutlich weiter entwickelt werden:

- INTERREG II (1997-2000), ausgestattet mit einem Budget von 320'000 Euro für die Projekte der TAB
- INTERREG III (2001-2006), ausgestattet mit einem Budget von zwei Millionen Euro für die Projekte der TAB

Die geleistete Arbeit hat ermöglicht,

- ein erstes Gesamtentwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel vorzubereiten und zu definieren (Periode 1997-2000),
- das Dokument von allen Gebietskörperschaften der Trinationalen Agglomeration Basel politisch bestätigen zu lassen (2001),
- den Verein zur nachhaltigen Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB-Verein) zu gründen,
- Machbarkeitsstudien für zehn Schlüsselprojekte der TAB in Auftrag zu geben und zu begleiten (2002-2006) und das Gesamtentwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel zu überarbeiten (2006).

⁵ TEB (Hrsg.), Bericht zur Vernehmlassung, Sommer 2007

Im Januar 2007 hat der Verein der Trinationalen Agglomeration Basel seinen Namen geändert und nennt sich nun Trinationaler Eurodistrict Basel. Diese Entwicklung spiegelt den politischen Willen wieder, die Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf einen grösseren Raum auszuweiten. Diese Strategie wurde für den Perimeter der Trinationalen Agglomeration Basel verfasst. Gleichwohl versucht sie, auf die mit dem Eurodistrict verbundenen Erwartungen zu antworten. Sie wird ab 2008 durch eine an die neuen Themen und den neuen Perimeter des Trinationalen Eurodistrict Basel angepasste Entwicklungsstrategie ergänzt.

Die während der letzten zehn Jahre in den Bereichen Raumplanung und öffentlicher Verkehr geleistete Arbeit stellt eine solide Grundlage dar, auf welche sich die Akteure des Trinationalen Eurodistricts Basel beim Bau einer gemeinsamen Zukunft stützen können.

Die heutigen Aufgaben für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind zahlreich:

- erhöhen der Sichtbarkeit der Aktivitäten grenzüberschreitender Zusammenarbeit für die Bevölkerung (Transparenz),
- steigen der Effizienz der politischen Governance (Effizienz),
- konkretisieren der Kooperation im Bereich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch den Bau neuer Infrastruktur (Vertiefung),
- integrieren neuer Themen der grenzüberschreitenden Kooperation (Ausweitung),
- übergehen von einem projektweisen Vorgehen in ein themenübergreifendes «policy making», welches allein die zahlreichen punktuellen Blockaden in der grenzüberschreitenden Kooperation überwinden lässt und allen Akteuren eine klare Wahrnehmung der Vorteile ihres Engagements im Prozess der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ermöglicht (Sichtbarmachen des Gewinns der Zusammenarbeit).

In einem Kontext europäischer und internationaler Städtekonkurrenz möchte dieses Dokument⁶ eine solide Grundlage zur Erleichterung der notwendigen Erarbeitung eines gemeinsamen «städtischen Konsens» (wohin wollen wir gehen?) bieten, welcher von allen schweizerischen, französischen und deutschen Akteuren aus dem privaten (Unternehmer, Stiftungsvertreter, Architekten, Raumplaner, etc.) wie dem öffentlichen Sektor (Politiker, Verwaltungs- oder Universitätsmitarbeiter) geteilt und getragen wird, die in Zukunft durch ihr Engagement die Landschaft und die Entwicklung der Trinationalen Agglomeration gestalten.

Dieser «städtische Konsens» könnte sich in mehreren trinationalen Grossprojekten kristallisieren:

In institutioneller Hinsicht

Die Stärkung der trinationalen Governance-Struktur durch das Entstehen eines handlungsfähigen und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierten Eurodistricts.

Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs

Die Umsetzung eines trinationalen Tarifverbunds für das gesamte Gebiet des Eurodistricts. Die Verdichtung des trinationalen öffentlichen Nahverkehrsnetzes (Regio-S-Bahn, grenzüberschreitende Tram- und Buslinien) innerhalb der «15 Minuten-Stadtregion». Die Stärkung des politischen Lobbyings zur Sicherung der für den Bau grosser Infrastrukturen nötigen Finanzierungsmittel (bspw. für den Schienenanschluss des EuroAirports).

⁶ Die Entwicklungsstrategie 2006-2020

In landschaftlicher Hinsicht

Die Stellung des Rheins und seiner Zuflüsse in das Zentrum der trinationalen Stadtregion durch eine abgestimmte Stadt- und Landschaftsplanung.

Die Stärkung der trinationalen Integration des Landschaftsraums durch die Schaffung eines Netzes von Metropolitan-, Regionalparks und Freiflächen zur Inwertsetzung der Identität stiftenden, landschaftlichen und touristischen Schätze der Region.

Die Liste der Grossprojekte ist nicht abschliessend und bleibt noch zu vervollständigen, zu präzisieren und politisch zu bestätigen im Rahmen der INTERREG IV Fördermittelanträge.

Hinsichtlich der sozialen Leistungen für die Einwohner

Eine vertiefte Zusammenarbeit zwischen dem TEB und INFOBEST Palmrain.

Die Vertiefung der Zusammenarbeit im Bereich der Gesundheit auf trinationaler Ebene. Dies könnte die Form einer trinationalen Zusammenarbeit der Krankenhäuser und Kliniken der Städte in der Stadtregion, der trinationalen Agglomeration Basel, annehmen.

(...)

Die Konkretisierung der trinationalen Projekte könnte durch ein städtebauliches Projekt mit internationaler Ausstrahlung, wie das einer Internationalen Bauausstellung (IBA Basel 2020) beschleunigt werden. Ein solches Projekt könnte die Anpassung der Siedlungsstruktur an die Metropolitanökonomie und die Integration der drei nationalen Teilräume der TAB beschleunigen.

Die trinationale Agglomeration Basel verfügt mit dem Eurodistrict TEB (einer echten Governance-Struktur) heute über alle Mittel um seine menschlichen, ökonomischen und kulturellen Potenziale in Wert zu setzen und ein Modell der Europäischen Stadt wiederzuentdecken, das bereit ist für den uns bevorstehenden gesellschaftlichen Wandel.»

2.4.2 Die Zusammenarbeit TAB/TEB und Agglomerationsprogramm Basel

- Karten*
- 5.1 *Konzept der Raumentwicklung 2001*
 - 5.2 *Siedungsentwicklung 2020*
 - 5.3 *Strategie Verkehr 2020*
 - 5.4 *Qualitative Stärkung der Metropolitanparks*

Das Motto «Gemeinsam planen – getrennt umsetzen» prägte und prägt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Das TAB-Gesamtentwicklungskonzept 2001 ist beispielsweise nicht verbindlich:

«Die Planungshoheit verbleibt bei den zuständigen Gebietskörperschaften, ebenso bleiben die gültigen Rechtsinstrumente der Regionalplanung wie der städtebaulichen und nutzungsrechtlichen Planung in den einzelnen Ländern unberührt (in Frankreich das Schéma de Cohérence Territoriale und der Plan Local d'Urbanisme, in Deutschland der Regionalplan und die Bauleitplanung und in der Schweiz der Richtplan und der Zonenplan).

Sinn und Zweck des Gesamtentwicklungskonzepts 2001 sind in erster Linie die Zusammenführung und Koordination der vorhandenen, rechtsgültigen Planungen bzw. Planungsabsichten und Projektideen. Darüber hinaus dient es aber auch als Orientierungsrahmen mit eigenen dynamischen Entwicklungsvorstellungen, die sich aus der Gesamtbeachtung der Agglomeration heraus ergeben. Es gilt, das Potenzial, welches für den einzelnen Teilraum in diesem Umfang nicht vorhanden ist, als Ganzes zu nutzen.

Zu diesem Zweck werden in dem Gesamtentwicklungskonzept 2001 zum einen Ziele für die Entwicklung des Gesamttraumes definiert. Zum anderen beinhaltet es eine Reihe von Schlüsselprojekten, welche die Potenziale und Realisierungsmöglichkeiten grenzüberschreitender Planung aufzeigen.

Das Gesamtentwicklungskonzept 2001 der Trinationalen Agglomeration Basel von 2001 verfolgt das übergeordnete Ziel, die Rolle der Kernstadt und der Trinationalen Agglomeration Basel im Netz grosser europäischer Städte bei Wahrung der Lebensqualität zu stärken.»

Mit der Initiative der schweizerischen Eidgenossenschaft zur Agglomerationspolitik, namentlich dem Agglomerationsprogramm, Modul Verkehr und Siedlung, und mit dem «projet métropolitain» der französischen Behörde DIACT (vormals DATAR) ist ein Wandel Richtung «gemeinsam planen, gemeinsam umsetzen» eingeleitet worden. So werden grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturprojekte vom Bund kofinanziert, falls deren Wirkung hauptsächlich auf Schweizer Territorium nachweisbar ist. Eine ähnliche deutsche Initiative besteht heute (noch) nicht.

Für das Agglomerationsprogramm Basel wurde wie folgt grenzüberschreitend gearbeitet: Das Programm versteht sich als Vertiefung und Umsetzungsbeitrag des gemeinsam erarbeiteten Gesamtentwicklungskonzepts 2001 (vgl. Karte 5.1) und dem Entwurf der Entwicklungsstrategie 2006-2020 (vgl. Karten 5.2 bis 5.4). Da Letztere erst im Laufe des Sommers 2007 fertig gestellt wurde und sich bis Ende 2007 in der Vernehmlassung bei den TEB-Mitgliedern befindet, konnte die Strategie nur bedingt berücksichtigt werden. Da die schweizerischen Raumplanungs- und Verkehrsfachleute in den TEB-Gremien zum grossen Teil dieselben sind wie in der Projektorganisation Agglomerationsprogramm Basel (vgl. Kapitel 3.6.1), stellt dies jedoch kein grosses Hindernis dar.

Die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel wurde mit den D- und F-Nachbarn koordiniert:

- über einen festen Einsitz des gemeinsamen TAB/TEB-Planungsbüros in der Projektleitung Agglomerationsprogramm Basel (vgl. Kapitel 3.6.1)
- über die Mitwirkung von Mitgliedern der TEB-Arbeitsgruppe «Raumordnung und Verkehr» bei gemeinsamen Workshops zum Agglomerationsprogramm Basel
- über regelmässige Informationen des TAB/TEB-Vorstandes und der TAB/TEB-Fachleute
- im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens im Jahre 2005 und den verwaltungsinternen Verfahren im Frühjahr 2007

Trotz langjähriger grenzüberschreitender Zusammenarbeit lassen sich immer noch Unterschiede und Lücken eruieren: Im gemeinsamen TAB/TEB-GIS fehlen Grunddaten, z.B. zu ÖV-Güteklassen, Radnetzen, bebauten und unbebauten Reserven, Strassenlärm etc. Demzufolge beschränken sich die Analysekarten 2.1-2.5, 2.9 und 2.14 auf den Schweizer Teil der Agglomeration Basel. Solche Grundlagendaten müssen zuerst erhoben und anschliessend gepflegt werden. Die vier Kantone werden sich bei den künftigen TEB-GIS-Arbeiten für die Vervollständigung der Analysedaten einsetzen. Hingegen sind ihnen die Hände gebunden, wenn es darum geht, die gemeinsame Strategie ins jeweilige Raumplanungsinstrument (à la Richtplan) aufzunehmen. Die Revisionen des «Schéma de Cohérence Territoriale» oder der Flächennutzungspläne folgen einer anderen zeitlichen und politischen Logik, ihr Fahrplan ist nicht synchronisiert und synchronisierbar mit demjenigen des Agglomerationsprogramms Basel und den notwendigen Anpassungen der kantonalen Richtpläne (vgl. Kapitel 2.1).

Eine noch engere Kooperation bei der Weiterbearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel wird von allen angestrebt (vgl. Kapitel 3.6.4), eine feine Koordinationsarbeit bei grenzüberschreitenden Projekten wie den Tramverlängerungen ist selbstverständlich Pflicht.

2.5 Beurteilung der Grundanforderungen

Das Agglomerationsprogramm Basel wurde dahingehend überprüft, ob es die Grundanforderungen des Bundes erfüllt. Das Ergebnis zeigt, dass sie erfüllt sind.

- Alle relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden und werden stufengerecht in die Erarbeitung miteinbezogen. Für den künftigen Einbezug der Gemeinden werden zusätzliche Anstrengungen unternommen und notwendige Abklärungen getroffen.
- Die vier Kantone haben eine Planungsvereinbarung unterzeichnet, weitergehende vertragliche Lösungen evaluiert und Möglichkeiten einer langfristig angelegten gemeinsamen Trägerschaft geprüft.
- Die Siedlungsentwicklung, der MIV, der ÖV und der LV sind in die Darstellung und Beurteilung des Ist-Zustands und der künftigen Entwicklung (Trend) eingeflossen.
- Raumplanerische sowie angebots- und nachfrageseitige Massnahmen auf Strasse und Schiene wurden und werden auch in Zukunft untersucht.
- Die Wirkungen und die Grobkostenschätzung der einzelnen Massnahmen sowie des gesamten Agglomerationsprogramms Basel sind klar und nachvollziehbar dargestellt.
- Die Einbindung in die kantonale Planung ist durch die Richtplanungen gewährleistet und das Agglomerationsprogramm behördenverbindlich verankert. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes sowie von Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland ist sichergestellt. Ein stufengerechtes Controlling findet im Rahmen der Überprüfung und Aktualisierung der Leistungsvereinbarung statt.

Im Anhang 2 ist diese Prüfung gemäss den Bundesvorgaben dokumentiert.

3. Analyse

Der vorliegende Analyseteil zeigt für die Siedlungsentwicklung, den ÖV, den MIV, den LV und die Umwelt sowie für die Organisation jeweils den heutigen Zustand und das Trend-szenario (2020) auf. Die Erläuterungen werden durch Karten (vgl. Karten 2.1 bis 2.20) ergänzt und machen die räumlichen Zusammenhänge deutlich. Die Erhebung der Ist-Zustände wurde aufgrund der vorliegenden Unterlagen vorgenommen (vgl. Kapitel 2) und stützt sich auf die rechtlich verbindlichen Planungsgrundlagen. Für die Aussagen zum Trend (2020) sowie – davon abgeleitet – zu den Schwachstellen wurden teilweise Modell-rechnungen verwendet (zum Gesamtverkehrsmodell vgl. Kapitel 2.2). Am Schluss jedes Kapitels werden Aussagen zu den sektoriellen Strategien gemacht, welche danach im Kapitel 4 als zusammengeführtes Ziel- und Strategiensystem präsentiert werden.

3.1 Siedlung

Die Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung sind in den kantonalen Richtplänen (oder den entsprechenden Entwürfen) aller am Ag-glomerationsprogramm Basel beteiligten Kantone verankert.

Auf Stufe der kantonalen Richtpläne ist für das ganze Agglomerationsgebiet Basel festge-legt, dass die Bauzonen nur unter restriktiven Bedingungen erweitert werden können.

Trendaussagen im Bereich Siedlungsentwicklung sind zwar mit einigen Unsicherheitsfak-toren behaftet, es muss jedoch angenommen werden, dass ohne konsequente Umset-zung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms die heutigen Schwachstellen in der Siedlungsentwicklung sich verstärkt negativ auswirken werden. Aus diesem Grund ist es von grosser Bedeutung, in der Siedlungsentwicklung Schwerpunkte zu setzen.

Das Agglomerationsprogramm Basel setzt im Bereich Siedlungsentwicklung folgende Schwerpunkte zur Stärkung einer polyzentrischen Agglomeration:

1. Kernstadt Basel
2. Wirtschaftsgebiete von regionaler und kantonaler Bedeutung
3. Verkehrsintensive Einrichtungen an geeigneten Standorten
4. Aufwertung von Bahnhofsgeländen

3.1.1 Ist-Zustand Siedlung

- Karten*
- 2.1 ÖV-Güteklassen der Bauzonenreserven und unternutzten Flächen/Brachen
 - 2.2 Bevölkerungsdichte 2000, Bauzonenreserven und unternutzte Flächen/Brachen
 - 2.3 ÖV-Güteklassen der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), Entwicklungsschwer-punkte (ESP) und Potentiale gemäss Richtplanentwurf Basel-Stadt
 - 2.4 Bevölkerungsdichte 2000, verkehrsintensive Einrichtungen (VE), Entwicklungs-schwerpunkte (ESP) und Potenziale gemäss Richtplanentwurf Basel-Stadt
 - 2.5 ÖV-Güteklassen bebauter und unbebauter Flächen 2007

3.1.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung in den Haupttälern der Nordwestschweiz weist im Zeitraum 1990 bis 2005 (mit Ausnahme des Fricktals) ein eher bescheidenes Wachstum auf. In der Kernstadt ist sie rückläufig, wobei der Rückgang in jüngster Zeit deutlich gebremst werden konnte. Im übrigen, eher ländlich geprägten Raum, in welchem die Gemeinden teilweise nur über Grundangebote an ÖV-Verbindungen nach Basel verfügen, ist die Bevölkerung in diesem Zeitraum hingegen um fast 25 000 Einwohner gewachsen.

	1990	2005	Entwicklung 1990-2005	
Ergolztal	38 700	42 400	3700	9,5 %
Laufental	14 860	18 280	3420	23 %
Leimental/Birseck	113 400	118 520	5120	4,5 %
Oberes Baselbiet	19 500	23 290	3790	19,4 %
Rheintal	44 870	43 230	-1640	-3,7 %
Waldenburger- tal/Reigoldswilertal	18 910	22 670	3760	19,9 %
Bezirk Rheinfelden	32 830	40 430	7600	23,1 %
Bezirk Laufenburg	22 470	27 470	5000	22,3 %
Bezirk Dorneck	15 790	19 190	3400	21,5 %
Bezirk Thierstein	12 280	13 840	1560	12,7 %
Stadt Basel	178 430	166 200	-12 230	-6,9 %
Riehen/Bettingen	20 980	21 720	740	3,5 %
TOTAL	533 020	557 240	24 220	4,3 %

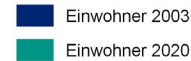
Bevölkerungsentwicklung in der NWCH (1990 bis 2005)

Quelle: Statistisches Amt BS/BL/AG/SO

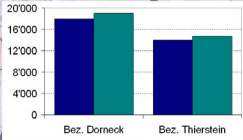
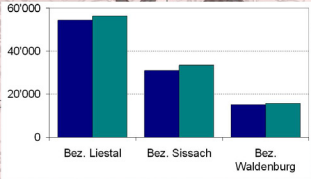
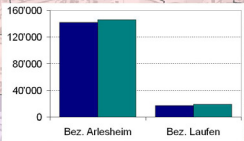
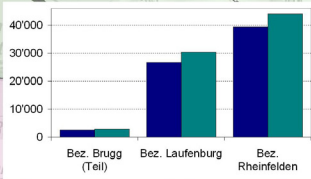
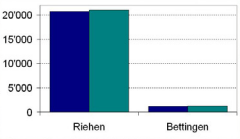
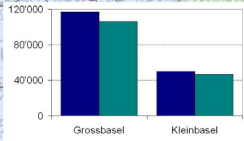
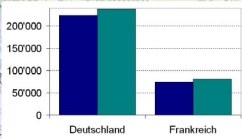
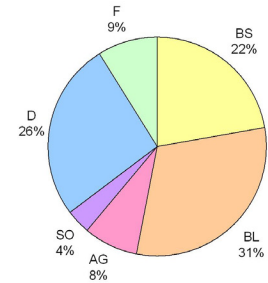
Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung und -verteilung Agglomeration Basel (vgl. nächste Seite)

Bevölkerungsentwicklung und -Verteilung Agglomeration Basel

Diagramme:
Bevölkerungsentwicklung (Bezirke)



Bevölkerungsverteilung 2003



3.1.1.2 Bebauung und ÖV-Erschliessungsgüte

Unbebaute Bauzonenreserven

Die folgenden Aussagen zu den unbebauten Bauzonenreserven stützen sich auf die Erhebung gemäss Art. 31 RPG (vgl. auch Fussnote 7).

Grundsätzlich wird zwischen bebauten und unbebauten Bauzonenreserven unterschieden, wobei die bebauten Bauzonenreserven (innere Reserven) wiederum in unternutzte, fehlgenutzte und nicht mehr genutzte (Brachen) Bauzonenreserven unterteilt werden. Die Bauzonen der Agglomeration Basel umfassen im Schweizer Teil rund 9450 Hektaren (ha). Davon sind knapp 8100 ha bebaut und 1350 ha unbebaut. Der Überbauungsgrad der Bauzonen beträgt somit 86 % (Wohn-/Wohnmisch-Zonen: 87 %; Industrie- und Gewerbe-zonen: 78 %; Zonen für öffentliche Werke und Anlagen: 88 %). Die unbebauten Bauzonenreserven pro Kopf nehmen von der Kernstadt nach aussen signifikant zu. Im Kanton Basel-Stadt sind praktisch keine unbebauten Bauzonenreserven vorhanden. Rund 70 % der unbebauten Reserven liegen im Kanton Basel-Landschaft, 30 % in den Kantonen Aargau und Solothurn. Sie sind je nach Kanton von 83 bis 100-% im Sinne von Art. 19 RPG erschlossen. Auszonungen wären ohne Entschädigungsforderungen nur schwierig bzw. in geringem Umfang durchführbar.

	W/WM	I/G	OeWA	Total
BS-Teil	1206	170	265	1641
BL-Teil	3427	936	578	4942
AG-Teil	664	208	117	989
SO-Teil	464	36	26	526
Agglomeration Basel (CH-Teil)	5761	1350	987	8098

Bauzonen bebaut (in ha)⁷

W/WM: Wohn-/Wohnmischzonen

I/G: Industrie- und Gewerbe-zonen

OeWA: Zonen für öffentliche Werke und Anlagen

	W/WM	I/G	OeWA	Total
BS-Teil	28	0	2	30
BL-Teil	576	260	116	952
AG-Teil	96	107	8	211
SO-Teil	131	11	13	155
Agglomeration Basel (CH-Teil)	831	378	139	1348

Bauzonen unbebaut (in ha)

⁷ Jeweils Stand der aktuellsten Erhebung: je nach Datum 2003, 2004, 2005 oder 2006.

	W/WM	I/G	OeWA	Total
Agglomeration Basel (CH-Teil)	6592	1728	1126	9446

Bauzonen total (in ha)

Abb. 4: Bebaute und unbebaute Bauzonen nach Nutzung unterschieden

Innerhalb der Agglomeration scheint sich eine «Spezialisierung» der Flächen entwickelt zu haben. Werden die Pro-Kopf-Flächen (bebaute Bauzone/Einwohner) als Massstab genommen, weist der solothurnische Teil der Agglomeration überdurchschnittlich viel Wohnflächen auf, während im Aargauer Teil der Agglomeration überdurchschnittlich viel Arbeitsplatzflächen zu finden sind. Der basellandschaftliche Teil weist meist einen Flächenverbrauch auf, welcher in der Nähe des Agglomerationsdurchschnitts liegt. Erstaunlich ist die unterdurchschnittliche Pro-Kopf-Fläche in Basel-Stadt für Industrie- und Gewerbeflächen. Offenbar ist die Ausnutzung der Industrie- und Gewerbeflächen hier im Vergleich zum Umland besonders hoch. Auch bei den Wohn- und Wohnmischzonen sind in Basel-Stadt besonders hohe Dichten festzustellen: Hier wohnen mehr als doppelt so viele Einwohner auf einer Hektare Bauzone wie im Kanton Basel-Landschaft und mehr als dreimal so viele wie im Aargau und in Solothurn. Mit zunehmender Distanz vom Zentrum nimmt wie üblich die Besiedlungsdichte ab. Am Rand der Agglomeration befinden sich ländliche (Wohn-)Gebiete mit einer geringeren Siedlungsdichte.

	W/WM	I/G	OeWA	Total
BS	64	9	14	87
BL-Teil	139	38	23	200
AG-Teil	186	58	32	277
SO-Teil	215	17	12	244
Agglomeration Basel (CH-Teil)	117	27	20	164

Bauzonen bebaut/Einwohner (in m²)

	W/WM	I/G	OeWA	Total
BS	1	0	0	1
BL-Teil	23	11	5	39
AG-Teil	27	30	2	59
SO-Teil	61	5	6	72
Agglomeration Basel (CH-Teil)	17	8	3	27

Bauzonenreserven unbebaut/Einwohner (in m²)

	W/WM	I/G	OeWA	Total
BS	66	9	14	89
BL-Teil	163	49	28	239
AG-Teil	213	88	35	337
SO-Teil	276	22	18	316
Agglomeration Basel (CH-Teil)	134	35	23	192

Bauzonen total/Einwohner (2003-2006) (in m²)

Abb. 5: Bauzonen im Verhältnis zu Einwohner

Die ÖV-Erschliessungsgüte⁸ in den Bauzonen nimmt parallel zur Bevölkerungsdichte mit zunehmender Distanz zur Kernstadt Basel ab und ist weitgehend vom Verkehrsmittel (Bahn, Tram, Bus) abhängig: Dort wo die Bauzonen mit Bahn und Tram erschlossen sind, finden wir in der Regel eine Erschliessungsgüte A bis C. Reine Buserschliessungen weisen selten eine bessere Erschliessungsgüte als D auf. Ausnahmen sind grössere Gemeinden sowie das Reigoldswilertal. Ein Blick auf die Karten 2.1 und 2.5 bestätigt diese Befunde. Auffällig ist zudem, dass im Ergolzthal, im Fricktal sowie im Laufental trotz Regio-S-Bahn (Halbstundentakt) viele Gebiete lediglich in der ÖV-Güteklasse D oder schlechter liegen.

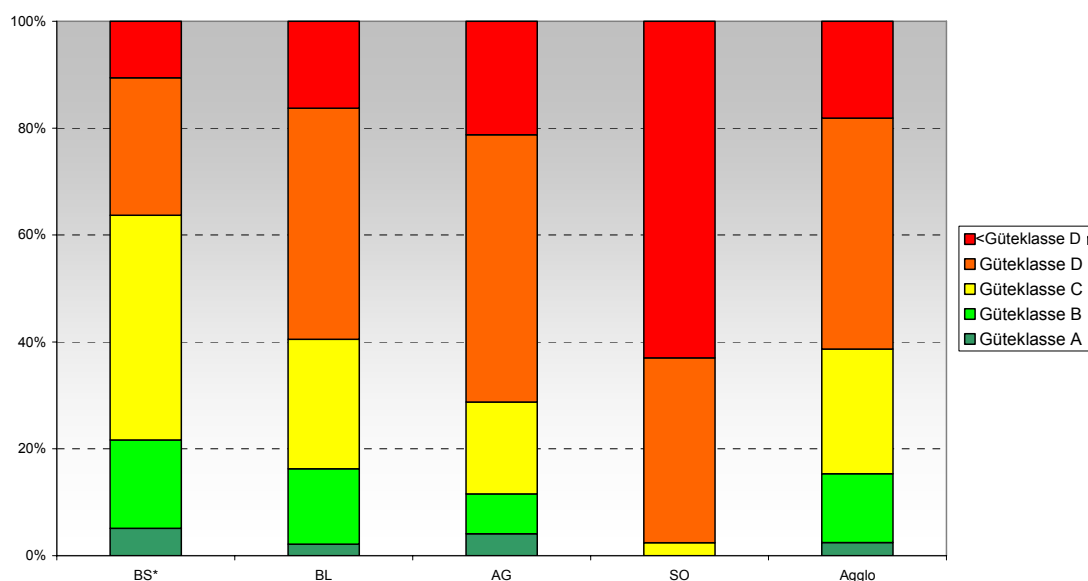


Abb. 6: Anteil unbebaute Wohn- und Mischzonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007 (Agglomeration Basel: CH-Teil)

*BS: Ohne Moostal, Riehen

⁸ Die ÖV-Erschliessungsgüte nach der im Agglomerationsprogramm Basel zugrunde liegenden VSS-Norm 640290 gibt Auskunft darüber, wie gut ein Gebiet an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Beispielsweise wird berücksichtigt, wie gut die ÖV-Haltestellen zu erreichen sind und wie oft diese bedient werden. Güteklasse A bedeutet eine hohe Erschliessungsqualität; diese nimmt bis zu Güteklasse D ab.

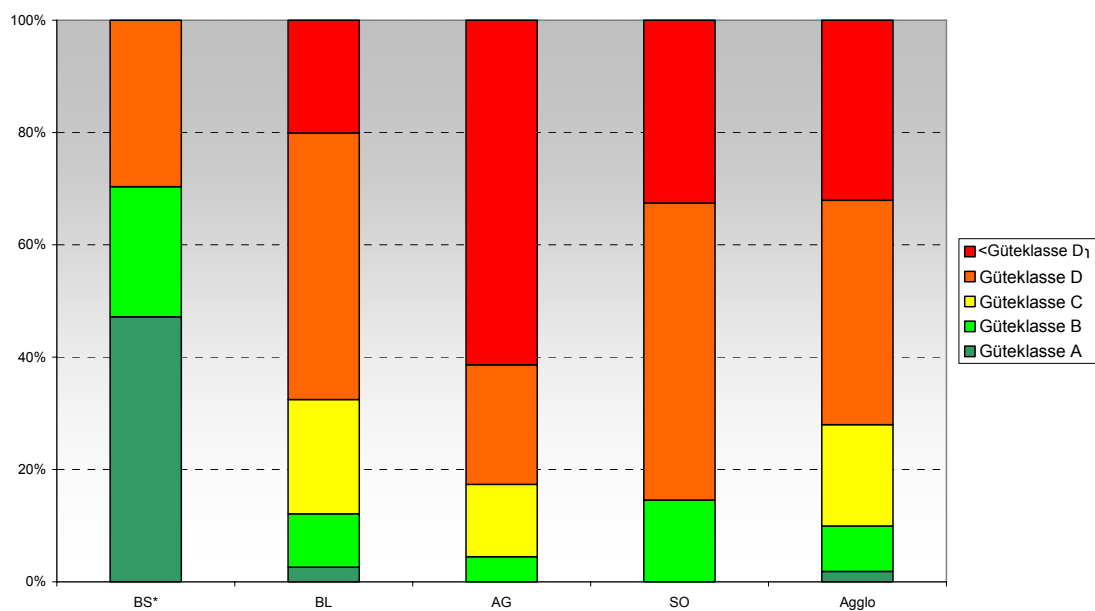


Abb. 7: Anteil unbebaute IG-Zonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007 (Agglomeration Basel: CH-Teil)

*BS: Ohne Moostal, Riehen. Gerichtsentscheid ausstehend

Bebaute Bauzonenreserven (innere Reserven)

Im Rahmen des Projekts «Raum Plus» wird unter der Ägide der Universität Karlsruhe und der ETH Zürich für Baden-Württemberg eine regionenübergreifende Übersicht der Innenentwicklungspotenziale mittels Vor-Ort-Erhebungen erstellt. Ins Projekt integriert ist auch der Kanton Basel-Landschaft. Mit dem Projekt werden die Innenentwicklungspotenziale ab 2000 m² über alle Nutzungen hinweg lokalisiert und deren Nutzungsmöglichkeiten bzw. -einschränkungen identifiziert. Erhoben werden unbebaute Flächen (Baulücken) und bebaute Flächen, die erheblich unter- oder fehlgenutzt oder nicht mehr genutzt (Brachen) sind und somit prinzipiell für eine Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Ergebnisse sollen die Grundlage für ein regionales Siedlungsflächenmanagement liefern. Zurzeit wird im Rahmen von «Raum Plus» in Stuttgart die Einrichtung eines Kompetenzzentrums Flächenmanagement vorbereitet. Dieses kann wegweisend für die Agglomeration Basel sein. Nach der Methodik von «Raum Plus» wurden bis jetzt erst der Raum Stuttgart sowie der Kanton Basel-Landschaft flächendeckend erhoben. Der deutsche Teilraum der Agglomeration Basel folgt 2008. Gegenüber der ETH Zürich wurde grosses Interesse bekundet, die Erhebung flächendeckend für die gesamte Agglomeration Basel durchzuführen. Für das Agglomerationsprogramm Basel wird auf die Erhebungsergebnisse der bebauten Bauzonenreserven zurückgegriffen.

Vergleichende Ergebnisse zwischen bebauten und unbebauten Reserven können somit nur für den Kanton Basel-Landschaft aufgezeigt werden. Die Ergebnisse und Kennziffern können aber in etwa auf die Nachbarkantone (ohne Kernstadt Basel) übertragen werden. Ausserdem umfassen die Bauzonenflächen des Kantons Basel-Landschaft über 60 % der Agglomeration, so dass die Ergebnisse für weite Teile der Agglomeration zutreffen.

Die bebauten Wohnzonen weisen insgesamt eine gute ÖV-Erschliessungsgüte auf. Nur rund 10 % der Flächen liegen ausserhalb der ÖV-Erschliessungsgüte D, wobei rund 40 % davon im Kanton Solothurn liegen (mit Ausnahme von Dornach weist keine Gemeinde

einen Bahnanschluss auf, nur drei Gemeinden verfügen über einen Tramanschluss). Ähnliches gilt für die unbebauten Bauzonenreserven. Mit 18 % ist der Anteil ausserhalb der Güteklasse D nur unwesentlich höher als in den bebauten Bauzonen. Allerdings ist der Anteil der unbebauten Bauzonenreserven mit Güteklasse D mit 40 % verhältnismässig hoch.

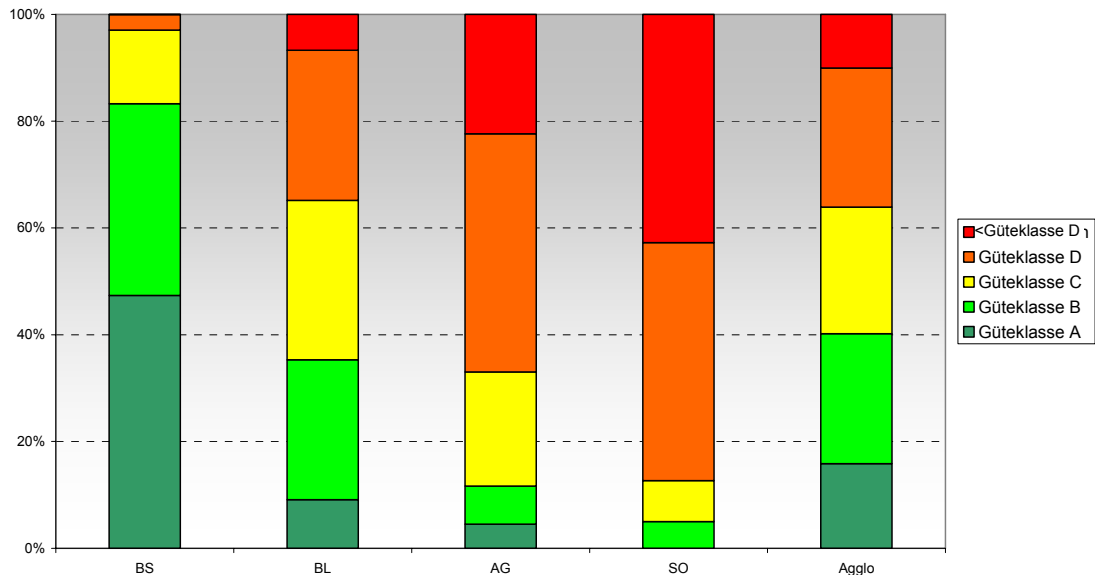


Abb. 8: Anteil bebaute Wohn- und Mischzonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007 (Agglomeration Basel: CH-Teil)

Die ÖV-Erschliessungsgüte der bebauten, nicht als innere Bauzonenreserven ausgewiesenen Industrie-/Gewerbebezonen ist ebenfalls gut. Der Anteil der ausserhalb der Güteklasse D liegenden Industrie-/Gewerbebezonen liegt deutlich unter 20%. Der Anteil der Flächen mit einer Erschliessungsgüte A bis C ist fast gleich hoch wie in den Wohnzonen. Erwartungsgemäss deutlich schlechter erschlossen sind die unbebauten Bauzonenreserven für die Kategorie der Industrie-/Gewerbebezonen. Nur gerade 30% dieser Flächen weisen eine Erschliessungsgüte A bis C auf, während über 30% ausserhalb der Güteklasse D liegen. ÖV-Erschliessungen werden in der Regel parallel oder nach erfolgter Überbauung vorgenommen und nur selten proaktiv erschlossen.

Bei den Wohnzonen wie auch bei den bebauten Industrie-/Gewerbebezonen, die nicht als innere Bauzonenreserven ausgewiesen sind, nimmt die Erschliessungsgüte von der Kernstadt zur Peripherie der Agglomeration ab. Sowohl im solothurnischen Dorneck wie auch im Fricktal werden die Industrie-/Gewerbebezonen vornehmlich durch die Regio-S-Bahn und Busse erschlossen.

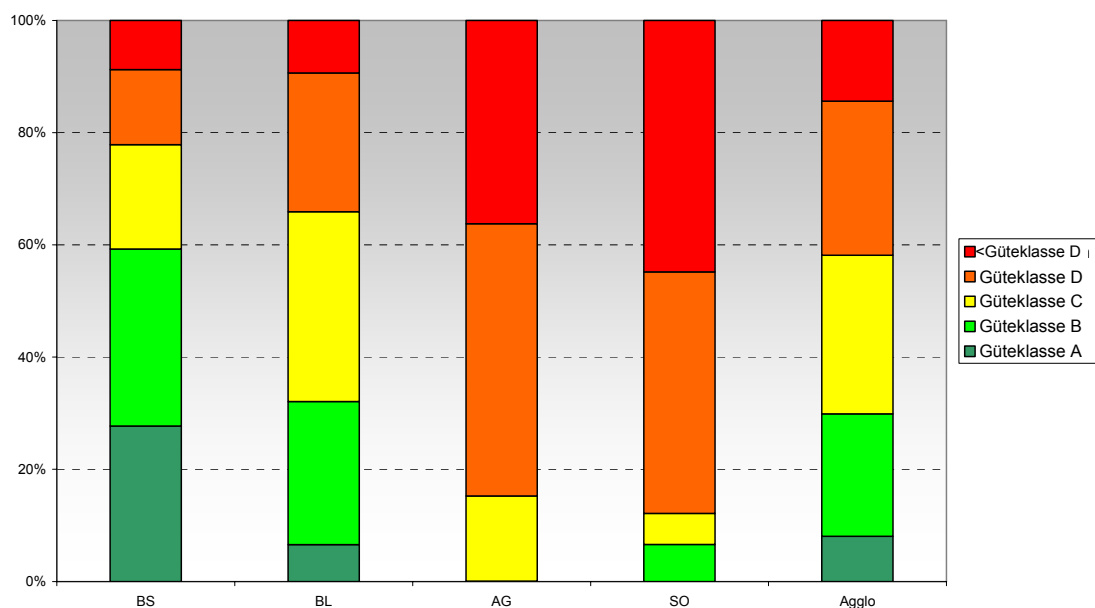


Abb. 9: Anteil bebaute Industrie-/Gewerbe-Zonen (nicht als innere Bauzonenreserve ausgewiesen) nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007 (Agglomeration Basel: CH-Teil)

In den Agglomerationsgemeinden des Kantons Basel-Landschaft bestehen insgesamt noch rund 950 ha an unbebauten Bauzonenreserven (vgl. Kapitel unbebaute Bauzonenreserven). Zusätzlich wurden im Rahmen von «Raum Plus» 710 ha (6% der bebauten Bauzonen) als innere Reserven (= unternutzte / fehlgenutzte / nicht mehr genutzte Areale im weitgehend überbauten Gebiet) identifiziert: davon sind 310 ha bebaut und 400 ha unbebaut.

Zu diesen Flächen kommen noch diverse Baulücken unter 2000 m² im Gesamtumfang von knapp 200 ha hinzu. Eine Schätzung der fehl- oder untergenutzten Flächen unter 2000 m² (Innenentwicklungspotenziale) ist nicht möglich.

Daraus lässt sich folgendes ableiten:

- Zu den rund 950 ha unbebauten Reserven kommen noch ca. 310 ha an überbauten, fehlgenutzten, unternutzten oder nicht mehr genutzten Flächen hinzu. Bezogen auf die Einwohner heisst dies: Zu den 39m²/Einwohner an unbebauten Bauzonenreserven kommen noch ca. 12 m²/Einwohner an inneren Reserven (= bebaute Bauzonenreserven) hinzu.
- Rund 600 ha oder zwei Drittel der unbebauten Bauzonenreserven befinden sich im weitgehend überbauten Gebiet. Dies bedeutet, dass rund ein Drittel der bestehenden unbebauten Bauzonenreserven des Kantons als randständig bzw. deren Konsum als Entwicklung in die Fläche bezeichnet werden kann. Umgekehrt kann der Schluss gezogen werden, dass die Konsumation der unbebauten Bauzonenreserven mehrheitlich als Füllen der Baulücken und damit als «Verdichtung nach innen» zu betrachten ist.

Eine weitere Qualifizierung der bebauten Bauzonenreserven zeigt, dass nicht die gesamten 310 ha tatsächlich verfügbar sind. Der Anteil der eigentlichen Brachen (nicht mehr genutzte Flächen) ist mit 22 Hektaren verhältnismässig klein. Davon würde rund die Hälfte dieser Flächen durch die Eigentümer gerne veräussert. Offenbar stimmt das Preisangebot nicht überein oder potenzielle Käufer und Verkäufer kommen nicht zusammen. Rund 180

ha (ca. 60 %) der bebauten Bauzonenreserven werden als unternutzt bezeichnet. Auch hier wird seitens der Gemeinden vermutet, dass rund 60 ha dieser Flächen gerne veräussert würden. Die übrigen Flächen sind aus verschiedenen Gründen nicht verfügbar.

In der Summe sind somit rund 80 ha oder 20 % der als bebaute Bauzonenreserven identifizierten Flächen grundsätzlich «problemlos» umnutzbar, falls sich Käufer und Verkäufer finden und preislich einigen können.

Zusammenfassend lässt sich somit abschätzen, dass zu den unbebauten Bauzonenreserven noch 20-25 % an inneren Reserven (bebaute Bauzonenreserven) hinzukommen, von denen allerdings nur ein kleiner Teil (20%) relativ schnell zu entwickeln ist. Diese Flächen sind jedoch im Vergleich zu den aussen liegenden Flächen schwieriger zu mobilisieren (Preis, architektonisch-städtebaulich anspruchsvolle Projekte, Investorensuche etc.).

70% aller inneren Reserven (bebaute Bauzonenreserven) im Umfang der 310 ha weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte A bis C, 25 % eine ÖV-Erschliessungsgüte D auf. Nur 5% der Flächen liegen ausserhalb der Güteklasse D. Damit ist die Erschliessungsgüte erwartungsgemäss besser als diejenige der Reserven an unüberbauten Flächen (A bis C = 40-%; D = 42 %; <D = 18-%), die meist erst nach der Bebauung ans ÖV-Netz angeschlossen werden.

3.1.1.3 Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Gemäss den kantonalen und kommunalen Richtplänen und/oder Raumentwicklungskonzepten werden in der Agglomeration Basel folgende Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- Wohn-/Misch- und Wohnmischgebiet
- Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete
- Innenstadtaufwertung
- Sport- und/oder Freizeitgebiete von nationaler Bedeutung
- Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf (Kanton Basel-Stadt)
- Entwicklungsgebiete um Bahnhöfe bzw. Regio-S-Bahn Haltestellen⁹

⁹ Die Bahnhofsgebiete sind in den Karten 2.3 und 2.4 aufgeführt. Da diesbezüglich jedoch keine Flächenangaben existieren, fehlen die Bahnhofsgebiete in den Abbildungen 10 und 11.

