AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Agglomerationsprogramm Basel

3. Generation

Teil 1 – Hauptbericht

24. Oktober 2016

Impressum

**Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation,
Teil 1 – Hauptbericht**

Geschäftsstelle Agglo Basel, Liestal 2016

Aarau · Basel · Liestal · Lörrach · Saint-Louis · Solothurn
24. Oktober 2016

Geschäftsstelle Agglo Basel:	Gesamtverantwortung:
Emma-Herwegh-Platz 2a	Dr. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer
CH- 4410 Liestal	Jessica Fässler, Stellvertretender Geschäftsführer
Tel.: +41 61 926 90 50	Michael Schirmer, Projektleiter Verkehr
Fax: +41 61 921 12 46	Dr. Emanuel Barth, Fachbereich S-Bahn
info@agglobasel.org	Tania Cachaco, Sekretariat - Events
www.agglobasel.org	

Politische Steuerung:

Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro*	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Regierungsrat Stephan Attiger	Departement für Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Regierungsrat Roland Fürst	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
Landrätin Marion Dammann	Landkreis Lörrach und Vorsitzende Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Vice-Président Jean-Marie Zoellé	Communauté d'Agglomération des Trois Frontière (Président Commission Transports CA3F)

*Präsidentin Agglo Basel

Geschäftsleitung*:

Dr. Martin Kolb**	Kantonsplaner Kanton Basel-Landschaft
Alain Groff**	Leiter Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Sandtner	Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt
Urs Roth (ab 01. März 2016)	Stv. Kantonsingenieur Kanton Basel-Landschaft
Dr. Daniel Kolb	Kantonsplaner Kanton Aargau
Bernard Staub	Kantonsplaner Kanton Solothurn
Karl-Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Ulrich Hoehler (ab April 2015)	Erster Landesbeamte, Landkreis Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services CA3F
Guillaume Benoit (ab 10. November 2015)	Chargé de mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière (CA3F)

* Ehemalige Mitglieder GL-Agglo: Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt BL (Mitglied bis 17. Juni 2015), Dr. Jörg Jermann, Leiter Mobilität BL (Mitglied zwischen 17. Juni 2015 und 31. Januar 2016), Walter Holderried, Erster Landesbeamter, Landkreis Lörrach (Mitglied bis 12. September 2014)
** Mitglied Ausschuss Geschäftsleitung Agglo Basel

Fachgruppe Raumplanung:

Susanne Fischer	Leiterin Abteilung Raumentwicklung Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Leiter Kantonsplanung Kanton Basel-Landschaft
Thomas Frei	Planer Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
Lionel Leuenberger	Raumplaner ARP Kanton Solothurn
Brigitte Schelble	Raumplanerin ARP Kanton Solothurn
Dr. Oliver Stucki	Kreisplaner ARP Kanton Basel-Landschaft
Jean-Michel Damm	Stev. Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Guillaume Benoit	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Strasse:

Leo Andlauer	Leitender Baudirektor, Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 43
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Lydie Deloffre	Adjointe au chef de la Division d'Exploitation de Strasbourg, Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Straßen, Landkreis Lörrach, Dezernat III
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services CA3F
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Jean-Luc Poffet (Gast)	Stellvertreter Abteilung Strassennetze (N), Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Dr. Roger Reinauer	Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et 'Aménagements, Département du Haut-Rhin Direction des Routes et des Transports
Thomas Schluep	Leiter Projektmanagement Kreis III, Bezirke: Dorneck, Thierstein, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Götz Timcke	Projektleiter, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung, Kanton Aargau

Strategiegruppe trinationale S-Bahn-Basel:

David Asséo	Délégué aux transports, République et Canton du Jura, Service du développement territorial
Dr. Ludwig Dünbier	Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Wolfgang Fleischer	Projektleiter S-Bahn, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt
Esther Gervais	Chargée de mission Convention et compte TER, Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine - Direction des Transports et de la Mobilité
Georg Graf	Planer Infrastruktur, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Dr. Eva Juhasz	Delegierte Öffentlicher Verkehr, Generalsekretariat BUD, Kanton Basel-Landschaft
Benno Jurt	Leiter / Delegierter Öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Georg Keitel	Ministerialrat, Baden-Württemberg, MVI, Referat 33
Karsten Klapheck	Oberregierungsrat, Baden-Württemberg, MVI, Referat 33
Eric Lorenzo	Responsable de la planification des transports publics, Canton du Jura, Service du développement territorial
Christian Maurer (Gast)	Projektleiter Bahnnetzentwicklung Nordwestschweiz, Bundeamt für Verkehr (BAV)
Andreas Müller	Fachbereichsleiter Verkehr, Landratsamt Lörrach
Adeline Nico	Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine - Direction des Transports et de la Mobilité
Hans Ruedi Rihs	Leiter Sektion ÖV / ÖV-Delegierter, Abteliung Verkehr, Kanton Aargau
Hubert Vaxelarie	Responsable du service transport, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Velo:

Barbara Auer	Bereichsleiterin Verkehrsinfrastruktur, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Nicola Kugelmeier	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Armin Schmauss	Projektleiter Verkehrsinfrastruktur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Sabine Cantaluppi	Projektleitung GIS-Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Thomas Schluep	Leiter Projektmanagement Kreis III, Bezirke: Dorneck, Thierstein, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Götz Timcke	Projektleiter, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung, Kanton Aargau
Leonie Wiesiollek	Radverkehrsbeauftragte Landkreis Lörrach
Guillaume Benoit	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Fachgruppe Tram:

Rainer Franzen	Teamleiter Tramnetz, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Martin Schaffer	Stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Julia Harms-Tüshaus	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Benno Jurt	Leiter / Delegierter Öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Hubert Vaxelarie	Responsable du service transport, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)
Axel Moick	Abteilungsleiter, stellv. Amtsleiter in der Abteilung für Verkehr und Tiefbau, Stadt Weil am Rhein

Fachgruppe Umsetzung:

Thomas Geiger	Stv. Kantonsingenieur Kanton Basel-Stadt
Carsten Fiedler	Projektleiter, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Gestaltung Stadtraum Verkehr, Kanton Basel-Stadt
Axel Mühlemann	Leiter Projektmanagement, Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Stefan Gantenbein	Stv. Kantonsingenieur Kanton Solothurn
Bruno Bolliger	Controlling, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Fachgruppe Umwelt:

Cosimo Todaro	Lufthygieneamt beider Basel
Dr. Hans-Rudolf Moser	Lufthygieneamt beider Basel
Andreas Stöcklin	Lärmschutz Basel-Landschaft
Harald Hikel	Lärmschutz Basel-Stadt
Heiko Loretan	Abteilung Umwelt Kanton Aargau
Pascal Barrière	Amt für Umwelt Kanton Solothurn
Michael Bertin	DREAL Alsace
Raphaèle Deprost	ASPA FR
Sophie Massal	CA3F

Punktuelle fachliche Unterstützung:

Antje Hammer	Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Thomas Graf	Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Walter Keller	Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft
Amalia Schneider	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Sonya Baron	Landkreis Lörrach
Bettina Rahuel	Städtebau & Architektur, Planungsamt, Kanton Basel-Stadt

Beteiligte Beratungsbüros:

INFRAS
Forschung und Beratung
Sennweg 2
3012 Bern
Roman Frick
Benjamin Belart
Lutz Ickert
Mirjam Strahm

Rapp Trans AG
Güterstrasse 137 I
4018 Basel
Yves Gasser

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Dr. Ralf Chaumet
Salem Blum
Mark Sieber

SMA und Partner AG
Gubelstrasse 28
8050 Zürich
Clément Haller

BHP RAUMPLAN AG
Fliederweg 10
3000 Bern
Georg Tobler

Arendt Consulting
Hasenrainstrasse 65
CH - 4102 Binningen/Basel
Dr. Michael Arendt

Brandenberger+Ruosch AG
Industriestrasse 24
CH-8305 Dietlikon
Sandro Lanfranchi
Stefan Christ
Dominique Honauer
Benedikt Kargl

Recht & Governance
Kramgasse 70
3000 Bern 8
Daniel Arn
Mirjam Strecker

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

Übersetzung

Silvia Rathnau-Prenzel
Sylvie Stellmacher
Milena Burkart
Edith Völker
Philippe Abry

Druck:

HOFMANN DRUCK

Hofmann Druck
Am Weiherschloss 8
D 79312 Emmendingen

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Vorwort

Mit der Abgabe der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel setzt die Trägerschaft Agglo Basel ein wichtiges Zeichen im Hinblick auf die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über Grenzen hinweg. In der rund vierjährigen Phase der intensiven planerischen Arbeit haben eine Vielzahl von Akteuren aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz für das vorliegende Programm vorbildlich zusammengearbeitet und die in der 2. Generation begonnenen trinationalen Prozesse weitergeführt und nochmals vertieft.

Die Trägerschaft selbst hat sich in der 3. Generation zum Verein Agglo Basel weiterentwickelt. Von seinen Mitgliedern trinational getragen, finanziert und gesteuert, ist Agglo Basel zur trinationalen Koordinationszentrale für eine abgestimmte und qualitätsvolle Verkehrs- und Siedlungsplanung geworden. Die Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene war der Trägerschaft in der 3. Generation ein ganz besonderes Anliegen. Das Programm konnte dadurch entscheidend aufgewertet werden. Dies zeigt sich nicht zuletzt an den zahlreichen kommunalen Massnahmen. Grosse Fortschritte konnte die Trägerschaft bei den Strategien trinationale S-Bahn Basel und trinationale Strategie Strasse erzielen. Diese zentralen Strategien wurden in der 3. Generation auf eine neue institutionelle Basis gestellt. Alle relevanten Entscheidungsträger aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz haben hier zusammengearbeitet. Die Prozesse von Agglo Basel sind damit längst nicht mehr nur auf die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme begrenzt, sondern bilden heute die zentrale Grundlage für eine trinational abgestimmte Verkehrsplanung, sowohl auf Agglomerationsebene als auch auf Ebene der übergeordneten Behörden.

Die Trägerschaft Agglo Basel hat das Versprechen aus der 2. Generation eingelöst, das Agglomerationsprogramm Basel konsequent weiterzuentwickeln. Mit den gemeinsamen Erarbeitungsprozessen sind die Partner der Agglomeration noch enger zusammengerückt. Die Trägerschaft ist fest entschlossen, diesen erfolgreichen Weg auch in Zukunft gemeinsam weiter zu beschreiten. Herausforderungen in der trinationalen Agglomeration sind gewaltig. Wir sind bereit, diese zusammen anzugehen, benötigen nun aber unbedingt auch eine gewichtige Unterstützung des Bundes, auch finanziell, damit wir diese Zusammenarbeit erfolgreich weiterführen können.

Aargau / Basel / Liestal / Lörrach / Saint-Louis / Solothurn, 24. Oktober 2016

Dr. Sabine Pegoraro
Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Jean-Marie Zoellé
Vice-Président Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Stephan Attiger
Regierungsrat Kanton Aargau

Roland Fürst
Regierungsrat und Landammann Kanton Solothurn

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Basel – Schwerpunkte der 3. Generation

Als einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz hat die trinationale Agglomeration Basel eine grosse Verantwortung für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt grosse Chancen. Sie bringt aber auch besondere Herausforderungen mit sich, insbesondere bezüglich Zusammenarbeit und gesamträumlicher Planung. Am nördlichen Gateway der Schweiz gilt es, die regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehre zu koordinieren. Planungsrechtliche Herausforderungen stellen sich im Rahmen der Abstimmung unterschiedlicher Rechtssysteme auf allen institutionellen Ebenen. Ein gemeinsames trinationales Handeln ist deshalb Voraussetzung für eine gezielte Weiterentwicklung der trinationalen Agglomeration Basel.

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) nimmt dieses Anliegen auf und baut auf den Arbeiten der 1. und 2. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkte sich aber nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt neue Akzente.

Die wichtigsten Neuerungen von AP3 sind:

- **Trägerschaft:** Die ausländischen Teilräume waren in der bisherigen Trägerschaft der Agglomeration Basel zwar präsent, aber ohne Stimmrecht und ohne Kostenbeteiligung. Im Herbst 2012 initiierte die Geschäftsstelle die Weiterentwicklung der Trägerschaftsorganisation. Ein umfassender Evaluationsprozess führte schliesslich zur Gründung des Vereins Agglo Basel nach Schweizerischem Recht (Art. 60 ff. ZGB). Damit konnte die Basis gelegt werden für effizientere und breiter abgestützte Entscheidungsstrukturen. Mitglieder des Vereines sind die Kantone AG, BL, BS, SO, der Landkreis Lörrach mit dem RVHB (Regionalverband Hochrhein-Bodensee) sowie die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Politische Steuerung und Geschäftsleitung wurden der neuen Trägerschaftsstruktur angepasst und die Fachgruppen ausgebaut (z. B. FG Raumplanung, FG Strasse, FG S-Bahn).

- **Korridorprozess:** Die Gemeinden spielen in der Umsetzung von Agglomerationsprogrammen eine entscheidende Rolle, insbesondere in raumplanerischen Belangen. In der trinationalen Agglomeration Basel kommen regionale Besonderheiten hinzu. Dies führte zum Beschluss, die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in acht Korridoren zu etablieren (Leimental, Birstal, Ergolztal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis). Der Verein Agglo Basel ist hierbei in zweifacher Weise aktiv geworden: in organisatorischer Hinsicht durch das Anbieten von Koordinationsplattformen, den sogenannten Korridor-Workshops, und in finanzieller Hinsicht durch die Bezuschussung von Studien, Konzepten, Leitbildern etc. Durch diese Korridorprozesse war es im Rahmen der Erarbeitung von AP3 möglich, die Top-Down-Prozesse (Zukunftsbild, Siedlungsstrategie, Richtplanung, S-Bahn und Strasse) mit den Bottom-Up-Prozessen (Gemeinde- und Regionalentwicklung, Arealentwicklungen, Fuss- und Velomassnahmen) zu koppeln.

- **Trinationale S-Bahn-Strategie:** Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms misst der trinationalen S-Bahn eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei und verpflichtet zu einer grenzüberschreitend abgestimmten Angebotsplanung. Die vom Agglomerationsprogramm ausgelöste Dynamik führte zur Gründung der «Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel», in der sämtliche Bestellerbehörden (Kantone AG, BL, BS, SO, JU, Land Baden-Württemberg, Région Grand Est) sowie das Bundesamt für Verkehr (BAV) vertreten sind. Im Rahmen des AP3 wurde ein trinationales Angebotskonzept für verschiedene Zeithorizonte entwickelt.

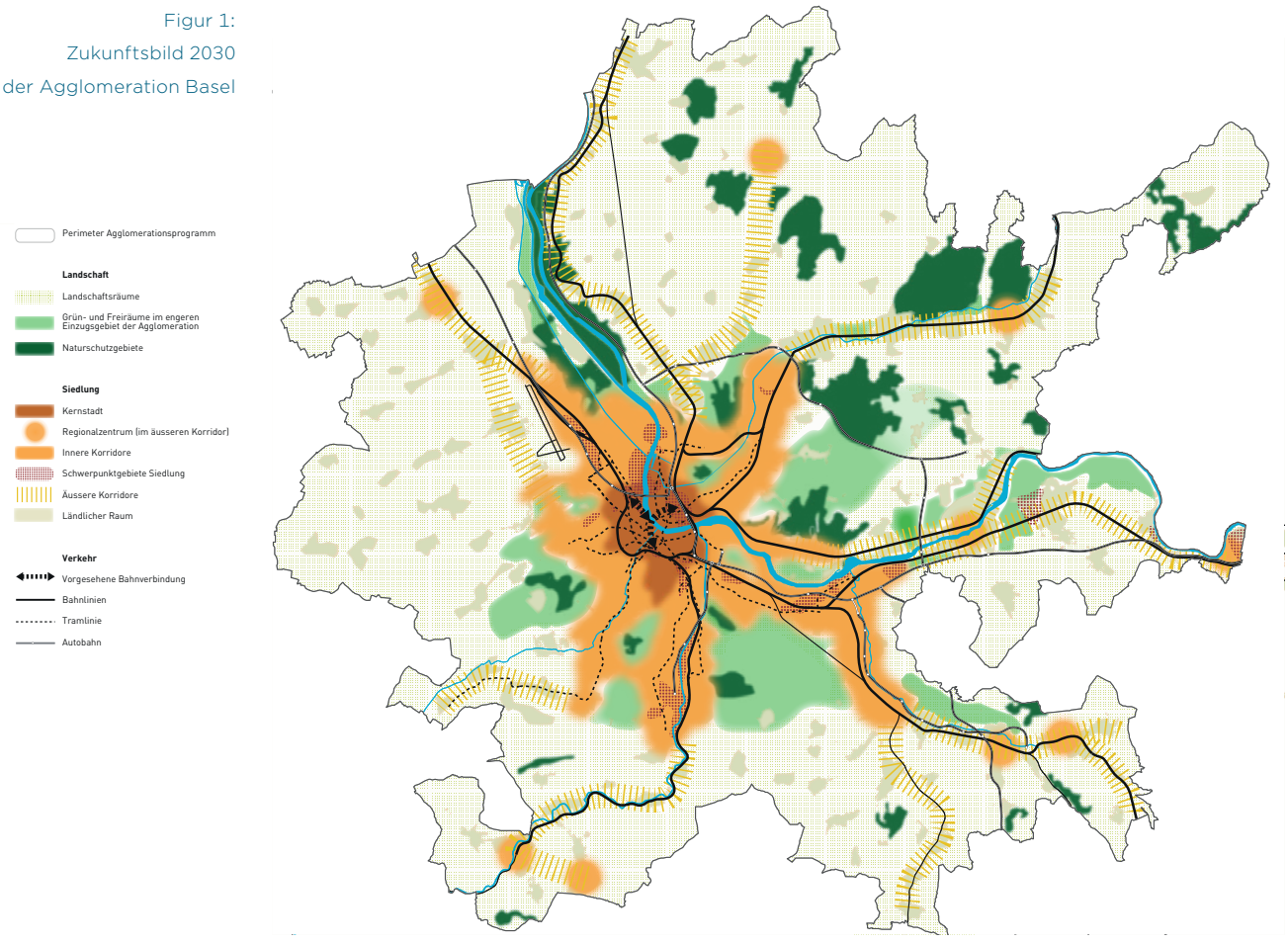
Diese Arbeiten dienten gleichzeitig als grenzüberschreitend abgestimmte Grundlage für die Eingaben der Nordwestschweiz zum Strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP AS 2030).

› **Trinationale Strategie Strasse:** Das AP3 enthält erstmals eine trinational abgestimmte Strategie Strasse. Diese macht Aussagen zur Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs, auch für die Teilräume in Deutschland und Frankreich. Die Arbeitspakete umfassten (a) die Bestimmung eines gemeinsamen Zielnetzes und einer sich darauf beziehenden Schwachstellenanalyse, (b) die Untersuchung von Verkehrsmanagement-Ansätzen und (c) die Ableitung notwendiger infrastruktureller Massnahmen inkl. Zielnetz 2035 sowie (d) eine Situationsanalyse zu den trinationalen Parkierungsregimes in den einzelnen Teilräumen.

Zukunftsbild und Zielsetzungen

Das im Rahmen von AP2 entwickelte Zukunftsbild wurde im AP3 weiterentwickelt (Figur 1). Es erfolgten Abstimmungen mit den laufenden Richtplanrevisionen der Kantone und mit der Überarbeitung des Regionalplans Hochrhein-Bodensee auf deutscher sowie des SCOT (SCOT: Schéma de Cohérence Territoriale) auf französischer Seite. Das Zukunftsbild enthält drei neue äussere Korridore (ländliche Entwicklungsachsen): das Waldenburgertal im Kanton Basel-Landschaft, das Kandertal im Landkreis Lörrach und die Achse Hegenheim – Bartenheim im Pays de Saint-Louis. Auf Basis erster Erkenntnisse aus den Korridorprozessen wurden auch einzelne Zuordnungen von Gemeinden zu den Raumtypen verändert.

Figur 1:
Zukunftsbild 2030
der Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Gesamtwachstum der Bevölkerung wird von den Trendprognosen der statistischen Ämter übernommen und erfuhr im Rahmen von AP3 eine Anpassung. Über den gesamten Agglomerationsperimeter beträgt es rund 0,5% pro Jahr bis 2030. In einem «Lenkungsszenario» setzt sich die trinationale Agglomeration Basel das Ziel, dieses Wachstum verstärkt in die inneren Korridore zu lenken (Tabelle 1). Dieses Lenkungsszenario ist mit den laufenden Richtplanrevisionen der Kantone und der französischen und deutschen Gebietskörperschaften abgestimmt und orientiert sich an dem mit dem Zukunftsbild verifizierten Zielsatz der konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen, bevorzugt an gut erschlossenen Standorten. Das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll sich in den Gebieten mit möglichst guter ÖV-Erschliessung konzentrieren, insbesondere an den (teilweise neu definierten) **Schwerpunktgebieten Siedlung**. Der Ausbau des ÖV-Angebots (S-Bahn, Tram, Bus) ist konsequent darauf abgestimmt. Quantitative Untersuchungen haben gezeigt, dass grundsätzlich genügend Potenziale für die Siedlungsentwicklung in der bestehenden Bauzone vorhanden sind. Die unbebauten Bauzonenreserven werden aber immer knapper, und eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen ist unumgänglich. Deren Realisierung ist mit grossen Anstrengungen auf der Massnahmenebene verbunden (Siedlung und Verkehr). Die Korridorprozesse sollen massgeblich dazu beitragen.

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung, Trend- und Lenkungsszenario 2030

Gebiet	Einwohner			Anteile			Absolutes Wachstum		Jährliches Wachstum [% p.a.]	
	2013	2030		2013	2030		2013 – 2030		2013 – 2030	
		Trend	Lenkung		Trend	Lenkung	Trend	Lenkung	Trend	Lenkung
Funktionalräumliche Gliederung										
Kernstadt*	173 000	183 000	183 000	22%	22%	22%	10 000	10 000	0,3%	0,3%
Innere Korridore	348 000	375 000	386 000	45%	44%	45%	27 000	38 000	0,4%	0,6%
Äussere Korridore	102 000	111 000	112 000	13%	13%	13%	9000	10 000	0,5%	0,6%
Regionalzentren	99 000	106 000	107 000	13%	13%	13%	7000	8000	0,4%	0,5%
Ländlicher Raum	60 000	69 000	68 000	8%	8%	8%	9000	8000	0,8%	0,7%
Agglomeration	782 000	844 000	851 000	100%	100%	100%	62 000	74 000	0,5%	0,5%
Administrative Gliederung										
Basel-Stadt	195 000	206 000	206 000	–	–	–	11 000	11 000	0,3%	0,3%
Basel-Landschaft	257 000	279 000	292 000	–	–	–	22 000	35 000	0,5%	0,7%
Aargau	41 000	45 000	47 000	–	–	–	4000	6000	0,6%	0,9%
Solothurn	23 000	25 000	25 000	–	–	–	2000	2000	0,5%	0,5%
Deutschland	193 000	203 000	203 000	–	–	–	10 000	10 000	0,3%	0,3%
Frankreich	72 000	85 000	84 000	–	–	–	13 000	11 000	1,0%	0,9%

* Im Gegensatz zum AP1 und AP2 gehört Birsfelden nicht mehr zur Kernstadt, sondern zu den inneren Korridoren.

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS (CH), institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa (D), Raumplanungsämter der Kantone AG, BS, BL, SO

Verkehrlich hat sich die trinationale Agglomeration Basel mit dem umfangreichen Massnahmenpaket das Ziel gesetzt, die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs spürbar zu erhöhen (Tabelle 2). Das ÖV-Wachstum soll von +29% im Trend- auf +40% im Zielszenario zunehmen. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit +7% gegenüber der Trendentwicklung von +11% deutlich zu bremsen (alles bezogen auf Personenkilometer). Das Wachstum im Veloverkehr soll verdoppelt werden und beim Fussverkehr wird ein gegenüber der Referenzentwicklung etwas höheres Wachstum angestrebt. In der Summe weisen Trend und Zielszenario in etwa das gleiche Wachstum auf.

Tabelle 2:
Trend- und Zielprognose
2030 Verkehr
(Mio. Pkm pro Tag)*

	Ist		2030 Trend			2030 Ziel			2030
	Mio. Pkm	%-Anteil	Mio. Pkm	%-Anteil	Differenz %	2030	%-Anteil	Differenz %	ΔTrend-Ziel %
MIV	20,50	75,9%	22,72	73,2%	+11%	22,03	70,9%	+7%	-4%
ÖV	5,81	21,5%	7,51	24,2%	+29%	8,13	26,2%	+40%	+11%
Velo	0,54	2,0%	0,61	1,9%	+13%	0,68	2,2%	+25%	+12%
Fuss	0,16	0,6%	0,215	0,7%	+34%	0,220	0,7%	+40%	+6%
Total**	27,01	100%	31,06	100%	+15%	31,06	100%	+15%	–

* Zur Festlegung der Zielwerte des Modal Split wurden die Angaben aus dem Gesamtverkehrsmodell beigezogen, weil damit die gesamte Agglomeration und nicht nur der Schweizer Teil berücksichtigt werden kann. Daraus resultiert ein deutlich höherer MIV-Anteil als bei den Berechnungen aus dem Mikrozensus (vgl. ARE 2014).

** Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.

Quelle: Gesamtverkehrsmodell Basel; Berechnung INFRAS

Teilstrategien

Zukunftsbild und Zielsetzungen wurden auch im AP3 den Schwachstellenanalysen gegenübergestellt, woraus der Handlungsbedarf abgeleitet wurde. Auf dieser Grundlage definiert das AP3 verschiedene Teilstrategien in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr (Figur 2).

› Landschaft und Grünräume: erhalten, aufwerten und vernetzen der fingerartigen Grünraumstruktur

› Siedlung: konsequent nach innen entwickeln

› Verkehr: nachhaltig ausbauen (v. a. Ausbau der S-Bahn in der Agglomeration)

Diese Grobstrukturierung dient als Basis für die weitere Differenzierung der Teilstrategien.

Im Verkehr erfolgt eine Unterteilung in fünf Teilstrategien:

› Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

› Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement

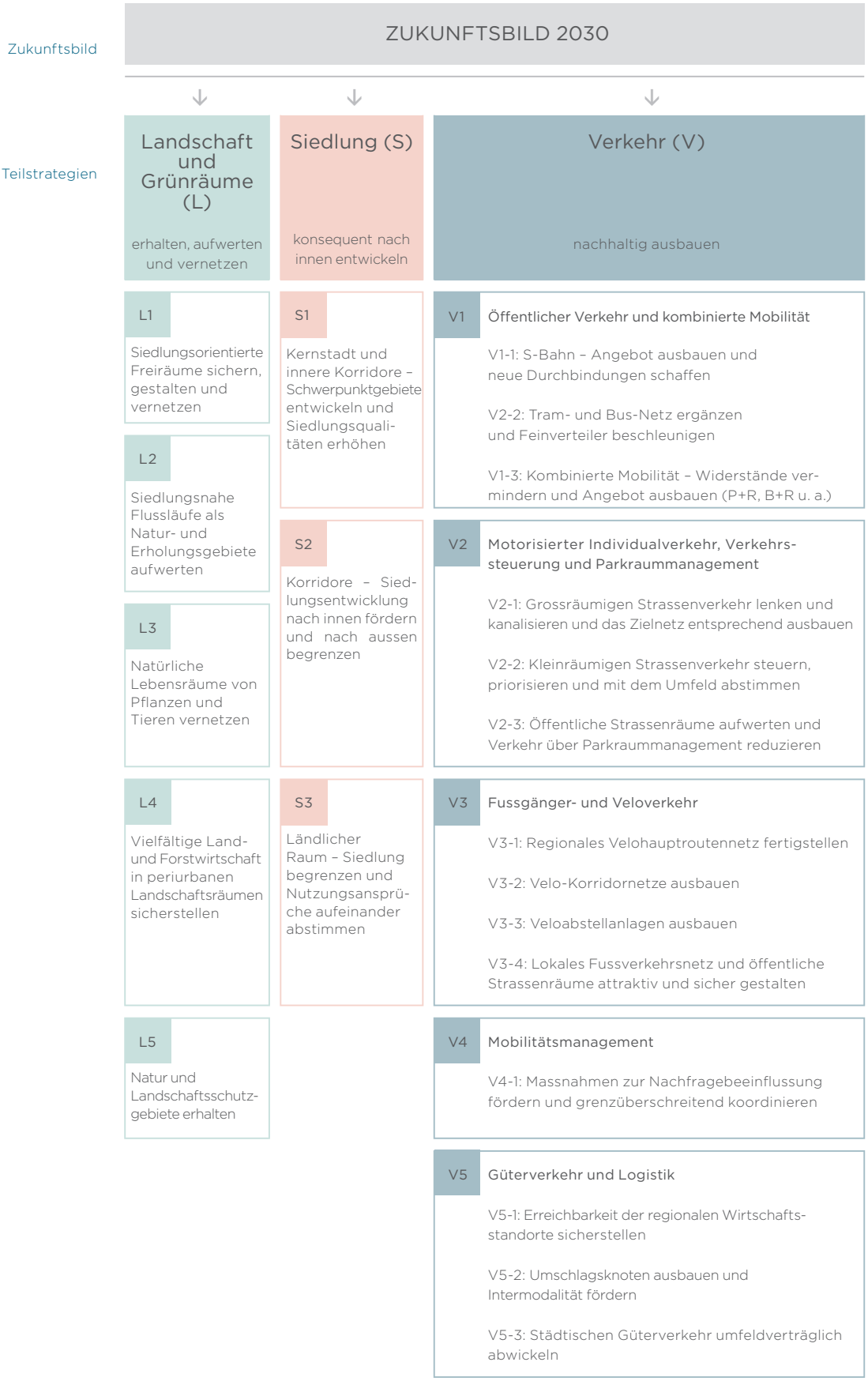
› Fussgänger- und Veloverkehr

› Mobilitätsmanagement

› Güterverkehr und Logistik

Im AP3 wurden gegenüber AP2 insbesondere die Teilstrategien zum öffentlichen Verkehr und Strassenverkehr aufgrund neu erarbeiteter Grundlagen komplett überarbeitet. Die Teilstrategie Mobilitätsmanagement ist neu.

Die folgende Darstellung zeigt die Strukturierung der Teilstrategien mit den jeweiligen strategischen Stossrichtungen. Teilstrategien definieren die Handlungsanweisungen zum Erreichen des Zukunftsbildes und stellen damit die strategische Grundlage zur Herleitung der Massnahmen dar. Die wichtigsten strategischen Elemente sind jeweils in einer Teilstrategiekarte zusammengefasst.



Figur 2:
Übersicht Teilstrategien Agglomerationsprogramm 3. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Massnahmen

Aus dem Handlungsbedarf wurden schliesslich die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation hergeleitet, in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen des Bundes. Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der vorangegangenen Generationen von Agglomerationsprogrammen. Die Massnahmen wurden in den agglomerationsübergreifenden Begleitgremien (Fachgruppen, Geschäftsleitung, Politische Steuerung) auf deren Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien geprüft. Zudem erfolgte eine systematische Beurteilung des planerischen Reifegrades und eine Priorisierung nach den Wirkungskriterien des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Die entsprechenden Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden. Die folgende Tabelle listet die A- und B-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms der 3. Generation auf, gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien.

Tabelle 3: Massnahmenliste Verkehr Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
A-Massnahmen (2019–2022)						
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	BS	Fuss-Velo	28,00	A	neu
LVA2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/D	Fuss-Velo	42,33	A	neu
LVA3	LV-Korridorpaket Ergolztal	BL	Fuss-Velo	11,90	A	neu
LVA4	LV-Korridorpaket Birstal	BL/SO	Fuss-Velo	3,84	A	neu
LVA5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	SO/BL	Fuss-Velo	3,20	A	neu
LVA6	LV-Korridorpaket Leimental	BL/SO	Fuss-Velo	4,52	A	neu
LVA7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	BS/F	Fuss-Velo	6,40	A	neu
LVA8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	BS/D	Fuss-Velo	0,65	A	neu
LVA9	LV-Korridorpaket Wiesental	BS/D	Fuss-Velo	6,52	A	neu
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	BS	Tram	60,00	A	B
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	BS	Tram	81,50	A	C
Ö3	Tram Claragraben	BS	Tram	25,00	A	B
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	D	Tram	19,58	A	C
Ö5	S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach	D	S-Bahn	2,97	A	neu
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	D	ÖV-Knoten	30,00	A	neu
Ö7	Bushof Bottmingen	BL	ÖV-Knoten	7,00	A	neu
Ö8	Bushof Grellingen	BL	ÖV-Knoten	1,35	A	neu
Ö9	Bushof Frenkendorf	BL	ÖV-Knoten	2,00	A	neu
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	AG	ÖV-Knoten	2,00	A	neu
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	AG	ÖV-Knoten	2,25	A	neu
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	BL	ÖV-Strasse	5,10	A	neu
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	BL	ÖV-Strasse	7,80	A	neu
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AG	ÖV-Strasse	4,30	A	neu
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	BS	ÖV-Strasse	43,80	A	neu
M1	Vollanschluss Aesch	BL	MIV	55,40	A	ÜM
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	SO/BL	MIV	28,25	A	C

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	BL	MIV	19,50	A	A
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	6,00	A	neu
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	BL	MIV	18,50	A	neu
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	F	MIV	35,20	A	neu
M7	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse	BS	MIV	17,00	A	neu
M8	Basel: Freiburgerstrasse	BS	MIV	7,14	A	neu
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	BL	MIV	3,00	A	neu
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	BL	MIV	3,00	A	neu
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	BL	MIV	5,50	A	neu
TOTAL Mio. CHF				**599,59**	**A**	

B-Massnahmen (2023–2026)

LVB1	LV-Korridorpaket Kern	BS	Fuss-Velo	42,78	B	neu
LVB2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/D	Fuss-Velo	11,00	B	neu
LVB3	LV-Korridorpaket Ergolztal	BL	Fuss-Velo	1,00	B	neu
LVB4	LV-Korridorpaket Birstal	BL/SO	Fuss-Velo	-	B	neu
LVB5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	SO/BL	Fuss-Velo	1,50	B	neu
LVB6	LV-Korridorpaket Leimental	BL/SO	Fuss-Velo	0,15	B	neu
LVB7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	BS/F	Fuss-Velo	0,76	B	neu
LVB8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	BS/D	Fuss-Velo	4,40	B	neu
LVB9	LV-Korridorpaket Wiesental	BS/D	Fuss-Velo	0,33	B	neu
Ö23	Tram 30	BS	Tram	141,50	B	neu
Ö24	Bushof Zwingen	BL	ÖV-Knoten	2,00	B	neu
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	BL	ÖV-Strasse	7,00	B	neu
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	BS	ÖV-Knoten	1,00	B	neu
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	BL	MIV	177,00	B	neu
M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	F	MIV	22,00	B	neu
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	BL	MIV	60,00	B	neu
M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	BL	MIV	16,80	B	C
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	BL	MIV	5,50	B	neu
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	BL	MIV	35,00	B	neu
M19	Basel: Aeschenplatz	BS	MIV	30,00	B	neu
TOTAL Mio. CHF				**559,72**	**B**	

* Projektlisten zu den LV-Paketen finden sich im Anhang
** inklusive Projektierungskosten

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die beantragten **A-Massnahmen** liegen mit 600 Mio. CHF leicht tiefer als im AP2. Im A-Horizont werden ÖV-seitig vier Tram-Projekte beantragt. Im Zuge der Reevaluation des Tramkonzeptes 2020 wurde in Basel-Stadt beispielsweise das Tramprojekt Klybeck – Kleinhüningen, das die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander verbindet, mit einer sehr grossen Priorität eingestuft. Ein weiteres Tramprojekt im A-Horizont ist über STEP Ausbauschritt 2030 zur Finanzierung beim Bund angemeldet (Wendeschlaufe Bottmingen). Die S-Bahn-Projekte werden konsequent als übergeordnete Massnahmen (ÜM) des Bundes ausgewiesen bzw. sind Bestandteil von STEP Ausbauschritt 2030. Die weiteren ÖV-Massnahmen im A-Horizont fokussieren auf busseitige Verbesserungen, insbesondere rund um ÖV-Knotenpunkte.