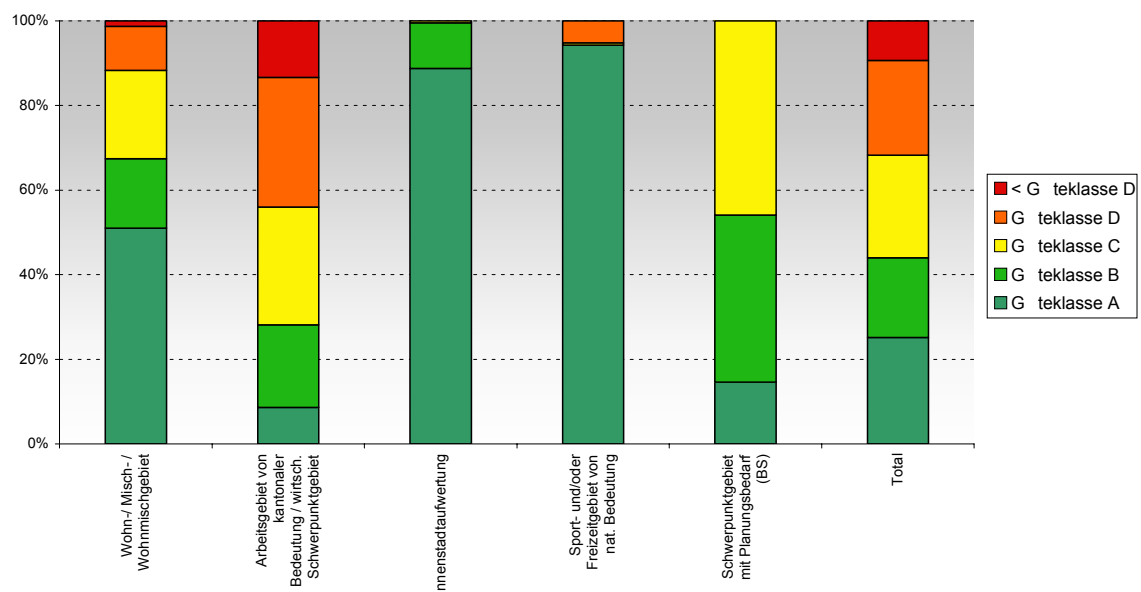


Abb. 10: Anteil bebaute Flächen der ESP im Schweizer Teil der Agglomeration Basel nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007

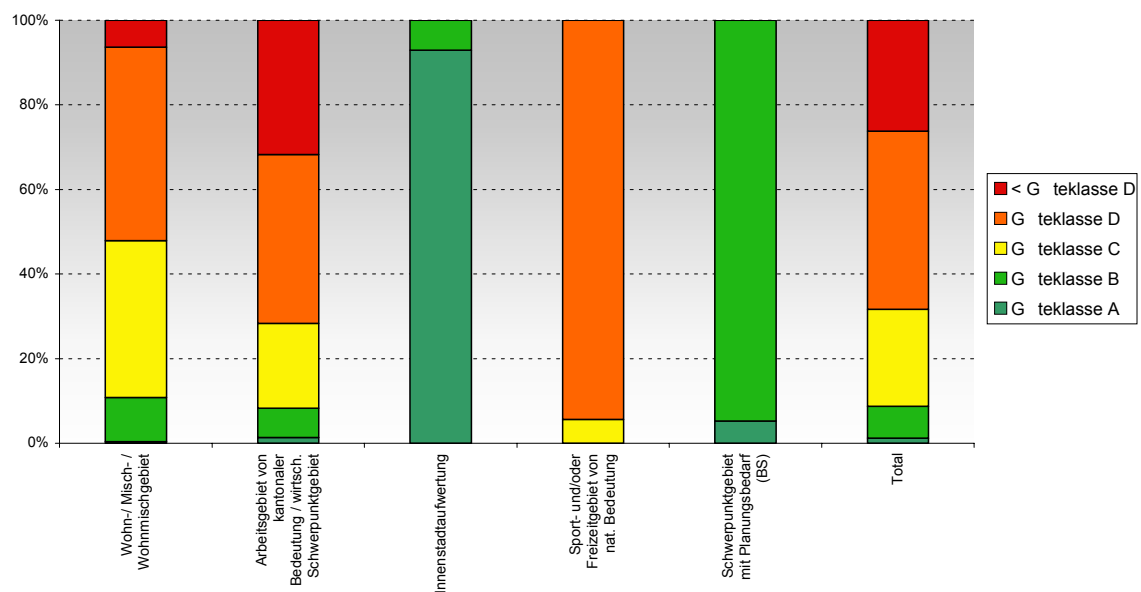


Abb. 11: Anteil unbebaute Flächen der ESP im Schweizer Teil der Agglomeration Basel nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind die folgenden Entwicklungsschwerpunkte von besonderer Bedeutung:

- Wohn-/Misch- und Wohnmischgebiete von überkommunaler Bedeutung
- Arbeitsgebiete von kantonomer und übergeordneter Bedeutung / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete¹⁰

¹⁰ Die verwendeten Begrifflichkeiten in den einzelnen Kantonen sind unterschiedlich: Kanton Basel-Landschaft: Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung. Kanton Solothurn: Arbeitsplatzgebiete von überörtli-

- Entwicklungsgebiete um Bahnhöfe bzw. Regio-S-Bahn Haltestellen

Entwicklungsgebiete Wohn-/Misch und Wohnmischzonen

Mit den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen werden meist ehemals gewerblich oder industriell genutzte Flächen neu der Wohnnutzung zugeführt. Teilweise werden aber auch unüberbaute Bauzonenreserven dicht bebaut.

Die ÖV-Erschliessungsqualität dieser Flächen (bebaut und unbebaut) weist zu fast 80 % eine Güte A bis C auf. Wo dies nicht der Fall ist, wird eine Verbesserung der Erschliessungsgüte ins Auge gefasst (z. B. Reinach, Allschwil Bachgraben, Dreispitz, Erlenmatt) oder ist bereits beschlossen (S-Bahn-Haltestelle Salina-Raurica).

Arbeitsgebiete von kantonaler und übergeordneter Bedeutung / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Sämtliche Arbeitsgebiete von kantonaler oder übergeordneter Bedeutung in der Agglomeration liegen in den Talachsen, mit wenigen Ausnahmen in unmittelbarer Nähe zur Auto- bzw. Eisenbahn. Es handelt sich dabei insbesondere um bedeutende und grosse Industrie- und Gewerbegebiete. Ihr Umfang beträgt gut 650 ha (40 % der Gesamtfläche Industrie- und Gewerbegebiete) ohne die zum grössten Teil ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegenden Flächen des Sisslerfelds (100 ha). Die Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung in der Agglomeration sind bezogen auf die Standortgemeinden meist peripher gelegen und vielfach noch nicht oder nur teilweise entwickelt. Diese Gebiete werden vorwiegend für die Produktion und die Logistik genutzt und dienen zur Entlastung der Kernstadt Basel von flächenintensiven Betrieben.

Entwicklungsgebiete um Bahnhöfe bzw. Regio-S-Bahn-Haltestellen

Die Gebiete um die meisten Regio-S-Bahn-Haltestellen ausserhalb des Kantons Basel-Stadt sind heute vielfach noch unternutzt. Es bestehen jedoch oft noch Möglichkeiten für eine intensivere Nutzung. Dieses Potenzial ist in der gesamten Agglomeration erkannt und die Entwicklung dieser Flächen in die Wege geleitet worden. Ziel ist es, die Nutzung für Wohnen und Dienstleistungen stark zu erhöhen und die intermodalen Verknüpfungen zu verbessern. Eine zentrale Aufgabe bei diesen Bahnhofsplanungen besteht darin, Investoren für entsprechende Projekte zu finden.

Im Kanton Basel-Stadt sind folgende Planungen im Gange oder erst kürzlich abgeschlossen: Basel SBB, Basel Bad. Bahnhof, Basel St. Johann/Pro Volta, Basel Dreispitz, Riehen Niederholz und Riehen Dorf.

Im Kanton Basel-Landschaft sind in folgenden Gemeinden Planungen im Gange oder erst kürzlich abgeschlossen worden: Sissach, Lausen, Liestal, Pratteln Bahnhof, Pratteln Längi (Salina-Raurica), Muttenz, Münchenstein, Aesch, Laufen, Zwingen. Am Bahnhof Dornach-Arlesheim (grenzüberschreitendes Projekt BL/SO) sind die Quartierplanungen rechtskräftig abgeschlossen und stehen vor der Realisierung. Nur in zwei Gemeinden mit Regio-S-Bahn-Haltestellen (Muttenz, Münchenstein) laufen zurzeit noch keine entsprechenden Planungen.

cher Bedeutung. Kanton Aargau: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von kantonaler Bedeutung. Kanton Basel-Stadt: Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete.

3.1.1.4 Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

VE sind Einrichtungen, die mehr als 2000 Fahrten DTV (= 2000 Hinfahrten und 2000 Rückfahrten) generieren.¹¹ Sämtliche VE liegen in den Talachsen und damit zentral bei den Bevölkerungsschwerpunkten. Es gibt im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel keine VE für den täglichen Bedarf in peripherer Lage. In Deutschland und Frankreich finden sich hingegen teilweise solche Standorte an nicht-integrierten Randlagen (Gewerbebezonen).

Die VE liegen häufig an peripheren, mit dem Auto gut erschlossenen Standorten. Diese können meist ohne Durchquerung von Wohngebieten erreicht werden. Im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel sind fast alle bestehenden VE genügend durch den ÖV erschlossen. Die ÖV-Erschliessungsgüte der VE ist mit lediglich zwei Ausnahmen an keinem Standort schlechter als C. Hingegen weisen Standorte für zukünftige mögliche VE heute teilweise noch mangelhafte Verkehrsinfrastrukturen und ÖV-Erschliessungsgüten auf. Die Einbindung ins Langsamverkehrsnetz (Velowegnetz, Verknüpfung ÖV-Haltestelle - VE) ist an den meisten Standorten nicht oder kaum vorhanden.

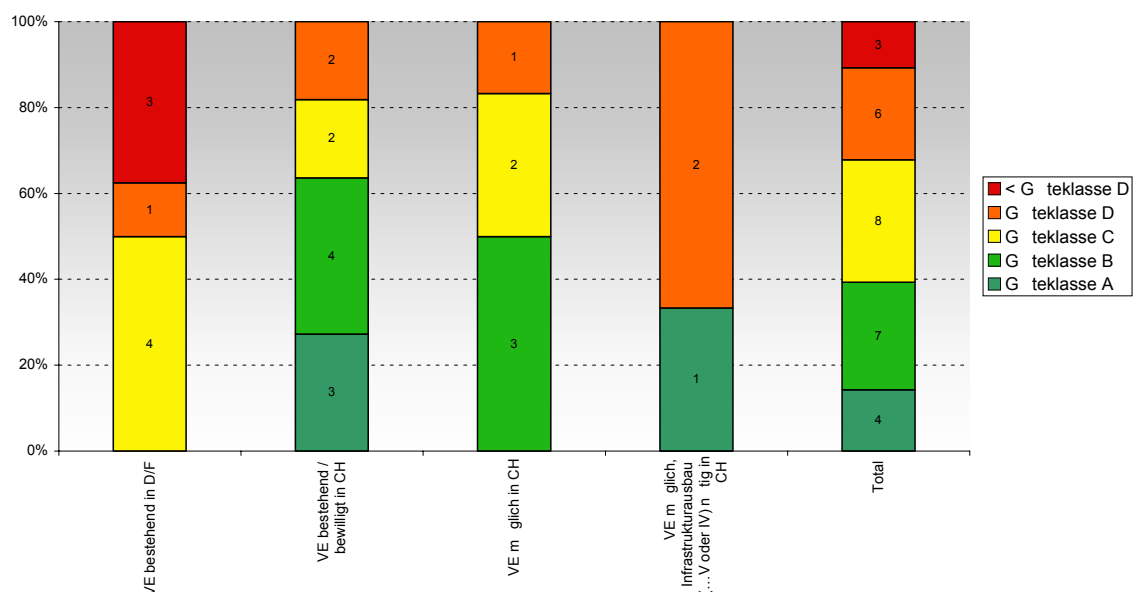


Abb. 12: Anteil verkehrsintensive Einrichtungen nach ÖV-Erschliessungsgüte 2007 (in den Säulen ist die absolute Anzahl der VE angegeben)

3.1.2 Trend Siedlung

Bauzonenbedarf

Gemäss einer Bevölkerungsprognose für die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn wird die Bevölkerung der Agglomeration ausserhalb der Kernstadt bis ins Jahr 2020 je nach Szenario um ca. 10 000 bis 35 000 Einwohner wachsen. Der Kanton Aargau

¹¹ Im Kanton Solothurn gilt eine Anlage als verkehrsintensiv, wenn sie mehr als 1500 Personenwagenfahrten pro Tag erzeugt (=750 Hinfahrten und 750 Wegfahrten).

prognostiziert für das Fricktal ebenfalls ein Wachstum. Für den Kanton Basel-Stadt wird ein leichter Rückgang prognostiziert.

	2005	2020	2005-2020
BS	187 900	184 000	-3900
BL-Teil	246 100	252 000	5900
AG-Teil	35 600	39 000	3400
SO-Teil	21 600	23 000	1400
Agglomeration Basel (CH-Teil)	491 200	498 000	6800

Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2020 (mittleres Szenario).

Quellen: Wohnbevölkerungsprognosen 2004-2030 für den Kanton Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt, Wüest & Partner 2005; Statistisches Amt Kanton Aargau

Die städtisch geprägten Gebiete werden je nach Szenario bis ins Jahr 2020 insgesamt einen Bevölkerungsverlust von 1 bis 5 % erleiden, während der ländliche Raum je nach Szenario Bevölkerungsgewinne von 14 bis 19 % verzeichnen wird. Auch im deutschen und französischen Teil ist von einem Bevölkerungswachstum auszugehen.

Geht man von einem zukünftigen Wohnflächenbedarf von durchschnittlich 60 m² pro Person bei einer durchschnittlichen Ausnützungsziffer von 0,3 bis 0,4 aus, ergibt sich für die Agglomeration Basel ein Wohnflächenbedarf von 150 bis 200 ha (mittleres Szenario) bzw. 500 bis 700 ha (Wachstumsszenario). Seit dem Jahre 1998 hat dabei der Wohnflächenbedarf an zentralen Lagen deutlich zugenommen, während das periphere Wachstum bei den Wohnflächen und bei der Bevölkerung allmählich zurückgeht oder zumindest stabil bleibt. Entsprechend zeigt sich, dass an der Peripherie der Agglomeration die Reserven mit 60 bis 70 m²/Einwohner deutlich höher sind als an zentraleren Lagen oder entlang der Talachsen (15 bis 25 m²/Einwohner).

Der Wohnzonenflächenbedarf in der Agglomeration ist also deutlich geringer als das Angebot. Ausnahmen existieren in Gemeinden, in denen das Bevölkerungswachstum überdurchschnittlich hoch ist und deshalb eine erhöhte Nachfrage besteht. Das Angebot ist dort hoch, wo die Nachfrage eher rückläufig war und wahrscheinlich in Zukunft auch weiterhin sein wird. Auf der anderen Seite sind die Bauzonenreserven mittel- bis längerfristig (insbesondere auch unter Einbezug der Verfügbarkeit und Mobilisierungsmöglichkeit der inneren Reserven) eher dort knapp, wo der Bedarf am grössten ist. Eine Reduktion der unüberbauten Bauzonenreserven an nachfrageschwachen Standorten ist aufgrund des hohen Erschliessungsgrades kaum möglich.

3.1.3 Schwachstellen Siedlung

Karte 3.1 Gesamtdarstellung der Schwachstellen Siedlung

Da die Wohnbauzonenreserven in den ländlich geprägten Gemeinden in genügendem Umfang vorhanden sind, wird der Trend der Siedlungsentwicklung weg von der Stadt und den Haupttälern hinaus ins Grüne weiterhin anhalten – wenn auch in abgeschwächter Form. Für die Entwicklung der Agglomeration bedeutet der Drang hinaus ins Grüne

zwangsläufig eine Zunahme des Individualverkehrs, der Lärmbelastung sowie steigende Anforderungen an den ÖV. Ziel ist es daher, das Wachstum in die Fläche im Sinne einer haushälterischen Nutzung des Bodens möglichst einzudämmen. Die Siedlungsentwicklung soll schwerpunktmässig im Einzugsgebiet des ÖV erfolgen sowie in der Nähe von bestehenden Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen.

3.1.4 Strategie Siedlung

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel werden im Bereich Siedlung (Si) die folgenden Strategien verfolgt (vgl. Kapitel 4):

Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.

Konkretisiert bedeutet dies:

Nutzung Bauzonenreserven und Innenentwicklungspotenziale

- a) Förderung des verdichteten Wohnungsbaus an zentralen, gut erschlossenen Standorten
- b) Da eine Angebotssteuerung der Bauzonenreserven fast nicht machbar ist, muss das Schwergewicht auf die Lenkung der Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums gesetzt werden: ÖV-Angebotsverbesserungen im dicht besiedelten Gebiet und entlang der Talachsen (z.B. Einführung des Viertelstundentakts im Ergolzthal und Laufental), ÖV-Grundangebot und P+R Angebote an der Peripherie.
- c) Systematische Erhebung und Nachführung der Innenentwicklungspotenziale für die gesamte Agglomeration: Einführung eines Siedlungsflächenmanagements.

Entwicklungsschwerpunkte:

Arbeitsgebiete von kantonaler und übergeordneter Bedeutung / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

- a) Realisierung einer Nutzungsdifferenzierung. In der Kernstadt und an den wichtigen ÖV-Stationen sind personenintensive Betriebe, an der Peripherie flächenintensive Betriebe anzusiedeln. Letztere Standorte eignen sich für die Ansiedlung von Gewerbe, Industrie/Logistik und Fachmärkte für schwere und sperrige Güter, nicht aber für Büros oder Einkaufszentren.
- b) Zur Vernetzung der Siedlungsräume und der bestehenden bzw. zukünftigen Arbeitsplatzgebiete wird ein attraktives ÖV-Angebot bereitgestellt. Folgende Erschliessungsgütern sind behördenverbindlich anzustreben:
 - flächenintensives Gewerbe/Industrie: ÖV-Güteklasse D, allenfalls kombiniert mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - übrige Nutzungen: ÖV-Güteklasse C
 - in BS: ÖV-Güteklasse B
- c) Priorität haben folgende Areale
 - BS: Messe Basel, Campus Novartis, Roche
 - BL: Salina-Raurica, Allschwil

- AG: Kaiseraugst, Sisslerfeld
- SO: Dornach, Breitenbach

Wohn-/Misch- und Wohnmischgebiete

- Mobilisieren und qualitativ hochstehendes Umnutzen von zentral und ÖV-nah gelegenen Siedlungsentwicklungspotenzialen
- Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte (mind. ÖV-Güteklasse C)
- Priorisierung der Entwicklungsgebiete
 - BS: Stadt (insb. ProVolta, Erlenmatt und Dreispitz) und Gemeinde Riehen
 - BL: Salina-Raurica, Dreispitz, Allschwil, Reinach Zentrum
 - AG: Rheinfelden/CH (Cardinal, Kloosfeld, Weiherfeld-Ost)
 - SO: Dornach

Entwicklungsgebiete um Bahnhöfe bzw. Regio-S-Bahn-Haltestellen

- Weiterentwicklung und Realisierung der eingeleiteten Planungen
- Einleitungen von Planungen/Durchführen von Wettbewerben bei sich ergebenden Möglichkeiten (Management by opportunity)

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

- Güter des täglichen Bedarfs sollen bevölkerungsnah, d.h. in Stadt-, Orts- und Quartierzentren angesiedelt werden. Sie sind MIV-, ÖV- und LV-mässig gut erschlossen. Standorte an der Peripherie der Agglomeration sind im Rahmen der Möglichkeiten zu verhindern. Werden sie ausserhalb dieser Standorte platziert, beträgt die ÖV-Erschliessungsgüte mind. B. Die Einkaufswege sind für alle Bevölkerungsgruppen kurz.
- VE mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs (vor allem schwere/sperrige Güter) sind zentral innerhalb der Agglomeration situiert. Sie sind MIV- und LV-mässig gut, ÖV-mässig befriedigend erschlossen. Standorte an der Peripherie der Agglomeration sind im Rahmen der Möglichkeiten zu verhindern. Die Einkaufswege sind für alle Bevölkerungsgruppen möglichst kurz zu halten.
- Die LV-Anbindung bei bestehenden VE wird verbessert.
- Die drei unmittelbar vorhergehenden Punkte sind mittels Richtplanung sicherzustellen.
- Gleiche raumordnerische Grundregeln sind auch mit den ausländischen Partnern zu vereinbaren resp. eine Annäherung innerhalb der TEB ist anzustreben.

3.2 Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Ist-Zustand ÖV: Ausbau und Optimierung notwendig

- Karten*
- 1.2 ÖV-Netz 2000 Basel
 - 1.4 ÖV-Netz 2000 Agglomeration
 - 2.6 Modal Split: Zustand 2000 und Differenzen 2000 /2020 – Basel
 - 2.7 Modal Split: Zustand 2000 und Differenzen 2000 /2020 – Agglomeration
 - 2.8 Modal Split 2000 und Einwohnerdichte 2000
 - 2.9 Modal Split der tangentialen Verbindungen und Engpass-Stellen ÖV

Der ÖV-Anteil in der Agglomeration ist hoch, dies gilt insbesondere für den Schweizer Teil der Agglomeration. Das ÖV-Netz im Kanton Basel-Stadt und den umliegenden Agglomerationsgemeinden ist heute sehr gut ausgebaut. Nebst den lokalen Tram- und Busverbindungen ist besonders die Regio-S-Bahn von grosser Bedeutung (vgl. Kapitel 3.2.1.2). In Deutschland und Frankreich liegen die ÖV-Anteile deutlich tiefer.

Modellrechnungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms zeigen deutlich, dass zum Erhalt des heutigen Modal Splits grosse Investitionen im ÖV notwendig sind.

Die Verkehrsströme in der Agglomeration stellen sich wie folgt dar:

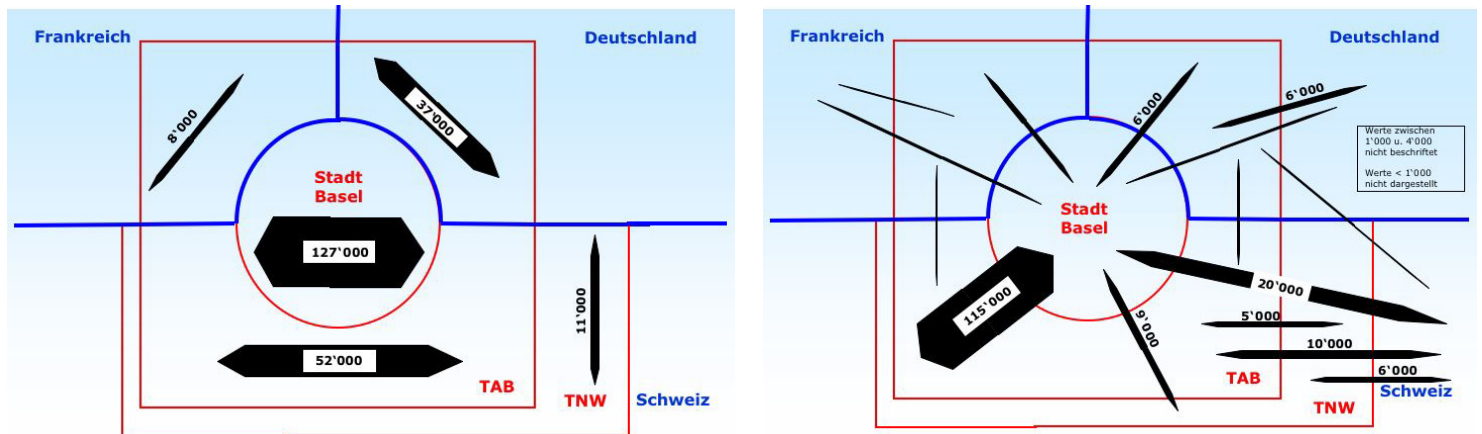


Abb. 14: ÖV-Fahrten pro Tag (Binnenverkehr und zwischen Grobzonen, Jahr 2000)
(Quelle: GVM, Rapp Trans)

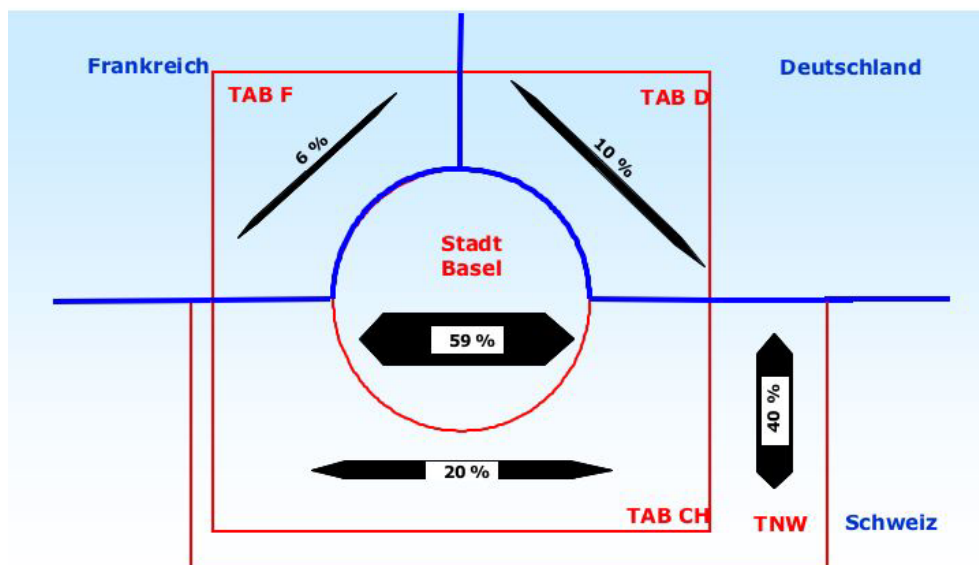


Abb. 15a: ÖV-Anteile (Binnenverkehr der Grobzonen, Jahr 2000) (Quelle: GVM, Rapp Trans)

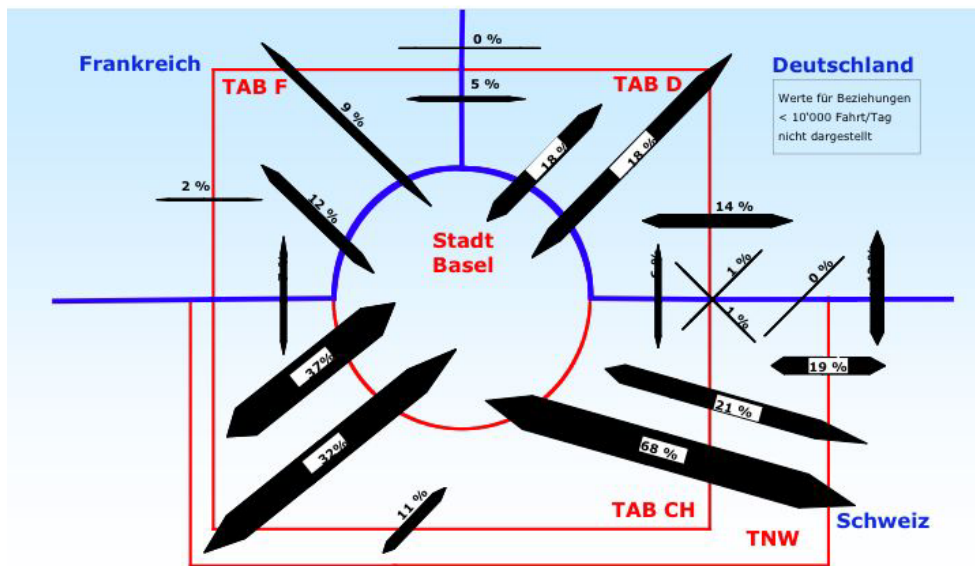


Abb. 15b: ÖV-Anteile (zwischen Grobzonen, Jahr 2000) (Quelle: GVM, Rapp Trans)

3.2.1.1 Ist-Zustand Bahn

Die Bahnen machen einen wichtigen Teil des ÖV aus: Die Agglomeration Basel wird durch sieben Bahnlinien erschlossen. Neben der Juralinie Basel-Laufen (weiter nach Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein- und den Bözberg-Tunnel von Bedeutung.

Die Zulaufstrecken sind grundsätzlich nur ein- oder zweigleisig ausgebaut und durch eine starke Durchmischung der Verkehrsarten (Fern-, Regional- und Güterverkehr) geprägt. Die zunehmende Vernetzung der Wirtschaftszentren bzw. Regionen in Europa hat auch Auswirkungen auf den internationalen Schienenverkehr. Verstärkt wird diese Entwicklung mit Massnahmen in der Schweiz und in Europa zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene (LSVA, LKW-Maut etc.).

Auf den Infrastrukturanlagen der SBB bestehen bereits heute Engpässe. Die Ursache liegt darin, dass das Schienennetz, speziell auf der Nord-Süd-Achse, immer mehr ins Spannungsfeld regionaler, nationaler und internationaler Interessen gerät. Der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion ist für die gesamte Agglomeration von grosser wirtschaftlicher und verkehrlicher Bedeutung.

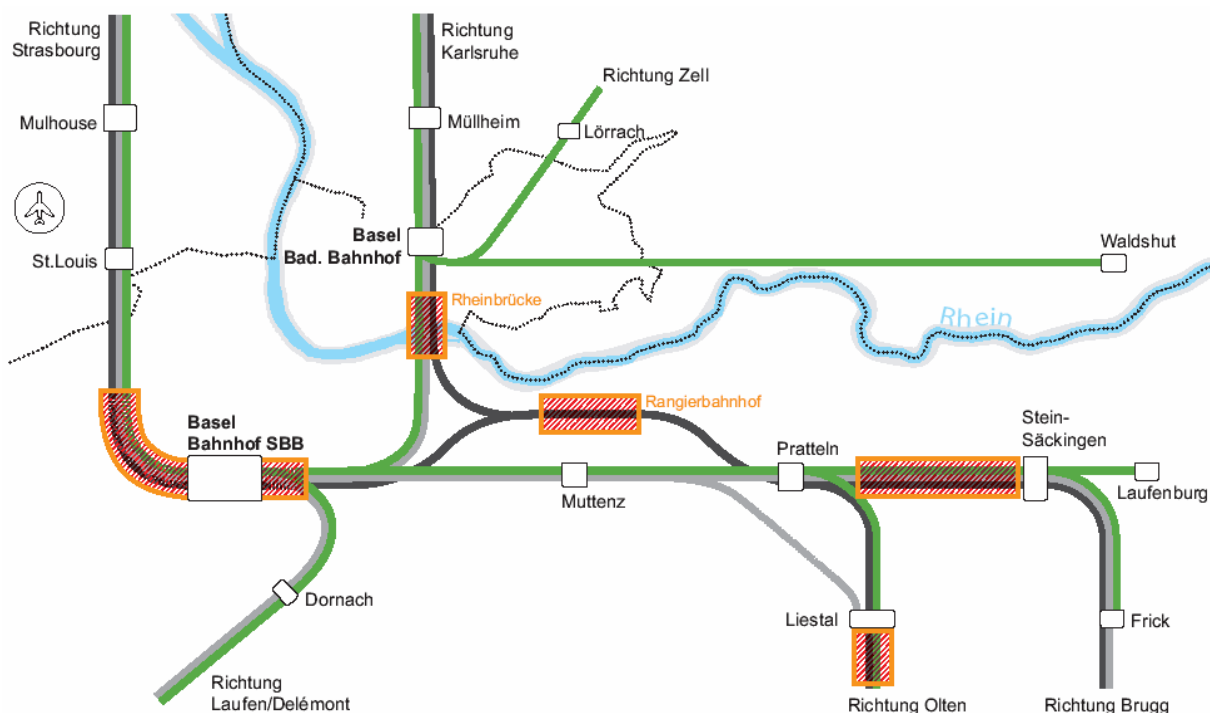


Abb. 16: Engpässe Schienennetz, Jahr 2004 (rote Schraffur)

Die beiden Linien durch den Hauenstein- und den Bözberg-Tunnel sind ausserordentlich stark ausgelastet. Die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung ist dadurch stark eingeschränkt. Der Adlertunnel zwischen Muttenz und Liestal, als erster Abschnitt der Neubaustrecke Basel-Olten, ermöglicht zwar Fahrzeitgewinne in Richtung Ergolzthal. Der Abschnitt bringt aber kaum eine Kapazitätserhöhung, da er in Liestal nicht kreuzungsfrei an die Stammlinie angeschlossen ist. Auf der Juralinie Basel-Delémont wird die Fahrplangestaltung durch die Einspurstrecke ab Aesch bis Delémont sowie den niedrigen Ausbaustandard und die suboptimalen Sicherheitseinrichtungen eingeschränkt.

Im April 2006 wurde die «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte» (ZEB) veröffentlicht, welche 2007 in der Vernehmlassung war. In ihrer Stellungnahmen zum Botschaftsentwurf ZEB haben die Nordwestschweizer Kantone deutlich gemacht, dass sie eine Lösung der Kapazitätsengpässe im Raum Basel und auf den Zulaufstrecken durch den Jura erwarten. Im selben Zusammenhang haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau eine Standesinitiative für die Realisierung des Wisenbergtunnels eingereicht. Bereits heute sind die Zuverlässigkeit und die Angebotsqualität des Eisenbahnverkehrs durch die häufigen gegenseitigen Behinderungen zwischen Regional-, Fernverkehrs- und Güterzügen spürbar beeinträchtigt.

3.2.1.2 Ist-Zustand Regio-S-Bahn

Die Regio-S-Bahn bildet das Rückgrat des trinationalen ÖV-Angebots. Mit zunehmender Integration der Schweiz in Europa erlangen die Regio-S-Bahn-Verbindungen steigende Bedeutung, insbesondere im grenzüberschreitenden Regionalverkehr auf der Schiene zwischen der Nordwestschweiz, dem Elsass und Südbaden.

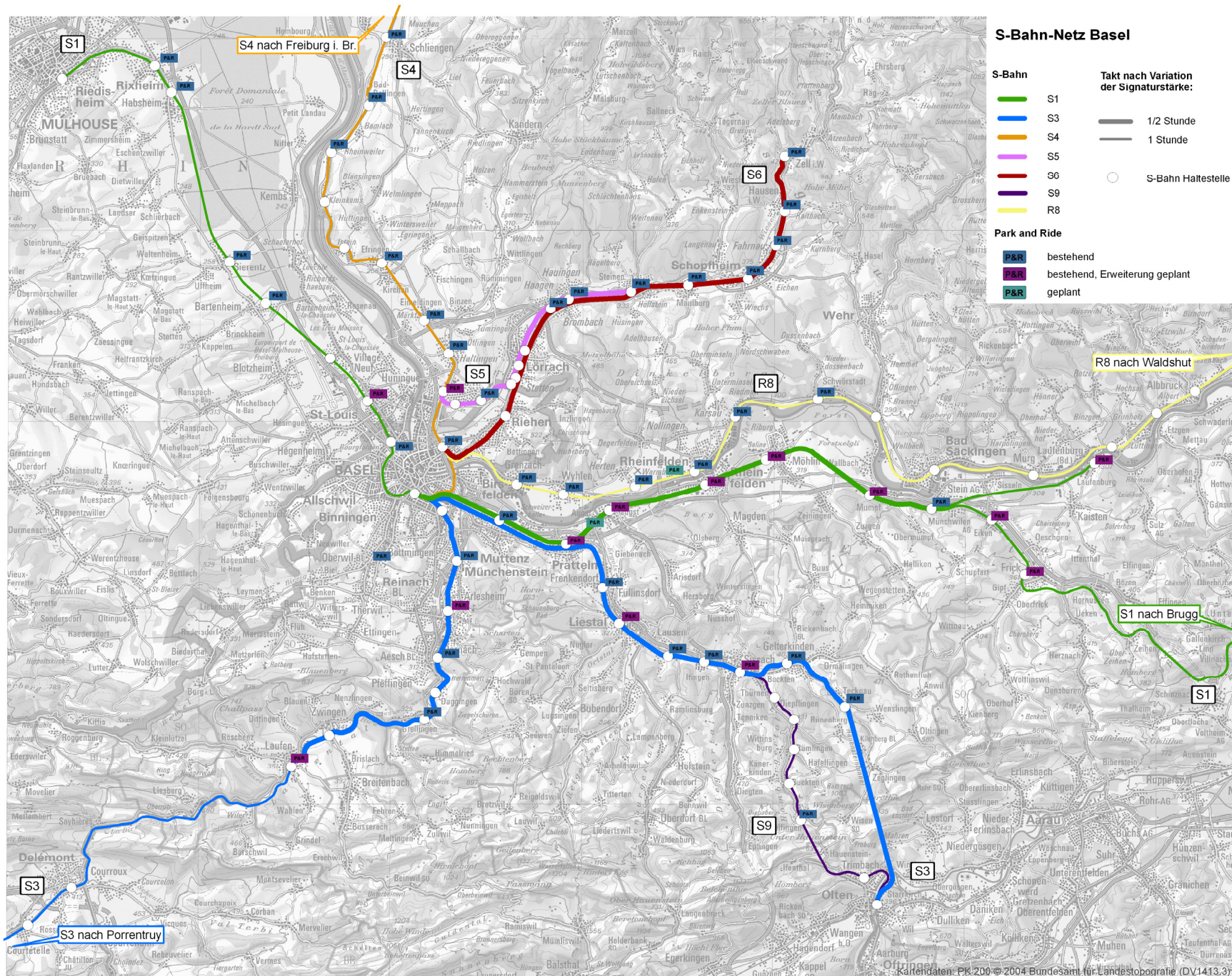
Die Regio-S-Bahn verläuft als zentrale Ader entlang den Haupttälern und verbindet die Agglomeration mit der Kernstadt Basel. An zahlreichen Knotenpunkten ist sie mit Busli-

nien verknüpft, welche die Feinerschliessung abseits der Bahnhöfe und Haltestellen sowie in allen Seitentälern sicherstellen. Die Einwohner eines grossen Teils der Agglomeration können somit rasch und effizient die Kernstadt Basel und die regionalen Subzentren erreichen.

Das Grundangebot der Regio-S-Bahn präsentiert sich wie folgt:

- Integraler Halbstundentakt auf dem Abschnitt Basel SBB-Stein-Säckingen der S1
- Integraler Halbstundentakt auf der S5 und der S6; zwischen Steinen und Lörrach-Stetten überlagern sich die S5 und S6 zu einem Viertelstundentakt.
- Unregelmässiger Halbstundentakt auf der S3
- Stundentakt auf den Aussenästen der S1 zwischen Stein-Säckingen und Frick sowie Laufenburg
- Stundentakt, zeitweise verdichtet auf der S4 sowie der S1 (Elsass)
- Stundentakt auf der S9

Abb. 17: Liniennetz der Regio-S-Bahn 2007 (vgl. nächste Seite)



Grosse Investitionen in den letzten Jahren

In den vergangenen Jahren hat sich bei der Regio-S-Bahn viel verändert. Einige Beispiele für diese Entwicklung sind:

Das Angebotsziel der Regio-S-Bahn ist ein durchgehender Halbstundentakt auf allen Linien der Region Basel. Dieser Halbstundentakt wurde bereits im Jahre 2001 auf der Regio-S-Bahn-Linie Olten-Basel-Laufen (S3) realisiert. Bis ins Jahr 2005 konnte mit dieser Massnahme ein beachtlicher Fahrgastzuwachs von 63 % auf dem Ast Basel - Laufen und von 15 % (bis 2004 40 %) auf dem Ast Basel-Olten erreicht werden. Ebenso wurden auf der Regio-S-Bahn-Linie Frick/Laufenburg-Basel (S1) im Jahre 2005 ein integraler Halbstundentakt auf dem Abschnitt Basel SBB-Stein-Säckingen der S1 eingeführt. Auch auf dieser Linie konnte dadurch bis ins Jahr 2005 ein Fahrgastzuwachs von rund 10 % erwirkt werden.

Im Jahr 2002 haben die SBB das neue Rollmaterial FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebwagen) bestellt. Auf dem Netz der Regio-S-Bahn verkehren inzwischen FLIRTs auf mehreren Linien und ihr Einsatz wird im Jahre 2008 zum Standard werden. Die FLIRTs ermöglichen dank ihrem guten Beschleunigungsvermögen und dem schnellen Fahrgastwechsel eine Verkürzung der Fahrzeit, bzw. die Bedienung zusätzlicher Haltepunkte an den Regio-S-Bahn-Linien.

Die schon länger identifizierten Mängel bei Bahnhöfen und Haltestellen wie Unzugänglichkeit für behinderte und betagte Menschen, zu tiefe Perrons, mangelhafte Beleuchtung etc. wurden in den letzten Jahren durch Erhöhung der Perrons und durch eine Verbesserung des Erscheinungsbilds gemäss dem Programm «Facelifting Stationen» der SBB behoben. Mit kleinen Ausnahmen präsentiert sich die Mehrheit der Haltestellen seit Dezember 2006 im neuen Kleid.

Im Rahmen des Investitionsprogramms wurden per Dezember 2005 zwei neue Haltestellen in Lörrach eingerichtet, die Haltestellen Lörrach-Stetten und der Bahnhof Lörrach wurden modernisiert. Im Mai 2006 ging die neue Haltestelle Basel-Dreispietz in Betrieb. Nach Abschluss des Gleisumbaus im Südkopf des Badischen Bahnhofs verkehrt seit Dezember 2006 die Linie S6 aus dem Wiesental direkt bis zum Bahnhof Basel SBB. Bis Ende 2007 sollen zudem neu in Betrieb gehen: Lörrach-Schwarzwaldstrasse und Schopfheim-West, ausserdem der umgebaute Bahnhof Riehen. Die neuen Stationen Riehen-Niederholz, Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten sollen voraussichtlich bis Ende 2008 realisiert sein. In den nächsten beiden Jahren folgen weitere neue Haltestellen im Fricktal und Wiesental. Zusätzlich werden an den wichtigen Umsteigeknoten die Busbahnhöfe umgebaut.

Die Parlamente der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Jura haben im Jahr 2005 die Kredite für die Infrastrukturinvestitionen gesprochen. Auch im Kanton Solothurn bestehen mit der vom Parlament im Jahr 2007 beschlossenen Revision des ÖV-Gesetzes die gesetzlichen Voraussetzungen für die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen. Die Investitionssumme im schweizerischen Teil beläuft sich auf CHF 99 Mio. und wird von den SBB sowie den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura getragen. Auf deutscher Seite belaufen sich die Investitionskosten auf ca. EUR 40 Mio.

Neben den Erweiterungen des Angebots in der Schweiz ist auch ein Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebots im benachbarten Ausland beabsichtigt. Dazu gehört die parallele Einbindung der Regio-S-Bahn-Linien aus Freiburg im Breisgau und dem Wiesental in den Bahnhof Basel SBB sowie eine baldige Verdichtung der Regio-S-Bahn-Linie aus Mulhou-

se zu einem Halbstundentakt. Langfristig stellt im benachbarten Ausland die Anbindung des Flughafens EuroAirport an die Bahn eine grosse Herausforderung dar.

3.2.1.3 Ist-Zustand Tram und Bus

Im Kanton Basel-Stadt und den nahen Vororten des Schweizer Teils der Agglomeration ist das Tram das dominierende öffentliche Verkehrsmittel (in Frankreich und Deutschland sind es in erster Linie Bus und S-Bahn). Einige Tramlinien erreichen bereits maximale Querschnittsbelastungen von 15 000 bis 20 000 P/d. Auf den Linien der Baselland Transport AG (BLT), welche die Vororte im Süden erschliessen, erhöhten sich die Passagierzahlen in den letzten Jahren. Dazu beigetragen hat die direkte Führung der Linien 10 und 11 über den Bahnhof SBB. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut oder der Ausbau ist in Planung. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen in der Stadt (am Centralbahnplatz und Aeschenplatz) und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen.

Im Kanton Basel-Stadt ist die Anzahl Fahrgäste in den letzten Jahren auf den städtischen Tramlinien der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) parallel mit der Einwohner- und Arbeitsplatzzahl leicht zurückgegangen. Die Beförderungskapazität der Tramlinien in der Innenstadt wird nicht ausgeschöpft: Die Linien 14, 16 und 17 weisen Reserven auf.

Das Busnetz wurde in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Angesichts der Verkehrszunahme auf den Strassen haben jedoch auch die Behinderungen der Busse zugenommen.

Veränderungen des Angebots im öffentlichen Verkehr geschehen nicht nur durch Infrastrukturausbauten, sondern primär über betriebliche Massnahmen. So stellen Taktverdichtungen eine starke Erhöhung des ÖV-Angebots dar, ohne dass damit ein Ausbau der Infrastruktur verbunden sein muss. Im Herbst 2006 wurde von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine Netzoptimierungsstudie Bus/Tram in Auftrag gegeben. Untersucht werden kurz- und mittel- bis langfristige Möglichkeiten der Netzoptimierung. Kurzfristig geht es vor allem um eine Optimierung der Abstimmung zwischen Bus und Tram. Bei den mittel- bis langfristigen Massnahmen wird die optimale Einbindung der neuen Tramlinien bzw. Teilstrecken ins bestehende Netz untersucht.

Agglomerationsweite und grenzüberschreitende Zusammenarbeit/Tarifverbund

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Fahrausweise und der Linienangebote ist in der Agglomeration Basel durch ein pragmatisches Vorgehen geprägt. Derzeit gibt es kein übergeordnetes, grenzüberschreitendes Gremium, das eigene Entscheidungs- und Finanzkompetenzen besitzt. Es handelt sich viel mehr um bilaterale Abmachungen zwischen einzelnen Verbänden zur gegenseitigen Anerkennung, resp. der Ausgabe grenzüberschreitender Fahrausweise. Die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Abonnements in der trinationalen Agglomeration Basel hat sich seit 1995 von rund 28 000 auf fast 60 000 Abonnemente verdoppelt.