Die strassenseitigen A-Massnahmen umfassen zahlreiche Strassenraumgestaltungsprojekte sowie zwei namhafte Ausbau- bzw. Anschlussprojekte (Vollanschluss Aesch, Zubringer Dornach/Aesch an die A18) und deren flankierende Massnahmen. In Anlehnung an die Schwachstellenanalyse und Teilstrategien ist der Handlungsdruck im Raum Leimental – Birstal – Allschwil besonders gross. Ausgewählte Strassenprojekte in Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Frankreich komplettieren die A-Massnahmenliste.

Die beantragten **B-Massnahmen** liegen mit ca. 560 Mio. CHF deutlich tiefer als im AP2. Dies hat primär damit zu tun, dass die Schienenprojekte (namentlich das «Herzstück Basel») im Rahmen von STEP beantragt werden. ÖV-seitig umfassen die Agglo-B-Massnahmen mit der Umstellung der Linie 30 auf Tram ein weiteres bedeutendes Tramprojekt mit dem neue Kundenpotenziale auf einer sehr starken städtischen Relation (mit abschnittsweise tangentialem Charakter) besser erschlossen und der Verkehrsfluss erhöht werden. Weitere Tram-Projekte wurden aus unterschiedlichen Gründen (Handlungsbedarf, Planungsreife o. ä.) in den C-Horizont verschoben. Darunter sind neben Netzergänzungen auch die Verlängerungen von einzelnen Linien (z. B. Tramlinie 11 nach Huningue). Auch Erweiterungen mit tangentialem Charakter (z. B. Huningue – Saint-Louis) können zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden, abhängig von der jeweiligen Siedlungsentwicklung. Drei weitere Tramprojekte im B-Horizont sind über STEP Ausbauschritt 2030 zur Finanzierung beim Bund angemeldet (z. B. Tram Salina Raurica, Expresstram Leimental). Auch der B-Horizont ist neben den ÖV-Projekten von Strassengestaltungsprojekten geprägt. Die räumlichen Schwerpunkte verschieben sich gegenüber dem A-Horizont vom Entwicklungsraum Leimental – Birstal – Allschwil zu Gebieten wie Laufen oder Birsfelden. Strassenseitig prägend sind die zwei B-Massnahmen Zubringer Bachgraben/Nordtangente und die Umfahrung Hésingue – Hegenheim. Zu ersterem besteht seitens Basel-Landschaft ein gesetzlicher Auftrag.

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation beinhaltet auch umfassende **Fuss- und Veloverkehrspakete für die Horizonte A und B.** Die Einzelprojekte sind in sogenannten Korridorpaketen zusammengefasst. Die Massnahmen liegen auf den Korridornetzen oder dem trinationalen Hauptroutennetz und orientieren sich an der entsprechenden LV-Teilstrategie.

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der **übergeordneten Massnahmen** des Bundes (ÜM). Im Schienenverkehr hat die Planungsregion Nordwestschweiz die Angebotsziele 2030 beim Bund im November 2014 eingereicht (STEP AS 2030). Deren Finanzierung ist noch nicht gesichert. Darunter fällt insbesondere das sogenannte «Herzstück» S-Bahn Basel, d. h. die unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof, die die Verknüpfung der Korridore untereinander mittels Durchmesserlinen überhaupt erst möglich macht. Strassenseitig hat die Engpassbeseitigung der Basler Osttangente (Rheintunnel) die grössten langfristigen Wechselwirkungen zu den AP-Massnahmen. Eine ausreichende Kapazität auf der Osttangente ist die Voraussetzung für einen stadtverträglichen MIV auf den Basler Stadtstrassen. Gegenüber dem AP2 wurde das

Projekt komplett überarbeitet. Anstatt einer Spurerweiterung auf dem Bestandsnetz wird ein neuer Rheintunnel geplant. Zu diesem Vorhaben liegt seit anfangs 2015 eine Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Kanton Basel-Stadt vor. Die Projektierungsarbeiten sind gestartet worden.

Die **Siedlungsmassnahmen** zeigen einerseits das weitere Vorgehen zur Realisierung der zahlreichen Schwerpunktgebiete (und deren Teilareale auf), andererseits definiert das Agglomerationsprogramm 3. Generation übergeordnete Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und -begrenzung. Letztere rücken im Vergleich zu AP2 die Umsetzung mit den Gemeinden bzw. Korridoren ins Zentrum. Der Anspruch einer operativeren Ausrichtung der Siedlungsmassnahmen ist die zentrale Erkenntnis aus verschiedenen Workshops zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Die Massnahmen sind mit den laufenden Überarbeitungen der kantonalen Richtpläne, Regionalplan (D) und SCOT (F) abgestimmt und decken sich somit mit den Anforderungen gemäss Teilrevision des Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes. Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist immer mehr auf eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit angewiesen. Hier sollen die lancierten Korridorprozesse eine tragende Rolle spielen.

Teilstrategie und Massnahmen im Bereich **Landschaft** fokussieren auf die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung stadtnaher Grünräume und städtischer Parks. Insbesondere die vielfältigen gewässerorientierten Freiräume stellen für die Agglomeration Basel einen wichtigen Standortvorteil dar, den es vor weiterem Siedlungs- und Nutzungsdruck zu bewahren gilt.

Ausblick

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation gelang es der trinationalen Agglomeration Basel, einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu vollziehen. Strategien und Konzepte konnten verfeinert, inhaltliche Lücken geschlossen, Prozesse optimiert, schlagkräftige Gremien geschaffen, die Trägerschaft weiterentwickelt und die Kommunen in den Erarbeitungsprozess integriert werden. Die erreichten Verbesserungen ermuntern die Partner von Agglo Basel, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen und die angestossenen Prozesse fortzusetzen. Auf Fachstufe laufen bereits die ersten Überlegungen zum Programm der 4. Generation. Parallel dazu arbeiten die involvierten Partner an einer Weiterentwicklung des Vereins Agglo Basel mit dem deklarierten Ziel, die Planung der trinationalen S-Bahn Basel enger zu koordinieren.

Inhalt

Vorwort ..... **IX**

Zusammenfassung ..... **XI**

1 Einleitung **6**

1.1 Anlass 6

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms 6

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms der 3. Generation 7

2 Grundlagen **9**

2.1 Methodik und Vorgehen 9

2.2 Perimeter 10

2.3 Erfüllung der Grundanforderungen 11

3 Organisation und Prozess AP3 ..... **13**

3.1 Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel 14

3.1.1 Einleitung 14

3.1.1.1 Allgemeine Herausforderung 14

3.1.1.2 Besondere Herausforderungen im Raum Basel 14

3.1.2 Trägerschaft der 1. und 2. Generation 14

3.1.3 Weiterentwicklung der Trägerschaft in der 3. Generation 16

3.1.4 Heutige Trägerschaft Agglo Basel (3. Generation) 19

3.1.5 Fazit und Ausblick zur Trägerschaft 24

3.2 Genese AP1 – AP3 25

3.2.1 Übersicht 25

3.2.2 Zentrale Schwerpunkte und Entwicklungsschritte der drei Generationen 25

3.3 Erarbeitungsprozess AP3 ... 27

3.3.1 Weiterentwicklung des Prozesses zur Erarbeitung von AP3 ... 27
3.3.1.1 Vorarbeiten auf der Stufe der Geschäftsleitung ... 27
3.3.1.2 Genehmigung der ersten Projektstufen durch die Politische Steuerung ... 31
3.3.1.3 Vertiefung der Projekte sowie des Gesamtkonzeptes AP3 ... 31
3.3.1.4 Genehmigung des Gesamtkonzeptes AP3 durch die Politische Steuerung ... 32

3.3.2 Zentrale trinationale Prozesse bei der Erarbeitung von AP3 ... 32
3.3.2.1 Zukunftsbild und Korridorprozess ... 32
3.3.2.2 Angebots- und Fahrplankonzept für die trinationale S-Bahn Basel ... 34
3.3.2.3 Trinationale Strategie Strasse ... 36
3.3.2.4 Prozess Velo- und Fussverkehr ... 39

3.3.3 Erarbeitungsprozess nach Kapiteln des Hauptberichts und beteiligten Akteuren ... 40

3.3.4 Themen des Hauptberichts ... 42

3.4 Korridorprozess ... 44

3.4.1 Korridor-Workshops ... 44

3.4.2 Stand und Ausblick ... 45

3.5 Partizipation / Mitwirkung ... 47

3.5.1 Einleitung ... 47

3.5.2 Mitwirkungsveranstaltungen ... 48
3.5.2.1 Gesamtchoreographie ... 48
3.5.2.2 Durchgeführte Mitwirkungsveranstaltungen im AP3 ... 51

3.5.3 Partizipation der Kantone und der deutschen und französischen Behörden der gleichen Stufe ... 58

3.5.4 Partizipation mit Behördenvernehmlassung ... 58

3.5.5 Partizipation der politischen Kommissionen und Institutionen ... 58

3.5.6 Partizipation von Wirtschaft und Verbänden ... 59

3.5.7 Partizipation der Bevölkerung ... 59

3.6 Politischer Prozess ... 60

4 Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends 63

4.1 Stand der Richt- und Regionalplanung 64

4.1.1 Regionalplan Hochrhein-Bodensee 66

4.1.2 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Frankreich 68

4.1.3 Kantonale Richtplanung Schweiz 70

4.1.4 Informelle Abstimmung in den Korridoren 73

4.2 Landschaft und Umwelt 74

4.2.1 Räumliche Gliederung 74

4.2.2 Landschafts- und Freiraumstruktur 75

4.2.3 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume 78

4.2.4 Kulturland-, Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung 79

4.2.5 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora 83

4.2.6 Lärm- und Luftschadstoffbelastung 86
4.2.6.1 Lärm 86
4.2.6.2 Luftschadstoffe 91

4.3 Siedlung 95

4.3.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze 95
4.3.1.1 Bevölkerung 95
4.3.1.2 Arbeitsplätze 98

4.3.2 Entwicklungsschwerpunkte 100

4.3.3 Verkehrsintensive Einrichtungen 102

4.3.4 Bauzonen und Verdichtungsreserven 103

4.3.5 ÖV-Erschliessungsgüte 109

4.4 Verkehr 111

4.4.1 Gesamtverkehr 111
4.4.1.1 Entwicklung des Gesamtverkehrs 111
4.4.1.2 Verkehrsverhalten 114

4.4.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn 121
4.4.2.1 Nachfrage 121
4.4.2.2 Netzstruktur 122
4.4.2.3 Angebot 123
4.4.2.4 Fahrzeitverluststellen und infrastrukturelle Engpässe 127

4.4.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus ... 128
4.4.3.1 Nachfrage ... 128
4.4.3.2 Netzstruktur ... 130
4.4.3.3 Angebot ... 131
4.4.3.4 Fahrzeitverluststellen ... 132

4.4.4 Strassennetz und Verkehrsmanagement (Personen- und Güterverkehr) ... 133
4.4.4.1 Netzstruktur ... 133
4.4.4.2 Verkehrsmanagement ... 134
4.4.4.3 Schwachstellen ... 136

4.4.5 Parkierung ... 139

4.4.6 Veloverkehr ... 143

4.4.7 Fussverkehr ... 146

4.4.8 Intermodalität ... 149

4.4.9 Verkehrssicherheit ... 154

4.4.10 Erreichbarkeit ... 158

4.4.11 Mobilitätsmanagement ... 158

5 Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramm Basel ... 161

5.1 Einleitung ... 162

5.2 Siedlung ... 163

5.2.1 Umsetzung der 13 Schwerpunktgebiete ... 163

5.2.2 Strategische Massnahmenblätter im Bereich Siedlung ... 169
5.2.2.1 Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie ... 169
5.2.2.2 Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie ... 169
5.2.2.3 Hochhausstrategie ... 170

5.3 Verkehr ... 171

5.3.1 Öffentlicher Verkehr ... 171

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr ... 174

5.3.3 Velo- und Fussverkehr ... 176

5.3.4 Verkehrsstrategien (V-Projekte) ... 178

6 Zukunftsbild 2030 179

6.1 Genese des Zukunftsbildes und Grundsätze der Agglomerationsentwicklung 180

6.1.1 Grundlagen 180

6.1.2 Anpassungen und Weiterentwicklungsprozess 180

6.1.3 Absichten und Grundsätze 181

6.1.4 Strukturierende räumliche Elemente 182

6.1.5 Zielsetzungen nach Bereichen 183

6.2 Zielsetzungen des Zukunftsbildes 187

6.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale 187

6.2.2 Verkehrliche Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren) 189

6.2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr 191

7 Handlungsbedarf 193

7.1 SWOT Landschaft und Umwelt 194

7.2 SWOT Siedlung 195

7.3 SWOT Verkehr 196

7.4 Handlungsbedarf 202

8 Teilstrategien 207

8.1 Übersicht 208

8.2 Landschaft und Grünräume 210

8.3 Siedlung 213

8.4 Verkehr 217

8.4.1 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität 217

8.4.2 Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung 222

8.4.3 Velo- und Fussverkehr 225

8.4.4 Mobilitätsmanagement 229

8.4.5 Güterverkehr und Logistik 230

9 Massnahmen 233

9.1 Herleitung 234

9.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft 237

9.2.1 Massnahmen zu den drei Siedlungsstrategien 237

9.2.2 Massnahmen zu den Schwerpunktgebieten 238

9.2.3 Massnahmen zum strategischen Massnahmenblatt Landschaft 245

9.3 Massnahmen Verkehr 246

9.4 Übergeordnete Massnahmen (ÜM) 249

9.5 Eigenleistungen Verkehr 252

9.6 Wirkungsnachweis 255

10 Ausblick 265

Glossar 266

Quellenverzeichnis 268

Anhang 272

1 Einleitung

1.1 Anlass

Im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen[1] ist festgehalten, dass die Mittelzuteilung nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen erfolgen solle. Mittels der Agglomerationsprogramme wird aufgezeigt, dass die zur Mitfinanzierung beantragten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden sind und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind sowie über eine hohe Gesamtwirkung verfügen.

Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation stellt sich die trinationale Agglomeration Basel ihren besonderen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Die 3. Generation baut dabei auf den beim Bund eingereichten Arbeiten der 1. und 2. Generation auf und versteht sich in vielen Bereichen als eine umfassende Aktualisierung und Weiterentwicklung der bereits abgegebenen Programme. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich dabei nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente, insbesondere mit der trinationalen Strategie S-Bahn und der trinationalen Strategie Strasse, aber auch mit der Umsetzung des Zukunftsbildes. Zahlreiche Projekte der 1. Generation sind realisiert worden oder befinden sich in der Umsetzung und auch einige Massnahmen der 2. Generation konnten nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Juli 2015 in Bau gehen. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt ca. CHF 2,4 Mrd. für die zentralen Verkehrsmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019 (A, B und C-Horizont).

1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms

Die trinationale Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere für den Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt hierbei ausserordentliche Chancen und Entwicklungspotenziale. Sie bringt aber auch bei der gesamträumlichen Planung besondere Herausforderungen mit sich. Mit dem Agglomerationsprogramm liegt ein Instrument vor, das die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voranbringt, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten.

Die trinationale Agglomeration Basel umfasst gemäss Bundesamt für Statistik (BfS) 127 Gemeinden. Davon liegen 35 im Südelsass, 18 in Südbaden und 74 in der Schweiz, letztere verteilt auf die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Das gesamte Einzugsgebiet umfasst rund 782 000 Einwohner. Nach den aktuellen Prognosen der regionalen Gebietskörperschaften wird die Einwohnerzahl der trinationalen Agglomeration Basel bis zum Jahr 2030 auf rund 850 000 steigen.

1 Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassengesetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG), Oktober 2006.

Verkehrlich ist der Raum Basel geprägt durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördlicher Gateway der Schweiz. Hier überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Fahrradverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument «Agglomerationsprogramm» übernimmt für die Agglomeration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms der 3. Generation

Die Berichterstattung des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation wurde der besseren Lesbarkeit halber bewusst unterteilt. Sie umfasst folgende fünf Berichtsteile:

- Teil 1 – Hauptbericht
- Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
- Teil 3 – Massnahmenband Verkehr
- Teil 4 – Kartenband
- Teil 5 – Korridorberichte aus 8 Korridoren so wie ein Kernbericht

Teil 1:
Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation. Im Hauptbericht werden die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel beschrieben, womit der rote Faden gewährleistet ist. Neben den einleitenden Kapiteln (1–2) gibt das Kapitel 3 einen Überblick über die Organisation der Trägerschaft, die zentralen Erarbeitungsprozesse des Programms sowie den partizipativen Prozess der 3. Generation. Kapitel 4 (Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends), Kapitel 5 (Stand Umsetzung), Kapitel 6 (Zukunftsbild 2030) Kapitel 7 (Handlungsbedarf), Kapitel 8 (Teilstrategien) und Kapitel 9 (Massnahmen, Wirkungsnachweis) bilden den inhaltlichen Kern des Hauptberichts der 3. Generation. Zum Abschluss wird in Kapitel 10 ein Ausblick auf mögliche Weiterentwicklungen bzw. Schwerpunkte kommender Agglomerationsprogramme gegeben.

Teil 2:
Dieser Berichtsteil beinhaltet die Massnahmenblätter Landschaft und Siedlung inkl. Massnahmentabellen und Übersichtskarten. Der Massnahmenband Landschaft und Siedlung umfasst 27 Schwerpunktgebiete Siedlung. Jedes Schwerpunktgebiet wird in einer Übersicht textlich beschrieben sowie kartografisch dargestellt. Die einzelnen Entwicklungsareale eines Schwerpunktgebietes werden in den Massnahmenblättern ausführlich beschrieben.

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

- Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
- Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)
- Agglomerationsmassnahmen: Fuss- und Velomassnahmen (LV)

Die Massnahmenblätter sind in den jeweiligen Kapiteln nach Horizonten sortiert.

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

Teil 5:
Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den acht Korridoren sowie dem Kern zusammen. Es handelt sich hierbei primär um Dokumente der kommunalen Ebene der einzelnen Korridore (Ausnahme Kern). Sie weisen die im Rahmen vom Agglomerationsprogramm der 3. Generation geleistete Arbeit der Städte und Kommunen aus, ausserdem dienen die Korridorberichte dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Des Weiteren erläutern die Berichte gegenüber dem Bund, wie die Agglomeration die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbilds der Agglomeration Basel in die Hand genommen hat. Zudem können die Zusammenhänge von verschiedenen Massnahmen (Bereiche Siedlung und Verkehr) gezielter dargestellt werden als in den Massnahmenblättern.

Zum Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation ist ausserdem eine elektronische Datenablage verfügbar, auf der sich zahlreiche Hintergrundinformationen befinden. Es handelt sich beispielsweise um Berichte zu den übergeordneten Verkehrsstrategien trinationale S-Bahn Basel und trinationale Strategie Strasse, aber auch um Berichte zu den Arbeiten in den Korridoren.

Die zentralen Fakten zu den Massnahmen des Programms sind in einem ebenfalls beigelegten Flyer enthalten.

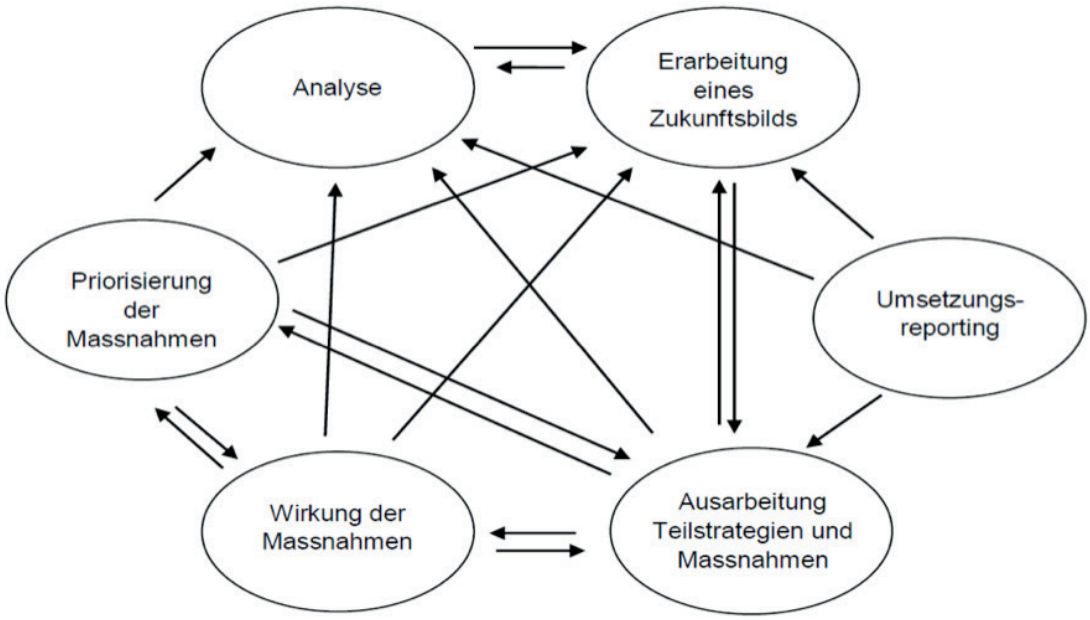
2 Grundlagen

2.1 Methodik und Vorgehen

Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel orientiert sich am Vorschlag der ARE-Weisung[2]. Ausgangspunkt ist eine Analyse sowohl für den Ist-Zustand als auch hinsichtlich Entwicklungstrends sowie das Zukunftsbild 2030 der trinationalen Agglomeration Basel. Dieses zeigt die Leitlinien der erwünschten langfristigen Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf.

Ziel der Analyse ist es, in Spiegelung mit dem Zukunftsbild Stärken und Schwächen sowie Chancen und Gefahren (SWOT[3]) aufzuzeigen und dadurch den Handlungsbedarf in den einzelnen Themenbereichen zu identifizieren. Auf dieser Grundlage werden Teilstrategien formuliert, die dem Zukunftsbild entsprechen und die Zielsetzungen in den einzelnen Themenbereichen konkretisieren. Im letzten Schritt werden die Massnahmen hergeleitet, die zur skizzierten Entwicklung beitragen. Entsprechend ihrer Wirksamkeit und des Planungsstandes werden die Massnahmen priorisiert.

Die Auflistung dieser «Bestandteile» des Agglomerationsprogramms könnte den Eindruck erwecken, dass es sich bei der Ausarbeitung um einen seriellen Prozess gehandelt hat. In Wirklichkeit gab es jedoch zahlreiche Rückkopplungen und Iterationen, wie dies die Abbildung aus der ARE-Weisung aufzeigt.



Figur 3:
Die methodischen Arbeitsschritte als iterativer Ausarbeitungsprozess

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16.02.2015, Bern (Seite 26)

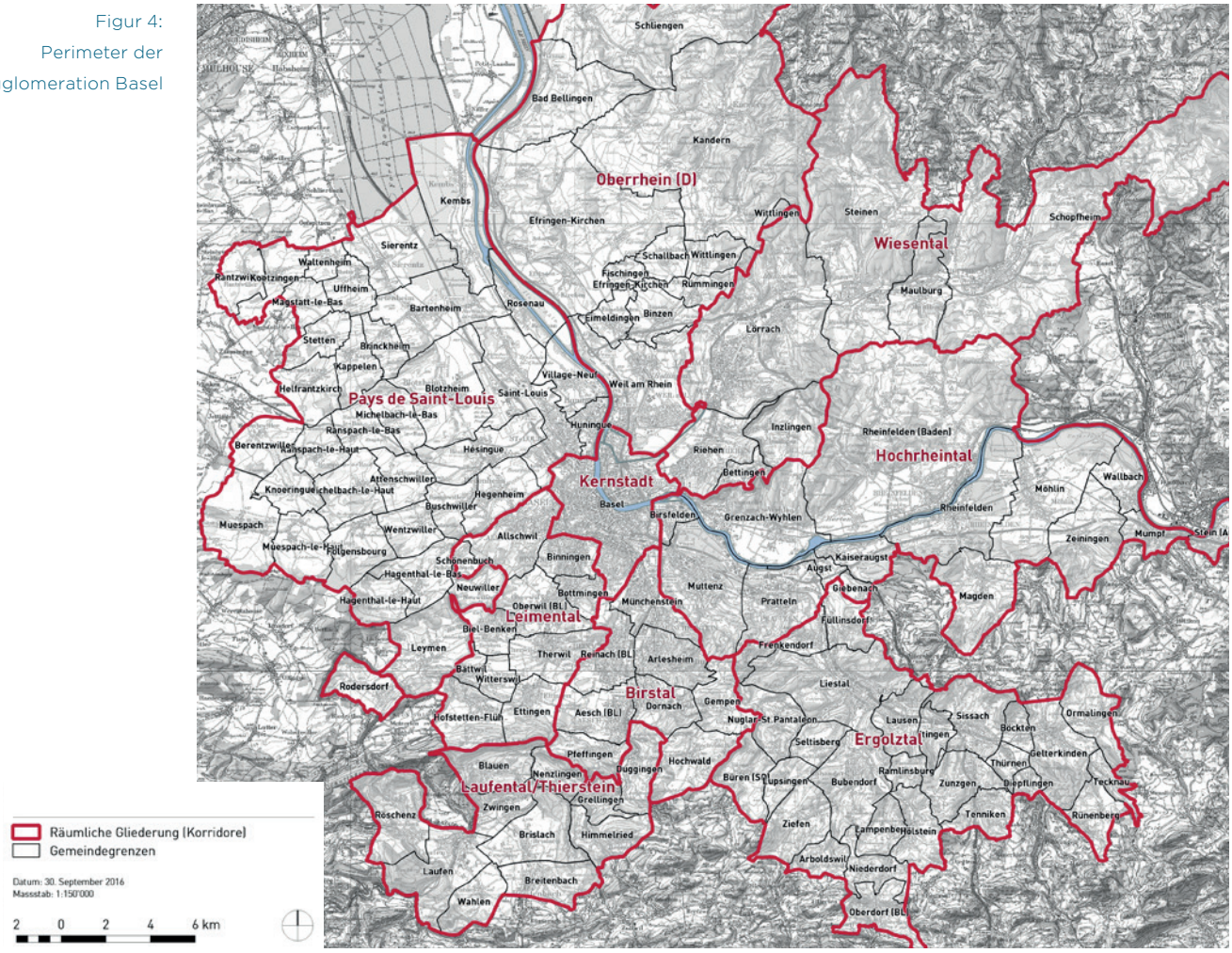
2 ARE 2015: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 16.02.2015.

3 «SWOT» steht als Abkürzung für «Strengths, weaknesses, opportunities and threats»; auf Deutsch: Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren.

2.2 Perimeter

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms ist durch die Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik (BfS) vorgegeben und basiert auf Zahlen der Volkszählung 2000. Dieser Bearbeitungsperimeter (vgl. Figur 4) 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. Der Bearbeitungsperimeter des vorliegenden Agglomerationsprogramms Basel entspricht demjenigen des Agglomerationsprogramms Basel der 1. und 2. Generation.

Figur 4:
Perimeter der
Agglomeration Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

2.3 Erfüllung der Grundanforderungen

Die Trägerschaft Agglo Basel hat das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation gemäss den Grundanforderungen des Bundes vorab selbst überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass die Grundanforderungen vollumfänglich erfüllt sind:

- **Grundanforderung 1 (GA1), Partizipation:** Die Grundanforderung 1 wird erfüllt (vgl. Kapitel 3). Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung mit einbezogen. Gegenüber AP2 konnte der Einbezug dank der Korridorprozesse stark verbessert werden (Kapitel 3.4). Möglichkeiten für eine noch bessere Integration der Akteure werden – wie bereits nach der 2. Generation – im Hinblick auf die Erarbeitung der 4. Generation geprüft.

- **Grundanforderung 2 (GA2), Bestimmung einer Trägerschaft:** Die Grundanforderung 2 wird erfüllt (vgl. Kapitel 3.1). Mit der Vereinsgründung von Agglo Basel im Sommer 2014 wurde die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel gegenüber der Trägerschaft aus der der 2. Generation nochmals tiefgreifend gestärkt. Von der Trägerschaft wurde im Juni 2015 die Leistungsvereinbarung zur 2. Generation des Agglomerationsprogramms unterzeichnet. Der Einbezug der kommunalen Ebene in die Planungen der Agglomeration Basel wurde mit dem Korridorprozess auf eine neue Stufe gestellt. Die Trägerschaft Agglo Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, vor allem im Bereich der S-Bahn die zuständigen ausländischen Behörden auch formal in die Trägerschaft zu integrieren.

- **Grundanforderung 3 (GA3), Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken:** Die Grundanforderung 3 wird erfüllt, da in der Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie bei der Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken alle Anforderungen aufgenommen und je nach Datenlage in der entsprechenden Tiefe erfüllt wurden. Neben den allgemeinen Angaben zu Perimeter, Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur (Trägerschaft) wurden die Themen Landschaft und Umwelt, Siedlung sowie Verkehr in der gewünschten Genauigkeit dargestellt.

- **Grundanforderung 4 (GA4), Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden):** Die Grundanforderung 4 wird vollumfänglich erfüllt (vgl. Kapitel 6, 8 und 9). Im Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation wird wie bereits in der 2. Generation eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild 2030), der Zwischenebene (Teilstrategien) und den Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild 2030 wird die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dargestellt. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitioniert, aber zugleich auch realistisch und nicht zuletzt dank der Mitwirkungsveranstaltungen und Korridorprozesse sowie dem intensiven Austausch in allen drei Ländern und auf allen Verwaltungsebenen auch breit akzeptiert. Die sieben Teilstrategien, mit denen das Zukunftsbild 2030 vertieft wird, wurden nochmals in umfassenden Prozessen (z. B. Korridorprozess, S-Bahn-Planung und Strategie Strasse) teilweise grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Damit war eine noch bessere Ableitung konkreter und priorisierter Massnahmen möglich. Dabei wurden alle Bereiche abgedeckt (Landschaft, Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr und Logistik). Alle Massnahmen greifen auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf zurück, beheben die offengelegten Schwachstellen und tragen massgeblich zur Umsetzung des Zukunftsbildes bei.

› **Grundanforderung 5 (GA5), Bestimmung und Begründung der prioritären Massnahmen:** Die Grundanforderung 5 wird vollumfänglich erfüllt (vgl. Kapitel 9). Mit dem logischen und nachvollziehbaren Aufbau des Agglomerationsprogramms der 3. Generation wird deutlich aufgezeigt, dass die priorisierten Massnahmen des Programms wesentlich zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie der Teilstrategien beitragen. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Die in den Vertiefungsprozessen Raumplanung (Korridorprozess), S-Bahn-Planung, Strategie Strasse sowie dem Veloprozess identifizierten Massnahmen wurden sowohl auf der übergeordneten Ebene in den Fachgruppen, der Geschäftsleitung als auch in den Korridoren mit der kommunalen Ebene abgestimmt. Die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild (Agglorelevanz) und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien erfolgt laufend und parallel zu den Prozessen. In einem weiteren Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft, und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE-Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Nutzen, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Kosten und Umsetzung (Reifegrad und Realisierungshorizont) finden sich für jede Massnahme separat in den Massnahmenblättern.

› **Grundanforderung 6 (GA6), Umsetzung und Controlling:** Die Grundanforderung 6 wird vollumfänglich erfüllt, da die Einbindung des Agglomerationsprogramms in die kantonalen Planungen gewährleistet und damit behördenverbindlich verankert ist. Für die behördenverbindlichen Planungen im Ausland werden nach Möglichkeit die Zielrichtungen des Agglomerationsprogramms Basel bei den Überarbeitungen des Regionalplans bzw. des SCOT berücksichtigt. Die Abstimmung mit Zielen und Massnahmen des Bundes sowie den ausländischen Teilräumen ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sind in den strategischen Planungen aller sechs Teilräume mit hoher Priorität vorgesehen. Durch die breite Akzeptanz des Zukunftsbildes als übergeordnete Strategie über die gesamte trinationale Agglomeration und die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms in den Richtplänen haben die zu tätigenden Investitionen höchste Priorität. Das vorliegende Agglomerationsprogramm enthält einen umfassenden Controlling-Report zur Umsetzung der Massnahmen der 1. Generation und 2. Generation (vgl. Kapitel 5).

3 Organisation und Prozess AP3

Kernaussagen:

› Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wurde in der 3. Generation zu einem Verein (Agglo Basel) weiterentwickelt, der trinational durch sechs Mitglieder getragen wird.

› Dem Verein gehören die folgenden Mitglieder an: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) und der Landkreis Lörrach (gemeinsam mit RVHB[4]).

› Inhaltich wurden in der 3. Generation drei grosse Schwerpunkte gesetzt: Die Verankerung des Zukunftsbildes mit dem Korridorprozess auf kommunaler Ebene, die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn-Planung im Rahmen des FABI-Prozesses (STEP AS 2030) sowie eine von Grund auf neu erarbeitete trinationale Strategie Strasse.

› Für die beiden Schwerpunktthemen S-Bahn und Strategie Strasse wurden Koordinationsgremien geschaffen, in denen alle relevanten Behörden Einsitz haben (Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel und FG Strasse).