Ein Tarifverbund ist ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsbetriebe eines zu definierenden Gebietes zur Schaffung einheitlicher Tarife und Fahrkarten, die von allen angeschlossenen Unternehmen anerkannt werden. Jeder Tarifverbund hat seine eigenen Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Deshalb sind Fahrten über die Verbundgrenzen für die Kundschaft oft mit gewissen Schwierigkeiten verbunden.

Die Problematik von Schnittstellen ist also nicht spezifisch für den Raum Basel, sondern sie tritt praktisch an allen Grenzen zwischen Tarifverbänden auf. Diese Problematik ist in

der Schweiz derzeit Gegenstand intensiver Arbeiten. Die Vereinheitlichung der Benutzungsbestimmungen wird derzeit vom «Forum Verbunde»¹² bearbeitet.

Zwischen den Verbünden Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) sowie der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) und dem TNW besteht seit Jahren jeweils eine Art «binationaler Tarifverbund» im Abo- und Tageskartenbereich. Ein Einvernehmen mit diesen sehr unterschiedlichen Partnerorganisationen zwecks Schaffung eines trinationalen Tarifverbundes dürfte langwierige Verhandlungen bedingen. Bei einer Erweiterung des Tarifgebietes wäre nämlich auch die Verteilung der Einnahmen zwischen den Transportunternehmen neu zu strukturieren. Hier existieren derzeit grosse Unterschiede zwischen dem TNW und dem RVL. Im Südschweiz fehlt zu dieser Frage noch jegliche Erfahrung, da ein Tarifverbund bisher nicht existiert. Die Einnahmeverteilung eines grenzüberschreitenden Verbundes müsste Anreize für ein wirtschaftlich optimiertes und kundenorientiertes Verhalten der Transportunternehmen sicherstellen. Die heutigen unterschiedlichen Strukturen lassen einen Tarifverbund TriRegio kurzfristig nicht zu. Der Aufwand und die Risiken sind unter den heutigen Gegebenheiten zu gross. Die Frage soll aber weiterverfolgt und in den zuständigen Gremien diskutiert werden. Sie bleibt eine wichtige mittel- bis langfristige Zielsetzung des trinationalen Eurodistrict Basel.

Das bestehende grenzüberschreitende Tarifangebot kann heute, angesichts dieser Situation, zumindest als befriedigend bezeichnet werden. Vordringlicher Bedarf für eine weitere Verbesserung des Fahrausweissortiments besteht etwa im Bereich der Gruppenfahrtscheine oder der Einzelfahrausweise, die den engeren Kernbereich der Region durchfahren (z. B. Pratteln bis Schopfheim). Problematisch ist im Moment noch der Kauf der Fahrscheine. Die neuen Billettautomaten, die ab Herbst 2007 aufgestellt werden, erleichtern den Kauf von Fahrausweisen ins benachbarte Ausland hingegen enorm.

Betreffend der Regelung der Gültigkeit von Fahrscheinen bei der geplanten grenzüberschreitenden Tramlinie 8 nach Weil am Rhein zeichnet sich eine kundenfreundliche, einfache Lösung ab: Der TNW und der RVL haben dem Grundsatz zugestimmt, dass das Schweizer Umweltschutz-Abo und die deutsche RegioCard grenzüberschreitend zwischen Weil am Rhein Bahnhof und Claraplatz gültig sein sollen.

Für den Erfolg des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ist die Qualität des Linien- und Fahrplanangebots entscheidend. Gerade in den für Gelegenheitskunden und Ausflugsverkehr wichtigen Randstunden abends und an Wochenenden existiert vielerorts keine grenzüberschreitende ÖV-Fahrmöglichkeit. Es soll deshalb vordringlich an der Verbesserung des grenzüberschreitenden Angebots gearbeitet werden (z.B. Ausbau der Betriebszeiten, Rollmaterial und Vertaktung der S1, grenzüberschreitende Tramlinien etc.).

Verbesserungsbedarf besteht auch im Bereich Information und Kommunikation. Das Thema Information hat die D-F-CH-Oberreinekonferenz aufgenommen. Mittelfristig ist, als erster Schritt in Richtung eines trinationalen Tarifverbundes, eine gemeinsame ÖV-Dachmarke für die trinationale Agglomeration Basel denkbar.

3.2.1.4 ÖV-Beschleunigungsmassnahmen

Die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem Individualverkehr ist nur dort gegeben, wo die Reisezeitdifferenz zwischen ÖV und Individualverkehr klein oder vernachlässigbar ist, bzw. wo der ÖV schneller ist und er seinen Fahrplan zuverlässig einhalten kann. Zur

¹² Zusammenschluss der Tarifverbünde und Transportunternehmen

zeitlichen Kompensation der Verlustzeiten an ihren Haltestellen muss daher der ÖV über eine hohe Fahrgeschwindigkeit zwischen den Haltestellen verfügen können. Dies ist in zuverlässigem Mass nur auf eigenen Trassees oder auf schwach belasteten Strassen möglich. Über solche Eigentrassees verfügen schweizerseits neben den SBB die Waldburgerbahn und die Tramlinien in der Agglomeration. Bei den Bussen kommen eigene Trassees in Form von Busspuren erst vereinzelt auf chronisch stark überlasteten Strecken oder vor Kreuzungen mit Staugefahr zur Anwendung.

Die restlichen ÖV-Strecken ohne Eigentrassee unterliegen den Störungen des Individualverkehrs, was zu instabilen Fahrzeiten mit Anschlussbrüchen und somit zu Brüchen der Transportketten führen kann. Da aber nur eine funktionierende und zuverlässige Transportkette eine valable Alternative zum Individualverkehr sein kann, sind Massnahmen zur Steigerung der Betriebsstabilität für den Erfolg des ÖV wichtig.

Massnahmen zur Steigerung der Betriebsstabilität können sein:

- Eliminieren von Einspurstrecken bei Bahn
- Erstellen von Busspuren auf Strassen
- ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen

In Zusammenarbeit mit den Transport-Unternehmen wurden im Jahr 2006 die bekannten Staustellen auf dem Busnetz analysiert und Verbesserungsmassnahmen formuliert. Wo möglich werden diese Verbesserungsmassnahmen im Rahmen anstehender Strasseninstandhaltungsarbeiten realisiert und so mit dem ordentlichen Budget finanziert. Im Kanton Basel-Stadt wurde im selben Jahr ein Kredit zur Effizienzsteigerung des ÖV in der Höhe von CHF 1,5 Mio. gesprochen. Als Massnahmen werden beispielsweise eigene Busspuren, Anpassungen an Lichtsignalanlagen und Verlängerungen des Stauraums für den MIV ausgeführt. Der Kredit wird wahrscheinlich im Jahre 2010 ausgeschöpft sein.

Grundsätzlich sind die bekannten, für den ÖV problematischen Staustellen eine Folge überlasteter Strassenknoten entlang von Buslinien. Während im ländlichen Raum die Kreuzungen meist isoliert betrachtet werden können, muss in der Stadt und in Stadtnähe berücksichtigt werden, dass es zu Rückkopplungen auf weitere Knoten kommen kann. So entstehen Busbehinderungen in der Folge auch auf Nebenstrecken.

Bei den Bahnstrecken umfassen Beschleunigungsmassnahmen die Eliminierung von Einspurstrecken durch Ausbau auf Doppelspur oder der Einrichtung von Doppelspurinseln. Dies ist im Raum Basel auf der Strecke Aesch-Delémont der Fall. Eine Beschleunigung wird durch den Einsatz von neuem, spurtstarkem Rollmaterial (FLIRT) erreicht, welches zudem eine Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten ermöglicht.

Bei Tramstrecken bestehen die Beschleunigungsmassnahmen ebenfalls in der Eliminierung von Einspurabschnitten. Solche liegen bei den Agglomerationstramlinien in Arlesheim, im Raum Binningen-Bottmingen und im Raum Ettingen-Flüh vor. Während ein Einspurabschnitt in Arlesheim im Rahmen laufender Projekte eliminiert wird, bleiben die übrigen bestehen. Im Raum Binningen-Bottmingen wird die Behebung der Einspurabschnitte im Rahmen der Verbesserung der Tramanbindung des Leimentals an Basel-Stadt und im Raum Witterswil durch den Doppelspurausbau Ettingen-Flüh aufgegleist. Eine weitere Möglichkeit zur Beschleunigung des Trams besteht in der Einführung so genannter Express-Trams, mit welchen nur noch wichtige Haltestellen angefahren werden. Diese Arbeiten stehen erst in der Konzeptionsphase.

3.2.2 Trend ÖV

- Karten
- 1.3 ÖV-Netz 2020 Basel (Referenzzustand)
 - 1.5 ÖV-Netz 2020 Agglomeration (Referenzzustand)
 - 2.6 Modal Split: Zustand 2000 und Differenzen 2000 / 2020 – Basel
 - 2.7 Modal Split: Zustand 2000 und Differenzen 2000 / 2020 – Agglomeration
 - 2.9 Modal Split der tangentialen Verbindungen und Engpass Stellen ÖV

3.2.2.1 Genereller Trend

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat in zwei Perspektivberichten die Verkehrsleistungen bis ins Jahr 2030 folgendermassen abgeschätzt: Die gesamten Personenverkehrsleistungen in der Schweiz werden je nach Szenario in den Jahren 2000 bis 2030 von rund 111 Mia. Personenkilometer (Pkm) um 17 bis 32 Mia. Pkm zunehmen. Das entspricht einem Wachstum von 15 bis 29 %. Dabei wird vor allem der ÖV überdurchschnittlich wachsen. Dennoch dominiert auch in Zukunft der MIV das Verkehrsgeschehen in der Schweiz.

Die gesamten Güterverkehrsleistungen in der Schweiz auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis ins Jahr 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Mia. Tonnenkilometer anwachsen (32 bis 78 %). Vor allem der Schienenverkehr wird sich künftig sehr dynamisch entwickeln und im Zuge einer Trendwende seinen Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen¹³.

Die Agglomeration Basel ist von den massiven Verkehrszunahmen besonders betroffen, da sie an der Nord-Süd-Transitachse liegt. Auch im Rahmen des GVM Basel 2020 geht man von einer Zunahme des Verkehrs aus: Im Tagesverkehr nehmen MIV und ÖV im Zeitraum von 2000 bis 2020 praktisch gleich stark zu, nämlich um 18 bzw. 20 % (vgl. dazu Abb. 7 und 8). Auch der grenzüberschreitende Verkehr nimmt beim MIV und beim ÖV überproportional zu: Er wächst um bis zu 50 %.

Im Binnenverkehr des Kantons Basel-Stadt ist in diesem Zeitraum eine Abnahme des ÖV-Anteils zu verzeichnen (vgl. Abb. 17). Dies hängt u.a. mit der Eröffnung der Nordtangente zusammen, die eine deutliche Verlagerung vom ÖV auf den MIV zur Folge hat. Auch Einfluss auf diese negative Entwicklung hat der Rückgang der Bevölkerung in dicht besiedelten Quartieren, die sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind.

Der Zustand und die Entwicklung des Modal Splits wird in den folgenden Tabellen ersichtlich (Anteil des ÖV am Gesamtverkehr in Prozent, innerhalb und zwischen den aufgeführten Teilräumen):

¹³ vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030.

	Stadt Basel	TAB CH	TAB D	TAB F
Stadt Basel	59.0	36.7	17.7	11.6
TAB CH	36.5	20.4	5.8	7.4
TAB D	17.7	5.8	9.9	4.9
TAB F	11.6	7.4	4.9	6.1
übrige NWCH	31.6	10.7	0.7	7.0

Tabelle 17a: Prozentualer Anteil des ÖV am Gesamtverkehr, Jahr 2000

	Stadt Basel	TAB CH	TAB D	TAB F
Stadt Basel	57.6	40.6	19.4	14.4
TAB CH	41.1	23.8	7.9	11.5
TAB D	19.4	7.9	11.8	7.2
TAB F	14.4	11.5	7.2	6.6
übrige NWCH	35.4	12.4	1.6	9.3

Tabelle 17b: Prozentualer Anteil des ÖV am Gesamtverkehr im Jahr 2020

	Stadt Basel	TAB CH	TAB D	TAB F
Stadt Basel	-1.9	3.8	1.7	2.8
TAB CH	4.6	3.4	2.1	4.1
TAB D	1.7	2.1	2.0	2.3
TAB F	2.8	4.1	2.3	0.5
übrige NWCH	3.8	1.8	0.9	2.3

Tabelle 17c: Veränderung des ÖV-Anteils (2000/2020) in Prozentpunkten
(Quelle: GVM)

3.2.2.2 Trend Bahn

Die stetig wachsenden Verkehrsströme führen zu immer grösseren Kapazitätsengpässen im heute schon sehr stark ausgelasteten Schienennetz der trinationalen Agglomeration. Mit der Inbetriebnahme der NEAT, dem Vierspurausbau auf der deutschen Seite des Oberrheins und den französischen Hochgeschwindigkeitsstrecken wird der Knoten Basel noch mehr als bisher zum Nadelöhr des Schienenverkehrs. Die Bedeutung des Bahnknotens Basel für den nationalen sowie internationalen Güter- und Personenverkehr ist aber sowohl auf Bundes- als auch auf Regionsebene unbestritten.

Bei den SBB ergibt sich gemäss Prognose die höchste Zunahme zwischen Basel SBB und Muttenz (+26 000 P/d). Im Ergolzthal steigt die Belastung bis Olten, im Rheintal bis Rheinfelden und im Laufental vom Dreispitz bis Laufen. Mit diesen Beispielen wird deutlich, dass künftig grössere Investitionen notwendig sind, um den Schienenverkehr im Raum Basel weiter auszubauen.

3.2.2.3 Trend Regio-S-Bahn

Auf dem gesamten Regio-S-Bahn-Netz ist mit grossen Belastungszunahmen zu rechnen. Durch das Verlängern der Regio-S-Bahnlinien vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB wird die Passagierfrequenz auf der Verbindung (Basel Badischer Bahnhof-Basel SBB) um 9000 P/d ansteigen. Auf der Regio-S-Bahn in Richtung Elsass und in Deutschland erfahren alle Linien eine höhere Auslastung.

Im Rahmen eines Planungsauftrages der Bestellerkantone der Regio-S-Bahn an die SBB¹⁴ wurden für verschiedene Planungshorizonte die Nachfrageentwicklungen analysiert, die Angebotsentwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und deren Infrastrukturkonsequenzen abgeleitet. Die Ergebnisse dieses Planungsauftrages liegen seit Sommer 2007 vor und sind im vorliegenden Agglomerationsprogramm berücksichtigt.

Aus der Nachfrageanalyse des Planungsauftrags geht hervor, dass mit den derzeitigen Infrastrukturausbauten auf dem Regio-S-Bahn-Netz, dem gleichzeitigen Einsatz moderner Triebfahrzeuge und den damit verbundenen Fahrzeitverkürzungen ein weiterer markanter Anstieg der Fahrgastzahlen zu erwarten ist. Diese steigende Gesamtnachfrage von und zur Kernstadt Basel und zur stadtnahen Agglomeration lässt sich mittelfristig nur mit einer Taktverdichtung auf einen Regio-S-Bahn-Viertelstundentakt bewältigen.

Auf der anderen Seite werden von den SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Rahmen des Projekts «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte» (ZEB) im Sinn einer Gesamtschau über die Schweiz die Entwicklungsmöglichkeiten des Personenfern- und des Güterverkehrs aufgezeigt und deren Infrastrukturkonsequenzen abgeleitet. Dabei wird jedoch die Entwicklung des für die Agglomeration existenziellen Regionalverkehrs nicht berücksichtigt. Entsprechend beinhalten die Resultate des ZEB in der Region Nordwestschweiz nur punktuelle Infrastrukturmassnahmen zu Gunsten des Fern- und Güterverkehrs, die aber eine Weiterentwicklung des Regionalverkehrs verunmöglichen.

Entsprechend ist der Angebotsausbau zum Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn auf den folgenden Strecken nur noch mit grossen Infrastrukturmassnahmen möglich: im Ergolzthal, zwischen Basel und Pratteln sowie Liestal und Olten, und dem Einspurabschnitt im Laufental zwischen Aesch und Laufen (Entflechtungsbauwerke in Pratteln und Basel Ost sowie Spuradditionen im Ergolzthal und Doppelspurausbau im Laufental).

Im erwähnten Planungsauftrag wurde aufgezeigt, dass zur Realisierung einer Angebotsverdichtung im Personenverkehr (Fernverkehr oder Regionalverkehr) im Ergolzthal und im Fricktal zwei Infrastrukturmassnahmen zwischen Basel und Pratteln notwendig werden: 1. Entflechtung zwischen Basel SBB und MuttENZ mittels Überwerfungsbauwerken; 2. Überwerfung Pratteln für die kreuzungsfreie Vereinigung der beiden Stammlinien im Ergolz- und im Fricktal. Zur Überwerfung Pratteln liegen noch keine Planungsstudien vor. Diese werden in einem nächsten Schritt von den SBB erarbeitet. Die zur Entflechtung zwischen Basel und MuttENZ notwendigen Infrastrukturmassnahmen wurden bereits in einer Studie zur verbesserten Anbindung der Haltestelle Basel St. Jakob von den SBB erarbeitet. Die Massnahmen liegen auf Stufe Machbarkeit vor. Die Überwerfung Pratteln sowie die Entflechtung Basel-MuttENZ fliessen parallel ebenfalls im Rahmen des ZEB als Teil der Ergänzungsoption Ergolzthal ein. Die notwendigen Entflechtungsbauwerke in MuttENZ und Pratteln werden gemäss Grobkostenschätzung der SBB auf je CHF 150 Mio. zu stehen kommen.

¹⁴ Planungsauftrag "Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn Basel / Nordwestschweiz", SBB, Mai 2006

Durch die Nicht-Berücksichtigung der Weiterentwicklung des Regionalverkehrs im ZEB erscheinen nun die im Planungsauftrag abgeleiteten grossen Infrastrukturausbauten als Konsequenzen des Regionalverkehrs. Aus Sicht der Bestellerkantone sind die grossen Infrastrukturausbauten jedoch klar als Konsequenz der Angebotsentwicklung im Fern- und Güterverkehr zu werten. So werden diese denn im Rahmen des Projekts ZEB als Ergänzungsoptionen («Jura Nord» für den Ausbau im Laufental und «Nordwestschweiz» für den Ausbau im Ergolztal) platziert. Diese Infrastrukturmassnahmen ergeben sich nicht ausschliesslich aufgrund der Entwicklung bei der Regio-S-Bahn, sondern sind vielmehr auf die Ausschöpfung der Kapazitäten durch Personenfern- und Güterverkehr zurückzuführen.

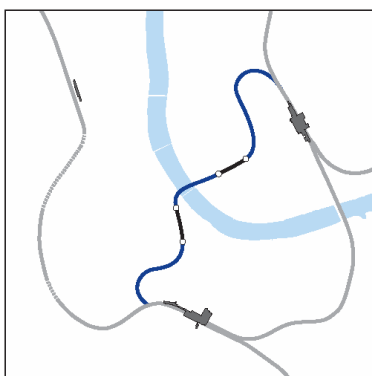
Ein Herzstück für die Regio-S-Bahn

Als Herzstück der Regio-S-Bahn Basel wird ein Eisenbahntunnel unter der Basler Innenstadt bezeichnet. Das Herzstück ist ein Ziel mit besonderen Auswirkungen: Reisende von Liestal, Aesch oder Lörrach wären durch eine direkte Regio-S-Bahn-Verbindung in rund 10 Minuten auf dem Marktplatz, mitten in Basel. Dadurch soll die Regio-S-Bahn attraktiver, die Wirtschaftskraft der Agglomeration gestärkt, der MIV und die beiden Basler Bahnhöfe entlastet und die Wohnqualität in der Stadt gefördert werden.

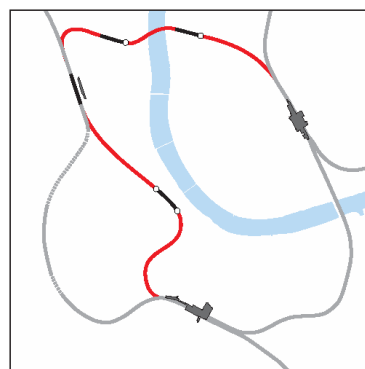
Untersucht wurden drei Varianten:

- Variante Mitte mit Zwischenstationen in Gross- (z.B. Marktplatz/Barfusserplatz) und Kleinbasel (z.B. Clarastrasse/Messe)
- Variante Nord mit Zwischenstationen in der Innenstadt (z.B. Hauptpost/Schifflande) und Basel Nord (St. Johann, Hüniger Zoll, Wiesenplatz)
- Variante Y: Kombination von Variante Mitte mit Ast Bahnhof St.Johann - Marktplatz

Das Herzstück Variante Mitte kann von allen Regio-S-Bahn-Zügen bedient werden – ausser denjenigen, welche vom Bahnhof SBB ins Elsass weiterfahren. So fährt mindestens alle 7,5 Minuten ein Regio-S-Bahn-Zug durch den Tunnel. Bei der Variante Nord kann auch die Linie Frick/Laufenburg-Mulhouse das Herzstück auf der Teilstrecke Basel SBB-St. Johann mitbenutzen.



Herzstück Variante Mitte



Herzstück Variante Nord

Abb. 18. Regio-S-Bahn: Herzstück-Varianten

Am 23. Oktober 2007 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt entschieden, dass die Variante Mitte prioritär weiter zu verfolgen ist. Die Varianten Nord und Y werden als Optionen offen gehalten.

Laut Trendprognose würde das Herzstück im Jahr 2020 zwischen Basel SBB und Marktplatz von ca. 50 000 Fahrgästen pro Tag benutzt. Ohne flankierende Massnahmen wird allerdings nur ein relativ geringer Umsteigeeffekt vom Auto auf die Regio-S-Bahn erwartet, da der ÖV-Anteil von und ab der Basler Innenstadt schon heute sehr hoch ist, unter anderem dank konsequenter Parkraumbewirtschaftung. Insofern würde mit einem Herzstück neben einer moderaten regionalen Verbesserung des Modal Splits vor allem die heute mit Tramlinien sehr stark belastete Innenstadt entlastet.

3.2.2.4 Trend Tram und Bus

Der Bahnhof SBB wird künftig zusätzliche Fahrten für rund 35 000 P/d zu bewältigen haben. Da ein grosser Teil dieser Personen mit Tram und Bus weiterfährt, bahnt sich auf Seite des Stadtnetzes angesichts des bereits heute grossen ÖV-Angebots ein Engpass an.

Auch auf dem untergeordneten ÖV-Netz sind Kapazitätsengpässe in Zukunft absehbar. Dazu gehören mehrere Tramlinien, die in einzelnen Abschnitten mit einem Wachstum von gegen 2000 P/d (Linie 11 in Münchenstein, Linien 10/17 zwischen Basel und Therwil) konfrontiert sind.

Die Engpässe liegen jedoch nicht nur beim Tramnetz, sondern aufgrund steigender Fahrgäste stossen auch einzelne Buslinien an ihre Grenzen. So werden beispielsweise die Fahrgäste auf der Buslinie 60 zwischen Bottmingen und Muttlenz um 3000 bis 4000 P/d ansteigen. Die Behinderungen des Busverkehrs durch den MIV dürften insbesondere auf den tangentialen Achsen um Basel sowie im Raum Pratteln bis Liestal zunehmen.

3.2.3 Schwachstellen ÖV

Karten 3.2 Gesamtdarstellung der Schwachstellen ÖV, Ist-Zustand

3.3 Gesamtdarstellung der Schwachstellen ÖV, Trend

Generell zeigt sich, dass die Schwachstellen, die bereits heute existieren, auch in Zukunft Probleme bereiten werden, wenn nicht mit gezielten Massnahmen eingegriffen wird.

Schwachstellen Bahnverkehr

- Hohe Auslastung der Nord-/Süd-Transitrouten über die Oberrheinstrecke der DB, der Basler Rheinbrücke sowie der Hauenstein- und Bözbergstrecke der SBB durch den internationalen Güter- und Personenfernverkehr
- Fehlender Schienenanschluss des EuroAirport für den Regionalverkehr und den nationalen Fernverkehr von Frankreich und der Schweiz
- Eingleisige Birstallinie ab Aesch nach Delémont mit Regionalverkehr und nationalem Personenfernverkehr
- Randlage einiger Bahnhöfe bezüglich des Siedlungsgebiets (z.B. Aesch) bzw. teilweise fehlende Verknüpfung mit Zubringerlinien
- Durchfahrt von Siedlungs- und möglichen Entwicklungsgebieten ohne Haltestellen, z.B. Dornach Öpfelsee, Riehen Stettenfeld

Schwachstellen Tram- und Busnetz

- Ausgeschöpfte Beförderungskapazität in der Innenstadt Basel
- Ausgeschöpfte Beförderungskapazität im Leimental (Linien 10 und 17) sowie auf der Tramlinie 11 nach Aesch
- Eingleisige Abschnitte auf einigen Vororts-Tramstrecken
- Unattraktive Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB
- Fehlende direkte ÖV-Tangentialverbindungen zwischen einzelnen Gemeinden im Leimental und Birseck
- Problematische Betriebsabwicklung auf stark belasteten Strassen und Knoten
- Gefälle der Angebotsqualität zwischen der Schweiz und den Nachbarländern

Damit das trinationale Bahnnetz den künftigen Anforderungen gerecht werden kann, sind drei Problemfelder zu lösen:

- Kapazitätssteigerung für den juraquerenden Verkehr (Wisenbergtunnel)
- Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Basel (durch Trennung der Verkehrsströme) und auf den Zulaufstrecken zum Bahnknoten (Entflechtung Basel – MuttENZ, Überwerfung Pratteln, 2. Rheinbrücke)
- Doppelspurausbauten im Laufental

Diese Massnahmen sind für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn von entscheidender Bedeutung.

3.2.4 Strategie ÖV

Die Strategien ÖV1 bis ÖV9 werden durch das Agglomerationsprogramm verfolgt (vgl. Kapitel 4):

ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram).

ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus).

ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen.

ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre.

ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen.

ÖV6: Tarifverbund weiterentwickeln.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

ÖV9: ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten.

3.3 Motorisierter Individualverkehr

3.3.1 Ist-Zustand MIV

- Karten
- 1.6 Belastungen MIV 2000 – Basel
 - 1.8 Belastungen MIV 2000 – Agglomeration
 - 2.10 Auslastungsgrad Strassennetz 2000 – Basel
 - 2.12 Auslastungsgrad Strassennetz 2000 – Agglomeration

Auf den Hochleistungsstrassen und den wichtigsten Hauptverkehrsstrassen wuchs das Verkehrsvolumen in der Vergangenheit kontinuierlich um durchschnittlich ca. 1 bis 2,5 %

pro Jahr. Diese Entwicklung hat zu Engpässen geführt, zum Beispiel auf den Hochleistungsstrassen. Der mit rund 120 000 Fahrzeugen pro Tag (DTV, 2005) am stärksten belastete Autobahnabschnitt der ganzen Schweiz liegt zwischen Basel und Pratteln. Allerdings sind auch die Hochleistungsstrassen auf deutscher und französischer Seite stark ausgelastet. Ebenfalls sehr stark belastet sind die Verzweigung Hagnau sowie die A2/3 zur Osttangente (65 000 Fz/d im Schwarzwaldtunnel, 90 000 zwischen Rhein und Gellertsdreieck). Problematisch sind entsprechend auch einzelne Anschlüsse wie z.B. Pratteln und Basel Breite.¹⁵

Die Grenzsituation der Agglomeration Basel bringt es mit sich, dass Probleme bei der Zollabfertigung (v.a. Güterverkehr) insbesondere auf der A2 zu Rückstaus führen und somit die wichtigste Hochleistungsstrasse auf Schweizer Seite leicht aus dem Gleichgewicht bringen können. Eine Kapazitätserweiterung der überlasteten Hochleistungsstrassen durch zusätzliche Spuren ist aufgrund fehlender räumlicher Voraussetzungen nur sehr beschränkt möglich. Hingegen können an dieser Stelle Verkehrsleitsysteme greifen, die für eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sorgen. Für die A2 zwischen Hagnau und der Grenze CH-D ist ein solches Leitsystem teilweise bereits in Betrieb.

Die zunehmenden Überlastungen auf den Hochleistungsstrassen haben u.a. zur Folge, dass sich der Verkehr in der Agglomeration zu Spitzenzeiten in die Fläche ausbreitet, was sich v. a. an den entsprechenden Verknüpfungspunkten zum Strassennetz des Kantons Basel-Stadt bemerkbar macht.

Viel Verkehr führt die Verlängerung der Autobahn ab Ausfahrt St. Jakob-Strasse über die Nauenstrasse zum Bahnhof SBB (45 000 bis 49 000 Fz/d). Relativ stark belastet sind der innere und der äussere Ring sowie die Achse vom Aeschen- in Richtung Wettsteinplatz. Die städtischen Strassen weisen jedoch seit mehreren Jahren etwa konstante Belastungen auf, da die Verkehrszunahme bisher weitgehend von der Autobahn übernommen wurde. Im nördlichen Teil der Stadt Basel bringt die Eröffnung der Nordtangente (2007/2008) eine Entlastung der städtischen Strassen und der beiden Rheinquerungen. Ein Quartier, das nach wie vor relativ stark durch den Verkehr belastet wird, ist das Gundeldingerquartier.

Im Umland ist insbesondere der Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Pratteln und Liesental mit über 40 000 Fz/d ausserordentlich hoch belastet. Ebenfalls stark belastet und weiter wachsend ist der Verkehr auch an einzelnen Anschlüssen an die H18, z.B. auf der Querverbindungsstrasse von Bottmingen zur H18 und weiter nach Muttenz (54 000 Fz/d im Anschlussbereich). Generell weisen im unteren Kantonsteil von Basel-Landschaft die Knoten zwischen den Radialen nach Basel und den Tangentialen zwischen Agglomerationsgemeinden in den Spitzenstunden eine hohe Auslastung auf. An Samstagen sind die Strassen in Pratteln angesichts diverser Einkaufszentren oft überlastet.

Die ursprünglich gebündelte und auf die Kernstadt Basel ausgerichtete Verkehrsbeziehungen Wohnen-Arbeiten dehnen sich mehr und mehr auf die Agglomerationsgemeinden aus. Waren in den 1970er- und 1980er-Jahren die radialen, auf die Kernstadt ausgerichteten

¹⁵ Beim MIV gilt es den Durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) und den Durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) zu unterscheiden. Die Resultate aus dem Gesamtverkehrsmodell Basel sind Angaben zum DWV. Entsprechend handelt es sich im nachfolgenden Text um die Belastungen des DWV – ausser wo explizit erwähnt. Da im Gesamtverkehrsmodell von den Rush-hours nur die Abendspitzenstunde simuliert wird, kommen die richtungsspezifischen Belastungen in der Morgenspitzenstunde in den Karten nicht direkt zum Ausdruck.

ten Pendlerströme vorherrschend, werden seit den 1990er-Jahren aufgrund der veränderten Agglomerationsstruktur die Tangentialbewegungen immer wichtiger. So ist beispielsweise die Verkehrsbeziehung Leimental-Birseck bzw. von diesen beiden Tälern ins Rhein-, Ergolz- sowie Fricktal und umgekehrt deutlich grösser geworden. Diese veränderten Verkehrsbeziehungen haben negative Auswirkungen auf die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund der topographischen Verhältnisse ist das derzeitige Liniennetz der öffentlichen Verkehrsmittel weitgehend von einer radialen, auf den Kanton Basel-Stadt hin ausgerichteten Struktur geprägt. Die grosse Nachfrage auf den tangentialen Verbindungen führt zu einem Umsteigeeffekt vom ÖV auf das Auto.

3.3.2 Trend MIV

Karten	1.7	<i>Belastungen MIV 2020– Basel (Referenzzustand)</i>
	1.9	<i>Belastungen MIV 2020 – Agglomeration (Referenzzustand)</i>
	1.10	<i>Differenzen Belastungen MIV 2000/2020 – Basel</i>
	1.11	<i>Differenzen Belastungen MIV 2000 bis 2020 – Agglomerationen (Referenzzustand)</i>
	2.11	<i>Auslastungsgrad Strassennetz 2020 – Basel (Referenzzustand)</i>
	2.13	<i>Auslastungsgrad Strassennetz 2020 – Agglomeration (Referenzzustand)</i>

In der Annahme, dass der Verkehr in Zukunft weiter zunimmt, kann mit Sicherheit gesagt werden, dass die heutigen Schwachstellen und Kapazitätsengpässe auch in Zukunft weitere Probleme bereiten werden.

Die Verkehrszunahme in den nächsten zwei Jahrzehnten findet hauptsächlich auf dem Nationalstrassennetz statt. Die heute schon stark belastete A2 erfährt eine Verkehrszunahme und die Situation spitzt sich entsprechend weiter zu. Hingegen führen die Nordtangente und die A98 zu einer Verkehrsabnahme auf der A5 Basel-Karlsruhe und zu einer leichten Abnahme auf der Verbindung zwischen Frankreich und Deutschland über die Palmrainbrücke. Aufgrund der Verbindung mit der Nordtangente erfährt die A35 Basel-Mulhouse eine hohe Zunahme. Die Osttangente wird beim Schwarzwaldtunnel sowie zwischen Rhein und Gellertdreieck ebenfalls stärker belastet, gemäss Berechnungen auf ca. 94 000 Fz/d. Ebenfalls stärker belastet wird der Raum Wiesekreis.

Der Lastwagenverkehr auf den Nationalstrassen der Agglomeration Basel ist bereits sehr dicht. Mit dem zu erwartenden hohen Wachstum des internationalen Güterverkehrs wird sich die Verkehrssituation deutlich verschärfen. Problematisch ist dabei nicht nur die Anzahl der Lastwagen, sondern auch die Zollabfertigung an den Grenzübergängen.

Angesichts der Überlastung der Hochleistungsstrassen wird sich der Verkehr Ausweichrouten auf dem untergeordneten Strassennetz suchen und somit die angrenzenden Wohnquartiere noch stärker belasten.

Auf dem Hauptstrassennetz ausserhalb Basels liegen die grössten Veränderungen zwischen Pratteln und Liestal (Eröffnung der H2). Der Umfahrungstunnel in Sissach ist seit Dezember 2006 in Betrieb. Der durch diesen Tunnel mögliche Zeitgewinn führt am Unteren Hauenstein zu einer starken Verkehrszunahme. Ebenfalls zunehmen wird der Verkehr auf der H18 im Bereich Münchenstein/Muttenz.

3.3.3 Schwachstellen MIV

Karten	3.4	<i>Gesamtdarstellung der Schwachstellen MIV, Ist-Zustand</i>
	3.5	<i>Gesamtdarstellung der Schwachstellen MIV, Trend</i>

Schwachstellen Strassennetz

- Hohe Auslastung bis Überlastung der vorhandenen Kapazitäten auf den Hochleistungsstrassen
- Kapazitätsengpässe bei Anschlüssen und Verzweigungen der Hochleistungsstrassen
- Probleme bei der Zollabfertigung des Güterverkehrs oder bei der Sperrung einer der Alpenübergänge. Keine Stauräume auf Schweizer Seite der Agglomeration
- Kapazitätsengpässe an einzelnen Anschlüssen der H18, auf der Verbindung ins Leimental sowie in Aesch
- Kapazitätsengpässe im Ergolzthal zwischen Pratteln und Liestal sowie in Liestal selbst
- Schwachstellen an einzelnen Knoten mit lokaler Auswirkung, die den strassengebundenen ÖV-Betrieb stören
- Zahlreiche hoch belastete Strassen im Siedlungsgebiet

3.3.4 Strategie MIV

Das Agglomerationsprogramm Basel verfolgt die Strategien MIV1 bis MIV4/Si5 (vgl. Kapitel 4):

MIV1: *Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren.*

MIV2: Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur

MIV3: *Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau.*

MIV4/Si5: *Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.*

3.4. Langsamverkehr

Karte 2.16 Bestehendes Radroutennetz und Schwachstellen

Der Langsamverkehr (LV) ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrs, der je länger je mehr Bedeutung erhält und dessen Potential es künftig noch besser zu nutzen gilt. Abschätzungen ergeben, dass die mit LV zurückgelegten Wege in den nächsten 15 Jahren um ca. 10% zunehmen werden. Die Erhöhung bei den Etappen könnte dank der kombinierten Mobilität noch höher ausfallen.

Grundsätzlich weist die Agglomeration Basel im schweizerischen Vergleich einen überdurchschnittlich hohen Anteil beim LV auf. Diese positive Ausgangssituation gilt es zu nutzen und den hohen Standard weiter auszubauen.

3.4.1 Ist-Zustand LV

Die kantonalen Radroutennetze sind definiert und heute zu einem grossen Teil umgesetzt. Sie weisen in der Kernstadt sowie den umliegenden Gemeinden eine überdurchschnittlich hohe Dichte auf und werden im ländlichen Raum grobmaschiger. Den kantonalen Radrouten liegt ein dichtes Netz von Veloverbindungen für den Alltagsverkehr zugrunde und verbindet wichtige Ziele. Es umfasst die Einfallachsen zum Agglomerationszentrum, tangentielle Querverbindungen rund um das Zentrum Basel sowie wichtige Längsachsen in den Tälern. Das Radroutennetz wird einerseits von nationalen, regionalen und touristischen Routen überlagert, andererseits durch kommunale Radwegnetze verfeinert.

Vom gesamten regionalen Radwegnetz sind im Kanton Basel-Landschaft von 297 km bislang rund 210 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert. Im Kanton Basel-Stadt sind von 140 km ca. 127 km fertig gestellt, im Kanton Aargau von 68 km ca. 54 km und im Kanton Solothurn von 211 km ca. 125 km.

In den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn stehen Rahmenkredite zur Verfügung, welche Gewähr dafür bieten, dass der Ausbau und die Vervollständigung der kantonalen Netze sowie auch weitere Massnahmen zur Verbesserung und Förderung des Veloverkehrs realisiert werden

Das Fuss- und Wanderwegnetz auf Ebene der Agglomeration liegt zurzeit nicht vor, da die Kompetenz bei den Gemeinden liegt. Die Fusswegnetze sind vor allem in den grösseren Gemeinden relativ gut ausgebaut, können aber entlang kantonaler Hauptverkehrsstrassen und bei Querungssituationen noch verbessert werden.

Für den Kanton Basel-Stadt liegen in Form des Teilrichtplanes Fuss-/Wanderwege sehr konkrete Angaben vor. Zur Finanzierung von Massnahmen im Fussverkehr existiert für die Jahre 2005 bis 2012 ein Rahmenkredit in Höhe von 5 Millionen Franken.

Für den Kanton Basel-Landschaft besteht der Regionalplan Fuss- und Wanderwege, welcher sich aus einem Dekret (vom 6. 12. 1993/18. 9. 1997) und zehn Teilplänen zusammensetzt.

Im Kanton Solothurn existiert ein Inventarplan Wanderwege. Die Fusswegplanung im Siedlungsgebiet ist Gegenstand der Ortsplanung.

Im Kanton Aargau sind die Wanderwege im kantonalen Richtplan festgesetzt (Rechtsgrundlage: Kantonale Fuss- und Wanderwegverordnung vom 3. April 1989). Zuständig für Planung, Kennzeichnung und Unterhalt ist im Auftrag des Kantons der Verein Aargauer Wanderwege. Diese Kosten im Umfang von aktuell CHF 545 000 werden vom Kanton übernommen. Die Planung und der Unterhalt der Fusswege (Rechtsgrundlage: Kantonale Fuss- und Wanderwegverordnung vom 3. April 1989) obliegen den Gemeinden. Die Umsetzung erfolgt in der Regel über einen kommunalen Verkehrsrichtplan.

3.4.2 Trend LV

Die Berücksichtigung und Förderung des LV ist in einzelnen Teilen der Agglomeration gesetzlich verankert. Der ÖV und der LV, ergänzt durch weitere Angebote wie Car-Sharing, Ruftaxi etc., stellen gemeinsam eine Alternative zum MIV dar.

Die Netze des Fuss- und Veloverkehrs sind über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus koordiniert und in behördenverbindlichen Plänen festgehalten. Bei grossen Strassenprojekten wird mit flankierenden Massnahmen für eine Verbesserung der Situation zugunsten des LV geachtet und bei bereits stark belasteten Strassen wird versucht, mit zusätzlichen Massnahmen oder alternativen Routen für die Sicherheit des LV zu sorgen.

Es existieren grundsätzlich wenig aussagekräftige Daten zum LV. Diese Lücke wird Schritt für Schritt geschlossen. Dazu erarbeiten die Kantone untereinander abgestimmte Datenkonzepte zum LV und an wichtigen kantonalen Velorouten werden Dauerzählstellen eingerichtet. Zudem sind Massnahmen im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit vermehrt zu ergreifen.

3.4.3 Schwachstellen LV

Karte 3.6 Gesamtdarstellung der Schwachstellen LV, Ist-Zustand

Trotz der guten Ausgangslage bestehen heute und auch in Zukunft Schwachstellen im Bereich LV. Dies sind auf Stufe der Agglomeration insbesondere

- die fehlenden Teilstücke der kantonalen Radrouten
- stark befahrende Strassenabschnitte
- fehlende Anbindung von wichtigen Zielorten/Siedlungsschwerpunkten
- unzureichende Zugänglichkeit von S-Bahn-Haltestellen und allgemein wichtigen Umsteigeknoten des ÖV
- fehlende oder unzureichende Abstellplätze für Velos an wichtigen Zielorten und ÖV-Knoten
- fehlende/unzureichende Daten

Die Verortung der Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr liegt im Kanton Basel-Stadt sehr genau vor. In den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn liegen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nur die Schwachstellen auf dem kantonalen Radroutennetz vor. Weitere lokale Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr sind zwar kantonsintern teilweise bekannt, allerdings noch nicht über die gesamte Agglomeration flächendeckend erfasst und deshalb zurzeit nicht dargestellt. Angaben aus dem deutschen und französischen Teil der Agglomeration fehlen noch.

3.4.4 Strategien LV

Das Agglomerationsprogramm verfolgt diese Strategien im Bereich LV (vgl. Kapitel 4):

L1: *Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen.*

L2: *Qualität der bestehenden LV-Netze verbessern.*

L3: *Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen.*

L4: *Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten.*

3.5 Umweltaspekte der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Damit sich die Agglomeration und ihre Lebensqualität im Gleichschritt entwickeln können, muss die Umwelt ein wichtiges Thema sein. Die grössere Mobilität sowie der mit dem Agglomerationsprogramm beabsichtigte Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen dürfen nicht dazu führen, dass immer grössere Teile der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Verkehrs betroffen sind.

3.5.1 Ist-Zustand Umwelt

Karten 2.14 Strassenlärmbelastung

3.4 Gesamtdarstellung der Schwachstellen MIV, Ist-Zustand

Hohe Luftbelastung

Die Luftverschmutzung in der Region Basel ist trotz wesentlicher Verbesserungen in den letzten 20 Jahren weiterhin zu hoch. Heute werden nach wie vor nicht alle Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit eingehalten. Probleme verbleiben im lokalen Bereich bei Stickstoffdioxid, im lokalen und regionalen Bereich beim Feinstaub und im grossräumigen Rahmen beim Ozon. Der Verkehr ist Hauptverursacher der Emissionen von Stickoxiden. Beim Feinstaub tragen die Bereiche Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Landwirtschaft etwa gleich viel zu den Emissionen bei.

Übermässige Stickstoffdioxid-Belastungen sind in weiten Teilen des Kantons Basel-Stadt (ohne Riehen und Bettingen) sowie in den stadtnahen Agglomerationsgemeinden festzustellen. Weiter sind auch die Hauptverkehrsachsen entlang der Hochleistungs- und Hauptstrassen, der H18 im Birstal, der A2 im Fricktal sowie der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal und im Tal in Richtung Arisdorf davon betroffen. Problematisch beim Stickstoffdioxid ist vor allem, dass die Belastung in den betroffenen Gebieten permanent hoch ist. Allerdings ist in den letzten Jahren ein Rückgang zu verzeichnen, der insbesondere in der Stadt Basel sehr deutlich ist. Für eine flächendeckende Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte ist eine Reduktion der Emissionen von lokal 20 bis 40 % notwendig.

Die Ozon- und Feinstaubbelastung an stark befahrenen Strassen übersteigt die Grenzwerte zum Teil erheblich. Auch hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Stickstoffdioxid. Durch den Feinstaub belastet sind in erster Linie die Stadt Basel und in etwas abgeschwächerem Masse auch die grösseren Agglomerationsgemeinden.

Lärm: Neue Güterwagen und zunehmender Flugverkehr

Die Datengrundlagen in den vier beteiligten Kantonen sind im Bereich Strassenlärm zurzeit noch auf sehr unterschiedlichem Niveau, eine Verbesserung ist jedoch in Bearbeitung. Allerdings können auch ohne einheitliche Datengrundlagen zur Lärmbelastung Aussagen gemacht werden. Die Nationalstrassen sind heute weitgehend durch Lärmschutzwände saniert, bei den Kantonsstrassen besteht noch Handlungsbedarf. Die Grenzwerte bei den Lärmimmissionen werden in zahlreichen Wohnquartieren in Basel überschritten. Dies gilt ebenfalls für zahlreiche Gemeinden in der Agglomeration mit stark befahrenen Hauptstrassen, z.B. Riehen, Dornach, Reinach, Pratteln, Liestal und Rheinfelden. Verbesserungsmassnahmen wie z.B. Lärmschutzwände oder speziell dämpfende Beläge werden als Daueraufgabe betrachtet.

Als Beispiel dafür kann die Einhausung Breite/Überdeckung Gellert genannt werden. Das durchmischte Breite-Quartier ist heute stark vom Lärm der Autobahn sowie der Bahn belastet. Mit der Einhausung dieses Nationalstrassenabschnitts kann ein grosser Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in diesem Quartier geleistet werden, ohne dass der Verkehrsfluss dadurch beeinflusst wird. Die Lärmschutzmassnahmen werden mehrheitlich vom Bund finanziert. Mit einer Überdeckung Gellert kann die trennende Wirkung der Verkehrsachsen aufgehoben und neue Möglichkeiten für Freiräume sowie bauliche Nutzungen geschaffen werden.

Im Bereich des Schienenverkehrs sind in der Agglomeration Basel vor allem die beiden SBB-Linien Basel-Olten und Basel-Bözberg problematisch. Gemäss Aussagen in den letzten Plangenehmigungsverfahren verkehren heute auf der Ergolzstrecke täglich 284 Züge. Besonders relevant betreffend Lärm sind dabei die Güterzüge (64 pro Tag), deren

Anzahl künftig weiter zunehmen wird. Um der Lärmproblematik entgegenzuwirken, werden grosse Anstrengungen zur Verbesserung und Sanierung des Rollmaterials unternommen: Neuartige Güterwagen rollen bis zu zehn Dezibel leiser. Dies stellt die wichtigste Massnahme bei der Lärmbekämpfung im Eisenbahnverkehr dar. Weitere Massnahmen sind das Errichten von Lärmschutzwänden und der Einbau von Schallschutzfenstern, wie das zum Beispiel entlang der Bözberglinie bereits gemacht wird.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt für die Region ist gross. Nachteilig sind allerdings die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Energieverbrauch). Trotz stetem technischem Fortschritt bei den Flugzeugen nimmt die Umweltbelastung aufgrund des quantitativen Wachstums kontinuierlich zu und zwar sowohl hinsichtlich Lufthygiene (Ausstoss von Stickoxidemissionen) als auch hinsichtlich Lärm. Zwar sind im Zuge der Revision der Lärmschutzverordnung die Belastungsgrenzwerte für Fluglärm derart festgelegt worden, dass in den nächsten 20 Jahren – rein rechtlich gesehen – voraussichtlich keine Anpassungen der Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden erforderlich sind. Trotzdem ist es möglich, dass sich künftig die Wohn- und Lebensqualität verschlechtern kann, während die Standortgunst für wirtschaftliche Aktivitäten weiter zunehmen wird. Die Siedlungsentwicklung rund um den EuroAirport muss entsprechend mit Vorsicht angegangen werden.

3.5.2 Trend Umwelt

Karten 2.15 Park and Ride

3.5 Gesamtdarstellung der Schwachstelle MIV, Trend

5.4 Qualitative Stärkung der Metropolitanparks

Die in den letzten Jahren erzielten Verbesserungen im Umweltschutz sind insbesondere durch technische Massnahmen zu begründen. Um der Umweltbelastung künftig entgegen zu wirken, ist deshalb ein konzeptionelles Vorgehen auf hoher Flughöhe wichtig und nötig, denn eine deutliche Reduktion der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt bis ins Jahr 2020 ist ein schwieriges Unterfangen und nur gemeinsam zu lösen.

Ein über die gesamte Agglomeration reichendes Konzept existiert in diesem Sinne zum heutigen Zeitpunkt nicht. Es sind jedoch zahlreiche Ansätze und Strategien des Agglomerationsprogramms in den unterschiedlichen Teilbereichen vorhanden, die auf eine reduzierte Umweltbelastung hinwirken.

3.5.2.1 Raumplanerische Massnahmen

Die Raumplanung ist bei den Bemühungen zum Umweltschutz von besonderer Bedeutung. Sie legt Art, Intensität und Verteilung der verschiedenen Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen fest und stimmt Nutzungen und Verkehrsnetz aufeinander ab. Dadurch nimmt sie direkten Einfluss auf die Siedlungsstruktur, das Mass der Mobilität und die Verkehrsmittelwahl. Durch das Abstimmen von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung kann also ein wesentlicher Beitrag zur Umweltvorsorge erbracht werden, doch ihre Wirkung bei der Reduktion der Umweltbelastung sind von langfristiger Natur.

Siedlungs- und Freiraumqualität

Ein Gebiet muss heute über entsprechende Freiraumqualitäten verfügen. Freiräume sind deshalb wichtig und inzwischen fester Bestandteil einer integralen Areal- und Siedlungsentwicklung. Anhand des Beispiels Salina-Raurica wird dies deutlich: Ein wesentliches

Ziel der Gesamtplanung Salina-Raurica ist die Aufwertung des Freiraums und dessen Vernetzung. Die Lage am Rheinufer bietet dafür beste Voraussetzungen. Der Entwicklungsplan schlägt die Schaffung von drei Parks und die Erstellung eines Freiraumkonzepts über das ganze Gebiet vor. Diese Aufgabe übernimmt der Kanton gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln. Der Entwicklungsplan dient als Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung sowie die Erarbeitung und die Genehmigung von Quartierplänen und Infrastrukturprojekten.

Auch im Bereich Umwelt sind im Rahmen des Spezialrichtplans Salina-Raurica mit einem Mobilitätsmanagement Massnahmen zur Verbesserung der Lufthygiene sowie Massnahmen zum Lärmschutz vorgesehen. So kombiniert der Entwicklungsplan beispielsweise einen Lärmschutzwall nördlich der Autobahn A2/3 mit einem «Rand-Park».

Tempo 30-Zonen: Weniger Tempo, mehr Lebensqualität

Eine Möglichkeit, um das Luft- und Lärmproblem anzugehen, ist die Einführung von Tempo 30-Zonen. Im Kanton Basel-Stadt gibt es 89 solcher Zonen, im Kanton Basel-Landschaft sind in 13 Gemeinden und im Fricktal sind in sechs Gemeinden solche Zonen eingerichtet worden. Zusätzlich wurden in fünf Baselbieter und fünf Fricktaler Gemeinden sowie im Kanton Basel-Stadt Begegnungszonen realisiert.

Der Prozess in den Gemeinden ist damit aber noch nicht abgeschlossen. Die Absicht verschiedener Gemeinden, in absehbarer Zeit flächendeckend Tempo-30-Zonen einzurichten, ist vorhanden, insbesondere in den an den Kanton Basel-Stadt angrenzenden Gemeinden. Es ist davon auszugehen, dass in naher Zukunft weitere Zonen eingeführt werden.

Siedlungstrenngürtel

Alle am Agglomerationsprogramm Basel beteiligten Kantone haben Siedlungstrenngürtel in ihren Richtplänen verankert oder in den entsprechenden Entwürfen vorgesehen. Diese dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete. Sie sichern grössere, zusammenhängende Landschaftsräume im Einzugsbereich der Siedlungsgebiete vor weiterer Überbauung. Mit dem Ausweisen von Siedlungstrenngürteln werden auch Freiräume für die Naherholung erhalten, für eine grossräumige Landschaftsgliederung, für Landwirtschaftsflächen, für Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen, für die Attraktivität der Siedlungsgebiete, aber auch für die lokale Identität der Gemeinden. Ausserdem bestehen Möglichkeiten des ökologischen Ausgleichs bzw. zur ökologischen Aufwertung. Wo heute noch Grünräume zwischen Siedlungen bestehen, sollen diese unbebaut bleiben.

Schaffen von Landschaftsparks/Regionalparks und Aufwerten der Metropolitan-parks

Im Rahmen des INTERREG IIIA-Projektes «TAB Schlüsselprojekte; Umsetzungsphase» wurden für den grenzüberschreitenden Raum TAB-Ost zwischen Rheinfeldern und Schweizerhalle/Wyhlen Ideen und Leitbilder für die zukünftige Landschaftsentwicklung erarbeitet. Es wurden Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten für einen Landschaftspark Hochrhein aufgezeigt. Diese Arbeiten werden nun weitergeführt. Im Rahmen des TEB wird vorgeschlagen, Regionalparks auf nationaler und regionaler Ebene umzusetzen, z.B. im Jura, Sundgau und im Schwarzwald. Eine Studie der unterschiedlichen Typen der Regionalparks in Frankreich, Deutschland und der Schweiz könnte einen Beitrag leisten,

um ein Konzept für die besondere trinationale Situation der Agglomeration Basel zu entwickeln.

In der Agglomeration Basel gibt es zahlreiche Metropolitanparks, die in Ihrer Qualität erhalten und aufgewertet werden sollen. Metropolitanparks sind Landschaftsräume, die zu attraktiven Naherholungsräumen gestaltet werden. Landwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz werden mit Freizeitfunktionen (durch die Einbettung der bestehenden Naturschutzgebiete) verkoppelt. Freiflächen werden erhalten; empfindliche Naturräume und Biotop geschützt; Siedlungsränder werden definiert und gestaltet. Geeignete Freiräume werden für Freizeitaktivitäten der Bevölkerung geöffnet. Der Rhein und seine Zuflüsse werden gliedernde Achsen des Landschaftsraums.

Als ein Beispiel, kann das grenzüberschreitende Projekt Landschaftspark Wiese (LP Wiese) genannt werden. Im rund 600 ha grossen Gebiet der Wiese-Ebene zwischen Basel, Weil am Rhein und Riehen lastet auf der weitgehend un bebauten Landschaft ein starker Nutzungsdruck. Mit dem im Jahre 2001 beschlossenen Landschaftsrichtplan «Landschaftspark Wiese» wird die Entwicklung gesteuert und der Trinkwassergewinnung sowie dem Naturschutz Vorrang eingeräumt. Die Erholungsnutzungen wie beispielsweise der Tierpark oder das Erlebnisbad Laguna werden darin integriert. Eine Erweiterung des Landschaftsparks Wiese in Richtung Lössach wird vorbereitet.

3.5.2.2 Kombinierte Mobilität

Wie die allgemeine Förderung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kapitel 3.2) und des Langsamverkehrs (vgl. Kapitel 3.4), trägt auch die Förderung des kombinierten Verkehrs zur Reduktion der Umweltbelastungen bei.

Bahnhofsgebiete

Grundsätzlich ist die Aufwertung von Bahnhöfen ein Anliegen und Ziel aller am Agglomerationsprogramm Basel beteiligten Kantone und Länder. Zu diesem Zweck hat sich ein koordiniertes Vorgehen zwischen den Transportunternehmen, Gemeinden und den im Agglomerationsprogramm Basel beteiligten Kantonen und Ländern – zuzüglich dem Kanton Jura – inzwischen etabliert. Das koordinierte Vorgehen leistet einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Standortgunst. Auf Basis dieser Kooperation wurden der grenzüberschreitende Aufbau der Regio-S-Bahn und die Optimierung von intermodalen Umsteigeknoten erst möglich.

Park + Ride / Bike + Ride

Zur Förderung der kombinierten Mobilität zählt aber auch das zur Verfügung stellen von Abstellplätzen an zentralen Umsteigeknoten sowohl für Autos als auch für Velos. In den letzten 15 Jahren wurde getreu dem Konzept «Bahnhof Plus»¹⁶ in der Agglomeration Basel ein bedarfsgerechtes Netz von P+R-Anlagen realisiert. Insbesondere im schweizerischen und deutschen Teil der Agglomeration ist das Netz praktisch vollständig ausgebaut. Dabei ist immer auch die bedarfsgerechte Erstellung und kontinuierliche Erweiterung der P+R-Anlagen und Bike-and-Ride (B+R)-Abstellplätze ein Thema und wird bei anstehenden baulichen Massnahmen stets berücksichtigt. Das Angebot wird im Sinne einer rollen-

¹⁶ vgl. Broschüre "Bahnhof Plus - Konzept und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen von der Bandstadt zur Bahnstadt", Herausgeber: Regierungsrätliche Delegation für die Regionalplanung beider Basel, 1987

den Planung laufend ausgebaut und den technischen Anforderungen angepasst. So werden u.a. gemäss dem P+R-Konzept für den Kanton Aargau an attraktiven Haltestellen des ÖV so viele P+R-Plätze realisiert, dass die durchschnittliche Auslastung von 80 % nicht überschritten wird. Generell soll mittels Marketingkonzept und dem Einsatz neuer Medien der Bekanntheitsgrad und die Benutzerfreundlichkeit der Anlagen weiter gesteigert werden. Im Grundsatz wird von einem dezentralen Standortkonzept ausgegangen, bei dem möglichst nahe beim Ausgangsort der Fahrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird.

Zudem werden überall auch Vorschläge zur Förderung des B+R an ÖV-Haltestellen gemacht. So sollen an allen Bahnstationen und an ausgewählten Bushaltestellen genügend Veloabstellplätze angeboten werden. Gegenüber P+R-Anlagen unterliegen B+R-Anlagen i.d.R. einem schnelleren Wandel, da sie flächenmässig und baulich an geringere oder zum Teil an gar keine planerischen Rahmenbedingungen gebunden sind; Ausnahmen bilden grosse Velo-Parkhäuser wie dasjenige im Bahnhof Basel SBB oder die beim Bahnhof Dornach-Arlesheim geplante Velostation. Solche Grossanlagen werden denn auch unter aktiver Mitwirkung und in der Regel auch (Mit)-Finanzierung der öffentlichen Hand realisiert.

3.5.2.3 Mobilitätsmanagement und -marketing

Im Mobilitätsmanagement und -marketing existiert zwar kein agglomerationsweites Vorgehen, auf kantonaler Ebene liegen jedoch inzwischen erste kantonsweite Konzepte vor.

Im Kanton Basel-Stadt wurde im Jahre 2006 eine Departemente übergreifende Plattform «weiche Mobilitätsmassnahmen» ins Leben gerufen. Dabei werden die zahlreichen bestehenden und geplanten Massnahmen sowie das Vorgehen koordiniert und gebündelt. Gleichzeitig wird eine Übersicht über das Angebot gegeben. Das Aufschalten einer entsprechenden Webseite ist für Ende 2007 vorgesehen. Insbesondere das Amt für Umwelt und Energie sowie die Fachstelle für Langsamverkehr haben bereits zahlreiche Projekte im Bereich der weichen Mobilität durchgeführt und werden dies auch weiterhin tun. Dazu zählen Mobilitätsmanagement in Unternehmen, «Basel fährt anders», Mobility-Rahmenvertrag mit der Verwaltung oder auch «Erlebnisraum Mobilität der 2000-Watt-Gesellschaft» zur Förderung von Gasfahrzeugen. Im Kanton Basel-Stadt soll dieser Schwerpunkt mit der Einführung einer Geschäftsstelle und der Plattform «weiche Mobilitätsmassnahmen» als wichtiger Pfeiler der Umwelt- und Verkehrspolitik wahrgenommen werden.

Mit der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU will der Kanton Aargau auch das Mobilitätsmanagement als Teil der kantonalen Verkehrspolitik etablieren. Für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements hat der Kanton Aargau im Jahre 2007 die Plattform «aar-gaumobil» ins Leben gerufen (www.aargaumobil.ch). Durch konkrete Dienstleistungen für Unternehmen und Gemeinden, durch Information und Vernetzen der an der Mobilität Beteiligten sowie durch die Initiierung von innovativen Projekten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gefördert.

Das kantonsweite Mobilitätsmanagement des Kantons Solothurn beinhaltet 14 Massnahmen, die den folgenden Handlungsfeldern zugeordnet werden:

- Arbeitgeber steuern den Arbeitsverkehr aktiv in Richtung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr.

Als Massnahmen sind vorgesehen: Angebot einer institutionalisierten Einzelberatung für Betriebe. Hier kann auf die Erfahrungen aus der Teilnahme an der Kampagne «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» zurückgegriffen werden. Weiter

sollen auch im Rahmen der Erteilung von Baubewilligungen Massnahmen des Mobilitätsmanagements empfohlen und wo möglich zur Auflage gemacht werden.

- Betreiber von Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen setzen auf Multimodalität.
Hier geht es insbesondere darum, dass im Rahmen von Gestaltungsplanungsprozessen Massnahmen wie Car-Sharing-Standplätze, Parkplatzbewirtschaftung usw. einfließen.
- Bevölkerung schöpft die Palette an Mobilitätsformen zwecksspezifisch aus.
Dieses Handlungsfeld umfasst eine Vielzahl von Massnahmen wie z.B. Mobilitätskurse für Senioren, Mobilität in Schulen oder der Aufbau einer internetbasierten Mobilitätsplattform.

Der Aufbau und die Umsetzung der Massnahmen erfolgt vorerst im Rahmen eines vierjährigen Pilotprojektes. Somit wird gewährleistet, dass genügend Zeit für den Aufbau und den Betrieb vorhanden ist und am Ende eine Evaluation erfolgen kann. Die Finanzierung des Mobilitätsmanagements ist noch nicht geklärt, allerdings wird eine Entscheidung noch dieses Jahr erwartet.

Für die Erschliessung der Agglomeration und damit auch des Kantons Basel-Landschaft stehen mit den teuren Werterhaltungs- und Sanierungsmassnahmen auf dem Schienen- und Strassennetz in Basel-Landschaft nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen (Hochleistungsstrassen) konzentriert wird.

Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft eine Mobilitätsstrategie – als Bestandteil des Entwurfes des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft – dem Landrat zur Beratung und Beschlussfassung unterbreitet. Ziel ist dabei, den zukünftigen Verkehr nachhaltig, d.h. möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht zu bewältigen. Bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie waren Vertreter der Anrainerkantone mit dabei. Die Mobilitätsstrategie ist Bestandteil des Entwurfs des Kantonalen Richtplans (Objektblatt V1.1) und soll im Rahmen der Beschlussfassung und Genehmigung im kantonalen Richtplan verankert werden. Zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse wurde als Grundlage für die Strategie folgende Reihenfolge der zu treffenden Massnahmen festgelegt:

- Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwahländerung zu näher liegenden Zielen hin bewirken.
- Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren / kombinieren).
- Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
- Verkehrsinfrastruktur: Der Kostenrahmen für den erforderlichen Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur (IV und ÖV) soll sich am bisherigen Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen des Kantons orientieren.

3.5.2.4 Verkehrslenkung

Der Verkehr wird auch in Zukunft weiter zunehmen und die bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich noch verschärfen (vgl. Kapitel 3.2). Zudem verpflichtet der Umweltschutz Bund und Kantone, die Verkehrsemissionen zu stabilisieren und zu vermindern.

Aus diesen Gründen sollen ergänzend zu den infrastrukturellen Massnahmen auch die Potenziale der Verkehrslenkung und des Mobilitätsmanagements besser ausgeschöpft werden und verkehrsbeeinflussende Massnahmen zur Anwendung kommen.

Die Einführung von verkehrslenkenden Massnahmen und Modellen wie z.B. Road Pricing sind auch aus rechtlicher und technischer Sicht nicht einfach und stossen teils auf Widerstand. Die Zuständigkeit liegt beim Bund und es bedarf in dieser Hinsicht eines gemeinsamen Vorgehens.

Die Agglomeration Basel ist im Hinblick auf Verkehrslenkung jedoch nicht untätig. Bestrebungen zur Verkehrslenkung sind erkennbar und werden teils sogar auch schon umgesetzt. Beispiele für integrale Ansätze auf lokaler Ebene sind Salina-Raurica oder auch die Planungen für das Dreispitz-Areal.

Parkplatzverordnung und Fahrtenmodell

Die Parkplatzverordnung des Kantons Basel-Stadt hat zum Ziel, mittels Beschränkung der Anzahl Parkplätze die Emissionen des Motorfahrzeugverkehrs zu vermindern, um so die umweltrechtlichen Vorgaben aus der Luftreinhaltung einzuhalten. Die Verordnung legt die maximal zulässigen Parkplätze für jede Liegenschaft fest. Bei sehr verkehrsintensiven Projekten kommt im Kanton Basel-Stadt nicht mehr die Parkplatzverordnung zur Anwendung, sondern neu das Instrument eines Fahrtenmodells. Dies gilt für Anlagen ab mindestens 2000 Fahrten pro Tag. Festgelegt wird eine Anzahl zulässiger Fahrten (abhängig von Art und Nutzung der Parkplätze).

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt zwar die Gemeinden bei der Suche nach einer Lösung für die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung, allerdings können die Gemeinden darüber selbst entscheiden. Nach geltendem Recht ist die Erstellung von Parkplätzen nicht begrenzt. Vielmehr ist eine Mindestanzahl an Parkplätzen gefordert und es steht grundsätzlich dem privaten Grundeigentümer frei, Parkplätze über den Minimalbedarf hinaus auf seinem Grundstück zu errichten. In den Standortgemeinden wird immer wieder über die Parkraumbewirtschaftung bei Einkaufszentren diskutiert. Es gibt bereits Einzelfälle für konkrete Umsetzungen, z.B.: Raurica Nova (Erlebnisbad) in Pratteln führt ab Betriebseröffnung eine Parkraumbewirtschaftung ein.

Parkplatzbewirtschaftung

Grundsätzlich sind in allen Kantonen und Ländern der Agglomeration Basel die rechtlichen Grundlagen vorhanden, um eine Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grund bzw. für im öffentlichen Besitz stehende Parkieranlagen einzuführen. Die Einführung liegt dabei in der Kompetenz der Gemeinden und Städte. Entsprechende Reglemente bestehen auch bereits im überwiegenden Teil der Gemeinden. Für eine Einbindung von grösseren, privaten Parkieranlagen in die öffentlich-rechtliche Parkplatzbewirtschaftungs-Reglementierungen – vor allem für verkehrsintensive/ publikumsintensive Einrichtungen – fehlen jedoch in der Regel rechtliche Grundlagen. Dies muss i.d.R. einzelfallmässig über spezielle Verfahren (Quartier-, Bebauungs-, Arealüberbauungsplanungen und/oder Umweltverträglichkeitsverfahren) erwirkt und politisch mitgetragen werden.

Im Kanton Aargau soll diesbezüglich in Zentren und Gemeinden mit verkehrsintensiven Anlagen auf der Grundlage eines flächendeckenden, regional abgestimmten Gesamtkonzepts Parkierung ein Parkraummanagement eingeführt werden. Damit können die geeignete Standortwahl sowie die Verkehrsverträglichkeit von Anlagen beeinflusst und die übergeordnete Netzfunktionalität sichergestellt werden. Für das Parkraummanagement

werden seitens des Kantons Aargau den Gemeinden die nötigen Instrumente zur Verfügung gestellt. Die Parkplatzbetreiber, allenfalls die Standortgemeinden, können allfällige Abgeltungen für das Parkieren festlegen. Parkraummanagement (Parkraumbewirtschaftung) besteht dabei aus den Elementen Parkleitsystem, Parkraumnutzung und Ausfahrtdosierung.

Im Rahmen des verkehrspolitischen Leitbildes des Kantons Solothurn ist das Thema der Parkplatzbewirtschaftung thematisiert worden. Verwaltungsintern wurde die Thematik ebenfalls behandelt und festgestellt, dass diese ein Anliegen der Agglomerationen darstellt. Die Einladung geht an die Agglomerationen, sich der Thematik anzunehmen. Die gesetzlichen Grundlagen dazu sind vorhanden. Aus gesamtkantonomer Sicht wird kein Konzept erarbeitet.

In der Kernstadt Basel wird Ende dieses Jahres ein flächendeckendes Konzept zur Parkraumbewirtschaftung beschlossen, welches die Aufhebung von Gratisparkplätzen und die Einführung einer neuen Gebührenordnung vorsieht (inklusive Besucher-Tageskarte und Pendlerjahreskarte). Mit der Umsetzung wird im Jahre 2008 begonnen.

Mit der Umsetzung der Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung in der Kernstadt Basel, wächst naturgemäss auch der Druck auf die umliegenden Gemeinden. Einzelne Gemeinden verfügen bereits über eine Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Liestal, Rheinfelden). So sind in Gemeinden wie Allschwil, Binningen, Münchenstein, Muttenz, Birsfelden und Riehen bereits ähnliche, gebührenpflichtige Parkplatz-Bewirtschaftungsmassnahmen vorgesehen. Dabei sollen wie im Kanton Basel-Stadt die Anwohner durch Anwohnerparkkarten begünstigt werden. Unterstützt werden diese Massnahmen zusätzlich mit der Einführung von Tempo-30-Zonen und der gleichzeitigen Markierung von Parkfeldern. Als Innovation wird zudem der Bezug der Besucher-Parktickets über die neuen Billettautomaten des Tarifverbunds Nordwestschweiz geprüft.

Mit der Initialmassnahme zur flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung in der Stadt Basel werden in den angrenzenden Gemeinden – nicht zuletzt auch auf Druck der Bevölkerung – ähnliche auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Reglemente ausgearbeitet. Dies ist ein Prozess, welcher von den Kantonen bzw. der Agglomeration Basel grundsätzlich unterstützt wird. Die Erfahrungen zeigen, dass aufgrund des Problemdrucks die Prozesse in den einzelnen Gemeinden und Städten von selbst bzw. auf Druck der betroffenen Bevölkerung initiiert werden und entsprechende Massnahmen in den Gemeinden ergriffen werden. Dafür ist von Seite der Agglomeration kein spezieller Handlungsbedarf erforderlich; Anordnungen bewirken diesbezüglich erfahrungsgemäss eher kontraproduktive Effekte und Handlungsweisen.

3.5.3 Schwachstellen Umwelt

Der Strassenverkehr ist insgesamt bei weitem der bedeutendste Verursacher der Schadstoffemissionen, ihm kommt deshalb im Massnahmenplan zur Luftreinhaltung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die grösste Bedeutung zu. Massnahmen beim Strassenverkehr wirken sich auf alle Schadstoffbereiche wie auch auf die Treibhausgase aus. Die Zielsetzungen für Stickstoffoxide, Feinstaub (PM10) und Kohlendioxid lassen sich ohne zusätzliche Massnahmen beim Personen- und Güterverkehr nicht erreichen. Auch der Verkehrslärm wird aufgrund des Mehrverkehrs auf Strasse und Schiene weiterhin ein Problem bleiben.

3.5.4 Strategie Umwelt

Folgende Strategien aus den im Agglomerationsprogramm prioritären Bereichen unterstützen dabei das Erreichen der Ziele im Umweltbereich. Eigene, nur auf die Umwelt wirkende Strategien wurden nicht formuliert (vgl. Kapitel 4):

ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram).

ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus).

ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken.

KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

KM2: Transportketten optimieren.

KM3: Mobilitätsmarketing einsetzen.

L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen.

L2: Qualität der bestehenden LV-Netze verbessern.

L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen.

L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten.

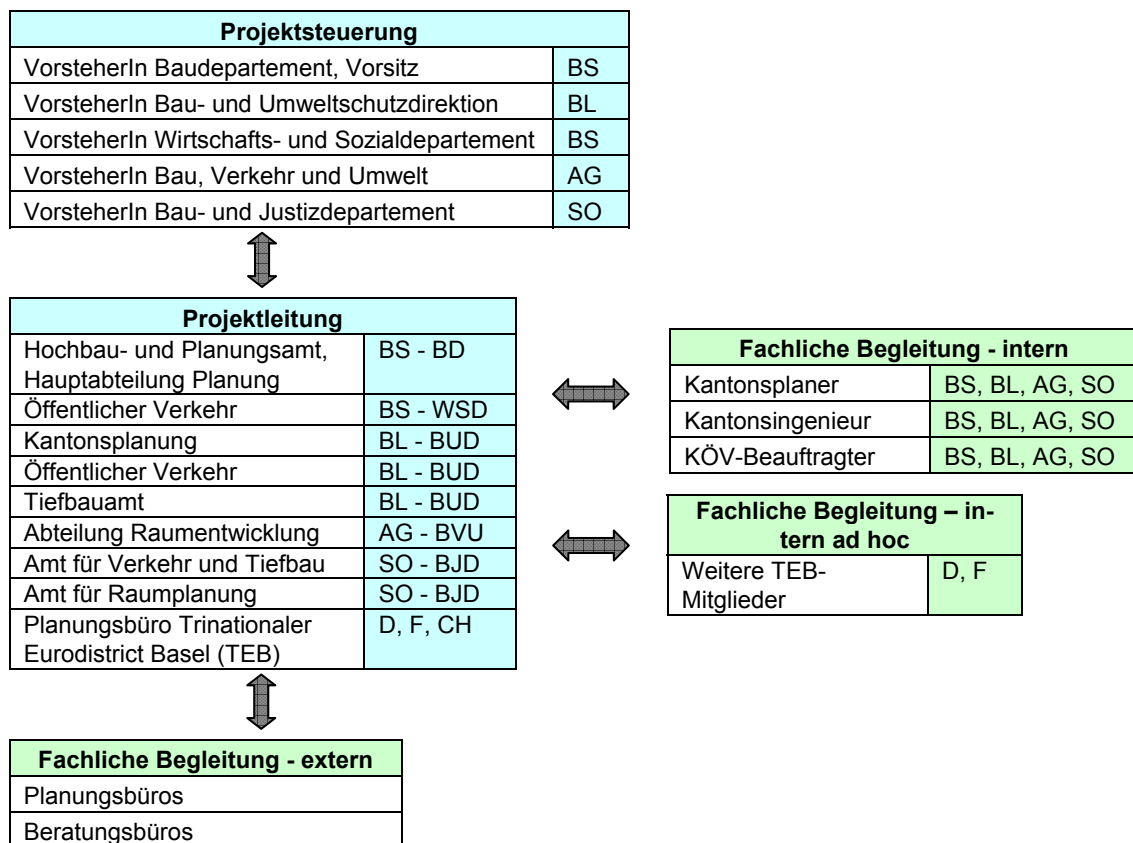
MIV2: Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur

MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.

3.6 Organisation

3.6.1 Ist-Zustand Organisation

Die bisher gültige Projektorganisation, die sich sowohl während der Konzipierung wie auch der Konkretisierung des Agglomerationsprogramms bewährt hat, präsentiert sich wie folgt:



3.6.2 Schwachstellen in der Organisationsstruktur

Die Organisation vermochte die gestellten Aufgaben termingemäss und koordiniert zu erledigen. Für die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen wird aber die vorliegende Struktur nicht genügen. Die beteiligten Kantone haben deshalb ein Modell ausgearbeitet, welches insbesondere den Anforderungen des Bundes entsprechen wird. Als eine der Grundanforderungen an das Agglomerationsprogramm gilt eine gemeinsame Trägerschaft, die bisher noch nicht besteht. Dies bedeutet, dass eine interkantonale Trägerschaft mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gebildet werden muss, welche die verlangten Nachweise erbringen kann. Einerseits geht es darum, eine geeignete Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm zu konstituieren, andererseits wird der Einbezug der Gemeinden noch verstärkt werden müssen.

3.6.3 Strategie Organisationsstruktur

Das Agglomerationsprogramm hat die folgenden Strategien festgelegt (vgl. Kapitel 4):

Org1: *Bestehende Strukturen nutzen.*

Org2: *In schlanker Struktur komplexe Entwicklung steuern.*

3.6.3.1 Trägerschaftsmodell

Die Projektleitung des Agglomerationsprogramms Basel hat unter Beizug von Experten eine Auslegeordnung möglicher Trägerschaftsmodelle erstellt. Die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel hat das weitere Vorgehen festgelegt und im Sommer 2006 entschieden, für die künftige Trägerschaft den bisherigen Weg der vertraglichen Regelung unter den vier beteiligten Kantonen beizubehalten. Erst in Zukunft sollen weitere, in die bestehenden kantonalen Strukturen eingreifende Zusammenarbeitsformen, wie zum Beispiel die Bildung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, in Angriff genommen werden, bei der auch ein stärkerer Einbezug der Gemeinden möglich wird.

Aktuell in Diskussion ist die Ansiedlung der Trägerschaft bei der bestehenden Regionalplanungsstelle beider Basel. Ein Entwurf der Trägerschaftsvereinbarung dazu liegt vor (vgl. Anhang 1). Dadurch kann eine bestehende Struktur genutzt sowie weiterentwickelt und gleichzeitig eine neue Geschäftsstelle, die vollumfänglich für das Agglomerationsprogramm Basel zuständig ist, ins Leben gerufen werden.

Die Regierungen der vier Nordwestschweizer Kantone vereinbaren, mit der Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel zuhanden des Bundes auf der Basis des vorliegenden Vereinbarungsentwurf weiterzuarbeiten. In einem drauffolgenden Schritt werden die kantonalen Fachinstanzen die einzelnen Aufgaben der Trägerschaft resp. ihrer Gremien beschreiben und eine grobe Abschätzung des jährlichen Aufwandes vornehmen. Das federführende Baudepartement (HPA-P mit Unterstützung der Rechtsabteilung) des Kantons Basel-Stadt wird sodann einen partnerschaftlichen Bericht entwerfen. Darin werden Sinn und Zweck der Trägerschaft «Agglomerationsprogramm Basel» erläutert, die einzelnen Artikel der Vereinbarung, Leistungen, Aufgaben sowie Aufwand der Trägerschaft und Finanzierungsschlüssel. Die Kantone Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn werden den Partnerschaftsbericht mit Aussagen darüber ergänzen, wie die Trägerschaftsvereinbarung samt allfälligem Finanzbedarf in ihrem Kanton Rechtsgültigkeit erlangt (insbesondere ob die Genehmigung durch das Kantonsparlament notwendig ist oder nicht).

Ziel ist es, im Verlauf des 2. Halbjahres 2008 über die notwendigen Entscheide in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn zu verfügen. Der Trinationale Eurodistrict Basel TEB sowie die betroffenen Gemeinden werden frist- und stufengerecht informiert.

3.6.3.2 Einbezug der Gemeinden

Die Agglomeration Basel ist in ihrer Struktur äusserst komplex und gesamtschweizerisch ein Unikat (3 Länder, 4 Kantone, 127 Gemeinden davon 53 im Ausland).

Aufgrund der Grösse und der Struktur der Agglomeration Basel kommen im Agglomerationsprogramm weitgehend übergeordnete bzw. agglomerationsweit wirkende Projekte zum Zuge, bei welchen i.d.R. nicht die Gemeinden, sondern die Kantone oder im Ausland andere übergeordnete Körperschaften federführend sind. Die Gemeinden sind im Rahmen von Richtplanung (und der Anpassungen) und konkreten Projektentwicklungen auf jeden Fall in die Koordination der Agglomerationsprojekte miteinbezogen. Zudem wurde das Agglomerationsprogramm Basel im Herbst 2005 breit vernehmlasst – bei über 450 Adressaten, darunter allen betroffenen Gemeinden. Im Rahmen der Vernehmlassung wurden zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt. Aufgrund des Rücklaufs der Stel-

lungnahmen ist davon auszugehen, dass das Agglomerationsprogramm Basel insbesondere auch von den Gemeinden und Städten getragen wird. Des Weiteren wurde im Rahmen von bestehenden organisatorischen Gefässen (z.B. Verkehrskommission Leimental, Planungs- und Projektzusammenarbeit, etc.) über das Agglomerationsprogramm Basel laufend informiert und diskutiert. Beim ÖV erfolgt der Miteinbezug der Gemeinden durch das zweijährliche Fahrplan-Verfahren des BAV, wo jede Person via Internet die Möglichkeit einer Eingabe zum Fahrplan besitzt¹⁷. Das bisherige Vorgehen entspricht also den allgemein anerkannten Vorgehensweisen zu ähnlichen Geschäften, wie beispielsweise die Vernehmlassung der kantonalen Richtpläne und ist auf die Grösse der Agglomeration abgestimmt.

Die Entwicklung der einzelnen Projekte kann immer nur in Zusammenarbeit mit den jeweils betroffenen Gemeinden angegangen werden. Vielfach ist dazu auch die Zustimmung der jeweils betroffenen Bevölkerung erforderlich. Dies trifft insbesondere auf alle Projekte zu, bei denen sich die Gemeinde auch finanziell mitbeteiligen müssen¹⁸. Dies erfordert wiederum ein breit angelegtes Mitwirkungsverfahren.

Für die Agglomeration Basel kommt erschwerend hinzu, dass von Seite des Bundes in den Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationen die Gemeinden nicht gleich behandelt werden können. So werden beispielsweise Projekte im grenznahen Ausland nur soweit unterstützt, als dass es sich um Infrastrukturen handelt, welche zur Verbesserung der Verkehrssituation in der schweizerischen Agglomeration dienen. Daraus folgt, dass die Gemeinden einen unterschiedlichen Status geniessen und das grenznahe Ausland nur reduziert bzw. nicht vollwertig am Agglomerationsprogramm Basel partizipieren kann. Dies gilt insbesondere, aber nicht nur, für Projekte des LV, wo der Nutzen in der Regel örtlichen Charakter hat und keine grenzüberschreitende Wirkung nachweisbar ist. Gleichwohl bilden aber derartige Projekte ein wichtiges Glied für die konkrete Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität. Diese Ungleichgewichte erfordern denn auch eine sehr grosse Sensibilität für das kurzfristig Machbare und einer längerfristigen Annäherung und Vertrauensbildung bzw. Integration des Auslands.

Es ist geplant, im Rahmen des Aufbaus der Trägerschaft periodische Zusammenkünfte (Workshops, Kolloquien) zu speziellen Themen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel mit Vertretern der Gemeinden zu etablieren, um so das Verständnis der Gemeinden für die gemeinsam zu lösenden Agglomerationsaufgaben zu entwickeln. In diesem Kontext ist eine verbindliche und tragende bzw. partizipative Integration der Gemeinden vorgesehen und auch zielführend.

3.6.3.3 Einbezug ausländische Partner

Vom Bund wird – unbesehen der sehr unterschiedlichen staatsrechtlichen Strukturen, international wie auch national – gefordert, dass das grenznahe Ausland gleichwertig in die Agglomerationsprogramme miteinbezogen wird. Dies steht teilweise im Widerspruch zu den vom Bund selbst vorgegebenen Kriterien und Handlungsanweisungen und ist in der konkreten Handhabung keine triviale Aufgabe, welche einen längerfristigen, vertrauensbildenden Prozess erfordert (vgl. auch Kap 2.4). Am Beispiel des EuroAirport Basel-

¹⁷ Darüber hinaus werden im Kanton Basel-Landschaft im Vorfeld des vierjährlich erstellten Leistungsauftrags ÖV die Gemeinden pro Talschaft in so genannten Verkehrskonferenzen direkt mit den Inhalten und den Änderungen des neuen Leistungsauftrags ÖV bedient. Die Verkehrskonferenzen werden je nach Schwerpunkt des Leistungsauftrags jeweils zweckmässig festgelegt.

¹⁸ Ö8, Ö11a, Ö11b, Ö18, Ö19, Ö31, Ö32, Ö47, Ö52 Ö53, Ö71, Ö90, Ö94, Ö96, Ö97, Ö98, Ö102, M32, M53, M66, M67, M70, M71b, M71c, M83, M84, M92, M96, M99, M100, LV1, LV2, LV4, LV12.

Mulhouse-Freiburg ist dies in kleinem Massstab ersichtlich. So sind bis heute die Verfahren für die Festsetzung des Lärm-Belastungskatasters für den Fluglärm nicht abgeschlossen und konnten entsprechend auf schweizerischem Gebiet auch nicht in Rechtskraft gesetzt werden. Auch für die Agglomeration Basel ist es ein Ziel, die ganze Agglomeration zu betrachten und entsprechend einzubeziehen. Dies ist jedoch nur langfristig zu erreichen.

4. Ziele und Strategien: Eine starke trinationale Agglomeration mit hoher Lebensqualität

Mit den Informationen aus dem Ist-Zustand, den sich abzeichnenden Trends sowie den festgehaltenen Schwachstellen sind die Grundlagen vorhanden, um die Ziele des Agglomerationsprogramms zu formulieren. Die Ziele und Strategien¹⁹ des Agglomerationsprogramms sind so definiert und angesetzt, dass sie die Schwachstellen möglichst eliminieren. Wie sich die Massnahmen auf die einzelnen Strategien verteilen, wird in Kapitel 5.4 ausführlich dargestellt.

Hauptziele:

- Die trinationale Agglomeration Basel und die Kernstadt sollen im schweizerischen bzw. europäischen Standortwettbewerb gestärkt werden – unter Wahrung der Lebensqualität. Die polyzentrische Struktur soll ebenso gestärkt werden durch Zusammenwirken, Abstimmen und Optimieren von städtebaulichen, nutzungsplanerischen und verkehrlichen Massnahmen.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sollen optimal aufeinander abgestimmt und kurze Wege gefördert werden. Die vorhandenen Infrastrukturen und Kapazitäten sollen volkswirtschaftlich optimal genutzt werden.
- Die Zusammenarbeit zwischen den vier Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn und dem ausländischen Teil der Agglomeration Basel soll kontinuierlich optimiert werden.

4.1 Ziele und Strategien Siedlung

Verkehr und Siedlungsentwicklung bedingen sich gegenseitig: Das bedeutet, dass der auch in Zukunft ungebrochene Trend zum Wohnen im Grünen zu grösseren Verkehrsströmen führen wird. Der MIV wird zunehmen, ebenso die Belastungen durch Staus, Lärm- und Luftemissionen. Diese und weitere Schwachstellen in der Siedlungsentwicklung sollen mit auf den nachfolgend genannten Zielen beruhenden Strategien angegangen werden:

Ziele

- Die Siedlungsentwicklung in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen wird gelenkt. Sie soll auf durch den ÖV und den LV gut erschlossene Gebiete konzentriert werden und ressourcenschonend sein.
- In der polyzentrischen Agglomeration übernehmen die Kernstadt, Regional- und Subzentren dem jeweiligen Standort entsprechende Funktionen.

¹⁹ Je nach Perspektive wirken die Strategien unterschiedlich. Dort, wo überschneidende Wirkungsrichtungen festzustellen sind, z.B. zwischen Siedlung und ÖV, werden die Strategien mit einer kombinierten Abkürzung versehen, welche diese Verschränkung ausdrückt. Die Strategie ÖV7/Si2 ist demzufolge sowohl die siebte Strategie beim ÖV wie auch die zweite Strategie im Siedlungsbereich.

Strategien

Diese Ziele sollen mit Hilfe der folgenden Strategien erreicht werden:

Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken.

Diese Strategie wird zum Beispiel mit Hilfe von städtebaulichen Wettbewerben, beruhigten Ortsdurchfahrten oder umgenutzten Areale umgesetzt.

Si2/ÖV7: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

Im Zentrum stehen betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen zur Verbesserung des Angebots. Bestehende VE, ESP sowie kantonale Arbeitsplatzgebiete sollen in Güteklasse C gebracht werden (für die Stadt Basel: B).

Si3/ÖV8: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

Neue Angebote im ÖV werden durch infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen aufgebaut. Publikumsintensive Anlagen, zum Beispiel für Einkaufen und Freizeit, sind an Standorten mit bereits bestehender optimaler Verkehrserschliessung anzusiedeln. Neue verkehrsintensive Einrichtungen, Entwicklungsschwerpunkte sowie kantonale Arbeitsplatzgebiete sollen nur in Güteklasse C ermöglicht werden (für die Stadt Basel: B).

Si4/KM1: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

Diese Strategie fokussiert insbesondere auf Massnahmen in Bahnhofsgebieten, an S-Bahn-Haltestellen und an zentralen Tram- und Bushaltestellen. Dies erfolgt über die Steigerung des Siedlungspotentials, die Verbesserung der Perronzugänge, die Verbesserung des Veloverkehrs (Zugänglichkeit, Veloabstellplätze), die Überdachung von Haltestellen, die Verbesserung der Fahrgastinformation sowie die Förderung von Park+Ride.

Si5/MIV4: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.

Diese Strategie kann mit Hilfe verschiedener Massnahmen erreicht werden: durch Tempo 30-Zonen, durch Aufwertung des Strassenraums oder durch Umfahrungen.

4.2 Ziele und Strategien Verkehr

4.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Einige Strassenabschnitte in der Agglomeration sind zu Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Dies führt zu Stau und als Folge davon z. B. zu Beeinträchtigungen im Busverkehr. Zudem kann sich der Verkehr in die Fläche ausbreiten mit all seinen negativen Wirkungen für die Siedlung.

Ziele

- Die Funktionsfähigkeit des Hochleistungs- und Hauptstrassennetzes soll erhalten bleiben.
- Die Belastung von Siedlungsgebieten (insbesondere Wohngebieten) durch den Strassenverkehr soll reduziert werden.
- Der Strassenverkehr soll sicher abgewickelt werden.