› Durch die Korridorprozesse war es bei der Erarbeitung der 3. Generation möglich, die Gemeinden intensiv einzubeziehen und Gemeinde-, Regional- und übergeordnete Ebene zu verzahnen.

› Mit der 3. Generation wurde der Partizipationsprozess aus der 2. Generation mit Mitwirkungsveranstaltungen weitergeführt. Der Prozessablauf war anhand von 7 Mitwirkungsveranstaltungen strukturiert, die wiederum eng an den jeweiligen inhaltlichen Entwicklungsschritten (sog. Meilensteine) des Agglomerationsprogramms selbst ausgerichtet waren.

› In der 3. Generation wurde zudem eine umfassende trinationale Behördenvernehmlassung bei den Mitgliedern von Agglo Basel, den übergeordneten Behörden sowie allen Städten und Gemeinden durchgeführt. Die Vernehmlassungsvorlage war öffentlich auf der Webseite von Agglo Basel verfügbar.

4 RVHB: Regionalverband Hochrhein-Bodensee

3.1 Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

3.1.1 Einleitung

3.1.1.1 Allgemeine Herausforderung

Während die politischen Strukturen in der trinationalen Agglomeration Basel auf historischen Begebenheiten gründen, bewegt sich die Gesellschaft vermehrt in grösseren Räumen, die rechtlich nicht strukturiert sind (funktionale Räume). Vor allem in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr können historische Grenzen für eine koordinierte Entwicklung hemmend sein. Gute Planungen und Entwicklungen müssen sich an gesellschaftlichen und nicht an staatsrechtlichen Gegebenheiten orientieren. Gleichzeitig müssen raumordnungs- und verkehrspolitische Entscheide durch die dafür zuständigen Organe beschlossen werden. Ideen, aus funktionalen Räumen auch staatsrechtliche «Entscheidungskörper» zu machen, stellen derzeit keinen gewünschten Weg dar und können höchstens als sehr langfristige Visionen bezeichnet werden. Es gilt einen Weg der «kleinen Schritte» zu begehen, der sich zwar immer am Ziel der Bewirtschaftung des funktionalen Raums orientiert, der aber gleichzeitig die geltende Zuständigkeitsordnung respektiert. Der Bund engagiert sich in den Agglomerationen mit Programmen, die von einer ganzheitlichen Bewirtschaftung der funktionalen Räume ausgehen, gleichzeitig aber die verschiedenen verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

3.1.1.2 Besondere Herausforderungen im Raum Basel

Die Aufgaben in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr sind im schweizerischen Föderalismus auf verschiedene Ebenen aufgeteilt, was zu einer sehr anspruchsvollen «Multilevel Governance» führt. Zusammengefasst lassen sich die besonderen Herausforderungen in der trinationalen Agglomeration Basel wie folgt darstellen:

- Der funktionale Raum Basel (in welchem sich die Gesellschaft zunehmend mobiler bewegt) besteht aus vier Kantonen und dem grenznachbarlichen Frankreich und Deutschland.
- In den vier Kantonen BS, BL, AG und SO stellt sich die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden teilweise unterschiedlich dar, respektive sind die kommunalen Zuständigkeiten teilweise unterschiedlich ausgestaltet.
- Während die Kantone BS und BL fast flächendeckend im funktionalen Raum Basel liegen, liegen von den Kantonen AG und SO nur kleine Teile im Perimeter des Agglomerationsprogrammes Basel (Fricktal, Schwarzbubenland).
- Auch im angrenzenden Ausland (F, D) sind die Aufgaben im Bereich Siedlungsentwicklung und Verkehr auf verschiedene staatsrechtliche Ebenen aufgeteilt und bedingen für bestimmte Entscheide komplizierte Verfahren.

3.1.2 Trägerschaft der 1. und 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde von Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam erarbeitet. Die Kantone Aargau und Solothurn wurden punktuell in die Arbeiten einbezogen. Die Anliegen der Gebietskörperschaften in Deutschland und Frankreich wurden im Rahmen der Vernehmlassung berücksichtigt. Eine Trägerschaft im eigentlichen Sinn bestand in der 1. Generation nicht.

Ausgelöst durch die namhaften Beiträge des Bundes an die Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration Basel haben sich die vier Kantone im Rahmen der 2. Generation im Rahmen eines Vertragswerks zusammengeschlossen, um die zugesprochenen finanziellen Mittel der 1. Generation besser bewirtschaften zu können und dem Bund eine kompetente Kontaktstelle für die Abwicklung der formellen Aspekte und für Fragen anbieten zu können.

Im ersten Schritt wurde auf die Bildung einer rechtlich selbständigen Trägerschaft verzichtet. Die Gemeinden wurden dabei aufgrund der Komplexität des Raumes formal nicht in die Trägerschaft eingebunden. Sie wurden jedoch im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen in den Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogrammes einbezogen. Die ausländischen Gebietskörperschaften des grenznahen Auslands wurden informell in die Trägerschaft integriert, das heisst, sie beteiligten sich massgeblich an der inhaltlichen Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes, hatten aber rein formell gesehen kein Mitspracherecht.

Die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Basel der 1. und 2. Generation beruhte auf zwei vertraglichen Vereinbarungen:

› Im Vertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn vom 06. April 2010 schlossen sich die Vertragsparteien zur Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Basel, schweizerischer Teil, gemäss Anhang 4 zur MinVV5 zusammen. Die Trägerschaft verfügte über einen politischen Steuerungsausschuss, der aus je einem Mitglied des Regierungsrates der Vertragspartner bestand. Deutschland und Frankreich waren berechtigt, mit jeweils einem Mitglied (ohne Stimmrecht) am Steuerungsausschuss teilzunehmen. Entscheide im Steuerungsausschuss wurden einvernehmlich getroffen. Weiter verfügte die Trägerschaft über eine Geschäftsleitung, die sich aus mindestens einer delegierten Person jedes Vertragspartners (Stufe Chefbeamtin oder Chefbeamter) zusammensetzte. Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) konnte bis zu drei Personen (ohne Stimmrecht) in die Geschäftsleitung delegieren. Auch in der Geschäftsleitung wurden Entscheide einvernehmlich getroffen. Schliesslich verfügte die Trägerschaft über eine Geschäftsstelle, welche jedoch in einer separaten Vereinbarung geregelt wurde. Der Trägerschaft kamen unter anderem die folgenden Hauptaufgaben zu:

  - Erarbeitung (de facto auch Weiterentwicklung) des Agglomerationsprogramms Basel

  - Ansprechpartnerin des Bundes für das Agglomerationsprogramm Basel

  - Koordination, Kontrolle und Gewährleistung der Umsetzung des Agglomerationsprogramms und Anpassung dieses Programms an veränderte Rahmenbedingungen, Rechenschaftsablage gegenüber dem Bund über die Umsetzung des Agglomerationsprogramms.

› In der Vereinbarung über die Organisation der Geschäftsstelle der Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm der Agglomeration Basel vom 9. September 2010 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurden die Grundlagen für die Geschäftsstelle (Personalfragen, Sitz, Finanzierung) geregelt. Die Geschäftsstelle war administrativ dem Amt für Raumplanung innerhalb der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft zugeordnet, fachlich der Geschäftsleitung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms unterstellt. Die Kosten der Geschäftsstelle wurden je zu 50 % von den beiden Kantonen getragen.

5 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr1 (MinVV) vom 7. November 2007

In dieser Struktur waren die ausländischen Partner zwar insofern mit einbezogen, als sie sowohl in der politischen Steuerung wie auch in der Geschäftsleitung Einsitz nehmen konnten, sie besassen aber kein Stimmrecht – und auch keine Verpflichtung, einen finanziellen Beitrag zu leisten.

3.1.3 Weiterentwicklung der Trägerschaft in der 3. Generation

Im Herbst 2012 initiierte die Geschäftsstelle zusammen mit der Geschäftsleitung den Prozess zur Weiterentwicklung der Trägerschaft Agglomerationsprogramm Basel. Juristische Vorabklärungen zeigten schnell, dass sich bei einem Einbezug der ausländischen Partner das bisherige vertragliche Konstrukt als zu schwerfällig erweisen würde und deshalb kaum mehr geeignet erschien. Das rein vertragliche Zusammenarbeitsmodell musste einen Schritt weiterentwickelt werden. Dabei sollte an der grundsätzlich bewährten Funktionsweise der bisherigen Zusammenarbeit angeknüpft werden.

Mit dem anstehenden Schritt zur Weiterentwicklung der Trägerschaft sollten daher vorerst die folgenden **Ziele** erreicht werden:

- Eine Trägerschaft ist zu begründen, die alle betroffenen Teilräume des funktionalen Raums Basel gleichermassen einbezieht, ungeachtet der Landesgrenzen.
- Die Trägerschaft muss eigene Rechte und Pflichten begründen können (was Raum schafft für die Ausbildung einer eigenen Identität).
- Die Trägerschaft muss möglichst einfach ausgestaltet werden (was die Transparenz erhöht).
- Die Trägerschaft muss gewährleisten, dass alle Organisationen innert nützlicher Frist einbezogen werden können.
- Die Trägerschaft muss sicherstellen, dass den Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme Rechnung getragen wird.

In einem ersten Schritt sollte eine Auslegordnung der verschiedenen Trägerschaftsmodellen erarbeitet und bewertet. Rein vertragliche Konstrukte (ohne Bildung einer juristischen Person) kamen nicht in Frage, da die neue Trägerschaft rechtsfähig sein sollte. Zunächst war zu entscheiden, ob die juristische Person als Körperschaft oder als Anstalt ausgestaltet werden soll.

Da die Trägerschaft die verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten der öffentlich-rechtlichen Akteure in ihrem Raum respektieren muss, erschien auf den ersten Blick die Begründung einer anstaltlichen Lösung – ohne Legislative – naheliegend. Ein Exekutivorgan mit den nötigen Fachkommissionen und einer leistungsfähigen Verwaltung würde eigentlich ausreichen, um die gestellten Aufgaben (Planung, Koordination) zu erfüllen. Das Verhältnis zu den Akteuren der einzelnen Teilräume hätte ohne weiteres vertraglich geregelt werden können, eine körperschaftlich organisierte Mitwirkung einer «Legislative» (Versammlung der Mitglieder als oberstes Organ der juristischen Person) wäre nicht nötig. Allerdings stehen bei dieser Variante nur zwei rechtliche Optionen zur Verfügung: die Anstalten des öffentlichen Rechts (Rechtsgrundlage: formelles Gesetz) und die privatrechtlichen Stiftungen. Die Begründung einer von mehreren Akteuren initiierten öffentlich-rechtlichen Anstalt erschien angesichts der Tatsache, dass vier Kantone und zwei ausländische Staaten einen harmonisierten Gesetzgebungsprozess abwickeln müssten (Konkordat, kombiniert mit zwei staatsvertraglichen Lösungen), von vornherein als ungangbarer Weg. Eine privatrechtliche Stiftung hätte relativ einfach begründet werden können. Hier stellt sich jedoch das Problem, dass Stiftungen sehr starr und wenig anpassungsfähig sind und für viele Entscheide die Mitwirkung bzw. Zustim-

mung der zuständigen Stiftungsaufsicht erforderlich ist. Im vorliegenden Fall – angesichts der erheblichen Ausdehnung des Aufgabenperimeters – wäre dies wohl die eidgenössische Stiftungsaufsicht. Während Stiftungen ihren Sinn oft in der Verselbständigung eines erheblichen Stiftungskapitals finden, das gewährleistet, dass die Mittelverwendung im Rahmen klarer (und starrer) Vorgaben dem Einfluss der Tagespolitik entzogen wird, stand im vorliegenden Fall kein namhaftes Stiftungskapital zur Verfügung. Die Stiftung wäre auf Beiträge der Stifter angewiesen, was sie weitgehend zu einer körperschaftlich gesteuerten Organisation verkommen liesse. Aus diesen Gründen fiel auch die privatrechtliche Stiftung ausser Betracht.

Diese Überlegungen führten zu der Überzeugung, dass die Trägerschaft als eine Körperschaft auszugestalten ist, die von ihren Mitgliedern getragen und gesteuert wird. Da die Begründung einer juristischen Person rasch und möglichst einfach erfolgen sollte, erschein es unerlässlich, dass pro Teilraum nur ein Mitglied die Trägerschaft begründen soll. Im schweizerischen Raum wurde somit die bisherige Praxis weitergeführt, wonach die Kantone die Interessen der betroffenen Regionen vertreten und die anderen Aufgabenträger (Regionen, Gemeinden) in partizipativen Prozessen einbeziehen würden. Im grenznahen Ausland mussten sich die Träger von Zuständigkeiten je Teilraum einigen, wer Mitglied der Körperschaft wird und diese (mit)steuert.

Wie bereits oben ausgeführt, ging es im Rahmen der anstehenden Weiterentwicklung nicht darum, der zu gründenden Organisation umfassende Aufgaben in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr zu übertragen, sodass sie (für die Akteure im Raum Basel) verbindlich Entscheide treffen kann. Der Organisation sollte vielmehr eine koordinierende Funktion zukommen. Der Organisation sollten mit anderen Worten diejenigen Aufgaben zukommen, die die bisherige Trägerschaft bereits heute (jedenfalls de facto) wahrnahm. Mit diesen Aufgaben ist den Anforderungen des Bundes an Trägerschaften Genüge getan. Wesentlich erschien jedoch, dass die Trägerschaft befähigt wird, die Zustimmung zum Agglomerationsprogramm respektive die Verpflichtung der einzelnen Akteure zur Umsetzung des Programms wie oben beschrieben zu erwirken.

Körperschaften haben verfahrensmässig den Vorteil, dass sie viele Fragen mit Mehrheitsbeschluss und damit rasch und effizient entscheiden können. Zudem können sie eigene Rechte und Pflichten begründen, einen eigenen Finanzhaushalt führen und sind den starren (Finanzhaushalts-)Vorgaben des kantonalen Rechts oder anderer öffentlich-rechtlicher Erlasse nicht oder nur sehr eingeschränkt unterstellt. Allerdings begeben sich öffentlich-rechtliche Körperschaften in der Regel nur dann als Mitglied unter das Dach einer neuen Körperschaft, wenn sie nicht befürchten müssen, in wichtigen Fragen überstimmt und von Mehrheiten dominiert zu werden. Die Mitglieder müssen Gewähr haben, dass sie in wichtigen Fragen selbst im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeitsordnung entscheiden können. Dies kann sichergestellt werden, indem entweder gewisse wichtige Fragen neben der Körperschaft vertraglich vereinbart werden oder indem die Statuten der Körperschaft für gewisse wichtige Fragen die Zustimmung jedes einzelnen Mitglieds vorsehen.

Letztlich erschien es nicht von erheblicher Bedeutung, welche Rechtsform die Körperschaft aufweist. Eine möglichst einfache und konsistente Führungshierarchie sollte politisch nachvollziehbare, rasche und günstige Entscheide ermöglichen. Wesentliche (politische) Fragen müssen einstimmig ausgehandelt werden. Zur Bewirtschaftung von Planungen und von Fragen koordinativer Natur bot sich der Verein nach Schweizerischem Recht (Art. 60 ff. ZGB) an. Er kennt nur sehr wenige rechtliche Vorgaben, ermöglicht eine äusserst flexible Ausgestaltung der Organisation und kann weitgehend ohne formale Akte (Verurkundung, Eintrag im Handelsregister etc.) gegründet werden. Da die Aktivitäten der Trägerschaft in keiner Weise eine Gewinnorientierung anstreben, wurde die grundsätzlich ideelle Zielsetzung von

Vereinen nach schweizerischem Recht nicht als Hinderungsgrund gesehen. Die Rechtsform des Vereins ist ausserdem in anderen Agglomerationen bereits erprobt (z. B. AareLand) und wird vom Bund akzeptiert. In Zusammenarbeit mit der Rechtsberatung konnte aufgezeigt werden, dass sich mit der Gründung eines Vereins die eingangs genannten Ziele am besten verwirklichen lassen.

Im September 2013 sprach sich die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel auf Antrag der Geschäftsleitung dafür aus, die Trägerschaft zu einem Verein weiterzuentwickeln. Anschliessend wurde mit der Ausformulierung der Statuten begonnen. In mehreren Arbeitssitzungen wurden die Statuten in der Geschäftsleitung intensiv diskutiert und anschliessend in eine behördeninterne Vernehmlassung gegeben (betroffene Departemente bzw. Ämter sowie alle Rechtsdienste). Im Januar 2014 wurden die Resultate aus der Vernehmlassung der Statuten in der Geschäftsleitung besprochen. Die Statuten wurden entsprechend den Rückmeldungen aus der Vernehmlassung angepasst und an die Politische Steuerung zum Beschluss überwiesen. Der definitive Beschluss zur Gründung eines Vereins mit den bereinigten Statuten erfolgte in der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel Ende Januar 2014. Damit wurde das Geschäft an die jeweiligen zuständigen Organe der Mitglieder zum Beschluss unterbreitet.

Im Zeitraum zwischen März und Juni 2014 wurden folgende politischen Beschlüsse gefasst:

- 25. März 2014: Planungsausschuss des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB) (DSPA 84/14-Ö)
- 16. April 2014: Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau (RRB 2014-000226)
- 29. April 2014: Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft (RRB: 0622)
- 20. Mai 2014: Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn (RRB 2014/907)
- 04. Juni 2014: Beschluss des Kreistags des Landkreises Lörrach (Nr. 076/2014)
- 19. Juni 2014: Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)
- 17. Juni 2014: Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Stadt (RRB 14/19/3)

Nachdem alle Teilräume die notwendigen politischen Beschlüsse gefasst hatten, konnte der Verein auf 01. Juli 2014 in Kraft treten. Das bestehende Team der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel, das bis dahin administrativ beim Kanton Basel-Landschaft in der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) angegliedert war, wurde vom Verein auf 01. Juli 2014 vollumfänglich übernommen.