Strategien

Folgende vier Strategien werden angewendet, damit diese Ziele erreicht werden können:

MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren.

Hierfür muss die Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen gewährleistet und ein Ausweichen auf das sekundäre Strassennetz verhindert werden. Da sich die Hauptverkehrsstrassen zumeist im Siedlungsgebiet befinden, ist in stark belebten Räumen (Orts- und Quartierzentren) eine ansprechende Strassenraumgestaltung mit Ziel einer Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden anzustreben.

MIV2: Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur.

Überall dort, wo Verkehrsinfrastrukturen an ihre Belastungsgrenzen stossen, muss vor einem Ausbau versucht werden, mittels Verkehrsmanagement die Kapazitäten besser auszulasten. Mit Mobilitätsmanagement und Parkplatzbewirtschaftung ist zudem die Verkehrsnachfrage zeitlich und örtlich auf die vorhandenen Kapazitäten abzustimmen.

MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau.

Kapazitätsengpässe sollen zum Beispiel mit Hilfe von Knotenanpassungen oder baulichem Ausbau optimiert werden.

MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.

Diese Strategie kann mit Hilfe verschiedener Massnahmen erreicht werden: durch Tempo 30-Zonen, durch Aufwertung des Strassenraums oder durch Umfahrungen.

4.2.2 Öffentlicher Verkehr

Zu bestimmten Zeiten bestehen heute auf den Infrastrukturanlagen der SBB Engpässe. So steht das Schienennetz, speziell auf der Nord-Süd-Achse, immer mehr im Spannungsfeld regionaler, nationaler und internationaler Interessen. Dadurch ist die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung (z. B. bei der Regio-S-Bahn) stark eingeschränkt. Gleichzeitig bestehen auch bei Tram und Bus Engpässe im Netz und Behinderungen auf der Strasse, welche die Attraktivität des ÖV als Alternative zum MIV schmälern.

Ziele

- Auf den Hauptachsen sorgt eine hohe ÖV-Leistungsfähigkeit für zusätzliche Transport-Kapazitäten auf der Strasse (Teilentlastung MIV) und in den Kernbereichen sorgt eine hohe Angebotsqualität zu einem Umsteigen vom MIV auf den ÖV (Teilersatz MIV)
- Der heutige Modal Split wird verbessert.
- Die Fahrzeiten werden verkürzt.
- Grundversorgung durch den ÖV wird für die gesamte Agglomeration sichergestellt.

Strategien

Folgende neun Strategien werden im Bereich ÖV verfolgt:

ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram).

Durch Infrastrukturausbau, Abbau von Flaschenhälsen oder durch Doppelspurausbau bei verschiedenen Tramlinien werden Engpässe beim ÖV abgebaut.

ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus).

Es sollen neue Verbindungen zwischen Regionen, Talachsen, Stadt und Land und im grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen werden. Ergänzungen sind insbesondere für die neuen S-Bahn-Haltestellen nötig und für die ÖV-Erschliessung wichtiger Ziele.

ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen.

Hier stehen Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses zu Gunsten des ÖV auf der Strasse im Zentrum. Die Behinderung des ÖV durch den MIV wird reduziert, zum Beispiel durch neue Busspuren oder einen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz.

ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre.

Im Vordergrund stehen Infrastrukturmassnahmen zur Entflechtung von Personen- und Güterverkehr und von Fern- und Regionalverkehr.

ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen.

Dies erfolgt über betriebliche Massnahmen zu Steigerung der Zuverlässigkeit des Angebots, über Massnahmen zur Erhöhung des Komforts an Haltestellen (Überdachung, Neuordnung Haltestellen) und über Verbesserungen in den Fahrzeugen (Einsatz moderner Fahrzeuge, Gelenkbus). Zudem soll die Fahrgastinformation verbessert werden.

ÖV6: Tarifverbund weiterentwickeln.

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) soll sich vom heutigen Zustand zu einem echten trinationalen Verbund weiterentwickeln.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

Im Zentrum stehen infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen zur Verbesserung des Angebots. Bestehende VE, ESP sowie kantonale Arbeitsplatzgebiete sollen in Güteklasse C gebracht werden (für die Stadt Basel: B).

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

Neue Angebote im ÖV werden durch infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen aufgebaut. Publikumsintensive Anlagen, zum Beispiel für Einkaufen und Freizeit, sind an Standorten mit bereits bestehender optimaler Verkehrserschliessung anzusiedeln. Neue VE, ESP sowie kantonale Arbeitsplatzgebiete sollen nur in Güteklasse C ermöglicht werden (für die Stadt Basel: B).

ÖV9: ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten.

Die ÖV-Grundversorgung für Schüler und Pendler abseits der Hauptachsen wird beibehalten.

4.2.3 Langsamverkehr

Das Radroutennetz sowie die Fuss- und Wanderwege sind in der Agglomeration zwar gut ausgebaut; trotzdem soll deren Erweiterung weiter vorangetrieben und die Qualität erhöht werden. Das Agglomerationsprogramm verfolgt folgende Ziele für den Langsamverkehr:

Ziele

- In der Planung und in der Umsetzung wird der LV als gleichwertiger Verkehrsträger analog dem MIV und dem ÖV behandelt.
- Der Velo- und Fussverkehr wird in der ganzen Agglomeration gefördert und weiterentwickelt und dessen Anteil nimmt insbesondere auf kurzen Distanzen zu.

Strategien

Folgende Strategien kommen im Bereich Langsamverkehr zum Einsatz:

L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen.

Netzlücken sollen geschlossen, Entwicklungsschwerpunkte erschlossen und die innere Erschliessung durch das kommunale Netz verfeinert werden. Analoges wird für den deutschen und französischen Teil der Agglomeration angestrebt.

L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern.

Hier stehen insbesondere Sicherheitsaspekte im Fokus, aber auch das Vermeiden von Umwegen, die Öffnung von Einbahnstrassen usw. Wiederum soll die innere Erschliessung durch das kommunale Netz verfeinert werden. Insbesondere die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen soll gewährleistet sein.

L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen.

Wichtige bestehende als auch neue Zielorte sowie verkehrsintensive Einrichtungen sollen möglichst optimal durch den LV erschlossen werden.

L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten.

Wichtige Zielorte wie verkehrsintensive Einrichtungen sollen möglichst optimal mit Veloabstellplätzen ausgestattet sein.

4.2.4 Kombinierte Mobilität

Die Förderung der kombinierten Mobilität ist ein wichtiges Element der nachhaltigen Mobilität. Hier stehen insbesondere die Bahnhöfe im Zentrum, denn sie sind Schnittstellen für den Velo-, Fuss-, Bus-, Tram-, Auto- und Bahnverkehr.

Ziel

- Die Übergänge zwischen den Verkehrsträgern sollen aufeinander abgestimmt und die Transportketten verbessert werden.

Strategien

Folgende Strategien kommen im Bereich kombinierte Mobilität zum Einsatz:

KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

Diese Strategie fokussiert insbesondere auf Massnahmen in Bahnhofsgeländen, an S-Bahn-Haltestellen und an zentralen Tram- und Bushaltestellen. Dies erfolgt über die Steigerung des Siedlungspotentials, die Verbesserung der Perronzugänge, die Verbesserung des Veloverkehrs (Zugänglichkeit, Veloabstellplätze), die Überdachung von Haltestellen, die Verbesserung der Fahrgastinformation sowie die Förderung von Park+Ride.

KM2: Transportketten optimieren.

Verbesserung der betrieblichen und örtlichen Verknüpfung Bus und Bahn, Bus und Tram sowie Tram und Bahn.

KM3: Mobilitätsmarketing einsetzen.

Der Nutzen der nachhaltigen, kombinierten Mobilität wird mittels Information und Anreizsystem gefördert. Die Angebote werden vernetzt und auf die gesamte Agglomeration erweitert.

4.3 Ziele und Strategien Umwelt

Die Luftverschmutzung in der Region Basel ist heute trotz wesentlichen Verbesserungen in den letzten 20 Jahren weiterhin zu hoch. Auch der Verkehrslärm wird aufgrund des Mehrverkehrs auf Strasse und Schiene weiterhin ein Problem bleiben.

Ziele

- Die umweltgerechte Mobilität wird gefördert.
- Die negativen Folgen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt werden minimiert.
- Freiräume werden erhalten und aufgewertet.

Strategien

Folgende Strategien aus den im Agglomerationsprogramm prioritären Bereichen unterstützen das Erreichen der Ziele im Umweltbereich (eigene, nur auf die Umwelt wirkende Strategien wurden nicht formuliert):

ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram).

ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus).

ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken.

KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

KM2: Transportketten optimieren.

KM3: Mobilitätsmarketing einsetzen.

L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen.

L2: Qualität der bestehenden LV-Netze verbessern.

L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen.

L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten.

MIV2: Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur

MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern.

4.4 Ziele und Strategien Wirtschaftsstandort

Für den Wirtschaftsstandort ist der Verkehr ein wichtiger Faktor. So können sich zum Beispiel die überlasteten übergeordneten Verkehrsnetze und die nationalen und internationalen Verkehrsknoten nachteilig auf die Wirtschaft auswirken. Um die Agglomeration als Wirtschaftsstandort zu stärken, stehen die folgenden Ziele im Vordergrund:

Ziele

- Die trinationale Agglomeration Basel ist gut an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen.
- Die trinationale Agglomeration Basel weist eine gute innerregionale Erreichbarkeit auf.
- Die Siedlungsverdichtung ist weiter voranzutreiben.

Strategien

Folgende Strategien kommen im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort zum Einsatz:

W1: Umschlaggewerbe und die Anlagen des Güterumschlagverkehrs werden an dafür vorgesehenen Standorten konzentriert und verbunden.

Das sind u.a. folgende Gebiete: Hafengebiete, EuroAirport (EAP), Raum Pratteln und der Umschlagbahnhof Basel/Weil am Rhein.

W2: EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und die Rheinhäfen an den Fernverkehr (Bahn und Strasse) anschliessen.

Zudem tragen auch folgende Strategien zur Erreichung der verfolgten Ziele bei:

KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten.

KM2: Transportketten optimieren.

Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken.

ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern.

ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden.

ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen.

ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen.

MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren.

MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau.

4.5 Ziele und Strategien Organisation

Für die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen wird die heutige Organisationsstruktur nicht mehr genügen. Die beteiligten Kantone haben deshalb ein neues Modell ausgearbeitet.

Ziel

- Aufbau einer gemeinsamen Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Basel mit Beteiligung der vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn.

Strategien

Folgende Strategien werden im Bereich Organisation angewendet:

Org1: Bestehende Strukturen nutzen.

Die bestehende Regionalplanungsstelle soll zur Geschäftsstelle der AP-Trägerschaft ausgebaut werden und als Schnittstelle zum Trinationalen Eurodistrict Basel dienen.

Org2: In schlanker Struktur komplexe Entwicklung steuern.

Zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel werden schlanke, überschaubare Strukturen benötigt. Die Zuständigkeiten müssen geregelt sein (Steuerungsausschuss, Geschäftsleitung, Planungsbüro, Fachausschüsse), Termine sollen an die BPUK/KÖV-Termine angepasst werden.

5. Agglomerationsprogramm: Griffige Projekte für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

5.1 *Gliederung der Massnahmen: Räumlicher Zusammenhang entscheidend*

Aufgrund der zahlreichen Verkehrs- und Siedlungsprojekte (insgesamt über 100) musste eine zweckmässige Gliederung im Interesse der Übersichtlichkeit vorgenommen werden. Als Ergebnis wurde die Agglomeration Basel in vier Teilräume unterteilt:

- Leimental-Birseck-Laufental
- Dreispitz-St. Jakob
- Pratteln-Ergolzthal-Fricktal
- Basel Nord

Diese vier Teilräume geben das Gliederungsprinzip für die Projektdarstellung vor: Alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden einem Teilraum zugeordnet, einzelne wenige Projekte werden in mehreren Teilräumen aufgeführt.

Daneben gibt es aber auch eine Vielzahl weiterer Projekte, welche zwar nicht zum Agglomerationsprogramm im engeren Sinn gehören, welche aber trotzdem erwähnt werden, da sie mit diesem in einem engen räumlichen, funktionalen oder planerischen Zusammenhang stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind:

Projekte Ausgangslage

Bereits genehmigte Projekte, für die politische Beschlüsse vorliegen, deren Finanzierung gesichert ist und deren Bau seit Beginn der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms begonnen hat oder bis im Jahr 2011 beginnen wird (vgl. Karte 4.5).

Dringende und baureife Projekte

Dringende und baureife Projekte gehören zwar zum Agglomerationsprogramm, deren Mitfinanzierung des Bundes ist jedoch bereits mit der Verabschiedung des Infrastrukturfonds beschlossen worden.

Übergeordnete nationale Projekte

Diese Projekte sind von übergeordneter Bedeutung, haben grossen Einfluss auf die Agglomeration Basel und stehen meist in Zusammenhang mit Projekten aus dem Agglomerationsprogramm. Es handelt sich vor allem um nationale Projekte, die entsprechend auf Bundesebene verankert sind und nicht aus dem Infrastrukturfonds finanziert werden. Diese Projekte sind in den Objektblättern (vgl. Anhang 4) sowie in Karte 4.5 ausführlich dargestellt.

Siedlungsprojekte

Siedlungsprojekte sind das Gegenstück zu den Verkehrsprojekten und ebenfalls Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Mit der Aufführung der Siedlungsprojekte soll gezeigt werden, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden. Bei den Siedlungs-

projekten handelt es sich vor allem um rechtskräftige Bauzonen, welche mittels Projekten privater Investoren – je nach Erschliessungsstand – überbaut und genutzt werden. Diese Aktivitäten sind aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten nur schwer beeinflussbar. Zu den Siedlungsprojekten gehören auch die Bahnhofsgebiete, die im Hinblick auf die kombinierte Mobilität von sehr grosser Bedeutung sind. Die Siedlungsprojekte sind in Anhang 4 detailliert aufgeführt.

Betriebliche Massnahmen

Sie sind von grosser Bedeutung. Die wichtigsten Betriebsmassnahmen werden im Agglomerationsprogramm Basel im Sinne der ganzheitlichen Planung und in Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten aufgezeigt (vgl. Übersicht bei den Teilräumen Kapitel 5.2).

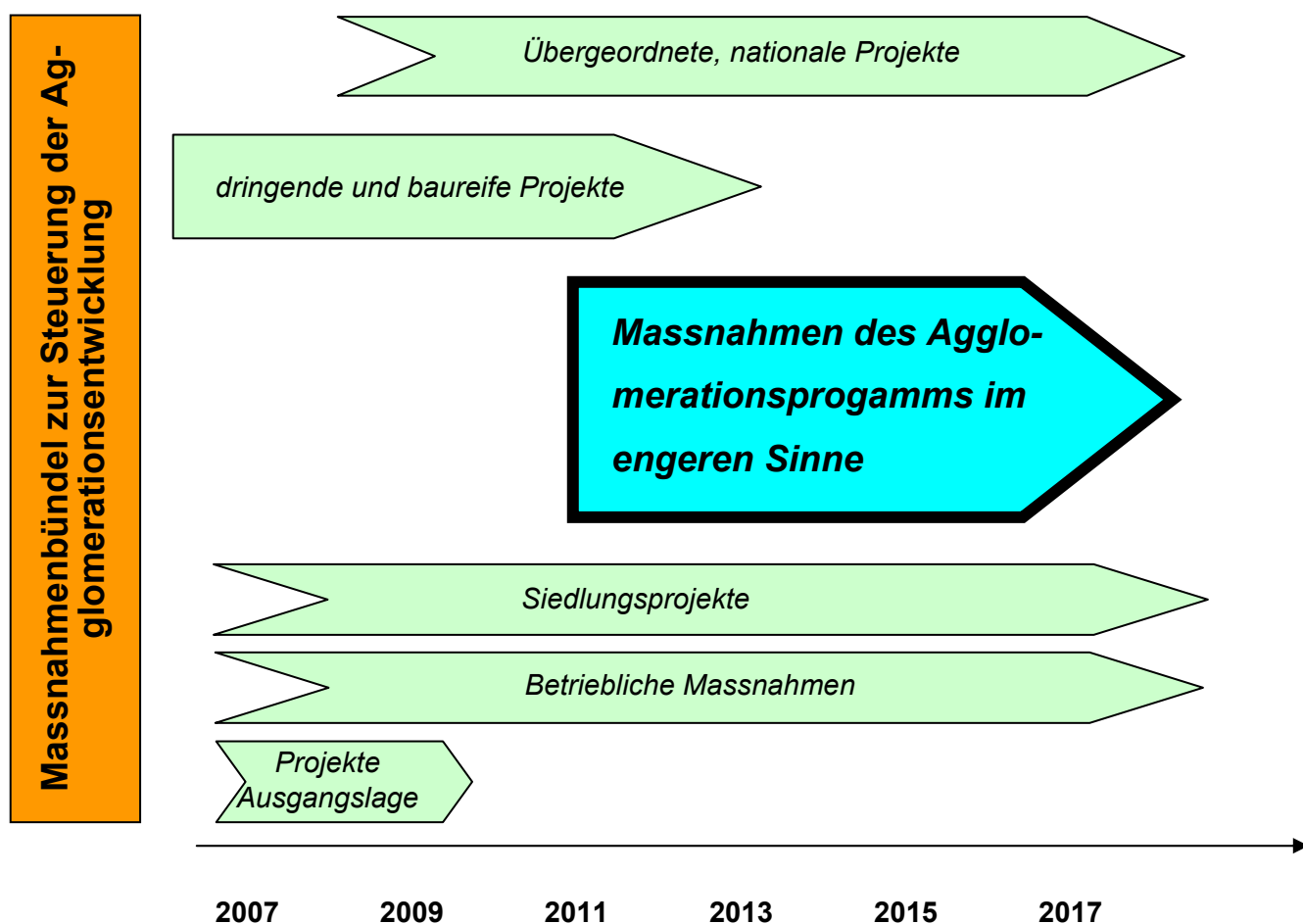


Abb. 19: Zeitliche Staffelung Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel

5.2 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms

5.2.1 Teilraum Leimental-Birseck-Laufental

Karte 4.1 AP-Gesamtschau im Teilraum Leimental-Birseck-Laufental

Der Teilraum Leimental-Birseck-Laufental besteht aus vier räumlichen Einheiten: Allschwil-Schönenbuch, dem Leimental, dem Birseck (Birstal bis Angenstein) und dem Laufental (Birstal ab Angenstein bis Liesberg). Die Herausforderungen in diesen Räumen sind unterschiedlich. Aus Sicht Verkehr sind zwischen den vier Teilräumen die folgenden Schnittstellen zentral: Die tangentialen Verkehre zwischen dem Birseck, Leimental und Allschwil sowie die Durchleiterfunktion der H18 im Birseck für das Laufental und das Leimental. Zum übergeordneten Projekt Südumfahrung Basel (M58) eine Vorbemerkung: Dieses Projekt befindet sich gegenwärtig (Herbst 2007) in der politischen Diskussion und der zukünftige Umgang mit dem Projekt ist noch offen. Aus diesem Grund wird hier nachstehend die Südumfahrung Basel als eine langfristige Option rein aus fachlicher Sicht behandelt, ohne damit in irgendeiner Form eine politische Wertung zu beabsichtigen.

Raum Allschwil-Schönenbuch

In diesem Raum sind das Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben) (S14) sowie die Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal/Allschwilerweiher (S15) angesiedelt. Letztere ist eine der wenigen noch möglichen Siedlungserweiterungen in der inneren Agglomeration, welche dazu beiträgt, dass Allschwil mittelfristig die Einwohnerzahl konstant halten kann. Grösse Einflüsse auf das Verkehrsnetz sind dabei nicht zu erwarten.

Anders ist die Situation beim Arbeitsplatzgebiet Allschwil (S14): In den letzten Jahren wurden viele neue Arbeitsplätze geschaffen. Eine Erhöhung von den heute rund 4000 Arbeitsplätzen auf etwas mehr als 7000 ist gemäss heutiger Zonierung möglich, mit Zonenänderungen sogar über 10 000 Arbeitsplätze. Bereits heute zeigen sich jedoch Engpässe. Eine gemeinsame Planungsstudie von Allschwil und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft hat gezeigt, dass eine Verdoppelung der Arbeitsplätze möglich ist – durch einen Umbau des Knotens Grabenring/Hegenheimerweg in einen Kreisel (M96) sowie eine Verbesserung des ÖV-Angebots (Ö94). Voraussetzungen für den Kreisel Grabenring/Hegenheimerweg (M96) ist der Umbau des Knotens Grabenring/Baslerstrasse im Rahmen des Projekts Ausbau Baslerstrasse Allschwil (M100). Des Weiteren hat die Gemeinde Allschwil die Zonenplanung dahingehend angepasst, dass keine neuen publikumsintensiven Einrichtungen erstellt werden. Die Arbeiten werden zwischen den Kantonen und mit den benachbarten französischen Gemeinden abgestimmt. Zudem werden in einem Monitoring im Jahr 2009 der grenzüberschreitende Verkehr (MIV, ÖV) und der Langsamverkehr in diesem Grenzraum genauer untersucht, auch im Hinblick auf Effekte der Nordtangente (M2).

Mit diesen Massnahmen sollte eine Verbesserung des Modal Splits möglich sein, so dass eine vollständige Überbauung des Arbeitsplatzgebietes Allschwil möglich wird – ohne einen Anschluss an das Hochleistungsstrassennetz. Trotzdem gilt es, die Option eines Zubringers Allschwil (M4) und einer Südumfahrung Basel (M58) für diesen Raum offen zu halten: Einerseits ist die Entwicklung im Gebiet Hégenheim-Bourgfelden (S3) noch unsicher und eine echte Entlastung des Ortskerns von Allschwil ist gemäss vorliegenden Planungsgrundlagen nur mit einer Umfahrung wie der Südumfahrung Basel (M58) zu erreichen.

Der wichtigste ÖV-Feinverteiler in diesem Raum, die Tramlinie 6, muss inklusive des Strassenkörpers Instand gestellt und an die heutigen Standards angepasst werden. Im Rahmen des Projekts Ausbau Baslerstrasse Allschwil (M100) wird die Chance genutzt, um diesen für Allschwil wichtigen Strassen- und Begegnungsraum aufzuwerten.

Die Tangentialverbindungen ins Leimental werden für den Langsamverkehr (LV12) und auch für den öffentlichen Verkehr aufgewertet (Ö67). Langfristig ist eine Verbesserung – insbesondere Verlagerung auf das Hochleistungsstrassennetz – mit einer Option Südumfahrung Basel (M58) möglich.

Raum Leimental

Im Gegensatz zu den anderen Haupttälern in der Nordwestschweiz (Birstal, Rheintal, Fricktal, Ergolzthal) bestehen im Leimental keine Hochleistungsstrasse und auch keine S-Bahn. In Bezug auf den ÖV wird deshalb bis ca. ins Jahr 2012 eine Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17 angestrebt (Ö66). Des Weiteren soll die Anbindung an den Bahnhof SBB mittelfristig verbessert werden (Ö47). Ein kürzlich abgeschlossener Variantenvergleich zeigt, dass dies mit dem Margarethenstich am besten erreicht werden kann. Die heute weitgehend einspurige Strecke Ettingen-Flüh soll in Zukunft für eine Taktverdichtung ausgebaut werden (Ö101). Mit diesen Massnahmen können das zum Teil stark belastete Strassennetz im Leimental entlastet sowie die tangentialen Pendlerströme ins Birstal auf den ÖV verlagert werden. Auch das Busangebot soll verbessert werden (Ö68 sowie Ö104) und gegenwärtig laufen unter dem Titel «Fahrplanstabilität BLT» diverse kleine Strassenprojekte mit dem Ziel, den Bus- und Strassenverkehr zu entflechten und zu optimieren. So erhält der Bus entlang der Hauptstrasse in Therwil eine separate Spur, um damit die Umsteigebeziehungen auf die Tramlinie 10 und 17 zu gewährleisten. Auf dem Strassennetz finden gegenwärtig zudem diverse Optimierungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltung statt (Binningen: Kronenplatz, Oberwil: Hauptstrasse).

Kurzfristig ist auch die Fertigstellung der kantonalen Radrouten in diesem Raum vorgesehen. Die heute laufenden Projekte finden sich im Agglomerationsprogramm wieder. Die Radroute Oberwil-Allschwil, Radroute Oberwil-Therwil, Radroute Ettingen, Aeschstrasse sind zusammengefasst in der Massnahme LV12 zusammengefasst.

Langfristig ist eine wesentliche Strassenverkehrsentlastung der Siedlungsgebiete Leimental, Allschwil, westliche Wohnquartiere der Stadt Basel, Reinach und Dornach erst mit einer Südumfahrung Basel (M58) möglich. Eine Südumfahrung Basel muss von flankierenden Massnahmen auf dem sekundären Strassennetz begleitet werden, damit sie optimal wirken kann. Die Südumfahrung Basel als grosses MIV-Projekt birgt jedoch auch einiges an Konfliktpotenzial. Es bestehen Bedenken betreffend die Umweltauswirkungen und Untersuchungen sagen eine vermehrte Bautätigkeit in einigen ländlichen Gemeinden voraus.

Die Verbesserung der Tangentialverbindungen zum Birseck wird über neue, verbesserte Buslinien (Ö68), über die Fertigstellung der Radrouten (LV12), über die Optimierung und Ergänzung am bestehenden Strassennetz (M71c, M54, M97) und langfristig über die Option Südumfahrung Basel (M58) angestrebt.

Raum Birseck

Vier Verkehrsträger prägen diesen Raum massgebend: Die S-Bahn, die kantonale Hochleistungsstrasse H18 sowie die Tramlinien 10 und 11. Die S-Bahn S3 verkehrt heute in

einem 30'-Takt und soll mittelfristig auf einen 15'-Takt verdichtet werden. Entlang der S-Bahnlinie finden sich diverse Siedlungsentwicklungsgebiete: S42 Entwicklung Bahnhofsgelände Münchenstein; Arbeitsplatzgebiete Arlesheim (Gstad)/Münchenstein (Im Tal) (S12), Gewerbeareal Aesch/Dornach (S22), Entwicklung Bahnhofsgelände Aesch (S23), Entwicklung Bahnhofsgelände Dornach/Arlesheim (Quartierplan) (S18). Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle Apfelsee (Ö97) kann der dicht besiedelte Raum im Gebiet Apfelsee und das Gewerbeareal Aesch/Dornach (S22) direkt an die S-Bahn angebunden werden.

Neben der Taktverdichtung der S-Bahn wird für den Bahnhof Dornach-Arlesheim (S18), dem wichtigsten ÖV-Knotenpunkt im Birstal, zusätzlich ein IC-Halt angestrebt. Mit dem dringenden und baureifen Projekt Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (Ö98) wird die Umsteigequalität massgeblich verbessert. Gleiches gilt für die Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim (LV4). Erst der Doppelspurausbau Stollenrain der Tramlinie 10 ermöglicht die Realisierung eines 7,5'-Takts auf dieser Tramlinie (Ö66). Mittelfristig wird für den Ortskern von Dornach ergänzend auch eine verkehrliche Beruhigung angestrebt (M71b). Voraussetzung hierfür ist aber das Projekt Anschluss Dornach an die H18 (M70). Die angestrebte Taktverdichtung der Tramlinie 10 (Ö66) bringt auch für die Siedlungsgebiete Bahnhofsgelände Münchenstein (S42) und partiell für die Arbeitsplatzgebiete Arlesheim/Münchenstein (S12) eine Verbesserung der ÖV-Erschliessungsqualität.

Auf der Tramlinie 11 von Basel nach Aesch wird ebenfalls eine Tramverdichtung angestrebt (Ö65 Verstärkung Tramlinie 11 im Birseck). Auf dieser Linie wird in enger Zusammenarbeit der Gemeinde Reinach mit dem Kanton Basel-Landschaft an der Aufwertung des Ortszentrums gearbeitet (Siedlungsentwicklung Reinach Zentrum/Brühl, S20) – in Zusammenhang auch mit der Beruhigung des Ortszentrums (M71c). Die ÖV-Verbindung Richtung Bahnhof Dornach-Arlesheim (S-Bahn) wird aktuell bereits optimiert: Bei der Optimierung des Anschlusses Reinach Süd (H18) wird neben der Verbesserung der Verkehrsqualität (S21 Anbindung Gewerbeareal Kägen) die Fahrplanstabilität für den Bus massiv verbessert. Mittelfristig sind aber weitere Massnahmen gefordert (Ö53).

Auf der Hochleistungsstrasse H18 ist der Ausbau des Anschlusses Aesch (Nord) zu einem Vollanschluss vorgesehen (M54). Diese Massnahme ermöglicht die Verlagerung von Strassenverkehr auf das Hochleistungsstrassennetz und entflechtet bestehende Engpässe, beispielsweise am Angenstein südlich von Aesch. Der Verkehr auf dem Gewerbeareal Aesch-Nord (S21) kann in Kombination mit dem Anschluss Pfeffingerring (M97) so direkt auf die H18 geführt werden. Für das Gewerbeareal Aesch/Dornach gilt im Zusammenhang mit dem Anschluss Dornach an die H18 (M70) dasselbe. Insbesondere der Schwerkverkehr kann auf diese Weise ohne Umwege durch Siedlungsgebiete oder Ortskerne auf die Hochleistungsstrasse gebracht werden. Die soeben erwähnten Massnahmen (M54, M70, M97 und M71b) sind als Paket zu betrachten und die Projekte werden in enger Abstimmung zwischen den Gemeinden und den beiden Kantonen bearbeitet.

Eine zusätzliche Entlastung des Engpasses Angenstein auf der H18 sowie die Entflechtung von Hochleistungsstrasse und sekundärem Strassennetz sind mit dem Muggenberg-tunnel (M88) langfristig möglich. Auch aus Sicht der Verkehrssicherheit ist eine Entflechtung anzustreben. In naher Zukunft soll gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden das Anschlusskonzept überprüft werden.

Das Radroutennetz ist im Birseck ausgebaut. Mit dem Projekt LV12 wird die Qualität der Anbindung von Duggingen nach Aesch massgeblich verbessert.

Laufental

Durch einen starken Anstieg der Pendlerströme in den letzten zehn Jahren ist der Knoten bei der Birsbrücke in Zwingen zum Hauptengpass auf der Strasse geworden. Dieser wird aus Sicht der Verkehrsqualität aber auch für den Langsamverkehr mit dem Projekt Zwingen: Kreisel und Birsbrücke (M62) kurzfristig deutlich verbessert. Mit einer Taktverdichtung der S-Bahn nach Basel sollen die Pendlerströme noch stärker auf die gut frequentierte S-Bahn verlagert werden. Dies kann jedoch nur mit der Realisierung von Doppelspurinseln (Ö100) ermöglicht werden. Die aktuelle Aufwertung des Verkehrsknotens Laufen (Ö93) geht in die gleiche Stossrichtung und setzt beim wichtigsten ÖV-Knotenpunkt und regionalen Zentrum im Laufental an (S24)). Eine Herausforderung stellt die Belastung der Siedlungsgebiete und Ortszentren von Zwingen, Laufen und Brislach mit dem Strassenverkehr dar. Neben der Verbesserung des ÖV ist der Lösungsansatz hier langfristig eine Umfahrung von Laufen und Zwingen (M90).

Aus Sicht des Veloverkehrs stehen die Verbindungen zwischen den drei Siedlungszentren des Raums Laufentals/Thierstein (Laufen, Breitenbach und Zwingen) im Zentrum. Im Rahmen der Fertigstellung der kantonalen Radrouten ist die Radroute zwischen Zwingen-Brislach-Breitenbach und diejenige zwischen Laufen und Breitenbach enthalten (LV12).

Teilraum Leimental-Birseck-Laufental

Projekte Agglomerationsprogramm	<i>Liste</i>	<i>Reifegrad</i>	<i>Kosten-schät-zung²⁰ (Mio. CHF)</i>
Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental-Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	A	3	17
Ö53 Tangentialverbindung Reinach-Dornach	B	2	30
Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/Hégenheim	C	1	Noch offen
Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	B	1/2	100
Ö98 Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	A	3	30
Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	A	3	10
Ö102 Busbahnhof Laufen	A	3	7
Ö104 Busspuren auf Strasse	A	3	1
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	A	3	0,6
M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	C	2	250
M54 H18, Vollanschluss Aesch	A	3	44
M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	A	3	17,6
M58 Südumfahrung Basel	C	2	1100-1200
M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18	A	3	33
M71b Beruhigung Ortszentrum Dornach	B	2	4
M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach	A	3	31
M96 Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg	B	1	3
M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	C	2	400
M97 Anschluss Pfeffingerring, Aesch	B	2	10
M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil	A	3	59
LV4 Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	A	3	1
LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	A	2/3	35
LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	B	2	5

Dringende und baureife Projekte:

Ö98 Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Betriebliche Massnahmen:

Ö65 Verstärkung Tramlinie 11 im Birseck

Ö66 Verstärkung Tramlinie 10 im Birseck

Ö67 Ausbau Bus Leimental

Ö68 Ausbau Bus Birseck

²⁰ Investitionskosten (vgl. Kapitel 6.4); Grobkostenschätzungen: +/- 30%

Ausgangslage: Ö93 Buskonzept Laufental/Thierstein M80 Beruhigung Birsfelden-Muttenz-Münchenstein
Übergeordnete nationale Projekte: Ö100 Ausbau Doppelspur Laufental M54 H18 Vollanschluss Aesch M58 Südumfahrung Basel M88 H18, Muggenbergtunnel M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen
Siedlungsentwicklung: S12 Arbeitsplatzgebiete Arlesheim (Gstad)/Münchenstein (Im Tal) S14 Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben) S15 Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal/Allschwilerweiher S18 Entwicklung Bahnhofsgelände Arlesheim-Dornach (Quartierplan) S20 Siedlungsentwicklung Reinach Zentrum / Brühl S21 Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord) / Reinach (Kägen / Hinterkirch) S22 Gewerbeareal Aesch/Dornach S23 Entwicklung Bahnhofsgelände Aesch S24 Entwicklung Bahnhofsgelände Laufen S42 Entwicklung Bahnhofsgelände Münchenstein S103 Entwicklung Bahnhofsgelände Grellingen S104 Entwicklung Bahnhofsgelände Zwingen S105 Entwicklung Gewerbebrache Papierfabrik Zwingen

5.2.2 Teilraum Dreispitz-St. Jakob

Karte 4.4 AP-Gesamtschau im Teilraum Dreispitz-St. Jakob

Der Teilraum Dreispitz-St. Jakob umfasst zwar im Vergleich zu den anderen Teilräumen ein eher kleines Gebiet, er birgt jedoch viel Entwicklungspotenzial. Dieser verkehrsmässig günstig gelegene Entwicklungsschwerpunkt im Zentrum der Agglomeration befindet sich an der Schnittstelle von Basel mit dem Birseck und dem Hochrheintal. Das im Süden von Basel (zur Hälfte auf dem Gebiet der Gemeinde Münchenstein) liegende Gewerbe- und Industrieareal Dreispitz (S13) wird in den nächsten rund 20 bis 25 Jahre zu einem urbanen Agglomerationsteil transformiert. In einzelnen Bereichen ist eine Mischnutzung mit Wohnanteil möglich. Weiter besteht die Möglichkeit für Nutzungen wie Arbeit, Kultur und Bildung. Entsprechende Arbeiten sind u.a. mit dem Wettbewerb Kunstfreilager am laufen. Bestimmte Gebiete des Dreispitz-Areals werden als reine Arbeitsgebiete mit den bestehenden Nutzungen erhalten und teilweise verdichtet. Das Areal wird heute am östlichen Rand durch die Tramlinie 11 und mit neuem Regio-S-Bahn-Halt (Ö2), im Westen durch eine Buslinie erschlossen. Mit der Ansiedlung von zusätzlichen Arbeitsplätzen und Wohnungen wird die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr noch weiter verbessert werden (Ö31) und das Areal für den Langsamverkehr geöffnet.

Durch die Brüglingerstrasse bzw. den Walkeweg besteht eine direkte Verbindung zur Parklandschaft St. Jakob (S39). Die Parklandschaft umfasst die Erholungs- und Freizeitanlagen des Merian Parks (inkl. Botanischer Garten), die Stiftung im Grünen, das Birsufer, den landwirtschaftlichen Betrieb Brüglingerhof sowie mehrere Sportanlagen (u.a. Stadion

St. Jakob-Park, St. Jakobshalle). Die lokale Anbindung der Parklandschaft St. Jakob an den öffentlichen Verkehr ist mit Tram und Bus sehr gut, die regionale kann noch verbessert werden. Der Zugang für den LV ist ebenfalls vorhanden und die Verbesserung der Situation bei den Veloabstellplätzen (LV5) steht kurz bevor. Es stehen ca. 1800 Parkplätze zur Verfügung, wobei im Eventfall rund 4000 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden können. Mit der Inbetriebnahme des neuen Fussballstadions St. Jakob-Park sowie mit der zunehmenden Anzahl an Veranstaltungen hat sich das Verkehrs- und Parkplatzproblem im Grossraum St. Jakob jedoch verschärft und ist deshalb zu verbessern.

Nordwestlich des St. Jakobsgebiets liegt das Areal Citygate (S40), welches durch die St. Jakob-Strasse direkt verbunden ist. Hier ist ein Dienstleistungszentrum mit Wohnanteil vorgesehen, dessen Planung praktisch abgeschlossen ist. In Kürze wird mit dem Bau des ersten Gebäudes begonnen. Das gesamte Gebiet ist sehr gut an die bestehende Hochleistungsstrasse angebunden. Zurzeit in Bearbeitung ist die Planungsstudie zum Vorhaben A2/A7 (M10), deren Anschluss in diesem Gebiet ist. Weit weniger gut ist die Erschliessung durch den ÖV. Diese ist auf jeden Fall zu verbessern, wobei längerfristig eine Tramneubaustrecke denkbar ist, die weiter bis zum Gebiet St. Jakob geführt würde (Ö32).

Im Süden liegt das Güterbahnhofgebiet Wolf (S95), wo in den nächsten Jahren bedeutende Flächen frei werden. So ist beispielsweise im Bereich des Güterbahnhofs eine Auslagerung von Logistikfunktionen in den Norden Basels und auf dem Areal der Frigosuisse westlich des Friedhofs Gottesackers der Abriss des Kühlhauses vorgesehen. Ausgehend von den sich wandelnden Randbedingungen müssen die neuen Nutzungsmöglichkeiten und die Voraussetzungen für einen schrittweisen Nutzungswandel frühzeitig geklärt werden.

Die Kapazitätsgrenzen auf dem stark befahrenen Nationalstrassenabschnitt der A2 (Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke, Osttangente) sind teilweise bereits erreicht. In Zukunft droht die Gefahr der Verdrängung des Verkehrs auf das städtische Netz. Mit der Erhöhung der Kapazität (M89) können sowohl der nationale und internationale Verkehrsfluss als auch das Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des Stadtnetzes gewährleistet werden.

Dieser Nationalstrassenabschnitt führt mitten durch die Stadt Basel. Entsprechend werden die angrenzenden (Wohn)Gebiete sowie auch das Bethesda-Spital (S100) stark vom Verkehrslärm beeinträchtigt und in ihrer Entwicklung gehemmt. Mit der Überdeckung (Gelert) und Einhausung (Breite) dieses Abschnitts (M89) profitieren die angrenzenden Gebiete und das Bethesda-Spital von einem deutlich verbesserten Lärmschutz. Dies ist auch deshalb wichtig, weil das Spital gemäss der Spitalplanung beider Basel voraussichtlich zum Geriatriezentrum der Region werden soll. Dies erfordert eine Erweiterung der heutigen Bauten in der bisher nur gering genutzten Zone (Nutzung im öffentlichen Interesse) zwischen bestehendem Gebäude und der Nationalstrasse A2.

Teilraum Dreispitz-St. Jakob

Projekte Agglomerationsprogramm	<i>Liste</i>	<i>Reifegrad</i>	<i>Kosten-schätzung (Mio. CHF)</i>
Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)	C	1	noch offen
Ö31 Neue Tramverbindung Dreispitz-Heiligholz	B	2	75
Ö32 ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram)	C	1	noch offen
Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	B	1/2	100
Ö104 Busspuren auf Strasse	A	3	1
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	A	3	0,6
M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob	C	1	noch offen
LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	A	2/3	35
LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	B	2	5

Dringende und baureife Projekte:

-

Betriebliche Massnahmen:

Ö68 Ausbau Bus Birseck

Ausgangslage:

Ö2 Regio-S-Bahn-Haltestelle Basel-Dreispitz

Ö43 Verlängerung S6 nach Basel SBB

M80 Beruhigung Birsfelden-Muttenz-Münchenstein

LV5 Veloplattform Stadion St. Jakob

Übergeordnete nationale Projekte:

Ö6 2. Rheinbrücke SBB

Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)

Ö55 Entflechtung Basel-Muttenz

M10 A2/A7 Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig, Umfahrung Gundeldingen (inkl. flankierende Massnahmen)

M89 Kapazitätserweiterung Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke (inkl. Überdeckung Gellert und Einhausung Breite)

G4 Funktionsabstimmung Rheinhäfen

Siedlungsentwicklung:

S13 Dreispitz

S39 St. Jakob/Schänzli

S40 Areal CityGate

S95 Entwicklungsgebiet Wolf

S100 Bethesda

5.2.3 Teilraum Pratteln-Ergolzthal-Fricktal

Karte 4.2 AP-Gesamtschau im Teilraum Pratteln-Ergolzthal-Fricktal

Es ist mit einer starken Siedlungsentwicklung zwischen Pratteln und Augst sowie im unteren Fricktal (Kaiseraugst, Rheinfelden, Möhlin) zu rechnen. Zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Kaiseraugst und Rheinfelden sind kurzfristig Knotenanpassungen auf der Hauptstrasse vorgesehen (M83, M84). Im Raum Pratteln Mitte sind mit den Knotenumbauten (M81 Kunimatt Pratteln: drei Kreisel) analoge Kapazitätsoptimierungen vorgesehen. Angesichts der Entwicklungen in Pratteln und Augst fordert die Gemeinde Augst eine Umfahrung ihres belasteten Dorfkerns. Ein Projekt zur Verkehrsberuhigung der Hauptstrasse in Augst wird bereits erarbeitet, da der Sanierungsbedarf dieses Strassenabschnitts hoch ist (M67). Das Gleiche gilt für die Rhein- und Rheinfelderstrasse im Raum Schweizerhalle (M101). Diese beiden Projekte führen zusammen mit der geplanten Verlegung der Rheinstrasse (M65) zu einer integralen Aufwertung der Radroute von Augst/Kaiseraugst in Richtung Birsfelden.

Für die geplanten Siedlungen im Rahmen des Spezialrichtplanes Salina-Raurica (S10), in der noch kaum bebauten Rheinebene, ist eine komplett neue Erschliessung mit Strassen (M65), ÖV-Verbindungen (Ö52) und einer Regio-S-Bahn-Haltestelle (Ö45) notwendig. Parallel zu den weiteren Siedlungsentwicklungen, u.a. auf umgenutzten Industriearealen in Pratteln, sind etappenweise deren Strassenerschliessung, das bestehende Busnetz und das Hauptstrassennetz den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen. Damit sollen eine Verlagerung des Verkehrs in Wohngebiete sowie eine Behinderung des strassengebundenen ÖV möglichst verhindert werden. Der Bahnhof Pratteln (S27) soll zu einer eigentlichen ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden.

Die Erschliessungswirkung der Regio-S-Bahn-Strecken im Frick- und Ergolzthal soll etappenweise durch neue Haltestellen (Ö97), einer optimalen Verknüpfung mit den Anschlussbussen (Ö69) und anderen Verkehrsmitteln (P+R) sowie einer gezielten Integration und Entwicklung der Bahnhofsgebiete (z.B. S44) verbessert werden. Die Entwicklung der Bahnhofsgebiete von Gelterkinden (S90), Lausen (S35) und Sissach (S37) werden bereits als Ausgangslage betrachtet. Im Ergolzthal wird mit den Projekten H2 Umfahrung Liestal (M53) sowie der H2 Pratteln-Liestal (M52) der Strassenverkehr auf die Hochleistungsstrassennetze verlagert, wobei dies angebotsorientiert erfolgt. Auf den lokalen Strassennetzen sowie den bestehenden Hauptverkehrsstrassen durch Siedlungsgebiete werden sich dadurch namhafte Entlastungen ergeben.

Mit der erwarteten Verkehrszunahme und der vorgesehenen zusätzlichen Siedlungsentwicklung ist auch die Autobahn A2 inkl. ihrer Anschlüsse zwischen den Verzweigungen Augst und Hagnau in den Spitzenstunden überlastet. Dies hat schwerwiegende Folgen für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Die Kapazitäten der Autobahn und ihre Anschlüsse sind daher langfristig zwingend auf die erwarteten Verkehrsmengen auszurichten oder deren Entlastung vorzusehen (M79).