3.1.4 Heutige Trägerschaft Agglo Basel (3. Generation)

Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zu einem Verein nach Schweizerischem Recht (Art. 60 ff. ZGB) wurde die Verankerung des Agglomerationsprogramms in der Region Basel gegenüber der 2. Generation nochmals gestärkt.

Der Verein trägt den Namen **Agglo Basel.** Die Statuten finden sich im Anhang 2 und 3. Sitz des Vereins ist am Ort der Geschäftsstelle in Liestal.

Dem Verein gehören die folgenden **Mitglieder** an:

› Kanton Basel-Stadt

› Kanton Basel-Landschaft

› Kanton Aargau

› Kanton Solothurn

› Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

› Landkreis Lörrach (gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee)

Die **Mitglieder** verpflichten sich, namentlich bei der Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme, alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen. Damit ist auch die Gemeindeebene indirekt in die Trägerschaft mit einbezogen.

Organe des Vereins sind:

› die Mitglieder

› die Politische Steuerung (Vereinsversammlung)

› die Geschäftsleitung (Vorstand)

› die Geschäftsführung

› die Revisionsstelle

Die **Mitglieder** entscheiden im Rahmen ihrer Zuständigkeit (aber **als oberstes Organ des Vereins**) über die ihnen von der Politischen Steuerung unterbreiteten Geschäfte.

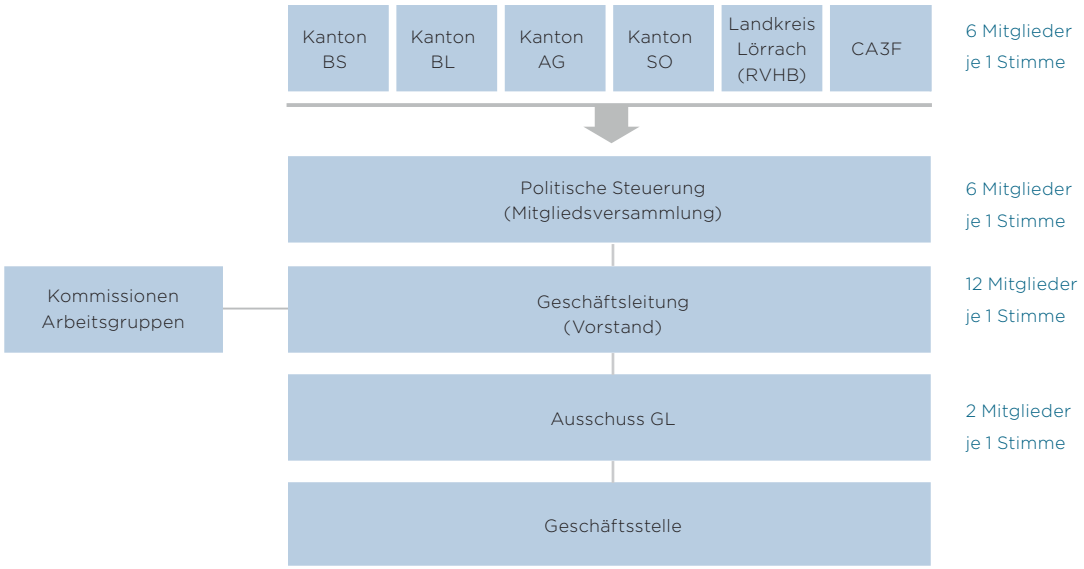
Jedes Mitglied entsendet in die **Politische Steuerung** eine Vertretung. Die Vertretungen der Schweizer Mitglieder gehören dem Regierungsrat ihrer Kantone an. Auf der französischen und deutschen Seite gehören die Vertreter der Mitglieder der Exekutive einer regionalen Organisation an, die sich mit raumrelevanten Fragen befasst.

Die **Politische Steuerung** setzt sich aus folgenden Vertretern zusammen (Stand: Ende August 2016):

- Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro — BUD BL
- Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels — BVD BS
- Regierungsrat Stephan Attiger — BVU AG
- Regierungsrat Roland Fürst — BJD SO
- Landrätin Marion Dammann — Landkreis Lörrach
- Vice-Président Jean-Marie Zoëlle — CA3F

Figur 5 gibt einen Überblick über die Gremien von Agglo Basel:

Figur 5: Organisation Trägerschaft Agglo Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Jedes Mitglied entsendet in die **Geschäftsleitung** zwei Personen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung üben in ihrem Kanton oder in einer Organisation eine Kaderfunktion aus. Jedes Mitglied der Geschäftsleitung verfügt über eine Stimme. Die Geschäftsleitung beschliesst mit der Mehrheit der anwesenden Stimmen.

Die Geschäftsleitung setzt sich aus folgenden Vertretern zusammen (Stand: Ende August 2016[6]):

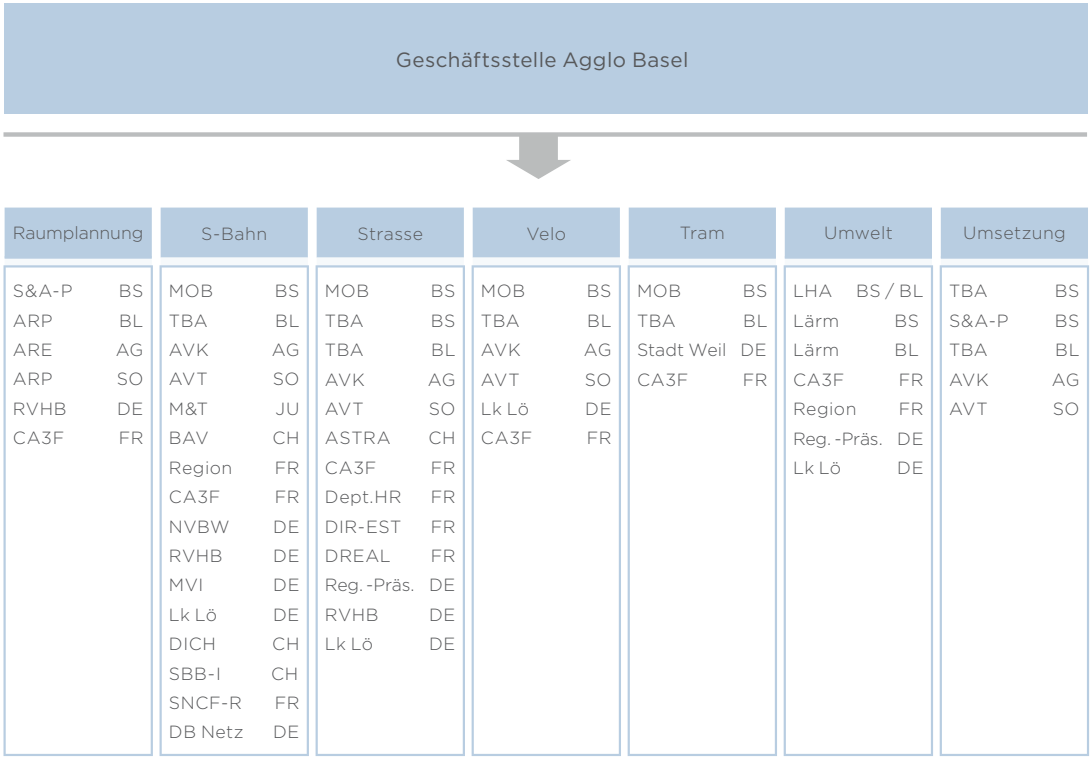
› Alain Groff	Leiter Amt für Mobilität BS
› Dr. Martin Sandtner	Leiter Planungsamt BS
› Dr. Martin Kolb	Leiter Amt für Raumplanung BL
› Urs Roth (ab 01.03.2016)	Stv. Kantonsingenieur BL
› Dr. Daniel Kolb	Leiter Abteilung Raumentwicklung AG
› Bernard Staub	Leiter Amt für Raumplanung SO
› Karl-Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor RVHB
› Ulrich Hoehler (ab 16.04.2015)	Erster Landesbeamter, Landkreis Lörrach
› Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services, CA3F
› Guillaume Benoit (ab 10.11.2015)	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, CA3F

Die **Geschäftsstelle** steht unter der Leitung einer durch den Verein angestellten geschäftsführenden Person (Dr. Patrick Leypoldt). Sie trägt gegenüber der Geschäftsleitung die administrative Verantwortung für die Geschäftstätigkeit des Vereins im Rahmen der bewilligten Mittel und des Pflichtenheftes und legt darüber Rechenschaft ab, bereitet die Beschlüsse der Vereinsorgane vor, begleitet Dritte, die im Auftrag des Vereins tätig sind, pflegt in Absprache mit der Geschäftsleitung den Kontakt zu Organisationen, die für die Erreichung des Vereinszweckes von Bedeutung sind, pflegt die Kontakte zu den relevanten Bundesstellen und ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Die Geschäftsführung ist darüber hinaus auch für die Anstellung und die Führung des Personals zuständig.

6 Ehemalige Mitglieder GL-Agglo: Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt BL (Mitglied bis 17. Juni 2015), Dr. Jörg Jermann, Leiter Mobilität BL (Mitglied zwischen 17. Juni 2015 und 31. Januar 2016), Walter Holderried, Erster Landesbeamter, Landkreis Lörrach (Mitglied bis 12. September 2014).

Nachfolgende Figur 6 gibt einen Überblick über die Gliederung der Geschäftsstelle von Agglo Basel:

Figur 6:
Geschäftsstelle und Fachgruppen Agglo Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Politische Steuerung wählt die **Revisionsstelle** eines Mitglieds oder eine anerkannte private Revisionsstelle. Sie berichtet der Politischen Steuerung und stellt Antrag auf Genehmigung oder Nichtgenehmigung der Rechnung.

Die Vereinsorgane können ständige **Kommissionen** und projektbezogene **Fachgruppen** einsetzen. Die Zusammensetzung der diversen (landes- und kantonsübergreifenden) Fachgruppen orientiert sich an den entsprechenden Zuständigkeiten. Es sind auch Gebietskörperschaften bzw. Institutionen in den Fachgruppen vertreten, die nicht Mitglieder des Vereins Agglo Basel, jedoch aufgrund ihrer Kompetenzen wichtige Partner bei der Bearbeitung des Themenbereichs sind. Im Folgenden werden die einzelnen Fachgruppen kurz mit ihrer Zusammensetzung und ihren wichtigsten Aufgaben beschrieben:

› Die **Fachgruppe Raumplanung** setzt sich aus Mitgliedern des Vereins Agglo Basel zusammen. Das Planungsamt des Kantons Basel-Stadt, das Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft, das Amt für Raumentwicklung des Kantons Aargau, das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) stimmen sich in dieser Fachgruppe zu den übergeordneten behördenverbindlichen Instrumenten wie kantonalen Richtplänen, Regionalplan und SCOT ab. Darüber hinaus begleitet die Fachgruppe den Fachbereich Raumplanung von Agglo Basel. Dazu zählen die Unterstützung und Begleitung des Korridorprozesses zur Umsetzung des Zukunftsbildes gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie die Mitarbeit bei der inhaltlichen Erarbeitung der Berichte zu Händen des Bundes.

› Im Hinblick auf die Erarbeitung des trinationalen Angebots- und Fahrplankonzepts für die Eingabe im Rahmen des Prozesses zu STEP 2030 (BIF) wurde die **Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel** ins Leben gerufen. Alle sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel sind auf dieser Plattform vertreten. Dazu zählen die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura sowie das Land Baden-Württemberg (MVI[7]) zusammen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der Région Grand Est. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat mit Gaststatus Einsitz in dieser Fachgruppe. Neben den reinen Bestellerbehörden sind auf der Plattform auch «lokale» Vertreter der Gebietskörperschaften des Vereins Agglo Basel vertreten: der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Je nach Bedarf wird die Plattform um die Infrastrukturbetreiber der drei Länder – SBB Infrastruktur, DB Netz, SNCF Réseau, DICH[8], – ergänzt.

› Für den langfristig angelegten Prozess der Erarbeitung und Umsetzung einer trinationalen Strategie Strasse wurde die **Fachgruppe Strasse** gegründet, die sich aus den für das Thema Strasse zuständigen Behörden zusammensetzt. Neben den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sind dies der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Als übergeordnete Stellen arbeiten das Département du Haut-Rhin (Direction des Routes et des Transports), das Regierungspräsidium Freiburg, die DIR-Est[9] sowie die DREAL[10] und das ASTRA[11] in der Fachgruppe mit.

› Die **Fachgruppe Velo** (Fahrrad) setzt sich aus je einem Vertreter der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn sowie des Landkreises Lörrach und der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) zusammen. Aufgabe der Gruppe ist die Weiterentwicklung der trinationalen Velo-Strategie und des trinationalen Hauptroutenvelonetzes sowie die Durchführung der Veloworkshops, die mit den Städten und Gemeinden in den Korridoren der Agglomeration Basel durchgeführt werden.

› In der **Fachgruppe Tram** werden die Planungen der vier beteiligten Gebietskörperschaften aufeinander abgestimmt. Vertreten sind die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) sowie für die deutsche Seite die Stadt Weil am Rhein.

› Die Geschäftsstelle Agglo Basel wird von der **Fachgruppe Umwelt** im Hinblick auf Umweltthemen unterstützt. Gegenüber der 2. Generation wurde für die 3. Generation die Fachgruppe trinational erweitert. Die Federführung für diese Fachgruppe wurde vom Lufthygieneamt beider Basel (LHA BS/BL) übernommen. In der Fachgruppe sind Vertreter des Lufthygieneamts beider Basel (Kanton Basel-Landschaft und Kanton Basel-Stadt), der Lärmfachstelle Kanton Basel-Stadt, des Lärmschutzes Kanton Basel-Landschaft, des Landkreises Lörrach, des Regierungspräsidiums Freiburg, der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) und der Région Grand Est vertreten. Sie ist zuständig für die Erarbeitung der Analyseteile des Berichtes zu Händen des Bundes und für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms.

› Bereits bei der Umsetzung der Projekte der 1. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel hat sich gezeigt, dass eine **Fachgruppe Umsetzung** für die Umsetzung gebildet werden muss. Sie ist seit der letzten Generation in der Zusammensetzung – Vertreter der kantonalen Tiefbauämter – gleich geblieben. Für die Begleitung der Projekte in Frankreich und Deutschland bei Controlling und Reporting wurden projektbezogene Adhoc-Organisationen aufgebaut (z. B. Tram 3 nach Saint-Louis). Der Begleitgruppe Umset-

7 MVI: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
8 DICH: Deutsche Strecken auf Schweizer Gebiet, DB Netz AG, Geschäftseinheit Infrastruktur Schweiz
9 DIR-EST : Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est, Division d'exploitation de Strasbourg
10 DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
11 ASTRA: Bundesamt für Strassen

zung kommt die Aufgabe zu, die Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation zu koordinieren (Leistungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen, Planung und Abstimmung der Finanzaufwendungen und -zuwendungen, Vereinheitlichung des Controllings und Reportings zu Händen des Bundes).

3.1.5 Fazit und Ausblick zur Trägerschaft

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist heute sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Die Organisation erstreckt sich damit über drei Staatsebenen, vier Kantone und mehrere fachliche Disziplinen.

Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft von der 2. zur 3. Generation zu einem Verein wurde im Raum Basel eine bereits bestehende und sehr gut funktionierende Organisation in eine andere effektivere Rechtsform überführt – keine neue gegründet. Die Umstrukturierung der Trägerschaft von einer administrativ einer kantonalen Verwaltung (BL) angegliederten Geschäftsstelle zu einem privaten Verein hatte einen deutlichen Initialaufwand zur Folge (Arbeitsverträge, Mietverträge für Liegenschaft, Pensionskasse, Versicherungen, Telekommunikation, Rechnungswesen, Bankenwesen etc.). Nach der Gründungs- und Aufbauphase läuft der Betrieb der Geschäftsstelle nun sehr effizient, und dank der Unabhängigkeit ist er auch sehr transparent organisiert.

Als grosser Vorteil des Vereins Agglo Basel wird die schlanke Struktur angesehen. Die Einhaltung des vom Bund vorgegebenen 4-Jahres-Zyklus bedingt rasche Entscheide. Dies bedeutet, dass innerhalb von vier Jahren die inhaltlichen Lücken bearbeitet und alle notwendigen Analysen zeitgerecht ausgelöst und durchgeführt werden müssen. Die notwendigen Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft können so rechtzeitig zum Einreichungstermin einer neuen Generation abgeleitet werden, und die Zweckmässigkeit der bereits in der vorherigen Generation bestimmten Massnahmen kann überprüft werden.

Der Einbezug der lokalen Ebene in der Agglomeration Basel und das Ziel einer schlanken Struktur stehen aufgrund der grossen Anzahl der Gemeinden in Widerspruch. Die Lösung wird im informellen Einbezug der Gemeinden im Rahmen der Korridorprozesse gesehen (vgl. Kapitel 3.4). In den Korridor-Workshops wird gemeinsam mit den Gemeinden und unter Einbezug und ständiger Abstimmung mit der jeweils relevanten übergeordneten Behörden an der Konkretisierung des Zukunftsbildes gearbeitet. Durch diese Verzahnung von übergeordneter und Gemeindeebene können die Informationen für die verschiedenen Berichtsbestandteile des Agglomerationsprogrammes angereichert werden und können die Bedürfnisse der Gemeinden z. B. an neuen Verkehrsinfrastrukturen sehr effizient im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes berücksichtigt werden. Die geschilderte Aufgabenteilung und Organisationsweise wird zum aktuellen Zeitpunkt als zielführend betrachtet. Eine formellere Einbindung der Gemeinden in den Verein – sollte sich der Bedarf zeigen – kann zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden.

Mit der Unterzeichnung eines «Memorandums of Understanding» am 26. April 2016 im Rahmen des 2. Trinationalen Bahnkongresses Basel (bk16) haben sich die sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Jura sowie das Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est) mit der Absichtserklärung darauf verständigt, eine gemeinsame Organisationsstruktur für die Planungen der S-Bahn im Dreiländereck zu schaffen. Diese bildet eine wichtige Voraussetzung, um die drei gegenwärtig getrennten Netze in der Schweiz, Deutschland und Frankreich zu einem gemeinsamen S-Bahn-System für die Region Basel zusammenzuführen. Im diesem Rahmen treten die sieben Bestellerbehörden nun gemeinsam unter dem Namen «trireno» auf. Diese pionierhafte grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die institutionell bei Agglo

Basel auf eine leistungsfähige Basis gestellt wird, dient knapp einer Million Menschen und entspricht den verkehrspolitischen Zielvorstellungen in den drei Ländern.

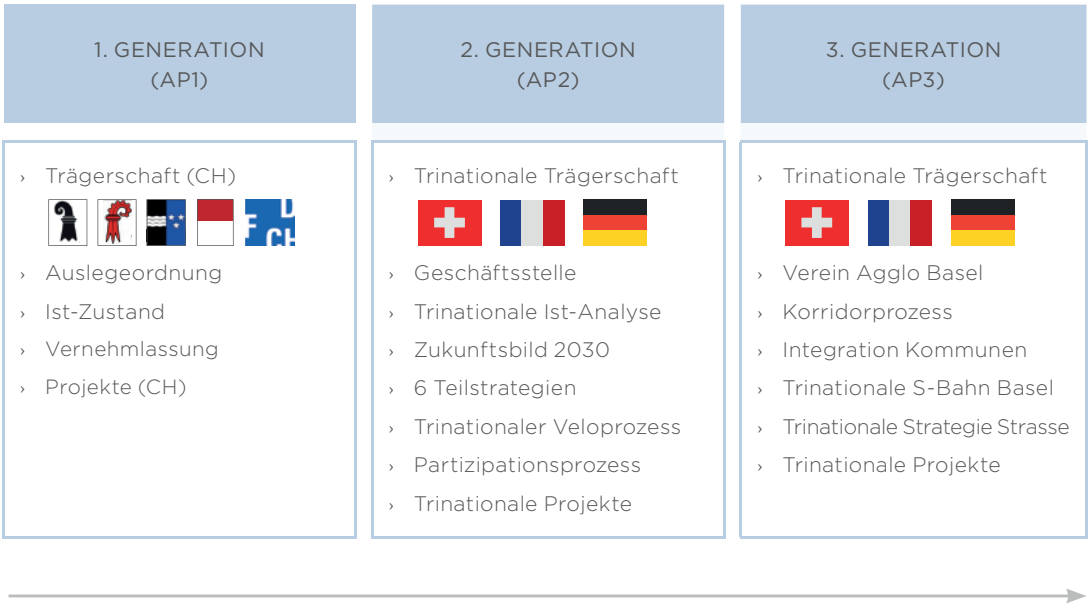
Die Weiterentwicklung der Trägerschaft «Agglo Basel» mit der Integration aller S-Bahn-Besteller lief bereits im Sommer 2016 an. Der Prozess wird voraussichtlich bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Der Verein «Agglo Basel» wird dann neu ab 01. Januar 2018 von neun Mitglieder getragen (heute sechs Mitglieder).

3.2 Genese AP1 – AP3

3.2.1 Übersicht

Das Agglomerationsprogramm Basel ist seit jeher stark von der Komplexität des trinationalen Raumes geprägt. Zur Erarbeitung einer Generation müssen je nach Thema sehr unterschiedliche und vielschichtige Prozesse aufgebaut werden. In jeder der bisher erarbeiteten Generationen hat sich die Trägerschaft aus Zeit- und Ressourcengründen auf zentrale Themenfelder konzentriert.

Nachfolgende Figur 7 gibt einen ersten Eindruck über die wichtigsten Schwerpunkte der drei bisher erarbeiteten Programme.



Figur 7: Schwerpunkte der drei Programme (AP1 – AP3)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

3.2.2 Zentrale Schwerpunkte und Entwicklungsschritte der drei Generationen

Im Agglomerationsprogramm der **1. Generation**, das zwischen 2003 und 2007 erarbeitet wurde, lag der Fokus der Zusammenarbeit auf den vier Kantonen. Über eine trinationale Trägerschaft verfügte die 1. Generation noch nicht. Die Abstimmung mit den Partnern in Deutschland und Frankreich fand über die Organe des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) statt.

Zu Beginn der inhaltlichen Arbeiten stand eine umfassende Auslegeordnung zu den bis dahin durchgeführten Prozessen und Planungsarbeiten im Bereich Landschaft, Siedlung und Ver-

kehr im Vordergrund. Es wurden umfangreiche Arbeiten mit GIS durchgeführt, die teilweise noch heute als Basis dienen. Damals zeigte sich bereits, dass zahlreiche Datengrundlagen im trinationalen Perimeter nicht zur Verfügung standen und erst über die kommenden Generationen erhoben werden mussten. Zudem wurde viel Zeit und Energie in eine detaillierte Ist-Analyse investiert. Auch spielte die Vernehmlassung, vor allem auf der Schweizer Seite, eine zentrale Rolle. Somit konnten Bedürfnisse der Kantone (AG und SO) sowie der Städte und Gemeinden gesammelt werden. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf einer umfassenden Projektdokumentation (Objektblätter) mit Fokus auf kantonale Projekte der vier Nordwestschweizer Kantone.

Mit der grundlegend neu überarbeiteten Weisung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zur **2. Generation** wurde die Agglomeration Basel vor eine grosse Herausforderung gestellt. Die Forderung nach einer Trägerschaft für die gesamte trinationale Agglomeration Basel sowie die Erarbeitung eines trinational breit abgestützten Zukunftsbildes mit Horizont 2030 waren Mammutaufgaben. Von Bundeseite wurde ebenfalls gefordert, dass die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms in einen angemessenen Partizipationsprozess zu integrieren ist.

Für die 2. Generation wurde entsprechend den Anforderungen eine trinationale Trägerschaft mit eigener Geschäftsstelle in Liestal aufgebaut. Die ausländischen Gebietskörperschaften waren zwar in die Trägerschaft integriert, allerdings noch ohne Stimmrecht und ohne finanzielle Beteiligung an den Prozess- und Geschäftsstellenkosten. Inhaltlich stand die Erarbeitung eines trinational getragenen Zukunftsbildes im Vordergrund. In einem breit angelegten, partizipativen Prozess wurde das Zukunftsbild 2030 in zahlreichen Workshops und Mitwirkungsveranstaltungen erarbeitet. Für die 2. Generation wurde ein Mitwirkungsverfahren mit grossen Veranstaltungen in der gesamten Agglomeration entwickelt. Vertiefend zum Zukunftsbild wurden sechs Teilstrategien abgeleitet und Massnahmen für den gesamten Raum identifiziert. Erstmals konnte so ein stringentes Programm mit einem gut erkennbaren roten Faden zusammengestellt werden. Bei der Massnahmenentwicklung wurde im Bereich des Veloverkehrs ein umfangreicher Prozess in allen sechs Teilräumen der Agglomeration durchgeführt.

Bei der Ist-Analyse wurden die Datenlücken aus dem ersten Programm weitgehend geschlossen, womit Analysen mit entsprechendem Kartenmaterial für den trinationalen Raum möglich wurden.

Zentraler Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm der **3. Generation** war die Weiterentwicklung der Trägerschaft unter gleichwertigem Einbezug der ausländischen Behörden mit der Vereinsgründung von Agglo Basel im Jahr 2014. Inhaltlich wurden drei grosse Schwerpunkte gesetzt: die Verankerung des Zukunftsbildes mit dem Korridorprozess auf kommunaler Ebene, die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahnplanung im Rahmen des FABI-Prozesses (STEP AS 2030) sowie eine von Grund auf neu erarbeitete trinationale Strategie Strasse.

Um das in der 2. Generation erarbeitete Zukunftsbild 2030 ernsthaft umsetzen bzw. überprüfen zu können, war es von grösster Wichtigkeit, einen breiten Diskurs mit den Städten und Gemeinden zu führen. In 8 Korridoren sowie dem Kern wurden über 3 Jahren hinweg intensiv an der Frage zur Verankerung des Zukunftsbildes auf kommunaler Ebene gearbeitet. Hierbei fand ein Interessensabgleich zwischen den Vorgaben der Trägerschaft (Zukunftsbild 2030), den übergeordneten Behörden (Kantone, Landkreis, RVHB, CA3F etc.) sowie den Gemeinden statt. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituationen je Korridor (Landes- und Kantonsgrenzen) wurde zusammen mit den Gemeinden je Korridor ein eigenes Arbeitsprogramm entwickelt. Kernfragen waren die Kompatibilität der Zielsetzungen des Zukunftsbildes 2030 mit den jeweiligen kommunalen Planungen, dem Beitrag jeder Gemeinde zur

Verankerung und zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie konkrete Massnahmen, die notwendig sind, um diese Zielsetzungen zu erreichen.

Durch die Korridorprozesse war es bei Erarbeitung der 3. Generation erstmals möglich, die «regionalen» Top-Down-Prozesse (Richtplanung, S-Bahn und Strasse) mit dem «lokalen» Bottom-Up-Prozess (Arealentwicklungen, Fuss- und Velomassnahmen) zu koppeln. Die beiden in der 2. Generation erarbeiteten Teilstrategien MIV und ÖV (S-Bahn) wurden in der 3. Generation mit den beiden übergeordneten Prozessen vertieft und konkretisiert, aber vor allem mit den entsprechenden zuständigen ausländischen Behörden abgestimmt und politisch beschlossen.

3.3 Erarbeitungsprozess AP3

3.3.1 Weiterentwicklung des Prozesses zur Erarbeitung von AP3

3.3.1.1 Vorarbeiten auf der Stufe der Geschäftsleitung

Mit der 2. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel (AP2) konnte im Vergleich zur 1. Generation ein deutlicher Fortschritt erzielt werden. Dennoch zeigte sich bereits bei der Erarbeitung zur 2. Generation, dass nicht alle Lücken geschlossen werden können – zu komplex und umfangreich sind die Themen in der trinationalen Agglomeration Basel. In der 2. Generation wurden die Kräfte konzentriert, man fokussierte sich auf wichtige Kernthemen wie beispielsweise das Zukunftsbild 2030, die Ist-Analyse, den Aufbau des Mitwirkungsprozesses und die die Herleitung der Massnahmen. Themen wie die trinationale S-Bahn Basel und ein umfassender Einbezug der Städte und Gemeinden wurden auf die 3. Generation «verschoben».

Im Hinblick auf die Erarbeitung der 3. Generation wurde bereits früh, kurz nach der Abgabe des 2. Programms (30. Juni 2012) mit dem Aufgleisen des Erarbeitungsprozesses der 3. Generation begonnen. Von der Geschäftsstelle wurde ein mehrstufiges Verfahren durchgeführt, um die Schwerpunktthemen des 3. Programms festlegen zu können. Im ersten Schritt wurden die gesammelten Erkenntnisse im Rahmen der Erarbeitung der 2. Generation übersichtlich zusammengestellt und im Sinne einer internen Evaluation der 2. Generation bewertet. Wichtige Grundlage dafür waren neben den Erfahrungen der Geschäftsstelle die Resultate der Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach (4. Mitwirkungsveranstaltung).

Die im Rahmen der 2. Generation identifizierten Lücken, bzw. definierten Aufgaben wie die Siedlungsbegrenzungsstrategie und Siedlungsverdichtungsstrategie, das Mobilitätsmanagement sowie die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn-Planung waren zwar definiert, wie aber die Herausforderungen genau angegangen werden sollten, war noch im Detail festzulegen.

Die Evaluation der Geschäftsstelle wurde mit der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel im Zeitraum von Oktober 2012 bis Januar 2013 diskutiert und weiter vertieft. In zwei Workshops, die teilweise mit externer Unterstützung vorbereitet und mittels externer Moderation begleitet wurden, konnten die Schwerpunktthemen der 3. Generation definiert

und zu Händen der politischen Steuerung ausgearbeitet werden. Der erste Workshop mit der Geschäftsleitung vom 05. Dezember 2012 verfolgte folgende Ziele:

› Übersicht der positiven und negativen Aspekte des bisherigen Prozesses

› Auslegeordnung des Handlungsbedarfs und mögliche Handlungsansätze

› Erarbeitung und Priorisierung von Projektvorschlägen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Im Vorlauf zum Workshop wurde den Mitgliedern der Geschäftsleitung ein Fragebogen verschickt, in dem mit gezielten Fragen der Handlungsbedarf aus ihrer Sicht abgeglichen wurde.

Der 2. Workshop vom 28. Januar 2013 baute auf den Ergebnissen des 1. Workshops auf. Es wurden folgende Ziele verfolgt:

› Vertiefung und Bereinigung der priorisierten Projekte bezüglich Inhalt, Finanzierung, Organisation und Vorgehen

› Festlegung der weiteren Schritte und Vorbereitung des Antrags an die politische Steuerung zu den Programmschwerpunkten des AP3

Figur 8:
Workshops der Geschäftsleitung zur Weiterentwicklung des Prozess AP3

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms standen im Wesentlichen zwei Fragenkomplexe im Vordergrund:

› Welche **inhaltlichen Schwerpunkte** sollen gesetzt werden, um das bisher Erreichte zu konkretisieren und weiterzuentwickeln? Es stellte sich die Frage, wie das breit akzeptierte Zukunftsbild konkretisiert und die Kohärenz bei der Umsetzung gewährleistet werden kann.

› Welche **organisatorischen Massnahmen** müssen getroffen werden, um die weiteren Arbeiten gut abstützen zu können? Wie können die ausländischen Partner und die Gemeinden stärker eingebunden werden? Wie soll sich die Beziehung zu den anderen trinationalen Kooperationsformen entwickeln?

› Beide Fragenkomplexe sind eng mit der **Ausgestaltung des Prozesses** verknüpft: Welche Akteure müssen bei den weiteren Arbeiten eingebunden werden? Wie kann dies möglichst zielführend umgesetzt werden?

Bestandteil der beiden Workshops waren ausserdem zwei inhaltliche Blöcke zum Stand und zur Zukunft der Agglomerationspolitik sowie zur Organisation- und Arbeitsweise anderer Agglomerationen in der Schweiz.

Konkret wurden mit Blick auf die Zukunft der Agglomerationspolitik des Bundes folgende Themen beleuchtet:

› Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik des Bundes, Schwerpunkte

› Infrastrukturfonds, Stand und Ausblick

› Wichtige Elemente der Verkehrspolitik des Bund (FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur), Bahninfrastrukturfonds etc.)