Im Fricktal liegen die grossen Arbeitsplatzgebiete von Kaiseraugst (S30), Rheinfelden Ost (Riburg) mit Möhlin (S31) und zum Teil das Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen, S91) im Agglomerationsperimeter. Dies sind wirtschaftliche ESP von kantonaler Bedeutung. Die ESP Frick und Laufenburg/Kaisten sind von regionaler Bedeutung. Sie liegen ausserhalb des Bearbeitungsperimeters, aber im Einzugsgebiet der S-Bahn Basel.

Auf der deutschen Seite dürften neben dem Weiterbau der Hochrheinautobahn A98 auch der langfristig vorgesehene elektrische Regio-S-Bahnbetrieb auf der Hochrheinestrecke der DB Bedeutung erhalten.

Teilraum Pratteln-Ergolzthal-Fricktal

Projekte Agglomerationsprogramm	<i>Liste</i>	<i>Reifegrad</i>	<i>Kosten- schätzung (Mio. CHF)</i>
Ö52 ÖV-Korridor Pratteln-Salina-Raurica	C	1	50
Ö71 Tramverlängerung Pratteln-Buholz	C	1	7,8
Ö90 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	B	2	50
Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	B	1/2	100
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	A	3	0,6
M53 H2, Umfahrung Liestal	A	3	253
M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	A	2	42
M66 Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	B	2	10
M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	A	3	11,4
M81 Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	A	3	6,9
M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst	A	3	3,5
M84 Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	A	3	1,6
M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica	C	1	Noch offen
M99 Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	A	3	2,1
M101 Umbau Rheinfelderstrasse / Rheinstrasse	A	3	23
M102 Erweiterung P+R-Anlagen	C	1	Noch offen
LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpa- ket)	A	2/3	35
LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpa- ket)	B	2	5
Dringende und baureife Projekte: M52 H2 Pratteln-Liestal			
Betriebliche Massnahmen: Ö69 Anschluss Bus an S-Bahn			
Ausgangslage: Ö33 Neue Regio-S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Augarten Ö45 Regio-S-Bahn Haltestelle Pratteln Salina-Raurica Ö70 Buskonzept Pratteln-Kaiseraugst Ö92 Aufwertung Verkehrsknoten Liestal M34 P+R an Bahnhöfen Nordwestschweiz M40 B34n Umfahrung Badisch Rheinfelden M51 A861 neue Verbindung A3-A98 M52 H2 Pratteln-Liestal M82 Rheinfelden AO, NK 495 (Riburg)			
Übergeordnete nationale Projekte: Ö55 Entflechtung Basel-Muttenz Ö61 Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenberg tunnel) Ö99 Überwerfung Pratteln			

M38 A98 Hoahrheinautobahn M53 H2, Umfahung Liestal M79 Erweiterung Kapazität A2 Augst-Basel (inkl. Anschlüsse) G1 Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und Kontroll- und Kompetenzzentrum G4 Funktionsabstimmung Rheinhäfen G6 Entflechtung Güterverkehr Basel

Siedlungsentwicklung:

S10 Spezialrichtplan Salina-Raurica S11 Entwicklung beider Rheinfeldern S27 Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln S28 Entwicklung Pratteln-Mitte S30 Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Kaiseraugst S31 Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rheinfeldern Ost (Riburg) mit Möhlin S33 Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal S35 Entwicklung Bahnhofsgebiet Lausen S37 Entwicklung Bahnhofsgebiet Sissach S44 Gebietsentwicklung um Regio-S-Bahn-Haltestellen im Fricktal S90 Entwicklung Bahnhofsgebiet Gelterkinden S91 Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen) S94 Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttentz
--

5.2.4 Teilraum Basel Nord

Karte 4.3 AP-Gesamtschau im Teilraum Basel Nord

Der Teilraum Basel Nord umfasst auf Schweizer Seite einen Grossteil der Innenstadt Basels, einzelne nördliche Quartiere auf Gross- und Kleinbasler Seite sowie die Gemeinden Bettingen und Riehen. Auf Deutscher Seite stehen Lörrach und Weil am Rhein, auf französischer Seite insbesondere der Entwicklungspol Saint-Louis sowie auch Hégenheim und Huningue im Vordergrund. Der Teilraum Basel Nord bietet aufgrund der Lage und der zunehmenden Durchlässigkeit der Grenzen die Möglichkeit, grenzüberschreitend zusammen zu wachsen. Entsprechend herrscht grosse Dynamik in diesem Entwicklungsgebiet.

Zentral für die bessere ÖV-Erschliessung im Norden der trinationalen Agglomeration sind die grenzüberschreitenden Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und Saint-Louis (Ö8, Ö18, Ö19). Der bisher nachteilige Modal Split im Verkehr zwischen Basel und seinen nördlichen Nachbarn wird durch diese Direktverbindungen aus den Zentren von Weil am Rhein und Saint-Louis in die Innenstadt Basels und den Bahnhof SBB umgehend verbessert. Der Umsteigeeffekt wird durch P+R-Anlagen an den beiden Bahnhöfen Weil am Rhein und Saint-Louis unterstützt (M94, M32). Durch die Tramlinienverlängerung nach Weil am Rhein wird zudem eine bessere Anbindung des gesamten Kleinbasels nach Deutschland sowie die ÖV-Erschliessung eines stark frequentierten Einkaufszentrums erreicht.

Auf französischer Seite wird mit dem Ausbau des Bahnhofs Saint-Louis und einem neuen Quartier (Lyss) sowohl eine Nutzungsdurchmischung als auch die Stärkung des Umsteigeknotens auf den ÖV angestrebt (S1). Durch zwei Tramlinienverlängerungen (Ö18, Ö19) ist die bessere Anbindung von Saint-Louis und den angrenzenden Gemeinden an die Schweiz vorgesehen, wobei die Verlängerung der Linie 3 vor der Linie 11 kommen wird.

Noch ungewiss ist die Zukunft des Gebietes um Hégenheim (S3). Eine Ansiedlung von Biotechnologie, analog dem Gebiet Bachgraben in Allschwil (S14), ist zwar von französischen Partnern erwünscht, aber wenig wahrscheinlich. Weitere Nutzungsmöglichkeiten müssen erst noch vertieft werden. Ebenfalls auf französischem Gebiet befindet sich der EuroAirport (EAP). Ab Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 wird die Busverbindung vom Bahnhof SBB zum EAP stark ausgebaut. Tagsüber wird ein durchgehender 7,5 Minuten-Takt angeboten, jeder zweite Bus fährt neu als Expresskurs. Längerfristig soll der EAP einen Bahnanschluss erhalten (Ö14). Die Nordwestschweizer Kantone sind dazu seit Jahren mit dem Bund und den französischen Behörden in Verhandlung.

Auf Kleinbasler Seite wird das Projekt Erlenmatt (S7) das Gesicht dieses Stadtteils deutlich verändern. Das Areal in der Nähe des Badischen Bahnhofs wird in den nächsten rund 20 Jahren zu einem durchmischten, grünen und durch den ÖV und LV gut erschlossenen Quartier werden. Mit der Bebauung des ersten Baufeldes wurde begonnen. Die ÖV-Anbindung steht mit einer kurzfristigen Buslösung (Ö11a), welche die bestehende Buslinie direkt ans Areal verlegt und mittelfristig mit einer Trambahnbindung (Ö11b) in ihren Grundzügen bereits heute fest. Mit dem Tram wird die direkte Verbindung an den Badischen Bahnhof gewährleistet. Gleichzeitig wird auch die Direktverbindung vom Badischen Bahnhof zum Campus Novartis (S97) und zum Bahnhof St. Johann/Pro Volta (S9) hergestellt. Bei beiden Bahnhöfen wird – analog dem Bahnhof SBB – die Abstellplatzsituation für Velos verbessert (LV6, LV1), so dass die beiden Knoten eine zusätzliche Aufwertung erhalten.

Noch weiter fortgeschritten ist die Entwicklung im äusseren St. Johann (S9). Aufgrund der Fertigstellung der Nordtangente (M2) wird der Bahnhof St. Johann zur ÖV-Drehscheibe ausgebaut – mit Verbindung nach Frankreich und in die Basler Innenstadt. Rund um den Bahnhof entsteht ein neues Zentrum mit Dienstleistungen und Wohnnutzung. Angrenzend hat die Firma Novartis mit dem Ausbau und der Transformation ihres Geländes zum Campus Novartis (S97) begonnen, was kleinere Anpassungen am Strassennetz bedingt (M91). Durch die Verlagerung des Hafens St. Johanns ergibt sich die Möglichkeit, das Rheinbord gänzlich neu zu gestalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen (LV7). Gleichzeitig ist auch die Diskussion um die Hafenanlagen bzw. deren Entwicklungspotenzial entfacht. Visionen für Neu- und Umnutzungen sind vorhanden, für deren Konkretisierung ist es zum heutigen Zeitpunkt aber noch zu früh.

Für die Regio-S-Bahn konnten in diesem Teilraum in den letzten Jahren grosse Verbesserungen umgesetzt werden oder stehen kurz bevor. Dazu gehören die Verbindung ins Wiental (Ö23, Ö43) sowie nach Mulhouse (Ö73) mit neuen Haltestellen in Lörrach (Ö24) und Schopfheim (Ö28). Weitere Haltestellen sind in Diskussion (Ö97). Auch die Situation in Riehen verbessert sich mit dem Ausbau der Haltestelle im Dorf (Ö91) sowie der Erschliessung des Gebiets Niederholz (S96b, S96c) mit der neuen S-Bahn-Haltestelle (Ö3) wesentlich. Die Gemeinde Riehen wird zudem mit der in Betriebnahme der Zollfreistrasse (M7) deutlich vom Verkehr entlastet werden. Dies ermöglicht eine Umgestaltung der Lörracherstrasse (M93).

Teilraum Basel Nord

Projekte Agglomerationsprogramm	Liste	Reifegrad	Kosten-schätzung (Mio. CHF)
Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein	A	3	87,9
Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)	C	1	noch offen
Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	A	3	2,87
Ö11b Trammerschliessung Erlenmatt	A	3	31
Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	A	3	90
Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	B	1	50
Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/Hégenheim	C	1	Noch of-fen
Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	B	1/2	100
M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	C	2	250
M19 Strassenerschliessung Erlenmatt	A	3	18,3
M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring	A	3	29,95
M32 P+R in Saint-Louis	A	3	12
M91 Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	A	3	10
M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	A	3	10
M94 P+R Weil am Rhein	A	3	3,3
M96 Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg	B	1	3
LV1 Veloparking Badischer Bahnhof	A	3	4
LV2 Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	A	3	3
LV7 Velo-/Fussverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	A	3	30
LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	A	2/3	35
LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	B	2	5

Dringende und baureife Projekte:

- Ö7 Führung Tramlinie 1 über Bahnhof St. Johann
- Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein

Betriebliche Massnahmen:

- Ö73 Infrastrukturausbau für 30'-Takt Basel Mulhouse SNCF
- Ö74 Verbesserung des Busnetzes des Distribus (Angebot)

Ausgangslage:

- Ö3 Neue Regio-S-Bahn-Haltestelle Niederholz (Riehen)
- Ö7 Tramlinie 1 über Bahnhof St. Johann
- Ö23 Ausbau Wiesentalbahn
- Ö24 Drei neue Regio-S-Bahn-Haltestellen in Lörrach
- Ö28 Neue Regio-S-Bahn-Haltestelle Schopfheim-West (D)

Ö43 Verlängerung S6 nach Basel SBB
 Ö91 Ausbau Regio-S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf
 M2 A2 Nordtangente inkl. Anschluss (und flankierenden Massnahmen)
 M7 B317 Zollfreistrasse
 M36 P+R an Regio-S-Bahn-Haltestellen in Frankreich
 LV6 Veloparking Bahnhof St. Johann

Übergeordnete nationale Projekte:

Ö4 NBS/ABS Rheintal DB inkl. Regio-S-Bahn
 Ö6 2. Rheinbrücke SBB
 Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)
 Ö14 Schienenanbindung Flughafen EuroAirport
 M44 A35-A98 Spange Märkt
 M73 Autobahnverbindung A35/A2
 M89 Kapazitätserweiterung Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke (inkl. Überdeckung Gellert und Einhausung Breite)
 G1 Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und Kontroll- und Kompetenzzentrum
 G2 A2 neuer Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen
 G3 Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)
 G4 Funktionsabstimmung Rheinhäfen
 G5 Schiene: Güterverkehrsanlage Basel, multifunktionale Betriebsanlage/Rangierbahnhof
 G6 Entflechtung Güterverkehr Basel

Siedlungsentwicklung:

S1 Entwicklungspol Saint-Louis West
 S3 Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden
 S4 Siedlungsachse/arc urbain Lörrach (D)-Weil a. R. (D)-Huningue (F)-Saint-Louis (F)
 S7 Erlenmatt
 S9 Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)
 S96a Stettenfeld (Riehen)
 S96b Strategische Reserve Niederholz (Riehen)
 S96c Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)
 S97 Campus Novartis
 S99 Stücki Areal
 S101 Areal Roche
 S102 Messe Basel

5.3 Die Prioritäten im Agglomerationsprogramm Basel

Die Einteilung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel in die geforderten A-, B- und C-Listen präsentiert sich wie folgt:

A-Liste (Zeitraum: 2011 bis 2014)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis²¹	Reife-grad²²	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)²³
Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	87,9
Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Gut/sehr gut	3	2,87
Ö11b Trammerschliessung Erlenmatt	Gut/sehr gut	3	31
Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	90
Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental-Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	Gut/sehr gut	3	17
Ö98 Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	30
Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettlingen-Flüh	Gut/sehr gut	3	10
Ö102 Busbahnhof Laufen	Gut/sehr gut	3	7
Ö104 Busspuren auf Strasse	Gut/sehr gut	3	1
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	Gut/sehr gut	3	0,6
M19 Strassenerschliessung Erlenmatt	genügend	3	18,3
M27 Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	genügend	3	29,95
M32 P+R in Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	12
M53 H2, Umfahrung Liestal	Gut/sehr gut	3	253
M54 H18 Vollanschluss Aesch	Gut/sehr gut	3	44
M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	Gut/sehr gut	3	17,6
M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	Gut/sehr gut	2	42
M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	11,4
M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18	Gut/sehr gut	3	33
M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach	Gut/sehr gut	3	31
M81 Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	Gut/sehr gut	3	6,9
M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	3,5
M84 Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	Gut/sehr gut	3	1,6
M91 Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	genügend	3	10
M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lör-	Gut/sehr gut	3	10

²¹ Möglichkeiten: «genügend» oder «Gut/sehr gut»

²² Möglichkeiten: 3 (Massnahme ist im Zeitraum 2011 bis 2014 bau- und finanzreif), 2 (fundierte Vorstudien sind gemacht, Machbarkeitsnachweis ist vorhanden, Kosten sind ermittelt) oder 1 (die Massnahme folgt aus der Analyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie, die Wirkungen sind grob beurteilt)

²³ Gesamte Investitionskosten, teilweise sind Planungs- und Investitionskosten enthalten (vgl. Kapitel 6.4); Grobkostenschätzungen: +/- 30%

	racherstrasse			
M94	P+R Weil am Rhein	Gut/sehr gut	3	3,3
M99	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	2,1
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	Gut/sehr gut	3	59
M101	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	Gut/sehr gut	3	23
LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	Gut/sehr gut	3	4
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	Gut/sehr gut	3	3
LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	Gut/sehr gut	3	1
LV7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue (Rheinpromenade)	Gut/sehr gut	3	30
LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	Gut/sehr gut	2/3	35
			Total:	962

B-Liste (Zeitraum: 2015 bis 2018)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)
Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	1	50
Ö31 Neue Tramverbindung Dreispitz-Heiligholz	genügend	2	75
Ö53 Tangentialverbindung Reinach-Dornach	Gut/sehr gut	2	30
Ö90 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	Gut/sehr gut	2	50
Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	Gut/sehr gut	1/2	100
M66 Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	10
M71b Beruhigung Ortszentrum Dornach	Gut/sehr gut	2	4
M96 Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg	Gut/sehr gut	1	3
M97 Anschluss Pfeffingerring, Aesch	Gut/sehr gut	2	10
LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmen-paket)	Gut/sehr gut	2	5
		Total :	337

C-Liste (Zeitraum: nach 2019)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)
Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück)	--	1	Noch offen
Ö32 ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram)	--	1	Noch offen
Ö52 ÖV-Korridor Pratteln-Salina-Raurica	Gut/sehr gut	1	50
Ö71 Tramverlängerung Pratteln-Buholz	Gut/sehr gut	1	7,8
Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/ Hégenheim	--	1	Noch offen
M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	250
M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob	--	1	Noch offen
M58 Südumfahrung Basel	--	2	1100-1200
M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	Gut/sehr gut	2	400
M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica	--	1	Noch offen
M102 Erweiterung P+R-Anlagen	--	1	Noch offen

5.4 Eine kohärente und etapierte Handlungsstrategie

Zur Umsetzung der unter Kapitel 4 ausgeführten Strategien werden nachfolgend die einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms präsentiert. Komplementär zur Darstellung nach Teilräumen (vgl. Kapitel 5.2) und nach Einteilung in A-, B- und C-Liste (vgl. Kapitel 5.3) werden die Massnahmen nach Strategien geordnet. Dadurch lässt sich überprüfen, inwiefern die Strategien auf der Massnahmenebene kohärent verfolgt werden. Es sind im Folgenden nur diejenigen Massnahmen aufgeführt, welche den A-, B- und C-Listen zugeordnet sind. Dazu sind jedoch für einige Strategien auch die nationalen, übergeordneten Projekte von grosser Bedeutung, was bei den betreffenden Strategien vermerkt ist.

Strategien ÖV	Massnahmen
ÖV1: ÖV-Engpässe (Bahn, Tram) beseitigen	Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück) Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental-Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich) Ö90 Anbindung Kopfgleich Bahnhof Liestal Ö98 Bahnhof Dornach-Arlesheim/ Doppelspurausbau Stollenrain Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh
ÖV2: ÖV-Netz (Bahn, Tram, Bus) ergänzen	Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück) Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen Ö11b Trammerschliessung Erlenmatt Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis Ö31 Neue Tramverbindung Dreispitz-Heiligholz Ö32 ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf

Strategien ÖV	Massnahmen
	(Tram) Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental-Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich) Ö52 ÖV-Korridor Pratteln-Salina-Raurica Ö53 Tangentialverbindung Reinach-Dornach Ö71 Tramverlängerung Pratteln-Buholz
<i>ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen</i>	Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis Ö104 Busspuren auf Strasse Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob M71b Beruhigung Ortszentrum Dornach M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse
<i>ÖV4: Entflechten der Schienen-verkehre</i>	<i>Vgl. übergeordnete, nationale Projekte.</i>
<i>ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen</i>	Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh Ö104 Busspuren auf Strasse Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil
<i>ÖV6: Tarifverbund weiterentw-ckeln</i>	<i>Betriebliche Massnahmen</i>
<i>ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeu-tender und bereits bestehender Zielorte verbessern</i>	Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück) Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis Ö31 Neue Tramverbindung Dreispitz-Heiligholz Ö53 Tangentialverbindung Reinach-Dornach Ö71 Tramverlängerung Pratteln-Buholz Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/Hégenheim Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen
<i>ÖV8/Si3: Neue bedeutende Ziel-orte mit dem ÖV anbinden</i>	Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentadtunnel (Herzstück) Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen Ö11b Tramerschliessung Erlenmatt Ö32 ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram) Ö52 ÖV-Korridor Pratteln-Salina-Raurica Ö94 ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/Hégenheim
<i>ÖV9: ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten</i>	<i>Keine speziellen Massnahmen im Rahmen des AP, da ausschliesslich Aufrechterhaltung.</i>

Strategien MIV	Massnahmen
<i>MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren</i>	M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen) M19 Strassenerschliessung Erlenmatt M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob M53 H2, Umfahrung Liestal M54 H18, Vollanschluss Aesch M58 Südumfahrung Basel M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica) M66 Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen) M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18 M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach M81 Kunimatt Pratteln: drei Kreisel M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen M96 Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg M97 Anschluss Pfeffingerring, Aesch M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse <i>Vgl. zusätzlich übergeordnete, nationale Projekte.</i>
<i>MIV2: Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur</i>	M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica
<i>MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau.</i>	M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen) M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob M53 H2, Umfahrung Liestal M54 H18, Vollanschluss Aesch M58 Südumfahrung Basel M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica) M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach M81 Kunimatt Pratteln: drei Kreisel M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen M96 Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg M97 Anschluss Pfeffingerring, Aesch M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil <i>Vgl. zusätzlich übergeordnete, nationale Projekte.</i>
<i>MIV4/Si5: Wohngebiete/ Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern</i>	M4 Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen) M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring M30a Erschliessung/Parkierung St. Jakob M53 H2, Umfahrung Liestal M54 H18, Vollanschluss Aesch M58 Südumfahrung Basel M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Strategien MIV	Massnahmen
	M66 Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen) M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18 M71b Beruhigung Ortszentrum Dornach M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst M84 Knotenpunkte in Rheinfelden (CH) M90 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse M96 Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg M99 Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse

Strategien LV	Massnahmen
<i>L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen</i>	M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse LV2 Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF LV7 Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park- Hunningue (Rheinpromenade) LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten
<i>L2: Qualität der bestehenden LV-Netze verbessern</i>	M27 Umgestaltung Luzerner- und Wasgenring M53 H2, Umfahrung Liestal M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica) M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst M71b Beruhigung Ortszentrum Dornach M81 Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse M99 Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse LV1 Veloparking Badischer Bahnhof LV4 Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)
<i>L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen</i>	LV2 Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF LV7 Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park- Hunningue (Rheinpromenade) LV12 Fertigstellung kantonale Radrouten LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)
<i>L4: Schaffen/Ergänzen von Velo-</i>	Ö102 Busbahnhof Laufen

Strategien LV	Massnahmen
<i>abstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten</i>	M19 Strassenerschliessung Erlenmatt LV1 Veloparking Badischer Bahnhof LV4 Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)

Strategien Kombinierte Mobilität	Massnahmen
<i>KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten</i>	Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis Ö97 Neue Regio-S-Bahn Haltestellen Ö102 Busbahnhof Laufen M32 P+R in Saint-Louis M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach M94 P+R Weil am Rhein M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil M102 Erweiterung P+R-Anlagen LV1 Veloparking Badischer Bahnhof LV4 Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)
<i>KM2: Transportketten optimieren</i>	Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein Ö9/Ö10 Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück) Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis Ö19 Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis Ö90 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal Ö98 Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (dringend und baureif) Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh M32 P+R in Saint-Louis M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica M94 P+R Weil am Rhein M102 Erweiterung P+R-Anlagen LV1 Veloparking Badischer Bahnhof LV13 LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen
<i>KM3: Mobilitätsmarketing einsetzen</i>	M92 Verkehrslenkung Salina-Raurica

Die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs durch den Ausbau der Regio-S-Bahn ist seit mehreren Jahren im Gange (vgl. Kapitel 3.2) und wird auch weiter angestrebt. Diesbezüglich sind jedoch langfristig grössere Infrastrukturausbauten unumgänglich. Weiter will das Agglomerationsprogramm insbesondere über den Ausbau des Tramnetzes signifikante Umsteigeffekte erzielen, bestehende Engpässe abbauen und die Erreichbarkeit von bisher nur ungenügend erschlossenen Siedlungsschwerpunkten verbessern. Die obige Übersicht illustriert dieses Vorhaben deutlich.

Über die Konzentration des motorisierten Verkehrs auf den Hochleistungs- und Hauptstrassen versucht das Agglomerationsprogramm insbesondere auch eine volkswirtschaftlich optimale Ausnutzung bestehender Infrastrukturen zu erreichen. Dies bedeutet

konkret, dass die Stausituationen auf verschiedenen Strassenabschnitten verbessert werden soll, um damit verbundene Staukosten zu senken und unerwünschten Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren fernzuhalten. Dazu sind übergeordnete, nationale Massnahmen ebenso notwendig wie Massnahmen auf Ebene der Agglomeration. So werden einerseits einzelne Strassenabschnitte erweitert und Knoten verbessert, damit der Verkehr verflüssigt werden kann. Andererseits werden auch Strassenabschnitte rückgebaut und beruhigt, insbesondere in Dorfkernen. Die meisten der in obiger Übersicht aufgeführten MIV-Massnahmen des Agglomerationsprogramms wirken in diese Richtung.

Die Stärkung der Kernstadt Basel sowie der Regional- und Subzentren als Wohn- und Wirtschaftsstandort wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms einerseits über das Setzen von Schwerpunkten mit einer Vielfalt von Projekten im Siedlungsbereich zu realisieren versucht. Andererseits werden die Massnahmen im MIV und beim ÖV so ausgerichtet, dass sie diese entsprechend stärken.

Last but not least illustriert die obige Übersicht das klare Bekenntnis zur Förderung des Langsamverkehrs. Das Agglomerationsprogramm sieht bedeutende Projekte zur Verbesserung des Fuss- und Radverkehrs vor.

Damit die Ausgangslage in der Agglomeration (mit bereits vielen in Angriff genommenen Massnahmen) sowie die Rahmenbedingungen des Bundes möglichst gut berücksichtigt werden, sieht das Agglomerationsprogramm Basel folgende grobe Etappierung vor:

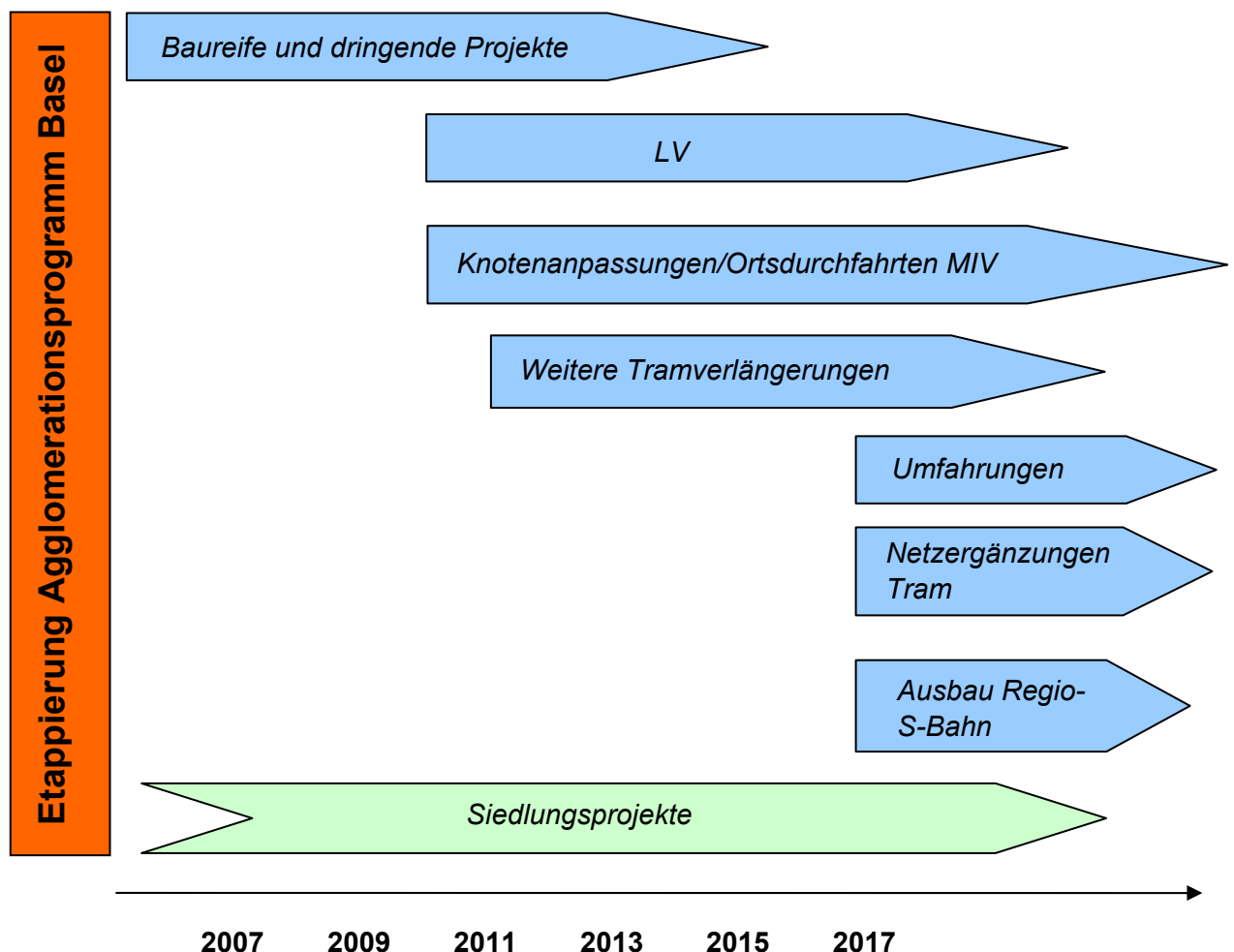


Abb. 20: Etappierung Strategien Agglomerationsprogramm Basel

6. Wirksamkeitsbeurteilung

6.1 Vorgehen Wirksamkeitsanalyse

In einem ersten Schritt wurden die Wirkungen der einzelnen Massnahmen ermittelt und beurteilt (vgl. Kapitel 6.3). Anschliessend wurde die Ebene des gesamten Agglomerationsprogramms betrachtet. Die Darstellung der Wirksamkeit des gesamten Programms (vgl. Kapitel 6.2) orientiert sich an den Vorgaben des Bundes²⁴. Dank der Darstellung nach Wirksamkeitskriterien wird eine Beurteilung mit dem Nutzwertpunkt-Verfahren ermöglicht.

6.2 Wirksamkeitsbeurteilung des gesamten Agglomerationsprogramms

Die Beurteilung des gesamten Agglomerationsprogramms wurde anhand der Vorgaben des Bundes vorgenommen: Der Darstellungsraster richtet sich dabei nach den Vorgaben des Anwendungshandbuchs (ARE, 2004), die Bewertung mit Punktzahlen sowie der Einbezug der Vorleistungen wurde anhand des Konzeptes für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (ARE, Entwurf vom 7. Nov. 2006) vorgenommen.

Die Vorleistungen sind im folgenden Kapitel ausführlich beschrieben. Zur Ausgangslage – und somit zu den Vorleistungen – werden alle Massnahmen gezählt, welche zwischen ca. 2006 bis 2011 bewilligt, in Bau oder gebaut sein werden (vgl. auch Karte 4.5).

Damit Kapazitätsengpässe beseitigt und beim Modal Split auch in Zukunft das bisherige gute Niveau gehalten werden kann, sind insgesamt grosse Anstrengungen und Investitionen notwendig: So muss der ÖV massiv ausgebaut werden, insbesondere die Regio-S-Bahn, und die Entwicklungsgebiete müssen mittels ÖV erschlossen werden – sofern dies nicht bereits der Fall ist. Einen Beitrag dazu leistet das Agglomerationsprogramm.

Im Rahmen von Modellrechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel wurde die Wirkung der kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen des Agglomerationsprogramms aufgezeigt: Die grenzüberschreitenden Tramlinienverlängerungen und die Verdichtung des Regio-S-Bahn Taktes nach Mulhouse führen zu einer Verlagerung von mindestens 10 000 Personenfahrten pro Tag vom MIV auf den ÖV. Dies entspricht einer ÖV-Zunahme von 2 % und einem MIV-Rückgang von 0,5 %. Auch im Leimental nimmt der ÖV aufgrund der ab 2012 beabsichtigten Taktverdichtungen der Tramlinien 10 und 17 sowie Anpassungen am Busnetz relativ um über 10 % zu. Gleichzeitig zu diesen erfreulichen Ergebnissen muss jedoch erwähnt werden, dass die Verkehrsleistung des MIV nur leicht abnimmt: vor allem kurze Fahrten können vom MIV auf den ÖV verlagert werden, lange Fahrten werden aber weiterhin mit dem Auto gemacht. Mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Liestal und dem Vollanschluss Aesch (Dornach) verringert sich der Verkehr im Siedlungsraum und trägt somit zu einer Entlastung und Verbesserung der Quartiere bei.

Mit mittel- bis langfristigen Massnahmen kann die Verlagerung vom MIV auf den ÖV im Vergleich zu kurzfristigen Massnahmen sogar verdoppelt werden: ÖV-Zunahme: 4 %, MIV-Reduktion: 1 %. Dies ist auf die zahlreichen neuen Tramausbauten sowie auf die beabsichtigte und noch auf ihre Machbarkeit hin zu prüfende Taktverdichtung von 30 auf 15 Minuten bei der Regio-S-Bahn zurückzuführen. Auch die Verkehrsleistungen nehmen

²⁴ Entsprechend dem Konzept: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006): Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, Entwurf

deutlich zu. Aber mit der Taktverdichtung der Regio-S-Bahn ist «nur» eine Verlagerung der mittleren Fahrtlängen vom MIV auf den ÖV zu erreichen.

Die langfristigen Verkehrsmassnahmen reduzieren den MIV erfolgreich gegenüber dem Trend (d.h. Prognose ohne Agglomerationsprogramm), führen aber zu einer mit 1 bis 2 % nur wenig spürbaren Abnahme des MIV. Oder anders formuliert: Die generelle Verkehrszunahme von 2000 bis 2020 findet dank den Massnahmen des Agglomerationsprogramms weitgehend bei ÖV und LV statt. Die gezielte und schwerpunktmässige Siedlungsentwicklung löst zwar Mehrverkehr aus. Dieser kann jedoch dank dem Agglomerationsprogramm mehrheitlich mit dem ÖV abgewickelt werden, sowohl was das Verkehrsaufkommen (Anzahl Fahrten pro Tag) betrifft, als auch die Verkehrsleistung (Pkm/d resp. MFZ-km/d). Betrachtet man einzelne Teilgebiete, so ist insbesondere der Rückgang auf den wichtigsten Verbindungsstrassen des Birs- und Leimentals deutlich (-5 bis -7 %). Die Verkehrsleistung geht leicht zurück, davon profitieren die Hauptverkehrsachsen am meisten. Weitere kleinere Massnahmen innerorts lassen sich mit dem Modell nicht abbilden, erhöhen durch die erzielte Verkehrsberuhigung jedoch die Lebensqualität deutlich.

Bezieht man übergeordnete nationale Projekte in die Modellberechnungen mit ein, so zeigt sich, dass die gute Ausgangslage teilweise wieder verschlechtert werden könnte. Die im Agglomerationsprogramm verankerte Förderung des ÖV und LV und die Anpassungen beim MIV bilden eine austarierte Mischung, um den heutigen Modal Split zu halten und sogar zu verbessern. Allerdings besteht die Gefahr, dass übergeordnete MIV-Projekte den Modal Split zu Ungunsten des ÖV beeinflussen. Übergeordnete Infrastrukturen stehen dem nationalen Verkehr zur Verfügung und sind notwendig, bieten aber gleichzeitig dem regionalen Verkehr Vorteile und werden entsprechend genutzt. Diese Tatsache gilt es für die an der Nord-Süd-Transit-Achse gelegene Agglomeration Basel besonders zu beachten.

Auf den folgenden Seiten werden die Wirkungen des Agglomerationsprogramms Basel gemäss den Wirksamkeitskriterien des Bundes dargestellt und erläutert.

WK1 - Qualität des Verkehrssystems verbessert

Nr.	Indikator	Erläuterungen anhand der Fragen des Bundes
1	Reisezeiten im ÖV	Wie stark tragen die Massnahmen zu einer Beschleunigung des ÖV bei? Für praktisch die gesamte Agglomeration gilt, dass die Kernstadt Basel innerhalb von rund 20 Minuten mit dem ÖV zu erreichen ist. Dieser Standard wird auch in Zukunft gesichert sein – aufgrund gezielter Massnahmen, zum Beispiel dem Ausbau der Regio-S-Bahn. Nachfolgend einige Beispiele erst kürzlich realisierter und künftiger Massnahmen: - Regio-S-Bahn: Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (15'-Takt Basel-Liestal) (Ö90), Überwerfung Pratteln (Ö99) 30'-Takt Basel-Mulhouse (Ö73) - neue Regio-S-Bahn Haltestellen: Dreispitz (Ö2), Salina-Raurica (Ö45), Riehen Niederholz (Ö3), 3 Haltestellen in Lör-rach (Ö24), Schopfheim (Ö28), Rheinfelden-Augarten (Ö33). Weitere sind in Diskussion (Ö97). - Netzoptimierung in der Innenstadt (Abstimmung von Bus und Tram), Einsetzung einer Arbeitsgruppe für Fahrplanstabi-lität auf den BLT Buslinien - Taktverdichtungen Tram: Tramlinien 11 und 10 (Ö65 und Ö66); Expresstrams - Tramneubau/Tramausbau: Doppelspurausbau Stollenrain (Ö98), Direktverbindung Leimental-Basel SBB (Ö47) - Verlegung Rheinstrasse: eigener ÖV-Korridor (M65) - Beschleunigungskredit BS, Busspuren vor Verkehrsknoten (z.B. Luzerner- und Wasgenring, M27) Die für die nächsten Jahre geplanten Vorhaben (dringende und baureife Projekte sowie A-Liste) führen laut Berechnungen GVM zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Über die gesamte Agglomeration macht dies rund 2 % aus. Nimmt man die mittelfristig geplanten Projekte (B-Liste) hinzu, so wird sogar eine ÖV-Zunahme von 4 % und eine Abnahme im MIV von 1 % erreicht.
2	Qualität im ÖV	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zu einer Steigerung der Qualität des ÖV bei? Betreffend Qualität im ÖV verfügt die Agglomeration über einen hohen Standard. In den letzten Jahren sind viele Projekte zur Qualitätsverbesserung lanciert worden, die auch künftig weitergeführt werden. Beispiele sind: - Behindertengerechte Bahnhöfe, Konzept Bahnhof Plus - Niederflurtrams sind bereits im Einsatz, weitere sind bestellt - Regio-S-Bahn: neues Rollmaterial FLIRT auf einzelnen Strecken bereits im Einsatz, steter Ausbau - Fahrgastinformationssystem: in der Innenstadt sind praktisch alle Haltestellen mit einer Fahrgastinfo ausgestattet,

		steter Ausbau - Neue Biletautomaten ab 2008 - Einheitliche BVB-Tramhaltestellen, welche Sicherheitsaspekte mitberücksichtigen, werden laufend eingeführt - Minimierung Umsteigebeziehungen: Grenzüberschreitende Tramlinien (Ö8, Ö18, Ö19)
3	Stausituation im Strassenverkehr	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur dauerhaften Verminderung von Engpässen im Strassennetz sowie zur Steigerung/Erhaltung der Funktionalität des Strassennetzes bei? Alle Infrastrukturprojekte des Agglomerationsprogramms Basel fokussieren letztlich auf die Schwachstellen, welche sich in Kapazitätsengpässen verbunden mit Staus auf den Strassen manifestieren. Stausituationen sind vor allem auf Hochleistungsstrassen anzutreffen, A2 und H18. Hier ist mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen. Da die Agglomeration Basel an der Nord-Süd-Achse liegt, hängt sie stark von der nationalen Politik ab (Bsp. Verlagerungspolitik von Strasse auf Bahn, Gütertransportbörse). Ganz allgemein wird versucht, ÖV, LV und den kombinierten Verkehr zu fördern, so dass sich der Modal Split zu Gunsten des ÖV verändert, zum Beispiel mit Hilfe des Ausbaus der Regio-S-Bahn. Strassenseitig sind folgende Massnahmen zur Behebung von Engpässen geplant: - Eröffnung Nordtangente Mitte 2007 (M2) - Kapazitätserweiterung Osttangente (M79, M89) - Einführung Mobilitätsmanagement: z.B. für Gebiete Dreispitz (S13) und Salina-Raurica (S10) - Anwendung Fahrtenmodell, z.B. für Stücki-Areal (S99) und CityGate (S40) - Verkehrsleitsystem auf der A2 wurde teilweise bereits eingeführt - Seit 2003 wird im Kanton Basel-Landschaft eine systematische Erfassung des Verkehrsflusses aufgebaut.
4	Erreichbarkeit	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, dass die Erreichbarkeit bzw. Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen verbessert werden? Zur Verbesserung der Erreichbarkeit, bzw. der Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten benötigt es eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Diese findet in den kantonalen Richtplänen statt und wird im Agglomerationsprogramm übernommen. Die Kantone AG und SO haben bereits einen Richtplan neuerer Generation, die Richtpläne der Kantone BS und BL sind in Bearbeitung. Zur Erschliessungsqualität sind im Agglomerationsprogramm zudem Strategien formuliert. Beispiele für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bzw. die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten sind: - Saint-Louis Ouest (S1): Entwicklungsschwerpunkt nahe Bahnhof und Flughafen, neue Tramverbindung (Ö18, Ö19), P+R Anlage (M32) - Salina-Raurica (S10): neue Regio-S-Bahn Haltestelle (Ö45) und guter Anschluss an HLS verbunden mit Verkehrslenkung (M92) - Erlenmatt (S7): Anpassungen Wiesekeisel (HLS), gute Anbindung an Bahn durch Nähe Badischer Bahnhof, Verle-

		gung und neue Haltestellen Bus (Ö11a), Tramanschluss (Ö11b) - Areal CityGate (S40) und Wolf (S95): gute Anbindung an HLS und Ausbau ÖV-Anschluss geplant (Ö32, evtl. Regio-S-Bahn) - Verdichtung an Knotenpunkten, Bahnhofsgebiete: z.B. Pro Volta (S9), Bahnhof Dornach-Arlesheim (S18) und diversen Regio-S-Bahn Haltestellen (z.B. S97)
5	Intermodalität	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Steigerung der Attraktivität von intermodalen Wegen bei? Das Umsteigen an Bahnhöfen und weiteren Knotenpunkten vom einen Verkehrsmittel auf das andere hat eine hohe Bedeutung und ist entsprechend als Strategie des Agglomerationsprogramms verankert. So verfügen beispielsweise in der Schweiz und in Deutschland praktisch alle Bahnhöfe über eine P+R-Anlage und Veloabstellplätze. Generell wurden die Basler Bahnhöfe in den letzten Jahren in diesem Bereich aufgewertet (Passerelle, neue Veloparking-Anlage, neues Parkhaus, neue Tramwendeschlaufen) und werden dies auch weiterhin. Weitere Beispiele: - Aufwertung des Bahnhofs St. Johann (S9): Regio-S-Bahn-Anschluss, Tramlinienverlegung auf den Bahnhofplatz (Ö7), Veloparking (LV6) - Ausbau Bahnhof Dornach/Arlesheim (S18): Regio-S-Bahn, Tram Doppelspurausbau (Ö98), Busterminal, Velostation (LV4) - Bahnhof Liestal und Laufen: Busterminal und P+R-Parkhaus - Neue P+R Saint-Louis Ouest (M32) und Weil am Rhein an Tramendpunkten (M94) - TNW: im Rahmen der Tramlinienverlängerungen werden grenzüberschreitende Tariff Fragen diskutiert - Regio-S-Bahn-Stationen: Busfeinverteilung über die gesamte Agglomeration (Ö69)
6	Qualität im Fuss- und Veloverkehr	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, dass das Angebot im Fuss- und Veloverkehr verbessert wird? Die Agglomeration Basel und insbesondere die Kernstadt Basel verfügen über einen hohen LV-Anteil. Ergänzungen und Verbesserungen des Netzes sind eine Daueraufgabe. Die Kantone haben hier bereits verschiedene Grundlagen erarbeitet (Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege BS, Regionalplan Fuss- und Wanderwege BL mit zugehörigem Dekret und Verordnung, Regionalplan Radrouten BL, Velorahmen- und Fussgängerkredite BL und BS, Kantonales Wanderwegnetz und kantonales Radroutennetz im Richtplan Kanton Aargau, Programm zur Förderung LV im Kanton SO). Bei sämtlichen Neugestaltungen der Bahnhöfe wird auch die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr samt dazugehöriger Infrastruktur den neuen Gegebenheiten angepasst bzw. optimiert. Im Rahmen von Sanierungen und Umgestaltungen wird heute standardmässig darauf geachtet, dass LV-Massnahmen umgesetzt werden (Bsp. Basel: Clarastrasse, Klybeckstrasse, Boulevard Güterstrasse, Sanierung Markthallenbrücke). Künftige Beispiele sind: - Netzergänzung: Velo-/Fussverbindung Basel-Huningue (Rheinufer) (LV7)

		- Schliessung Netzlücke: Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF (LV2) - Verbesserungen kantonaler Radrouten (LV12)		
			3	Punkte Wirksamkeit
Erbrachte Vorleistungen	In der Agglomeration Basel wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Leistungen im ÖV und MIV erbracht. Hervorzuheben sind insbesondere der stete Ausbau von Tram und Bus, aber auch der Regio-S-Bahn. Neue Haltestellen wurden eingeweiht, Bahnhöfe wurden kontinuierlich aufgewertet. Das führte zu kürzeren Reisezeiten, erhöhte die Qualität und verbesserte die Einbettung der Regio-S-Bahn (Intermodalität, Fuss- und Veloverkehr). Beim MIV ist insbesondere die Eröffnung der Nordtangente zu erwähnen und die damit verbundene Kanalisierung des Verkehrs auf Hochleistungsstrassen.		1	Punkt Vorleistung
			4	Total Punkte

Fazit

Die Massnahmen haben in Bezug auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems bedeutende Wirkung, weil bei den Massnahmen insbesondere auf die Beseitigung der Engpässe Wert gelegt, die ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten signifikant verbessert wird und intermodale Wege bevorzugt behandelt werden.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert

Nr.	Indikator	Erläuterungen anhand der Fragen des Bundes
1	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten	Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, dass Bevölkerung, Arbeitsplätze und insbesondere verkehrsintensive Einrichtungen hauptsächlich an Siedlungs- bzw. Entwicklungsschwerpunkten zu liegen kommen? In den kantonalen Richtplänen, im Regionalplan Siedlung BL und im Planungsbericht raumentwicklungAARGAU werden Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie verkehrsintensive Einrichtungen von kantonalen Bedeutung ausgewiesen. Ziel ist es, diese Gebiete zu entwickeln, sie besser auszunutzen und teilweise zu durchmischen (Wohnen/Arbeiten). Dies sind denn auch die Ziele des Agglomerationsprogramms. Mit dem Projekt Logis Bâle wird versucht, 5000 Wohnungen in 10 Jahren in Basel zu bauen. Dies soll zu einer Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung führen, nachdem seit den 1970er Jahren die Bevölkerungszahlen geschrumpft sind. - Konzentration an Bahnhofsgebieten und Umsteigeknoten, z.B. Bahnhof St. Johann (Pro Volta, S9): Wohnungsbau, Entwicklung Bahnhofsgebiete Arlesheim-Dornach (S18), Aesch (S23), Laufen (S24) oder Pratteln (S28), Campus Novartis (S97), Entwicklungspol Saint-Louis Ouest (S1), Riehen Niederholz (S96c). - Einige Umnutzungen sind bereits angelaufen: Erlenmatt (S7), Arbeitsplatzgebiete Arlesheim (Gstad)/Münchenstein (Im Tal) (S12), Dreispitz (S13), Entwicklung Pratteln Mitte (S28), Gewerbeareal Aesch-Dornach (S22), Entwicklung Bahnhofsgebiet Lausen (S35), Stücki-Areal (S99) und weitere folgen (z.B. Wolf, S95)
2	Städtebau und Lebensqualität	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Aufwertung der städtebaulichen Qualität und zur Verbesserung der Lebensqualität? Die Lebensqualität in der Agglomeration Basel ist sehr gut. Dies zeigt sich regelmässig bei Bevölkerungsbefragungen. Die Wahrung dieser Lebensqualität ist daher erklärtes Ziel des Agglomerationsprogramms. In der ganzen Agglomeration hat sich inzwischen das Instrument des Wettbewerbs bei städtebaulichen Themen etabliert. Aktuelle Beispiele: Justizzentrum Muttenz, P+R-Anlage Saint-Louis (M32), Pro Volta (S9), Masterplan Salina-Raurica (S10). In vielen Projekten wird zudem dem Aussenraum sehr viel Bedeutung gegeben. Dies zeigen die Beispiele Salina-Raurica (S10), das neben der Öffnung zum Rhein hin auch drei Parks vorsieht, und Erlenmatt (S7), auf dessen Areal der Grünflächenanteil sehr hoch sein wird. Auch im kleineren Massstab wird darauf geachtet. So konnte beispielsweise erst kürzlich auf einem privaten Grundstück ein kleiner Park für die Bevölkerung des Gundeldingerquartiers eröffnet werden. Weitere Projekte, die sich positiv auf die Lebensqualität auswirken: - Qualität im Strassenraum: Einführung von Begegnungszonen, Umgestaltungen (z. B. Klybeckstrasse in Kleinba-

		sel mit mehr Platz für Fussgänger, Baumpflanzungen, Fassadenbegrünung, neue Sitzgelegenheiten), Alleeplan BS (z. B. Luzerner- und Wasgenring, M27), Beruhigung Ortskerne - Dreispitz: z.B. Pilotprojekt Pocketparks, Wettbewerb Platzgestaltung bei neuer S-Bahn-Haltestelle Dreispitz (Bernoulliplatz) - Sicherheit im öffentlichen Raum (z. B. Beleuchtungskonzept BS) - Freiraumkonzept BS und Regionalparks (Strategie TEB) - TAB-Ost Projekt Landschaftspark Hochrhein und Agglomerationspark Rheinfelden; Landschaftspark Wiese		
3	Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten? Ein grosses Problem ist die Trennwirkung beim Ausbau der bestehenden grossen und nationalen Infrastrukturanlagen (A2/A3 wie auch Bahnlinienausbau auf 4 Spuren, Ö4). Deshalb entstehen u.a. auch viele Tunnelvarianten (fehlender Raum, Emissionenschutz etc.). Der Verkehr soll grundsätzlich auf dem Hochleistungsstrassennetz kanalisiert werden, so dass die Wohnquartiere entlastet werden. Gleichzeitig werden Ortskerne entlastet (z.B. Sissach), in den Quartieren werden immer mehr Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen eingeführt. Weitere Beispiele, welche die Trennwirkung reduzieren: - Umgestaltung Lörracherstrasse (M93) - Beruhigung Ortsdurchfahrten (M71b, c) - Sanierungen/Umgestaltungen, die dem LV Raum bringen: z.B. Boulevard Güterstrasse, Clarastrasse - Überdeckung Breite/Gellert (M94)		
			3	Punkte Wirksamkeit
Erbrachte Vorleistungen	Im Bereich Siedlungsentwicklung nach Innen wurden in den letzten Jahren insbesondere folgende Leistungen erbracht: Um der Zersiedelung entgegenzuwirken, wurden in verschiedenen kantonalen Richtplänen Schwerpunkte festgelegt, zahlreiche Arealumnutzungen sind im Gange. Mit dem Instrument des städtebaulichen Wettbewerbs wird deren Qualität gewährleistet. Zudem sind verschiedene Grünräume geplant (Landschaftsparks, Freiraumkonzept). All dies hat dazu geführt, dass die Lebensqualität in der Agglomeration in Umfragen als gut bezeichnet wird.		1	Punkt Vorleistung
			4	Total Punkte

Fazit

Die Massnahmen haben in Bezug auf die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen bedeutende Wirkung, weil sie die Zersiedelung eindämmen und Schwerpunkte setzen, Siedlungsgebiete besser ausnutzen sowie Wohnen und Arbeiten sinnvoll durchmischen.

WK3 – Verkehrssicherheit erhöht

Nr.	Indikator	Erläuterungen anhand der Fragen des Bundes
1	Verkehrssicherheit allgemein erhöht	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms (z.B. Verkehrssteuerung, Verkehrsraumgestaltung, Netzanpassungen) zur Verminderung der Unfallhäufigkeit (unter Berücksichtigung der Anzahl Todesfälle, Anzahl Verletzter und Sachschäden)? Mit sämtlichen Strassenverkehrsinfrastrukturvorhaben, welche Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, werden Aspekte für eine verbesserte Sicherheit realisiert. Auch die Kanalisierung des Verkehrs auf Hochleistungsstrassen sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Beispiele für kleinere Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit jedoch stark beeinflussen: - Aktionsprogramm Stadtentwicklung: Sichere Fussgängerüberquerungen und -verbindungen in Basel - Verkehrsberuhigung: Einführung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen - Schulwegsicherung - Prävention, z.B. Plakataktion Problematik LKW/Velo, Flyeraktionen, Aufklärungskampagnen (z. B. Information über Begegnungszonen als Beilage der jährlichen Motorfahrzeugkampagne) - Sanierung von ungesicherten Bahnübergängen
		3 Punkte Wirksamkeit
Erbrachte Vorleistungen	In den vergangenen Jahren hat sich die Verkehrssicherheit in der Agglomeration erhöht, dies aufgrund der Kanalisierung des Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen und weiteren zahlreichen kleineren Leistungen, zum Beispiel einer verbesserten Schulwegsicherung und der Einführung von Tempo 30-Zonen.	1 Punkt Vorleistung
		4 Total Punkte

Fazit

Die Massnahmen haben in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeutende Wirkung, weil sämtliche Vorhaben die Verkehrssicherheit berücksichtigen und somit stark beeinflussen.

WK4 – Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Nr.	Indikator	Erläuterungen anhand der Fragen des Bundes
1	Lärmbelastung Schiene und Strasse	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Lärmbelastung? Grundsätzlich gilt zu erwähnen, dass der Bundesrat im Bereich des Strassenverkehrslärms eine Sanierungsfrist bis zum Jahre 2015 für Nationalstrassen und 2018 für die übrigen Strassen festgesetzt hat. In den letzten Jahren ist im Bereich Lärmschutzmassnahmen entlang Bahnlinien sowie National- und Kantonsstrassen viel geleistet worden. Auf der Stufe Agglomeration ist Lärm im Rahmen der Nutzungsplanung sowie auch auf Stufe der einzelnen Massnahmen ein Thema. Beispiele: - Gelder für Schallschutzfenster und in wenigen Ausnahmen auch Lärmschutzwände; Überdeckung Gellert und Einhausung Breite (M89) - Umfahrungen, z.B. Laufen-Zwingen (M90) und Kaiseraugst (M67) - Umgestaltung Lörracherstrasse (M93) und Verlegung Rheinstrasse (M65) - Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrten: M71b, c - Tramgleissanierungen: Verwendung von speziellen Federn, z.B. Innenstadt Basel am Steinenberg - Bebauungspläne/Masterpläne: Erlenmatt (S7): Lärmschutzriegelbau im Rahmen Erlenmatt, verbunden mit Etapierung bei der Bebauung; Salina-Raurica (S10): Ausgestaltung Erdhügel als Park, der Lärmschutzriegel gegenüber der Nationalstrasse ist - 2. Rheinbrücke (Ö6): Lärmschutzmassnahmen in Diskussion
2	Luftbelastung	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Luftbelastung (PM10, NOx, Ozon)? Verschiedene Massnahmen im Verkehr werden gemäss Luftreinhalteplan beider Basel umgesetzt. Grössere Bauvorhaben bedingen zwingend eine Zweckmässigkeits- sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Massnahmen im Bereich ÖV, LV und kombinierter Verkehr werden gefördert, damit der Modal Split zu Gunsten des ÖV verbessert wird. Beispiele: - Parkleitsystem ist in der Stadt Basel bereits umgesetzt - Einführung von Fahrtenmodellen, Parkraumbewirtschaftung - Einzelne Massnahmen im Mobilitätsmanagement

3	Klima / CO2-Emissionen	Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der CO2- bzw. klimarelevanten Emissionen? Verschiedene Massnahmen im Verkehr werden gemäss Luftreinhalteplan beider Basel umgesetzt. Grössere Bauvorhaben bedingen zwingend eine Zweckmässigkeits- sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Massnahmen im Bereich ÖV, LV und kombinierter Verkehr werden gefördert, damit der Modal Split zu Gunsten des ÖV verbessert wird. Beispiele: - Parkleitsystem ist in der Stadt Basel bereits umgesetzt - Einführung von Fahrtenmodellen, Parkraumbewirtschaftung - Einzelne Massnahmen im Mobilitätsmanagement
4	Flächenbeanspruchung	Wie gut ist die Verhältnismässigkeit von Massnahmen(-paketen) des Agglomerationsprogramms, insbesondere neue infrastrukturelle Massnahmen, bezüglich zusätzlicher Flächenbeanspruchung? Wie stark tragen umgekehrt die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms, z.B. Rückbauten, zu einer Verringerung/geringeren Erhöhung der Flächenbeanspruchung bei? Eine Flächenbilanz über die gesamte Agglomeration existiert nicht. Es wird versucht, die Siedlungsentwicklung nach Innen zu stärken (z.B. Erlenmatt (S7), Pro Volta, S9) und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu verbessern, z.B. durch Setzen von Entwicklungsschwerpunkten, die gut ans übergeordnete Netz angeschlossen sind (z.B. Stücki, S99). Zudem gilt grundsätzlich die Strategie Management vor Ausbau der bestehenden Infrastruktur. Weitere Beispiele: - Strassenrückbau: z.B. Nach der Realisierung der H2 wird die Rheinstrasse auf zwei Spuren zurückgebaut, Umgestaltung Lörracherstrasse in Riehen (M93) - Neue Projekte basieren auf grossen Tunnelanteilen, u.a. Umfahrung Sissach
5	Zerschneidungseffekt von Landschaftsräumen	Wie gut ist die Verhältnismässigkeit von Massnahmen(-paketen) des Agglomerationsprogramms, insbesondere neue infrastrukturelle Massnahmen, bezüglich zusätzlicher Zerschneidung von Landschaftsräumen bzw. naturnahe Vernetzungselemente? Wie stark tragen umgekehrt die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms, z.B. Rückbauten, zu einer Verringerung/geringeren Erhöhung der Zerschneidung von Landschaftsräumen bei? Im Basler Richtplan aus dem Jahre 1986 wurden siedlungsgliedernde Freiräume definiert und grossräumig sowie grenzüberschreitend angelegt. Ein beträchtlicher Teil dieses Vorhabens wird heute durch den Landschaftsschutz gesichert. Auch die aktuellen Richtplanentwürfe der Kantone BS und BL sehen Siedlungstrenngürtel vor. In den Richtplänen der Kantone AG und SO sind sie ebenfalls Bestandteil. Neben den landschaftsästhetischen und lufthygienischen Funktionen sind sie als Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen sowie als Naherholungsräume von grosser Bedeutung.

		Bei grösseren, neuen Projekten wie auch bei umfangreichen Sanierungen von bestehenden Projekten sind i.d.R. Wildwechselkorridore ein Thema.		
			2	Punkte Wirksamkeit
Erbrachte Vorleistungen	Insbesondere bei der Lärmbelastung, die vom Schienenverkehr ausgeht, wurde in den letzten Jahren viel erreicht. Beim MIV haben verschiedene Entlastungen von Ortsdurchfahrten die Lärmbelastung reduziert. Bei der Luftverschmutzung kann auf den Luftreinhalteplan verwiesen werden und in allen vier kantonalen Richtplänen bzw. Richtplanentwürfe sind Siedlungstrenngürtel enthalten oder vorgesehen.		1	Punkt Vorleistung
			3	Total Punkte

Fazit

Die Massnahmen haben in Bezug auf die Verminderung der Umweltbelastung sowie des Ressourcenverbrauchs hinreichende Wirkung, weil insbesondere Lärmbelastung durch verschiedene Massnahmen vermindert und die Flächenbeanspruchung und Zerschneidung durch Setzen von Schwerpunkten verringert wird.

WK5 – Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Nr.	Indikator	Erläuterungen
1	Investitionskosten	Allen Projekten wurden gemäss ihrem Projektierungsstand die bekannten Investitionskosten zugeordnet.
2	Betriebs- und Unterhaltskosten	Allen Projekten wurden soweit möglich und gemäss ihrem Projektierungsstand die bekannten Betriebs- und Unterhaltskosten zugeordnet. Sofern vorhanden, sind sie in den Objektblättern enthalten.
3	Zusätzliche Abgeltungen	Für die Realisierung der Verkehrsinfrastrukturanlagen des Agglomerationsprogramms liegt die Finanzierung hauptsächlich beim Kanton. Je nach Situation können auch die Gemeinden und allenfalls Dritte (SBB AG, Post, BLT/BVB, etc.) an der Finanzierung beteiligt sein. Abgeltungen im ÖV werden durch die Leistungsvereinbarungen geregelt.
4	Auslastung und Wirtschaftlichkeit	In der Agglomeration Basel werden diverse kantonale und nationale Verkehrsinfrastrukturbauten an der Kapazitätsgrenze betrieben. Grundsätzlich können heute keine Verkehrsinfrastrukturprojekte ohne Zweckmässigkeits- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung realisiert werden; speziell in Zeiten finanziell beschränkter Mittel. Beim ÖV-Betrieb sind unter anderem auch die Gemeinden finanziell eingebunden. Dies bietet zusätzlich Gewähr, dass keine unwirtschaftlichen Linien betrieben werden bzw. bei zu tiefem Kostendeckungsgrad kommt rasch der Ruf nach einer anderen Lösung oder einem Abbau.
5	Finanzierungsschlüssel	Die Gemeinden sind bei den meisten Projekten zu keiner Mitfinanzierung verpflichtet. Wo grenzüberschreitende Massnahmen eine Ko-Finanzierung ausländischer Körperschaften notwendig machen, können die Finanzierungsschlüssel zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden.
6	Tragbarkeit der Kosten	Der vorliegende Bericht weist Angaben zur Tragbarkeit der Kosten aus. Falls die Beteiligung des Bundes wegfallen würde, könnten einzelne Massnahmen nicht wie geplant realisiert werden. Auf Seiten des Kantons BS sind alle Projekte bereits im langfristigen Investitionsprogramm eingestellt. Die Einstellung der Investitionskosten eines Vorhabens im jeweiligen kantonalen Budget/Investitionsprogramm ist im Objektblatt ersichtlich.

WK6 – Standortattraktivität Wirtschaft

Dieses Wirkungskriterium wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel beurteilt und wird hier zur Illustration aufgeführt. Es wird gemäss den Vorgaben des Bundes nicht mit Punkten bewertet werden.

Nr.	Indikator	Erläuterungen
1	Förderung der Verdichtung und Entwicklung an bestehenden nationalen und internationalen Verkehrsknoten (Flughäfen, Bahnhöfe)	Die Standortattraktivität soll verbessert werden z. B. durch: – Anbindung Flughafen EAP (Ö14) – Bahnknoten Basel: HGV-Anschluss nach Frankreich – vierspuriger Ausbau der Bahnstrecke Basel–Karlsruhe (Ö4) – Bahnhofsgebiete: Siedlungsprojekte bei Bahnhöfen Dornach-Arlesheim (S18), Pratteln (S27), Liestal (S33), Basel SBB, Bad. Bahnhof, Saint-Louis (S1) – Konzentration Güterlogistik Kleinhüningen/Basel Nord (G3, G5)
2	Verbesserung übergeordneter Verkehrsnetze bzw. der Anbindung von Siedlungsgebieten	Die übergeordneten Verkehrsnetze sollen verbessert werden. Beispiele sind: – Anbindung des Gebiets Erlenmatt (S7) an den Wiesekeisel und an den Badischen Bahnhof – Rheinhafenanschluss (G2): Hafen wird besser an HLS angebunden – Stauraum LKW (G1) – Salina-Raurica (S10): gute Anbindung durch Nähe zur A2

Fazit

Die Massnahmen haben in Bezug auf die Förderung der Standortattraktivität für die Wirtschaft bedeutende Wirkung, weil insbesondere die Anbindung des Flughafen EAP bedeutende Wirkung auf die Standortattraktivität hat. Auch die anderen Massnahmen fördern die bessere Verknüpfung von Bahnhöfen und verschiedenen Siedlungsgebieten.

Zusammenfassung: Bewertung Wirksamkeitskriterien Agglomerationsprogramm Basel

Wirksamkeitskriterien	Punkte*
WK 1 – Qualität des Verkehrssystems verbessert	4
WK 2 – Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	4
WK 3 – Verkehrssicherheit erhöht	4
WK 4 – Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	3
Total:	15

**inkl. Vorleistungsbonus*

6.3 Wirksamkeitsbeurteilung der einzelnen Massnahmen

Ob die einzelne Massnahme wirksam ist oder nicht, wurde in drei Schritten geprüft:

1. Schritt

Als Wirksamkeitsbeurteilung wurden die Kriterien des Bundes mit den konkretisierenden Leitfragen übernommen (vgl. UVEK-Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 6. August 2007):

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

WK2: Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Anhand der bestehenden Unterlagen sowie der Leitfragen wurden die Massnahmen mit Punkten versehen und damit die Voraussetzung für die Kosten-Nutzen-Analyse geschaffen.

Die Kosten-Nutzen-Verhältnisse der einzelnen Massnahmen werden im Anhang 4 detailliert ausgewiesen. Basis dafür sind einerseits die zur Verfügung stehenden Grobkosten(schätzungen), andererseits die pro Massnahme beurteilte Wirksamkeit. Massnahmen mit hoher Wirksamkeit (gemäss den Kriterien des Bundes) wird ein hoher Nutzen zugesprochen.

2. Schritt

Nach der Wirksamkeit wurde in Betracht gezogen, wie weit die abzusehenden Wirkungen der Massnahme ausstrahlen, d.h. welche Betroffenheit festzustellen ist: lokal, regional, gesamte Agglomeration oder übergeordnet national.

3. Schritt

Die Definition des Reifegrads einer Massnahme richtet sich nach den Vorgaben des Bundes (vgl. Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 7. November 2006 des ARE).

Jeder Massnahme wurde ein Reifegrad zugeordnet. Für das Agglomerationsprogramm Basel gelten die Reifegrade 1 bis 3 (vgl. untenstehenden Abbildung), wobei Projekte mit Reifegraden 3 und 2 auf ihr Nutzenverhältnis geprüft wurden. Massnahmen mit Reifegrad 1 wurden direkt der C-Liste zugeordnet – gemäss UVEK-Weisung (vgl. Abb. 19).

Reifegrad	Abgrenzung
3	1. Massnahme ist im Zeitraum 2011 bis 2014 bau- und finanzreif.
2	1. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. 2. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. 3. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenbündels. 4. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt. 5. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.
1	1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.

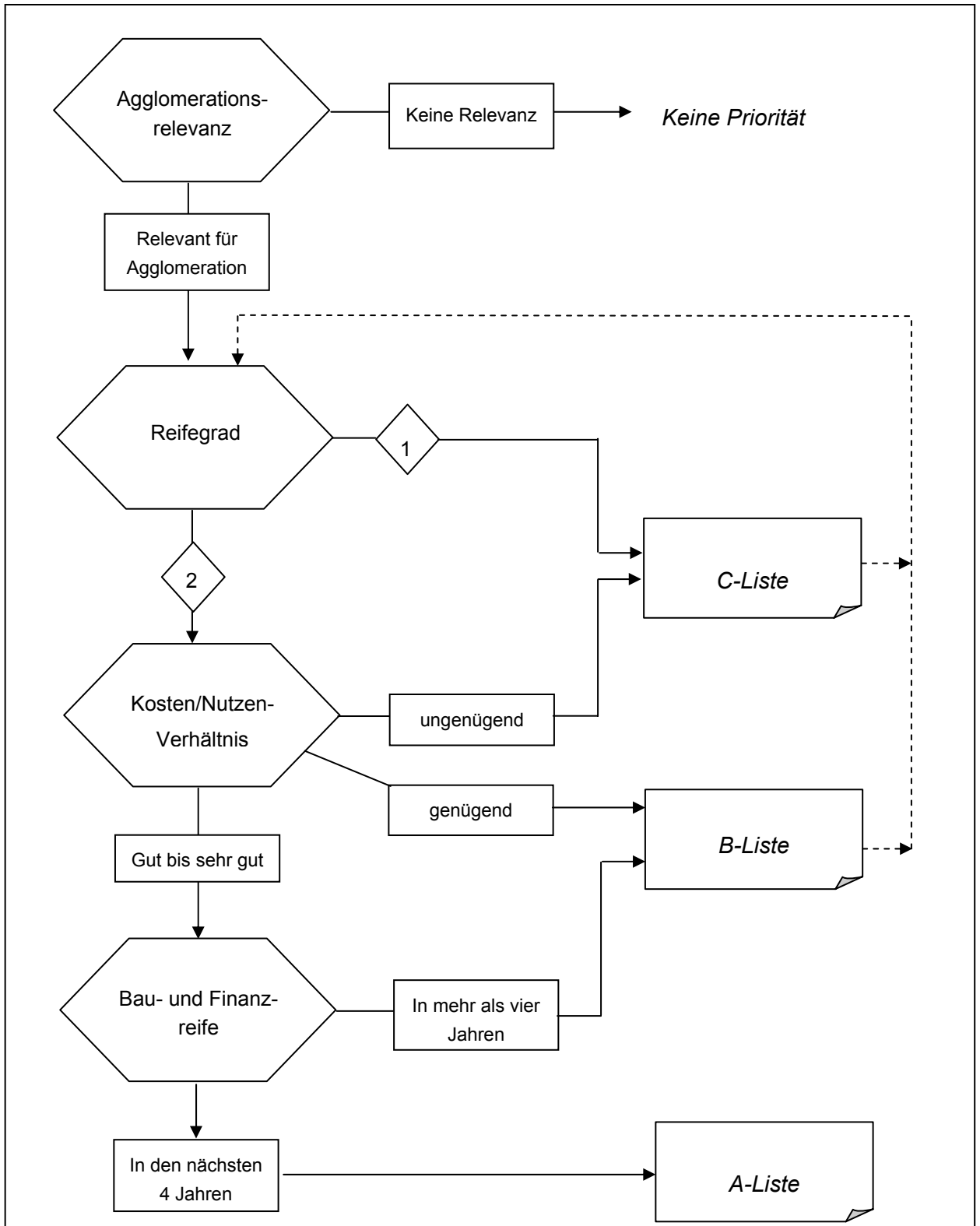


Abb. 21: Priorisierung der Massnahmen

Quelle: UVEK (2007): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, vom 6. August 2007.

6.4 Kosten, Tragbarkeit und Aufteilung

Der Infrastrukturfonds des Bundes wird ab dem Jahre 2008 während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für verschiedene Verkehrsprojekte bereitstellen, darunter ab dem Jahr 2011 3,44 Milliarden für Agglomerationsprogramme. Der Bund bezahlt an die Agglomerationsprogramme nur Beiträge an Infrastrukturen innerhalb des vom BFS definierten Perimeters (vgl. Kapitel 2.3), übergeordnete Infrastrukturen (Nationalstrassennetz, Eisenbahnfernverkehr) werden anderweitig finanziert.

- Es können nur Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen geleistet werden, nicht aber an den Betrieb.
- Es werden maximal 50 % der anrechenbaren Kosten mitfinanziert.
- Die Finanzierung des verbleibenden Teils an den Investitionen sowie die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt müssen von der Agglomeration bzw. den Kantonen sichergestellt werden.

Investitionskosten

Die Investitionsprogramme der Kantone enthalten für die meisten Projekte der A-Liste die kantonalen Beiträge (vgl. dazu auch die Angaben pro Massnahme auf den Objektblättern in Anhang 4). Bei den einzelnen Massnahmen wurden die gesamten Investitionskosten soweit bekannt und so präzise wie zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt möglich angegeben (Grobkostenschätzungen). Wer sich an den Kosten beteiligen wird, ist im Objektblatt für jede Massnahme ausgewiesen. Der detaillierte Kostenverteiler steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Bei den Kostenangaben handelt es sich um Grobschätzungen. Dies bedeutet, dass sie mit gewissen Unsicherheiten verbunden sind und die Kosten im weiteren Planungsverlauf um rund +/- 30 % variieren können. Bei den angegebenen Kosten für die Infrastrukturprojekte des motorisierten Individualverkehrs des Kantons Basel-Landschaft der A-Liste handelt es sich um Plafondbeträge.²⁵

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der Investitionskosten nach Priorität und Verkehrsträger:

Budgetierte Investitionskosten der Massnahmen des Agglomerationsprogramms (in Mio. CHF) (exkl.- Planungs- und Projektierungskosten)

	ÖV ²⁶	MIV	LV	Total (100 %)
A-Liste	277 (29 %)	612 (64 %)	73 (7 %)	962
B-Liste	305 (91 %)	27 (8 %)	5 (1 %)	337
Total	582 (45 %)	644 (49 %)	78 (6 %)	1299

²⁵ In einem ersten Schritt wurde die Teuerung gemäss Index über den Tiefbau auf die Preisbasis April 2007 angepasst. In einem zweiten Schritt wurden die höchstmöglichen Zusatzkosten entweder nach Kostenschätzung oder nach interner Risikoabschätzung hinzugerechnet. Aus diesem Grund liegen die Plafondwerte weit höher, als die bisher publizierten Kosten und stellen die nach heutigen Kenntnissen höchstmöglichen Kosten pro Projekt dar.

²⁶ Bei den grenzüberschreitenden Projekten (Tramlinien 3, 8, und 11) ist die Mehrwertsteuer nicht inbegriffen.

Planungs- und Projektierungskosten

In den Kantonen Basel-Stadt und Solothurn sowie bei den ÖV-Projekten des Kantons Basel-Landschaft sind die Planungs- und Projektierungskosten nicht in den Investitionskosten mitenthalten. Da der Planungsstand der jeweiligen Projekte sehr unterschiedlich ist, werden Planungs- und Projektierungskosten derzeit mit 15 % der Investitionskosten veranschlagt (vgl. die Angaben dazu in den Objektblättern in Anhang 4). Bei den vom Kanton Aargau bearbeiteten Projekten sowie den MIV-Projekten des Kantons Basel-Landschaft sind die Planungs- und Projektierungskosten in den Investitionskosten enthalten. Bei den Projekten der C-Listen lassen sich noch keine Angaben machen.

Finanzierungsanteil Bund

Zurzeit wird von folgenden Rahmenbedingungen ausgegangen:

- Die Projekte der A- und B-Liste (vgl. Kapitel 7.4) werden vom Bund zu 50 % mitfinanziert.
- Die restlichen 50 % tragen die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn sowie teilweise die betroffenen Gemeinden im Agglomerationsperimeter.
- Die gesamten Kosten für die Projekte aus der A- und B-Liste (bei total CHF 1299 Mio. also CHF 649,5 Mio. für Kantone und Gemeinden) liegen im Rahmen dessen, was die Kantone und Gemeinden finanzieren können, vorausgesetzt, die Bundesbeteiligung von 50 % kommt zum Tragen.

Falls der Bund weniger als 50 % übernehme, müsste insbesondere die mittelfristige Situation neu beurteilt werden. Was die unterschiedlichen Finanzierungsanteile des Bundes für die Agglomeration bedeuten, zeigt sich in der folgenden Abbildung:

Verschiedene Finanzierungsanteile an den Investitionskosten (in Mio. CHF)

	Total Kosten	Anteil Bund 30%	Anteil Agglo. Basel	Anteil Bund 40%	Anteil Agglo. Basel	Anteil Bund 50%	Anteil Agglo. Basel
A-Liste	962	289	673	385	577	481	481
B-Liste	337	101	236	135	202	168,5	168,5
Total	1299	390	909	520	779	649,5	649,5

7. Zum weiteren Vorgehen

7.1 Die nächsten Schritte

Die weiteren Arbeiten gestalten sich wie folgt:

Arbeiten auf Ebene Richtpläne:

Damit das Agglomerationsprogramm den entsprechenden Niederschlag in den kantonalen Richtplänen findet, werden die folgenden Anpassungen vorgenommen:

- | | |
|-------------------|---|
| Basel-Stadt: | Eine breit angelegte Mitwirkung im Rahmen der Richtplanrevision ist von Januar bis April 2008 geplant. Es ist vorgesehen, danach die entsprechenden Beschlüsse und Vorlagen so zu terminieren, dass der Richtplan bis Ende 2008 vom Bund genehmigt werden kann. |
| Basel-Landschaft: | Beratungen zur Richtplanrevision laufen aktuell in der vorbereitenden Bau- und Planungskommission des Landrates und danach im Landrat selbst; eine Beschlussfassung ist derzeit auf den Sommer 2008 terminiert. |
| Aargau: | Aufgrund des Agglomerationsprogramms Basel wird der Richtplan 2008 angepasst (Verankerung der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP). |
| Solothurn: | Die Anpassungen sind fürs erste Quartal 2008 vorgesehen. |

Weitere Planung Massnahmen:

Die konkreten Planungsarbeiten für alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden weiter vorangetrieben, um die zügige Umsetzung zu ermöglichen.

Einbezug der Gemeinden:

Vgl. dazu Kapitel 3.6.3.2, S. 75

Information der Bevölkerung:

Die breite Bevölkerung in der Agglomeration und weitere Interessierte werden nach der Einreichung beim Bund mit einer Kurzfassung des Agglomerationsprogramms bedient. Einzelne Unterlagen, inkl. Karten, werden auch per Internet zugänglich sein.

7.2 Monitoring und Controlling

Im Rahmen der Überprüfung und Aktualisierung der Leistungsvereinbarung wird alle vier Jahre ein Umsetzungscontrolling stattfinden, welches die wesentlichen Kenngrössen enthält. Dazu wird eine Datenbank, verbunden mit einem Geographischen Informationssystem zur Verfügung stehen, dessen jährliche Aktualisierung durch den TEB geplant ist. Die entsprechenden Attribute wie z.B. Ausführungsprojekt und Finanzierungsbeschluss sind bereits zum heutigen Zeitpunkt Bestandteil der Datenbank und können auf dem Objektblatt angezeigt werden. Ein Controlling ist also möglich. Da die Datenbank modulartig aufgebaut ist, kann sie entsprechend auch ohne grossen Aufwand erweitert werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms hat sich gezeigt, dass die Datengrundlagen in den einzelnen Kantonen sehr unterschiedlich sind. Eine Harmonisierung über die gesamte Agglomeration ist mit sehr grossem finanziellem und zeitlichem Aufwand verbunden. Zurzeit ist ein SVI-Forschungsprojekt zum Monitoring und Controlling im Gange. Ziel ist u.a. der Aufbau eines Indikatorensets, das aktuell in mehreren, sehr unterschiedlichen Agglomerationen getestet wird. Es zeigt sich auch hier, dass die Erhebung und die Beschaffung sowie die Harmonisierung der notwendigen Daten aufwendig ist. Aus den erläuterten Gründen werden vorerst keine Bemühungen für den Aufbau eines agglomerationsweiten Monitorings in Angriff genommen, sondern die Ergebnisse der Studie und das weitere Vorgehen diesbezüglich abgewartet.

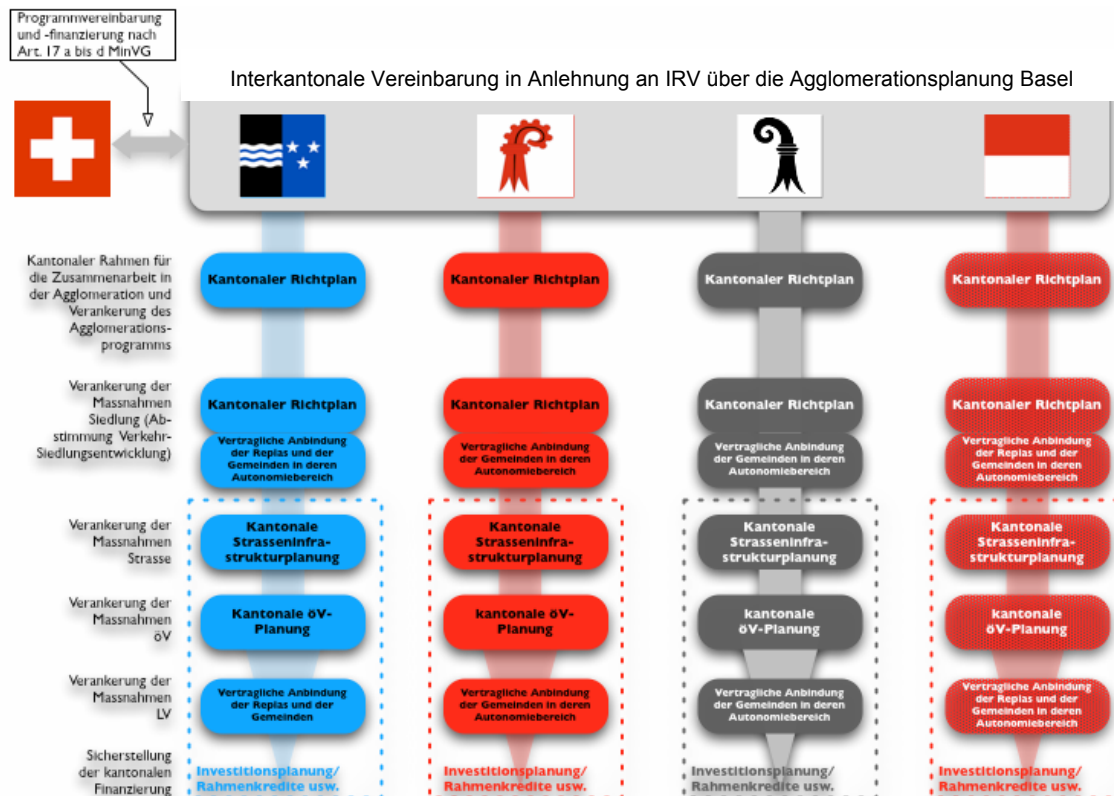
Sobald die Ergebnisse dieser Studie vorliegen, sind aus Sicht der Agglomeration Basel die Grundlagen für den Aufbau einer agglomerationsweiten Wirkungskontrolle vorhanden; deren Aufbau wird dann unverzüglich in Angriff genommen.

Anhang 1: Entwurf Trägerschaftsvereinbarung

Trägerschaftskonzept

Das als Übergangslösung für das interkantonale Agglomerationsprogramm Basel vorgesehene vertragliche Trägerschaftskonzept hat folgende wichtigen Merkmale:

1. Der Vertrag erfasst nur die vier Kantone und bezieht keine anderen Gebietskörperschaften mit ein. Insbesondere sind die Gemeinden nicht Vertragspartner. Den Gemeinden kommen jene Stellung und jene Beteiligungsrechte zu, die das jeweilige kantonale Recht vorsieht.
2. Der Vertrag verpflichtet die beteiligten Kantone generell zur Zusammenarbeit in der räumlichen Planung der Agglomeration Basel. Dazu gehören insbesondere die Fortschreibung und die Umsetzung des gemeinsam beschlossenen Agglomerationsprogramms mit den Instrumenten des jeweiligen kantonalen Rechts. Präzise gesagt werden also die vier Kantone gemeinsame Träger des Agglomerationsprogramms Basel: Sie bezeichnen für den Bund einen einzigen Ansprechpartner und verpflichten sich gemeinsam, die Vorhaben je innerhalb ihres Hoheitsgebiets umzusetzen.
3. Drehpunkt des Umsetzungsinstrumentariums sind die jeweiligen kantonalen Richtpläne (vgl. nachfolgende Abbildung), weil sie das sachlich umfassende, räumliche sowie die Kantonsgrenzen bezüglich Betrachtungsraum überschreitende und vom Bundesrat genehmigte behördenverbindliche Planungsinstrument der Kantone darstellen. Nötigenfalls müssen die beteiligten Kantone ihre Richtpläne für diesen Zweck um- und ausbauen (Einbindung der Vorhaben in eine Gesamtverkehrsplanung, Abstimmung von Verkehr und Siedlung, vgl. Art. 17b und 17c MinVG).
4. Das «Büro» der Trägerschaft soll gemäss Absicht des politischen Steuerungsgremiums bei der bisherigen Regionalplanungsstelle beider Basel angesiedelt werden, deren Mitgliedschaft und Aufgaben zu diesem Zweck angepasst werden. Es dient dem Bund als «Adresse». Die Regionalplanungsstelle würde also zusätzlich zur Trägerschaftsorganisation für das Agglomerationsprogramm Basel um- und ausgebaut sowie um die Mitgliedschaft der beiden Kantone Aargau und Solothurn erweitert. Soweit dies als nötig und sinnvoll erachtet wird, könnten der neuen Trägerschaftsorganisation also auch weitere Aufgaben der ehemaligen Regionalplanungsstelle übertragen werden. Diese Aufgaben müssten dann nicht paritätisch unter den vier Trägerschaftskantonen, sondern aufgrund der konkreten Interessenlage finanziert werden.
5. Die Sicherung der Abstimmung mit den Organen der trinationalen Agglomeration ist institutionell durch die Einsitznahme von Vertretern des TAB-Vereins (bzw. TEB) in der Geschäftsleitung der Trägerschaftsorganisation sicherzustellen.



Umgestaltung der Regionalplanungsstelle beider Basel zur Trägerschaft

Die Regionalplanungsstelle beider Basel (RPS) existiert seit Ende der 60er-Jahre: Ein erster Vertrag vom 2./9. Juni 1969 hatte festgestellt, dass der Lebensraum der beiden Basler Kantone immer mehr ein gemeinsamer werde, dass aber die unterschiedlichen politischen Strukturen zu verschiedenen Raumordnungssystemen geführt hätten. Der Notwendigkeit besserer Abstimmung sollte durch die Devise «Gemeinsam bearbeiten und beraten, getrennt entscheiden» Rechnung getragen werden.

Der RPS oblagen in jenen Jahren starken Wachstums zahlreiche Planungsarbeiten für beide Basler Kantone: So übernahm sie die Abstimmung der Regionalplanung des Kantons Basel auf die Planung des Kantons Basel-Stadt, die Ausarbeitung von gemeinsamen Grundlagen (Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsbedarf, Pendlerstatistik, Flächenverbrauch, Naturwerte usw.) sowie die Ausarbeitung von gemeinsamen Konzepten (Ziele der Raumordnung beider Basel 1980, Landschaftskonzept NWCH, Regionalplan Landschaft beider Basel usw.).

Der Vereinbarung vom 21. September 1993 über die Organisation und Führung der Regionalplanung beider Basel sowie dem Pflichtenheft vom 21. September 1993 lässt sich entnehmen, dass die RPS organisatorisch als Stabsstelle beim Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft eingegliedert ist. Eingesetzt und geführt wird die RPS

- in strategischer Hinsicht von einer regierungsrätlichen Delegation bestehend aus den BaudirektorInnen beider Basler Kantone sowie
- in operativer Hinsicht von einer Geschäftsleitung, bestehend aus den KantonsplanerInnen beider Kantone sowie der Leitung der RPS.

Die Aufgaben der RPS werden generell in der erwähnten Vereinbarung und im Detail in einem Jahresprogramm sowie in den Auftragsblättern des regierungsrätlichen Ausschusses-

ses festgelegt. Dieser bestimmt die Leitung der RPS, genehmigt Budget und Jahresprogramm, die Einzelaufträge, die Vergabe von Aufträgen, die Zusammenarbeit mit den Behörden der Nordwestschweizer Kantone sowie des benachbarten Auslandes und die Kontakte mit den Medien.

In den letzten Jahren hat die RPS etwas an Bedeutung eingebüsst. Der letzte verfügbare Jahresbericht aus dem Jahr 1991 zeigt aber noch ein breites Tätigkeitsfeld, so zum Beispiel die Mitwirkung an der Basler Schulreform sowie die Mitwirkung in den zahlreichen grenzüberschreitenden Gremien der Region.

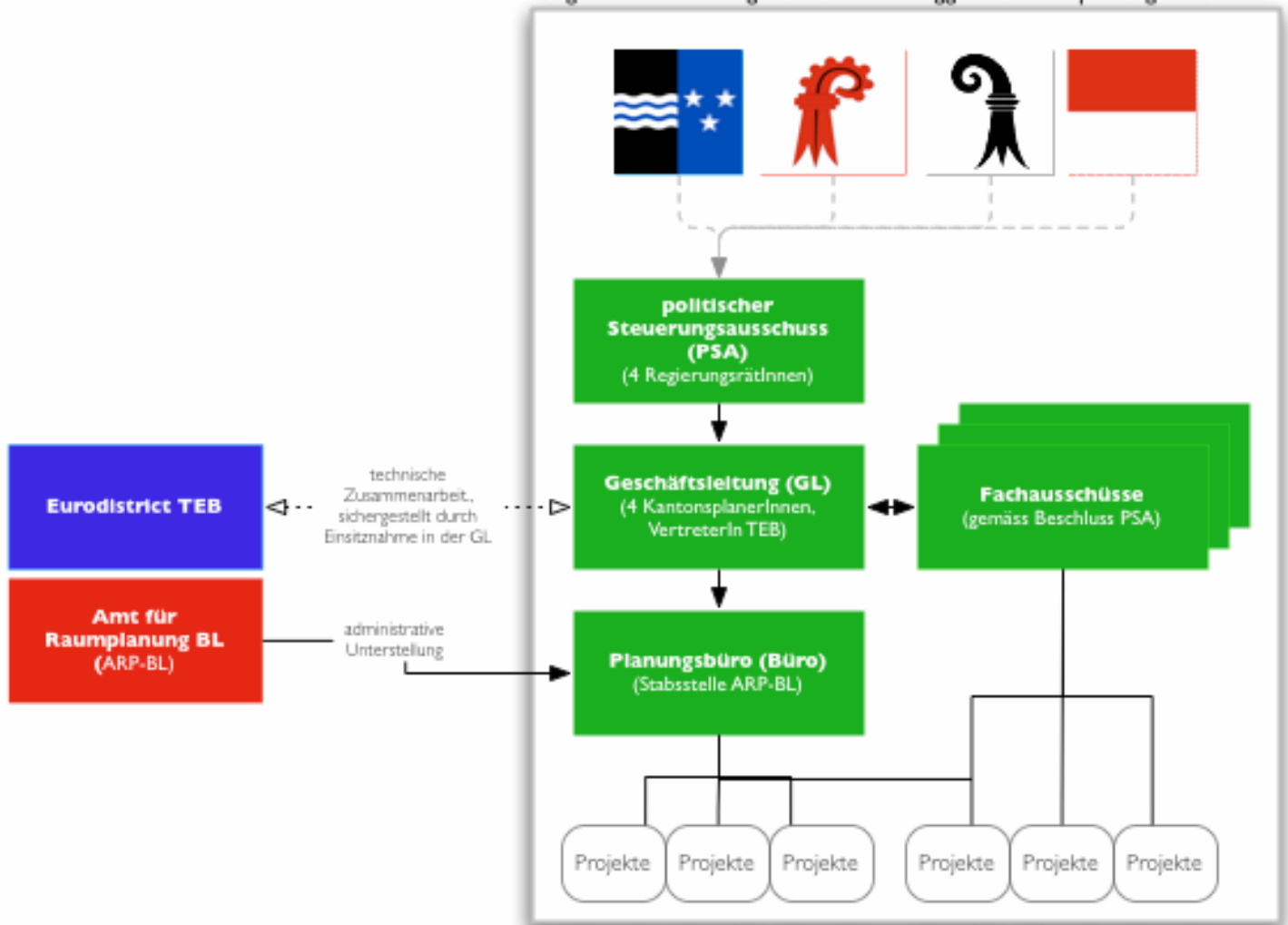
Immer noch handelt die RPS jedoch grenzüberschreitend. Sie stellte in der Phase 1995-2001 der TAB den RPS-Leiter weitgehend zur Verfügung. 2002 bis 2007 wurde die Hälfte des RPS-Budgets für die Ko-Finanzierung des gemeinsamen TAB/TEB-Planungsbüros verwendet (vgl. Kap 2.4). Die RPS-Mitglieder engagierten sich stark in der TAB/TEB-Facharbeit. Ferner spielt die RPS eine wichtige Rolle bei konkreten interkantonalen Planungen wie dem Dreispitz-Areal und der Parklandschaft St. Jakob.

Angesichts dieser Vorgeschichte und des schmaler gewordenen eigenen Tätigkeitsfeldes liegt es nahe, das Bedürfnis nach einer organisatorischen Verankerung des interkantonalen Agglomerationsprogramms durch eine Umgestaltung der RPS zur Trägerschaftsorganisation für die Agglomerationsplanung zu befriedigen. Dazu bedarf es einer neuen Vereinbarung und insbesondere des Beitritts der Kantone Aargau und Solothurn.

Entwurf einer Vereinbarung über die Agglomerationsplanung Basel

Mit dem neuen Finanzausgleich des Bundes wurden auch Instrumente für die darin gestärkte interkantonale Zusammenarbeit geschaffen. Als Modell für ihre Zusammenarbeit haben die Kantone die Rahmenvereinbarung für die interkantonale Zusammenarbeit mit Lastenausgleich (IRV) vom 24. Juni 2005 erarbeitet, der inzwischen alle vier Trägerkantone des Agglomerationsprogramms Basel beigetreten sind. Der Vertrag über die Agglomerationsplanung Basel, welcher die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel konstituiert, lehnt sich an diese IRV an. Die Struktur der neuen Organisation könnte wie folgt aussehen:

Organisation der Trägerschaft für die Agglomerationsplanung Basel



Die nachstehenden Seiten stellen den Entwurf für einen entsprechenden Staatsvertrag dar:

Staatsvertrag über die Gründung einer gemeinsamen Trägerschaft für die Agglomerationsplanung Basel

vom...

Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn schliessen den folgenden Vertrag:

§ 1. Zweck der Vereinbarung

¹ Die Parteien arbeiten in der räumlichen Planung der Agglomeration Basel eng zusammen und bilden eine interkantonale Trägerschaft für die Agglomerationsplanung Basel.

² Die interkantonale Trägerschaft übernimmt den Entwurf und die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel im Sinne von Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG, SR 725.116.2).

³ Die Trägerschaft vertritt die Interessen der Agglomeration Basel (Schweizer Teil) bei den Bundesbehörden.

⁴ Die Trägerschaft arbeitet mit den Organisationen der Trinationalen Agglomeration Basel zusammen.

⁵ Der Trägerschaft kann fallweise die Vertretung der Interessen der beteiligten Kantone in internationalen Gremien der Agglomerationszusammenarbeit übertragen werden.

⁶ Der Trägerschaft können weitere Aufgaben im Rahmen der Agglomerationsplanung übertragen werden.

§ 2. Organisation

¹ Die gemeinsame Trägerschaft besteht aus folgenden Gremien:

- a. Dem politischen Steuerausschuss, bestehend aus einem zuständigen Regierungsratsmitglied pro beteiligtem Kanton;
- b. der Geschäftsleitung, bestehend aus den Kantonsplanerinnen und Kantonsplanern der beteiligten Kantone sowie einer Vertretung der Geschäftsstelle des Vereins Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB);
- c. den Fachausschüssen;
- d. dem Planungsbüro als Stabsstelle.

² Die Gremien organisieren sich unter Vorbehalt der nachfolgenden Regelungen selbst.

§ 3. Politischer Steuerungsausschuss

¹ Der politische Steuerungsausschuss (PSA)

- a. übt die Oberaufsicht über die Trägerschaft aus;
- b. legt die kurz-, mittel- und langfristigen Ziele der Zusammenarbeit fest;
- c. trifft unter Vorbehalt des kantonalen Rechts die politischen Grundsatzentscheidungen;
- d. legt jährlich einen Leistungsauftrag sowie ein Globalbudget für die Trägerschaft fest;
- e. setzt die Fachausschüsse ein und legt deren Aufgaben in einem Pflichtenheft fest;

f. bestimmt die Leitung des Planungsbüros.

² Der politische Steuerungsausschuss trifft sich einmal jährlich. Weitere Treffen finden auf Antrag von mindestens drei Mitgliedern statt.

³ Er entscheidet einstimmig konferenziell oder auf schriftlichem Weg aufgrund eines Antrages der Geschäftsleitung.

⁴ Das Sekretariat des politischen Steuerungsausschusses obliegt dem Planungsbüro.

§ 4. Geschäftsleitung

¹ Die Geschäftsleitung (GL)

- a. setzt die Ziele des politischen Steuerungsausschusses um;
- b. vertritt gegenüber dem Bund die Trägerschaft und ist Ansprechpartnerin des Bundes.
- c. legt das Arbeitsprogramm der Trägerschaft und die entsprechenden Projektkredite fest;
- d. erwirkt die Grundsatzentscheide des politischen Steuerungsausschusses;
- e. erstattet dem politischen Steuerungsausschuss Bericht.

² Die Geschäftsleitung bestimmt aus ihrer Mitte eine Vorsitzende oder einen Vorsitzenden.

³ Das Sekretariat der Geschäftsleitung obliegt dem Planungsbüro.

§ 5. Fachausschüsse

¹ Die Fachausschüsse (FA) bearbeiten die ihnen von der Geschäftsleitung im Rahmen des Pflichtenhefts des politischen Steuerungsausschusses zugewiesenen Themen.

² Das Sekretariat sämtlicher Fachausschüsse obliegt dem Planungsbüro.

§ 6. Planungsbüro

¹ Das Planungsbüro (Büro) der Trägerschaft mit Sitz in Liestal ist dem Amt für Raumplanung der Bau- und Umweltschutzdirektion administrativ als Stabsstelle angegliedert.

² Das Planungsbüro wird von einer Leiterin oder einem Leiter geführt. Die Leiterin oder der Leiter wird vom Steuerungsausschuss ernannt.

³ Das Planungsbüro erfüllt die ihm von der Geschäftsleitung zugewiesenen Aufgaben im Rahmen des Globalbudgets oder von Projektkrediten durch

- a. eigene Angestellte;
- b. den Einkauf von Leistungen bei der Verwaltung der beteiligten Kantone;
- c. den Einkauf von Leistungen von aussenstehenden Dritten.

⁴ Das Planungsbüro untersteht in allen Belangen dem Recht des Sitzkantons.

§ 7. Zusammenarbeitsperimeter

¹ Der Zusammenarbeitsperimeter besteht aus der Agglomeration Basel gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik, soweit sie in der Schweiz liegt.

² Der politische Steuerungsausschuss kann den Zusammenarbeitsperimeter erweitern, wenn dies den Bedürfnissen der Zusammenarbeit in der Agglomeration dient.

§ 8. Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel

¹ Die Vertragsparteien verpflichten sich dazu, das von der interkantonalen Trägerschaft ausgearbeitete Agglomerationsprogramm soweit möglich in ihren Richtplänen umzusetzen.

² In den kantonalen Richtplänen der Vertragsparteien werden die Art und Weise der Umsetzung des Agglomerationsprogramms dargestellt und festgelegt.

³ Die Gemeinden sind soweit möglich in die Umsetzung des Agglomerationsprogramms einzubeziehen.

⁴ Für die Umsetzung der Vorhaben des Agglomerationsprogramms Basel gilt das Territorialprinzip.

§ 9. Umsetzung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund

¹ Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund vorgesehenen Projekte.

² Die gemäss kantonalem Recht erforderlichen Genehmigungen bleiben vorbehalten.

³ Die Vertragsparteien verpflichten sich, soweit möglich auf die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen hinzuwirken.

§ 10. Kostenverteilung

¹ Die Kosten der Trägerschaft werden nach folgenden Grundsätzen von den beteiligten Kantonen getragen:

- a. Jeder Kanton trägt seine eigenen Aufwendungen im Rahmen der Zusammenarbeit selbst.
- b. Die jährlich in einem Globalbudget mit Leistungsauftrag bewilligten Kosten des Planungsbüros werden proportional zu den Bevölkerungsanteilen im Zusammenarbeitsperimeter verteilt.

² Der politische Steuerungsausschuss kann für bestimmte Aufgabenbereiche oder grössere Projekte generell oder einzelfallweise einen nach dem konkreten Interesse der Beteiligten gerichteten Kostenverteilungsschlüssel festlegen.

§ 11. Dauer der Vereinbarung und Kündigung

¹ Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

² Sie kann von jeder Vertragspartei unter Beachtung einer fünfjährigen Frist auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

³ Die Vereinbarung tritt automatisch ausser Kraft, wenn mehr als zwei Kantone zufolge Kündigung ausgeschieden sind.

§ 12. Streitbeilegung

Die Streitbeilegung richtet sich nach Art. 31 ff. der Rahmenvereinbarung für die interkantonale Zusammenarbeit mit Lastenausgleich (IRV).

§ 13. Inkrafttreten

¹ Diese Vereinbarung tritt mit der rechtskräftigen Genehmigung durch die zuständigen Organe aller vier Vertragsparteien in Kraft.

² Die Vertragsparteien informieren sich gegenseitig über die erfolgte Genehmigung.

Aarau, den	Im Namen des xy
Liestal, den	Im Namen des xy
Basel, den	Im Namen des xy
Solothurn, den	Im Namen des xy

Anhang 2: Ausführliche Angaben zu den Grundanforderungen

GA1: Partizipation gewährleistet

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Partizipation der betroffenen Gemeinwesen bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms	Ja	– Im Jahr 2003 haben die beiden Kantone BS und BL ein externes Büro beauftragt, einen ersten Grobentwurf für ein Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, zu entwickeln. Aufgrund der verwaltungs-internen Stellungnahmen zu diesem Grobentwurf wurden die Kantone AG und SO in die Projektleitung und -steuerung aufgenommen. Frankreich und Deutschland sind auf Stufe der Projektleitung durch das TEB-Büro vertreten. – Zwischen dem 17.10.05 und dem 31.12.05 fand eine breite Vernehmlassung statt, an der die Gemeinden, die politischen Parteien, Verbände, Organisationen und Verwaltung teilnahmen. – In Zukunft werden die Gemeinden mittels geeigneter bestehender und allenfalls neu zu schaffender Anlässe, Gremien und Netzwerke einbezogen.	– Vgl. vorliegenden Bericht Kapitel 2.1/2.2, Kapitel 3.6.4²⁷ – Vernehmlassungsbroschüre, Oktober 2005 – Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung, September 2006 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 2.1, 2.2, 5.1.
2	Kreis der Mitwirkenden			
	– Einladung Mitwirkung angemessen	Ja	– Im Oktober 2005 wurden alle Gemeinden der Kantone BS und BL, die betroffenen Gemeinden der Kantone AG und SO sowie Frankreich und Deutschland, alle relevanten Verbände und Interessenvertretungen, die Verwaltungen sowie die Mitglieder des Landrats des Kantons BL zur Vernehmlassung eingeladen. Insgesamt 450 Adressaten haben ein Einladungsschreiben mit einer Vernehmlassungsbroschüre und einen Fragebogen erhalten. – Als Auftakt der Vernehmlassung wurde eine Medienorientierung mit allen beteiligten Regierungsräten durchgeführt, zwei Informationsanlässe veranstaltet und die Vernehmlassungsunterlagen im Internet publiziert. – Insgesamt gingen 102 Stellungnahmen ein.	– Vgl. Kapitel 2.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.1 – Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung, Sep 2006 – Medienmitteilung 17.10.05 – www.agglomerations-programm-basel.ch

²⁷ Im Folgenden beziehen sich alle Kapitelverweise auf den vorliegenden Bericht.

	– Alle betroffenen Gemeinwesen miteinbezogen	Ja	– Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gemeinwesen wurden alle zur Vernehmlassung eingeladen. 49 der 102 eingegangenen Stellungnahmen stammen von Gemeinden. – Für den künftigen Miteinbezug werden Abklärungen getroffen.	– Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung: Einführung, Kapitel A1 – vgl. Kapitel 3.6.4.2
	– Einbezug Bevölkerung	Ja	– Durch die Medienorientierung sowie der Medienmitteilung war das Agglomerationsprogramm in den Medien präsent. Interessierten waren die Vernehmlassungsunterlagen auf dem Internet zugänglich und die beiden Informationsveranstaltungen waren öffentlich. – Auch in Zukunft werden einzelne wichtige Dokumente auf dem Internet zugänglich gemacht werden.	– Medienmitteilung vom 17.10.2005 – www.agglomerationsprogramm-basel.ch
3	Umgang mit Stellungnahmen			
	– Dokumentation	Ja	– Alle Antwortenden sowie deren Anliegen sind im Bericht zur Vernehmlassung aufgeführt und dokumentiert.	– Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung
	– Berücksichtigung	Ja	– Sämtliche in der Vernehmlassung vorgebrachten Anliegen wurden sorgfältig geprüft und in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der fachlichen Projektleitung und der politischen Projektsteuerung aller vier Kantone einer Abwägung unterzogen. Mehrere Anliegen wurden aufgenommen.	– Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung: Einführung, Kap D

Fazit

Die Grundanforderung 1 wird **erfüllt**, weil sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms stufengerecht in die Erarbeitung miteinbezogen wurden und werden. Für den künftigen Einbezug der Gemeinden werden die notwendigen Abklärungen getroffen.

GA2: Trägerschaft untersucht und bestimmt

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Zuständige Trägerschaft ist vorhanden (Ansprechpartner Bund, Umsetzung des Agglomerationsprogramms und finanzielle Verantwortung) Es ist verbindlich geregelt, wer... (siehe nächste Zeilen)	Ja	– Die Regierungsräte der betroffenen Kantone BS, BL, AG und SO haben seit 2004 jedes Jahr eine Planungsvereinbarung zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms unterzeichnet. – Die Schaffung einer gemeinsamen Trägerschaft ist ein langfristiger Prozess. Mögliche Trägerschaftsmodelle sind unter Einbezug von Experten entwickelt und auch auf Ebene der Politischen Steuerung diskutiert worden. Die Politische Steuerung hat im September 2006 entschieden, dass vorläufig eine vertragliche Lösung (Konkordat) zwischen den vier Kantonen beibehalten werden soll. Zurzeit wird geprüft, wie ein solches Konkordat an die bestehende Regionalplanungsstelle beider Basel angeknüpft werden kann. – Die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt (analog dem Vorbild der Fachhochschule Nordwestschweiz) in enger Kooperation mit den Gemeinden soll in einem nächsten Schritt geprüft werden. – Bei den Grundlagenarbeiten wurde die grenzüberschreitende Agglomeration, welche grösser ist als der Perimeter der Massnahmen des Agglomerationsprogramms, berücksichtigt. Jedoch ist ein weiterer materieller Einbezug des benachbarten Auslands derzeit nicht möglich, sodass sich die Massnahmen auf die Schweiz beschränken.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.2 – Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung: Einführung, Kapitel B10 – Vgl. Entwurf Trägerschaftsvereinbarung, Anhang 1 – Papier Muggli: Februar 2007
	– ...die Massnahmen auslöst		– Das sind vorläufig die Kantone.	– Kantonale Verfassungen
	– ...die Massnahmen umsetzt		– Das sind vorläufig die Kantone. Die Vorhaben müssen in den kantonalen Investitionsprogrammen eingestellt sein und beantragt werden.	– Kantonale Verfassungen
	– ...die Massnahmen finanziert		– Die Massnahmen werden vorerst durch Bund und Kantone, gemäss den bundesrechtlichen und kantonsrechtlichen Bestimmungen, finanziert. Gemäss der Aufgabenteilung sind die Gemeinden bei den meisten Projekten zu keiner Mitfinanzierung verpflichtet.	– Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung: Einführung, Kapitel B11

Fazit

Die Grundanforderung 2 wird **erfüllt**, weil die vier Kantone eine Planungsvereinbarung unterzeichnet haben, weitergehende vertragliche Lösungen evaluiert und Möglichkeiten einer langfristig ausgelegten gemeinsamen Trägerschaft unter Einbezug der Gemeinden geprüft werden.

GA3: Ist-Zustand, Entwicklungen, Schwachstellenanalyse: Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr einbezogen

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Siedlungsstruktur: Ist-Zustand und zukünftiger Zustand:			Karten 2.1 bis 2.5, 3.1
	– Bevölkerung	Ja	– Für 2000 und 2020 werden im Rahmen des GVM Basel Bevölkerungszahlen für die gesamte Agglomeration ausgewiesen. Die Bevölkerungszahlen basieren auf Arbeiten eines externen Büros.	– Vgl. Kapitel 3.1.1.1, 3.1.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 2.3.2, 5.3.1.1
	– Beschäftigte	Ja	– Für 2000 und 2020 werden im Rahmen des GVM Basel Beschäftigungszahlen und Arbeitsplätze für die gesamte Agglomeration ausgewiesen. – Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung und wirtschaftliche Schwerpunkgebiete sind in den Karten 2.3 und 2.4 abgebildet.	
	– Einkaufs- und Freizeitzentren	Ja	– Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen sind in den jeweiligen Richtplänen und Richtplanentwürfen enthalten. Diese fliessen über die Strukturdaten ins GVM ein. – Für 2000 und 2020 werden im Rahmen des GVM Basel Verkaufsflächen für die gesamte Agglomeration ausgewiesen.	– Jeweiliger Richtplan – Vgl. Karten 2.3, 2.4
2	Verkehr: Ist-Zustand und zukünftiger Zustand:			
	– Verkehrsmengengerüst MIV, ÖV, Langsamverkehr	Ja	– Die Angaben zum Ist-Zustand und zur Entwicklung des MIV und ÖV werden im Rahmen des GVM Basel ausgewiesen. Für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) existieren nur wenige Daten. – Massnahmen zur Erhebung von Daten zum Langsamverkehr sollen geprüft sowie verbessert werden und sind teilweise bereits in Bearbeitung.	– Vgl. Kapitel 3.2.1/3.2.2, 3.3.1/3.3.2, 3.4.1/3.4.2 – Vgl. Karten 1.2 bis 1.5, 1.6 bis 1.11, 2.6 bis 2.9 sowie 2.10 bis 2.15. – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2, 5.3.2

	– Fahr-, Verkehrsleistungen, Anzahl Wege, Weglängen nach Teilgebieten	Ja	– Die Angaben zu MIV und ÖV werden im Rahmen des GVM Basel ausgewiesen. – Das Radrouten- und Fusswegnetz wird auf kantonaler Ebene ausgewiesen. Massnahmen zur Erhebung von Daten zum LV sollen geprüft sowie verbessert werden und sind teilweise bereits in Bearbeitung.	– Vgl. Kapitel 3.2.1/3.2.2, 3.3.1/3.3.2, 3.4.1/3.4.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2, 5.3.2, 5.3.3
3	Referenzangebot definiert	Ja	– Das Referenzangebot ist als das im GVM errechnete Szenario 2000 und 2020 definiert.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 2.3.2
4	Zukünftiges Mobilitätsverhalten: Annahmen getroffen und erläutert	Ja	– Die Annahmen für das zukünftige Mobilitätsverhalten stützen sich auf die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in der Agglomeration Basel der letzten Jahre im Bereich des Arbeitsverkehrs und des Freizeit- sowie Einkaufsverkehrs. Es wird davon ausgegangen, dass sich das Mobilitätsverhalten künftig nur wenig verändern wird und entsprechend der Anteil des Freizeitverkehrs ähnlich hoch bleiben wird.	– Prognosen des Bundes, in: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 – Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.3.4
5	Schwachstellenanalyse ohne Agglomerationsprogramm			
	– Mobilitätsgeschehen allgemein	Ja	– Eine Analyse des Szenarios 2020 existiert. Die wichtigsten Veränderungen im Mobilitätsgeschehen sind im Modal Split und den Belastungsplots MIV und ÖV dargestellt. Grundsätzlich ist von einer zunehmenden Mobilität auszugehen, mit entsprechender Verkehrszunahme.	– Vgl. Kapitel 3.2.2, 3.2.3, 3.4.2 – Karten 3.2 bis 3.6 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.3.2.2

	– Qualität der Verkehrssysteme (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), z.B. Überlastungen, ungenügende Erreichbarkeiten, Infrastrukturmängel	Ja	– Bestehende Schwachstellen im MIV, ÖV und Langsamverkehr sind erwähnt und auf Karten dargestellt. Aus heutiger Sicht werden diverse Engpässe im Strassennetz, im Tram- und Busnetz sowie im Bahnverkehr aufgeführt. – Die Verkehrssysteme wurden im Szenario 2020 analysiert.	– Vgl. Kapitel 3.2.3, 3.3.3, 3.4.3 – Karten 3.2 bis 3.6 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2, 5.3.2.2, 5.3.5.2
	– Siedlungsentwicklung	Ja	– Die Schwachstellenanalyse betrifft die heutige Situation. Es kann davon ausgegangen, dass der heutige Trend in leicht abgeschwächter Form auch in Zukunft anhalten wird, d.h. die Abwanderung der Bevölkerung aus der Kernstadt in die Agglomeration weiter geht und sich vermehrt auch in ländliche Gebiete ausdehnt.	– Vgl. Kapitel 3.5 – Karte 3.1 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.3.5.1
	– Verkehrssicherheit	Ja	– Informationen zu Unfällen werden laufend erhoben, entsprechend liegen die Unfallschwerpunkte auf Ebene der Kantone vor. Die bekannten Unfallschwerpunkte werden analysiert und versucht, mit entsprechenden Massnahmen zu entschärfen. Da sie in jedem der vier Kantone als wesentliche Daueraufgabe betrachtet werden, sind Massnahmen zur Behebung von Unfallschwerpunkten nicht explizit Bestandteil des Agglomerationsprogramms. In den Projekten des Agglomerationsprogramms sind Aspekte der Verkehrssicherheit automatisch mitberücksichtigt. Aussagen über die künftigen Entwicklungen können keine gemacht werden.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2.2
	– Umweltbelastung	Ja	– Es kann davon ausgegangen werden, dass die künftigen Luft- und Lärmbelastungen mit den heutigen Schwachstellen übereinstimmen, allerdings nicht mehr im gleichen Ausmass wie heute. Sie befinden sich in erster Linie entlang verkehrsbelasteten Strassen und Bahnlinien.	– Vgl. Kapitel 3.5, 1-3 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.4.1, 5.3.5.
6	Annahmen offen gelegt und allfälliges Verkehrsmodell hinterfragt	Ja	– Die Quellen der Daten, die gewählte Methodik und die Grundlagen des GVM Basel sind offen dargelegt.	– Vgl. Kapitel 2.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 2.3, 5.3

Fazit

Die Grundanforderung 3 wird **erfüllt**, weil die Siedlung, der MIV, der ÖV und der Langsamverkehr in die Darstellung und Beurteilung des Ist-Zustands und der künftigen Entwicklung eingeflossen sind.

GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Raumplanung			– vgl. Kapitel 4.1
	– Massnahmen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung	Ja	– Die räumlichen Zielsetzungen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung werden über bestehende Instrumente koordiniert. Es sind dies im Wesentlichen die kantonalen Richtpläne (Kanton BL: Regionalplan Siedlung) bzw. Entwürfe sowie einzelne kantonale Strategien.	– Richtpläne und Richtplanentwürfe – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4.1
	– Entwicklungsschwerpunkte definiert	Ja	– Die Entwicklungsschwerpunkte werden in den bestehenden Instrumenten definiert und sind im Agglomerationsprogramm abgebildet.	– Karten 2.3, 2.4, 3.1 – Richtpläne und Richtplanentwürfe – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4.1
	– Differenzierte Massnahmen: Unterscheidung nach Wohnen, Arbeiten, Einkaufs- und Freizeitbereich	Ja	– Die Massnahmen werden differenziert betrachtet. Es wird unterschieden zwischen: Entwicklung der Wohngebiete, Arbeitsplatzgebiete/wirtschaftliche Schwerpunktgebiete, Bahnhofsgelände und Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen.	– Jeweiliger Richtplan
2	Strasseninfrastruktur			– Vgl. Kapitel 3.2 – Karten 2.10 bis 2.14, 3.4 und 3.5
	– Aus- und Rückbauten für verschiedene Strassenklassen geprüft	Ja	– Die Hauptverkehrsströme werden auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. Im Zusammenhang mit Neubau oder Erweiterung von Hochleistungsstrassen werden flankierende und verkehrsberuhigende Massnahmen wie der Rückbau und Umgestaltungen von Strassen immer geprüft und wo möglich umgesetzt.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4.2

	– Betriebliche Massnahmen geprüft	Ja	– Betriebliche Massnahmen wurden geprüft. Für jedes Vorhaben wird versucht, den Variantenfächer weit zu öffnen und verschiedene Möglichkeiten zu prüfen, auch betriebliche.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4
3	Öffentlicher Verkehr			– Vgl. Kapitel 4.2.2 – Karten 2.6 bis 2.9, 3.2 und 3.3
	– Langfristige Angebotskonzepte für Schiene, Bus, Tram entwickelt	Ja	– Die Angebotskonzepte werden im Rahmen von generellen Leistungsvereinbarungen im Bereich des ÖV kantonal geregelt, meist alle vier Jahre.	– Kantonale Leistungsvereinbarungen
	– Benötigte Infrastrukturinvestitionen beschrieben und geprüft	Ja	– Die Investitionen wurden gemäss den vorliegenden Grundlagen so genau wie möglich umschrieben und quantifiziert.	– vgl. Kapitel 5, 6, Objektblätter Anhang
4	Fuss- und Veloverkehr			– Vgl. Kapitel 4.2.3 – Karte 2.16 und 3.6
	– Gesamtkonzept entwickelt	Ja	– Der Fuss- und Veloverkehr ist kantonal geregelt. Die Übergänge von Fuss- und Wanderwegen und Radrouten zwischen den Kantonen und den Gemeinden sind gewährleistet.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2
	– Massnahmen zur Behebung von Mängeln	Ja	– Sowohl für Fuss- als auch für Veloverkehr sind Massnahmen zur Behebung von Mängeln vorgeschlagen.	– Vgl. Objektblätter Anhang
	– Neue Netzteile geprüft	Ja	– Sowohl für Fuss- als auch für Veloverkehr sind Massnahmen zum Ausbau der bestehenden Fuss- und Radnetze vorgeschlagen.	– Vgl. Objektblätter Anhang – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2.2
5	Kombinierte Mobilität			– Vgl. Kapitel 4.2.4
	– Attraktivierung Umsteigeorte geprüft	Ja	– Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Umsteigeorten sind sowohl im ÖV (Regio-S-Bahn, Bahnhöfe), im MIV (P+R) als auch im LV bereits umgesetzt und weitere werden vorgeschlagen. Dabei gilt es, die jeweiligen Zuständigkeiten und Aufgaben der unterschiedlichen Akteure zu beachten.	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4.4
	– Informationsmassnahmen untersucht	Ja	– Informationen sowie konkrete Massnahmen zur Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV werden bereits umgesetzt (Bsp. Job-Ticket) und weitere sind auf kantonomer Ebene geplant (Kombiangebote, Informationsdienstleistungen, usw.).	– Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Händen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.4.4.3

6	Nachfrageseitige Massnahmen geprüft, z.B. Tempolimiten, Verkehrssystem-Management, ÖV-Bevorzugung, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodelle	Ja	– Nachfrageseitige Massnahmen werden kantonal sowie teilweise auf Gemeindeebene geprüft und je länger je mehr umgesetzt, z.B. Einführung Tempo 30 und Begegnungszonen, Parkplatzbewirtschaftung und Einsatz Fahrtenmodell.	– Vgl. Kapitel 3.5.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 3.2, 3.3, 5.4.4, 5.4.5
---	---	----	--	---

Fazit

Die Grundanforderung 4 wird **erfüllt**, weil raumplanerische sowie angebots- und nachfrageseitige Massnahmen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten untersucht werden.

GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Wirksamkeitsanalyse			
	– Kriterium Qualität Verkehrssystem	Ja	– Für dieses Kriterium sind Indikatoren definiert, die eine überschlägige Beurteilung der Auswirkungen eines Projektes auch bei wenig Grundlagenmaterial ermöglichen.	– Vgl. Kapitel 6.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 2.3.1, 5.5.1, 6.
	– Kriterium Siedlungsentwicklung nach innen	Ja	– Dito	– Vgl. Kapitel 6.2
	– Kriterium Verkehrssicherheit	Ja	– Dito	– Vgl. Kapitel 6.2
	– Kriterium Umweltbelastung / Ressourcenverbrauch	Ja	– Dito	– Vgl. Kapitel 6.2
	– Kriterium tragbare Kosten	Ja	– Dito	– Vgl. Kapitel 6.2
	– Wirksamkeit im Vergleich zu einem zukünftigen Zustand ohne Massnahmen	Ja	– Dito	– Vgl. Kapitel 6.2
2	Kosten			– Vgl. Kapitel 6.2, 6.4
	– Investitionskosten	Ja	– Aussagen zu den Kosten sind aufgrund des unterschiedlichen Stands der Projekte und der Anzahl Beteiligter schwierig. Annahmen zu den Mindestinvestitionskosten für die öffentliche Hand werden jedoch angegeben. Es handelt sich dabei um Grobkostenschätzungen, die mit Unsicherheiten verbunden sind.	– Vgl. Kapitel 6.2, 6.4, Anhang 4 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.5.2 – Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung. Kapitel D
	– Betriebskosten	Ja	– Schätzungen zu den Betriebskosten liegen – soweit möglich – vor.	– Vgl. Kapitel 6.2, 6.4, Anhang

				4 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.5.2
3	Beststrategie			
	– Kosten und Wirkungen der Massnahmen gegeneinander abwägen	Ja.	– Auch aufgrund der sehr unterschiedlichen Projektstände sowie des überproportional grossen Aufwands wurde auf eine Kosten-Nutzen-Betrachtung im herkömmlichen Sinn verzichtet. Die Wirkung der einzelnen Massnahmen wird jedoch detailliert erhoben. Dadurch kann der Nutzen pro Massnahme beschrieben werden. Bei der Priorisierung der Massnahmen wurden die Kosten in Relation zur erwarteten Wirkung gesetzt.	
	– Wechselwirkung zwischen siedlungs- / verkehrsplanerischen Massnahmen berücksichtigt	Ja.	– Das Agglomerationsprogramm stützt sich auf die geltenden planerischen Grundlagen im Bereich Siedlung und ist auf diese abgestimmt: Alle Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sind in Beziehung zu den Siedlungsschwerpunkten gesetzt und deren Wechselwirkungen berücksichtigt.	

Fazit

Die Grundanforderung 5 wird **erfüllt**, weil die Wirkungen und die Kosten der einzelnen Massnahmen sowie des gesamten Agglomerationsprogramms Basel klar, nachvollziehbar und gewichtet präsentiert werden.

GA6: Umsetzung und Controlling sind gesichert

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterungen	Quelle
1	Einbindung in kantonale Planung: Agglomerationsprogramm Teil der kantonalen Planung oder auf kantonalen Richtplan abgestimmt	Ja	– Das Agglomerationsprogramm enthält – mit einzelnen Ausnahmen – keine grösseren neuen Projekte und Vorhaben, die nicht bereits heute in Diskussion stehen und im Kern auch Bestandteil eines kantonalen Richtplanes sind.	– Kapitel 2.1 und 7 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.6.1 – Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung. Kapitel C3
2	Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms dargelegt	Ja	– Siehe oben. – Im Richtplanentwurf BL ist dem Agglomerationsprogramm ein eigenes Objektblatt gewidmet. Für den Kanton BS ist dies ebenfalls vorgesehen. Die aktuellen Richtpläne AG und SO wurden vor der Einführung des Agglomerationsprogramms verabschiedet. Im Kanton AG ist eine Verankerung der Agglomerationsprogramme als Umsetzungsinstrument im Richtplan geplant. – Das Agglomerationsprogramm Basel ist von allen vier beteiligten Regierungen verabschiedet worden.	
3	Ergänzungsmassnahmen ausserhalb Agglomerations-Perimeter erwogen	Ja.	– Die Agglomeration Basel hat zusätzlich zum vom BFS definierten Agglomerationsperimeter einen Betrachtungsperimeter gewählt, in dem Projekte aufgeführt werden, die Einfluss auf die Agglomeration Basel haben. Die kantonalen Radroutennetze wie auch Weiterausbau der Fusswegverbindungen, das Konzept «Bahnhof Plus» sowie weitere Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration Basel (Regio-S-Bahn, Mehrjahresprogramme ÖV der Kantone etc.) sind nicht an den Agglomerationsperimeter gemäss BFS gebunden.	– Kapitel 2.3
4	Koordination mit Massnahmen Bund und Nachbarkantone			
	– Konflikte mit RPG	Ja	– Alle vier Kantone verfügen über Richtpläne, wobei diejenigen von BL und BS in Überarbeitung sind. Das Agglomerationsprogramm Basel stützt sich instrumentell auf die kantonalen Richtplanungen ab und ist auf diese abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm enthält entsprechend keine Konflikte	

			mit dem RPG.	
	– Konflikte Sachplan Verkehr	Ja	– Es kann davon ausgegangen werden, dass keine Widersprüche zu Massnahmen des Bundes bestehen. Die im Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 26. April 2006, enthaltenen Vorhaben sind alle unter den national übergeordneten Vorhaben explizit aufgeführt.	– Karte 4.5
	– Koordination mit Nachbarn	Ja	– Der Grobentwurf des Agglomerationsprogramms Basel basiert auf zahlreichen nationalen und kantonalen sowie auch benachbarten ausländischen Grundlagen. Berücksichtigt wurden unter anderem der Sachplan Verkehr, die kantonalen und kommunalen Richtpläne und Entwicklungskonzepte. – Im Rahmen der Projektleitung sind alle Kantone und die TAB involviert und in der Vernehmlassung wurden alle Nachbarn eingeladen. Zudem wird im Rahmen der TAB bzw. neu TEB regelmässig über den Stand des Agglomerationsprogramms informiert. – Bei Vernehmlassungen und Stellungnahmen wird jeweils auch die Kompatibilität mit dem Agglomerationsprogramm geprüft.	– Kapitel 2.4 und 7.1 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.6.2
5	Periodisches, stufengerechtes Controlling vorgesehen	Ja	– Im Rahmen der Überprüfung und Aktualisierung der Leistungsvereinbarung wird alle vier Jahre ein Umsetzungscontrolling stattfinden, welches die wesentlichen Kenngrössen enthalten wird. Als Hilfsmittel steht ein GIS zur Verfügung. – Ein spezielles Wirkungscontrolling ist zurzeit nicht vorgesehen, da zu dessen Konzipierung das ARE Grundlagen erarbeiten lässt. Diese Ergebnisse werden abgewartet, um die Schnittstellen möglichst effizient nutzen zu können. – Im Aufbau befindet sich zudem ein Controlling auf Stufe Richtplan.	– Kapitel 7.2 – Agglomerationsprogramm Basel. Bericht zu Handen des Bundes vom Mai 2005: Kapitel 5.6.4

Fazit

Die Grundanforderung 6 wird **erfüllt**, weil die Einbindung in die kantonale Planung gewährleistet ist und das Agglomerationsprogramm behördlich verankert ist. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes sowie von Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland ist sichergestellt. Ein stufengerechtes Controlling findet im Rahmen der Überprüfung und Aktualisierung der Leistungsvereinbarung statt.

Anhang 3: Abkürzungs- und Abbildungsverzeichnis

A2/A7	Autobahn A2 Abschnitt 7, Gellertdreieck-Birsig, Umfahrung Gundeldingen (Südzubringer)
ABS	Ausbaustrecke
AG	(Kanton) Aargau
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AP	Agglomerationsprogramm
AZ	Ausnützungsziffer
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BL	(Kanton) Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	(Kanton) Basel-Stadt
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
B+R	Bike and Ride
CO ₂	Kohlendioxid
d	Tag
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
ESP	Entwicklungsschwerpunkte
EU	Europäische Union
F	Frankreich
FLIRT	Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug
Fz	Fahrzeuge
Freiburg i. Br.	Freiburg im Breisgau
GA	Grundanforderungen
GVM	Gesamtverkehrsmodell Basel
H	Hauptstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
Inv.kosten	Investitionskosten
Kt.	Kanton
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Langsamverkehr
LKW	Lastwagen
M	Projekt MIV (Code)
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn Alpen Transversale
NH ₃	Ammoniak
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickstoffmonoxide
NWCH	Nordwestschweiz
O ₃	Ozon
OeWA	Zonen für öffentliche Werke und Anlagen
Ö	Projekt ÖV (Code)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Personen
Pkm	Personenkilometer

PM10	Feinstaub
P+R	Park and Ride
QP	Quartierplan
RB	Rangierbahnhof
RPG	Raumplanungsgesetz
RRB	Regierungsratsbeschluss
S	Projekt Siedlungsentwicklung (Code)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
seco	Staatssekretariat für Wirtschaft
SO	(Kanton) Solothurn
SO ₂	Schwefeldioxid
SNCF	Sociétés Nationale des Chemins de fer français
TAB	Trinationale Agglomeration Basel
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TGV	Train à Grande Vitesse
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
VSI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
Weil a.R.	Weil am Rhein
WK	Wirksamkeitskriterien
W/WM	Wohn-/Wohnmischzonen
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

	Seite
Abb. 1	Personenfahrten MIV Binnenverkehr und zwischen Grobzonen (Quelle: GVM) 18
Abb. 2:	Perimeter und räumliche Einteilungen Agglomeration Basel 22
Abb. 3:	Bevölkerungsentwicklung und -verteilung Agglomeration Basel 30
Abb. 4:	Bebaute und unbebaute Bauzonen nach Nutzung unterschieden 31
Abb. 5:	Bauzonen im Verhältnis zu Einwohner 33
Abb. 6:	Anteil unbebaute Wohn- und Mischzonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 34
Abb. 7:	Anteil unbebaute IG-Zonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 35
Abb. 8:	Anteil bebaute Wohn- und Mischzonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 36
Abb. 9:	Anteil bebaute IG-Zonen nach ÖV-Erschliessungsgüte 37
Abb. 10:	Anteil bebaute Flächen der ESP im Schweizer Teil der Agglomeration Basel nach ÖV-Erschliessungsgüte 39
Abb. 11:	Anteil unbebaute Flächen der ESP im Schweizer Teil der Agglomeration Basel nach ÖV-Erschliessungsgüte 39
Abb. 12:	Anteil verkehrsintensive Einrichtungen nach ÖV-Erschliessungsgüte 41
Abb. 13:	Bevölkerungsentwicklung 2005-2020 42
Abb. 14:	ÖV-Fahrten pro Tag 45
Abb. 15a:	ÖV-Anteile Binnenverkehr der Grobzonen 45
Abb. 15b:	ÖV-Anteile zwischen Grobzonen 46
Abb. 16:	Engpässe Schienennetz 47
Abb. 17:	Linienetz der Regio-S-Bahn 49
Abb. 18:	Regio-S-Bahn: Herzstück-Variante 47
Abb. 19:	Zeitliche Staffelung Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 88
Abb. 20:	Etapplierung Strategien Agglomerationsprogramm Basel 110
Abb. 21:	Priorisierung der Massnahmen 128

Anhang 4: Objektblätter

Auf den folgenden Seiten werden die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel (Siedlungs-, Verkehrs- sowie übergeordnete, nationale Projekte) und deren Wirksamkeit dargestellt. Für das Agglomerationsprogramm Basel wurde eine Datenbank aufgebaut, welche die Informationen sämtlicher Projekte enthält. Die folgenden Objektblätter sind Auszüge aus dieser Datenbank. Bei allen Massnahmen, für die eine detaillierte Wirkungsbeurteilung vorliegt, findet sich sofort anschliessend das entsprechende Datenblatt.

Die Objektblätter sind nach den Bereichen Siedlung, ÖV, MIV und LV und innerhalb dieser Bereiche nach Projektnummern geordnet.

Legende zu den Objektblättern:

Strategie

Hier werden die das Projekt betreffenden Strategien eingetragen (vgl. Kapitel 4).

Erläuterung

Umfasst Beschreibungen zum Projekt, wie heutige Ausgangslage und allgemeiner Projektbeschrieb.

Planung Bundesebene

Dieses Feld wird nur für übergeordnete, nationale Projekte ausgefüllt. Hier wird beschrieben, wie die Projekte in der Planung auf Bundesebene berücksichtigt und verankert sind.

Eintrag Richtplan genehmigt/geplant/nicht nötig

Beim entsprechenden Feld wird ein x eingetragen. Bei Massnahmen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist vielfach «geplant» angekreuzt, d.h. das Vorhaben ist im aktuellen Richtplanentwurf enthalten. Diese beiden Richtpläne liegen erst im Entwurf vor und sind vom Bund noch nicht genehmigt.

Betroffenheit

Die Abschätzung der Anzahl Betroffener ist für die Ermittlung der Wirkung einer Massnahme nötig. Die gewählte vierstufige Skala für die Anzahl der Betroffenen ist zwar grob, aber auf ihre Sensitivität hin untersucht worden. Für die Betroffenheit der Projekte werden die folgenden Attribute eingetragen:

- lokal
- regional
- gesamte Agglomeration
- übergeordnet national

WK-Punkte

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

WK2: Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Punkte	Die Massnahme hat...
3	...bedeutende Wirkung
2	...hinreichende Wirkung
1	...geringe Wirkung
0	...keine oder negative Wirkung

Kostenbeteiligung

In den Spalten «Bund/SBB» bis «Gemeinde/Dritte» werden die an den Kosten Beteiligten erfasst. Ist eine Beteiligung gegeben, wird ein x in die Tabelle eingetragen.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Hier werden folgende Attribute eingetragen:

Gut bis sehr gut

genügend

„--“ (Keine Aussage möglich, weil keine Kostenschätzungen vorliegen)

Finanzplanung

Hier wird die Verbindlichkeit der Kostendeckung bzw. die Berücksichtigung im jeweiligen kantonalen Budget/Investitionsprogramm aufgezeigt. Das Feld enthält Informationen wie z.B. «10-Jahres-Investitionsprogramm», «Budget 20xx» usw.

Kosten

Hier werden die Investitionskosten (Grobkostenschätzungen) erfasst.

Projektierungskosten

Die Planungs- und Projektierungskosten derjenigen Projekte, welche federführend von den Kantonen Basel-Stadt und Solothurn bearbeitet werden, werden mit derzeit 15 % der Investitionskosten veranschlagt. Dies gilt auch für die ÖV-Projekte des Kantons Basel-Landschaft. Bei den vom Kanton Aargau bearbeiteten Projekten sowie bei den MIV-Projekten des Kantons Basel-Landschaft sind die Planungs- und Projektierungskosten in den Investitionskosten enthalten. Bei den Projekten der C-Listen lassen sich noch keine Angaben machen.

Kosten Betrieb

Wo vorhanden, werden die jährlichen Betriebskosten angegeben.

Reifegrad (1 bis 3)

3	1. Massnahme ist im Zeitraum 2011 bis 2014 bau- und finanzreif.
2	1. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. 2. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. 3. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenbündels. 4. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt. 5. Umweltaklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.
1	1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.

Realisierungshorizont

Die Realisierungsperioden umfassen folgende Zeiträume:

2011-2014

2015-2018

nach 2019

Finanzierungsbeschluss

Wo vorhanden, wird das Datum des entsprechenden Beschlusses eingetragen.