› TAK-Prozess[12] zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik, sich abzeichnende Schwerpunkte

Beim Blick auf andere Agglomerationen standen drei zentrale Themen im Vordergrund:

› Konkretisierung und Vertiefung von Agglomerationsprogrammen in einer grossen Agglomeration

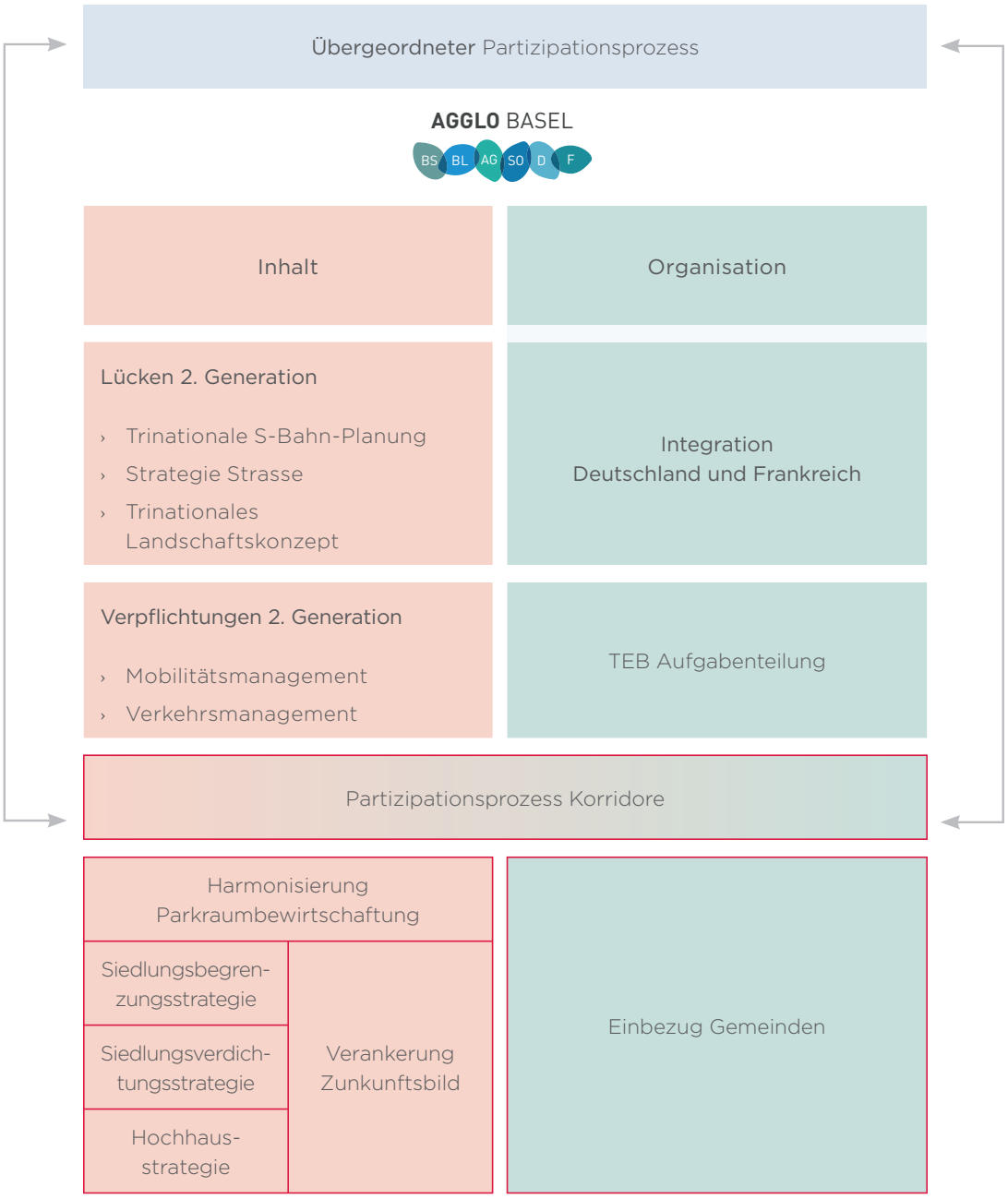
› Instrumente, Verfahren und Organisationsformen in einer grossen Agglomeration, insbesondere Möglichkeiten von informellen Organisationsweisen und Verfahren

› Gibt es Trägerschaftsmodelle, die für die Agglo Basel übertragbar sind?

Nach Abschluss der zwei Workshops mit der Geschäftsleitung war der Handlungsbedarf für das AP3 klar identifiziert. Es wurde dabei zwischen inhaltlichem und organisatorischem Handlungsbedarf differenziert. Die nachfolgende Figur 9 veranschaulicht den identifizierten Handlungsbedarf.

12 TAK: Tripartite Agglomerationskonferenz

Figur 9:
Identifizierter Handlungsbedarf nach Themen



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Wie die Grafik verdeutlicht, gab es inhaltliche und organisatorische Herausforderungen zu lösen. Zudem sind inhaltliche und organisatorische Aspekte eng verzahnt. Zentral bei den inhaltlichen Themenschwerpunkten ist die Frage der einzubindenden Akteure, die über die nötige Entscheidungskompetenz verfügen. Die rot markierten Felder sind Themenfelder, bei denen die Planungshoheit der Gemeinden zu berücksichtigen ist. Die Weiterentwicklung dieser Themenfelder sollte durch eine intensivere Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Rahmen zu lancierender Korridorprozesse erfolgen (vgl. auch Kapitel 3.4).

Als wichtige Schnittstelle zwischen Inhalt und Organisation und zum Einbezug der Akteure auf Ebene der Gesamtagglomeration fungiert der Mitwirkungsprozess mit den halbjährlich stattfindenden, die Akteure der ganzen Agglomeration Basel einbindenden Veranstaltungen.

Die in den Workshops festgelegten Vertiefungsthemen wurden mit Projektskizzen, die von der Geschäftsstelle erstellt wurden, präzisiert. Die Projektskizzen beinhalteten Aussagen zur Ausgangslage, zum Handlungsbedarf, zur Aufgabenstellung, zu den Anforderungen in Bezug auf die Organisationsform und den Prozess und zu den notwendigen finanziellen Mitteln.

3.3.1.2 Genehmigung der ersten Projektstufen durch die Politische Steuerung

Am 06. März 2013 wurden von der Politischen Steuerung die ersten Projektstufen der Projektskizzen inkl. Budget für das Jahr 2013 beschlossen und bei der Geschäftsstelle in Auftrag gegeben. Die wichtigsten Elemente hierbei waren die Verankerung des Zukunftsbilds 2030 (1. Projektstufe), die trinationale S-Bahn-Planung (Arbeitspakete 1 und 2), eine erste Stufe der trinationalen Strategie Strassen und ihre Abstimmung im Rahmen der Erarbeitung des neuen Gesamtverkehrsmodells der Region Basel (GVM) sowie die Weiterentwicklung der Trägerschaft und die Fortführung des Partizipationsprozesses (Mitwirkungsveranstaltungen). Für das Thema Mobilitätsmanagement wurde beschlossen, dass der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) zur Bearbeitung angefragt wird. Das Thema Landschaft sollte im Rahmen der Korridorprozesse respektive bei der Verankerung des Zukunftsbildes berücksichtigt werden.

Die Politische Steuerung entschied in einem Grundsatzentscheid darüber hinaus, dass das Agglomerationsprogramm Basel personell und finanziell grundlegend gestärkt werden soll («Modell 3, Starke Agglomeration Basel»), damit die Siedlungs- und Verkehrsprojekte zusätzlich zur Umsetzung der 1. und 2. Generation angegangen werden können. Die Projekte sind nicht nur in Bezug auf die 3. Generation wichtig, sie sollen auch die erfolgreiche grenz- und kantonsüberschreitende Zusammenarbeit weiterführen und konsolidieren.

3.3.1.3 Vertiefung der Projekte sowie des Gesamtkonzeptes AP3

Nach der politischen Genehmigung der einzelnen Projekte und der Bewilligung des Budgets für das Jahr 2013 wurden die zentralen Themenfelder in zwei halbtätigen Expertenworkshops[13] mit sechs renommierten Experten diskutiert und vertieft.

Wichtige Voraussetzung dabei war, dass im Mai 2013 der Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation publiziert wurde. Darin waren die Verbesserungspotenziale aus Sicht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) formuliert. Rund drei Jahre vor der Einreichung der 3. Generation war es somit unter Berücksichtigung der vom ARE geäusserten Kritik möglich, nochmals zu überprüfen, ob mit den bereits definierten Projekten die wichtigsten Lücken für die 3. Generation angegangen werden.

In den Workshops wurden Themen wie Partizipation und Korridorplanung, mögliche Verbesserungen bezüglich der vier Wirkungskriterien des Bundes sowie Lücken in der Ist-Analyse, der Schwachstellenanalyse und dem Handlungsbedarf sowie der Herleitung der Massnahmen diskutiert. Hierbei wurde auch die begleitende Qualitätssicherung bei der Programmerarbeitung thematisiert. Ausserdem galt es, die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Projekten und Themen zu klären und die einzelnen Projekte weiter zu konkretisieren.

Die Projektskizzen wurden nach den Workshops mit den Experten teilweise nochmals stark angepasst (z. B. Verankerung Zukunftsbild – Korridorprozess). Neue Projekte wie

13 1. Workshop: 20. August 2013, 2. Workshop: 13. September 2013

beispielsweise der Qualitätssicherungsprozess wurden hinzugenommen. Aus den Projektskizzen sowie den notwendigen Mitteln für den laufenden Betrieb der Geschäftsstelle wurde anschliessend das Gesamtbudget (Personalkosten, Geschäftsstellenkosten, Projektmittel) für die Periode 2014 – 2016 hergeleitet.

3.3.1.4 Genehmigung des Gesamtkonzeptes AP3 durch die Politische Steuerung

Am 25. November 2013 wurde in der politischen Steuerung das Gesamtkonzept zur Erarbeitung des 3. Agglomerationsprogramms Basel beschlossen.

Für bereits seit März 2013 laufende Projekte wurden die weiteren Projektstufen freigegeben (Weiterentwicklung Trägerschaft, Verankerung Zukunftsbild – Korridorprozess, Trinationale Strategie Strasse, Partizipationsprozess). Ebenfalls wurden neue Projekte wie der Qualitätssicherungsprozess beschlossen sowie das Gesamtbudget 2014 – 2016 genehmigt.

3.3.2 Zentrale trinationale Prozesse bei der Erarbeitung von AP3

3.3.2.1 Zukunftsbild und Korridorprozess

Das Zukunftsbild 2030 wurde im Rahmen der 2. Generation hauptsächlich auf übergeordneter Ebene mit den vier kantonalen Raumplanungs- und Mobilitätsämtern, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) und der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) erarbeitet.

Im Rahmen der 3. Generation wurde das Zukunftsbild auf zwei Ebenen weiterentwickelt:

- Auf übergeordneter Ebene mit den Mitgliedern der Gremien von Agglo Basel (hauptsächlich in der Fachgruppe Raumplanung)

- Auf kommunaler, respektive regionaler Ebene im Rahmen des Korridorprozesses

Hauptaufgabe der übergeordneten Ebene war die strategisch-konzeptionelle Weiterentwicklung des Zukunftsbildes. Dabei standen die Abstimmung zwischen Agglomerationsprogramm und den übergeordneten Planungsinstrumenten (kantonale Richtpläne, SCOT, Regionalplan), die sich alle in Überarbeitung befanden, und die Begleitung des Korridorprozesses im Vordergrund.

Die quantitativen Zielsetzungen des Zukunftsbildes 2030 der Agglomeration Basel wurden an die übergeordneten Planungsinstrumente angepasst. Ausserdem wurden weitere Änderungen im Zuge der Anpassung an die übergeordneten Planungsinstrumente vorgenommen. So wurde das Zukunftsbild mit drei neuen ländlichen Entwicklungsachsen ergänzt (vgl. Kapitel 6).

Der Korridorprozess, der durch die Koordination der lokalen und der übergeordneten Ebene dazu beiträgt, das Zukunftsbild 2030 zu konkretisieren und zu verankern, wird nachfolgend erläutert.

Um die 127 Gemeinden, die im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel liegen, in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes einzubeziehen, braucht es regionale Strukturen. Die Regionenbildung für die Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsprogramm orientierte sich am Zukunftsbild und den darin identifizierten funktionalen Einheiten – den Korridoren der Agglomeration Basel.

Im Vordergrund der Zusammenarbeit mit den Gemeinden standen folgende drei Handlungsschwerpunkte:

› Die Umsetzung und Realisierung der Schwerpunktgebiete vorantreiben

› Für jedes Schlüsselprojekt (grosse Infrastrukturvorhaben der Region wie der Doppelspurausbau Laufental) die flankierenden raumplanerischen und verkehrlichen Massnahmen erarbeiten (wie z. B. die Verdichtung um die Bahnhöfe oder das Schaffen von intermodalen Schnittstellen)

› Die Entwicklungsvorstellungen der Kantone, Regionen und Gemeinden für jeden Korridor zusammenstellen und aufeinander abstimmen, um Klarheit zu schaffen in Bezug auf die quantitativen Vorstellungen und die Gebiete, die einer Verdichtung zugeführt werden und welche von einer Entwicklung ausgeschlossen werden sollen

Die Ausgangslage in den Korridoren war sehr unterschiedlich, wie eine im Sommer 2013 durchgeführte Auslegeordnung gezeigt hat. Die Informationen zum Stand der Arbeiten waren zu diesem Zeitpunkt noch lückenhaft. Auch gibt es in organisatorischer Hinsicht grosse Unterschiede. Während auf französischer Seite die Gemeinden in der Communauté d'Agglomération bereits in institutionalisierter Weise zusammenarbeiten, gibt es in anderen Korridoren gar keine überkommunalen Strukturen im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung. Deshalb war es nicht möglich, für jeden Korridor ein präzises Vorgehen festzulegen oder einen Vorgehensprototypen für alle Korridore zu entwickeln. Die Vorgehensweise galt es schrittweise gemeinsam mit den Kantonen, dem Landkreis, dem RVHB und den Gemeinden (zugeschnitten für jeden Korridor) zu definieren.

Den Auftakt des Korridorprozesses bildete die Mitwirkungsveranstaltung in Muttenz vom 26. September 2013 (vgl. auch Kapitel 3.5.2.2). In Rahmen dieser Mitwirkungsveranstaltung fand pro Korridor ein Workshop statt, in dem der Handlungs- und Koordinationsbedarf im Korridor an Hand von Thesen diskutiert wurde. Ziel der Workshops war ausserdem das Bestimmen einer Kontaktperson, die für die Organisation des weiteren Prozesses zur Verfügung steht.

Im Winter/Frühling 2013/2014 fanden Startsitzungen mit den Kontaktpersonen aus den Korridoren statt, in denen man gemeinsam Zeitpunkt, Einladungsprozedere, Teilnehmer und Inhalte des Kickoff-Workshops im Korridor festlegte.

Am 10. Mai 2014 fand der erste Kickoff-Workshop im Laufental/Thierstein statt. Das Kickoff-Workshop-Konzept konnte bestätigt und für die anderen Korridore als Orientierungsrahmen verwendet werden. In der Folge fanden weitere Kickoff- und Folge-Workshops in den Korridoren statt. Um den Korridorprozess möglichst gut abzubilden, wurde pro Korridor ein Korridorbericht erarbeitet. Weitergehende Informationen zu den Aktivitäten in den Korridoren können den Korridorberichten entnommen werden. Detailliertere Informationen zum Korridorprozess können zusätzlich dem diesem Thema gewidmeten Kapitel 3.4 entnommen werden.

3.3.2.2 Angebots- und Fahrplankonzept für die trinationale S-Bahn Basel

Einer der wichtigsten Schwerpunkte von Agglo Basel liegt bei der trinationalen S-Bahn Basel. Primäres Ziel für die 3. Generation war die Erarbeitung eines trinational abgestimmten Angebotskonzepts für die trinationale S-Bahn Basel mit Horizont 2030, das als Grundlage für die Eingabe im Rahmen des FABI-Prozesses (Strategisches Entwicklungsprogramm STEP, Ausbauschritt 2030) dienen sollte.

Der Auftrag für dieses Vorhaben wurde Agglo Basel von der FABI-Planungsregion Nordwestschweiz (Kantone) unter Zustimmung des Landes Baden-Württemberg sowie der Région Grand Est erteilt. Finanziert wurde das Projekt gemeinsam von allen sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel. Unter der Leitung von Agglo Basel wurden in einem rund zweijährigen Prozess die zukünftigen Angebotsentwicklungen festgelegt.

Begleitet wurde die inhaltliche Erarbeitung durch die Strategiegruppe **trinationale S-Bahn Basel** mit folgenden Mitgliedern:

- Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt
- Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft
- Abteilung Verkehr (Öffentlicher Verkehr) des Kantons Aargau
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
- Service du développement territorial des Kantons Jura
- Land Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI)[14]
- Région Grand Est, Direction des Transports et des Déplacements
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
- Landkreis Lörrach
- Pays de Saint-Louis bzw. Communauté d›Agglomération des Trois Frontières (CA3F)
- Bundesamt für Verkehr (BAV) als Gast

Nach Bedarf wurden in den Erarbeitungsprozess die relevanten Infrastrukturbetreiber der trinationalen S-Bahn Basel eingebunden:

- SNCF Réseau, Direction Territoriale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne
- SBB Infrastruktur
- DB Netz AG bzw. DICH AG

14 Ab 2016: Ministerium für Verkehr (MV)

Figur 10:
Mitglieder der Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
Stand: Ende August 2016

Der inhaltliche Erarbeitungsprozesss war in zwei Phasen mit folgenden fünf Modulen unterteilt:

Phase 1: Konzeption Gesamtschau

› **Modul 1: Definition von Prozess und Vorgehen**

Erhebung von Grundlagen, Abklärungen der Bedürfnisse der beteiligten Partner

› **Modul 2: Inhaltliche und politische Abstimmung**

Erarbeitung grenzüberschreitender Angebotskonzepte als Grundlage für die Entscheidung der zu verfolgenden strategischen Stossrichtungen, Berücksichtigung des politischen Abstimmungsprozesses aller Teilregionen innerhalb der Agglomeration Basel

› **Modul 3: Optimierung und Konsensfindung**

Iterative Optimierung der Konzepte nach erfolgter politischer Abstimmung unter Berücksichtigung der laufenden Arbeiten, z. B. Fahrplanstudie Zollweg (Wiesentalbahn) und Fahrplanstudie Laufental im Rahmen der AP Nordwestschweiz

Als Ergebnis der Phase 1 standen die Linienverknüpfungen sowie die Anschlussbeziehungen fest, die Mengengerüste je Strecke sowie die Haltepolitik waren geklärt. Darüber hinaus waren grosse Infrastrukturen (z. B. Schienenanschluss EuroAirport, Durchmesserlinie Herzstück Basel) identifiziert.

Phase 2: Fahrplankonzept und Machbarkeit

› **Modul 4: Ausarbeitung der Fahrplankonzepte**

Wahl der zu vertiefenden Angebotskonzepte und Erstellung von minutierten Netzgrafiken für die trinationale S-Bahn Basel (Fahrplankonzepte)

› **Modul 5: Summarische Prüfung der Fahrbarkeit**

Erkennung von Konflikten und Prüfung der Gleisbelegung in den Knotenbahnhöfen für ein oder mehrere Fahrplankonzepte

Das Endergebnis der Phase 2 waren minutierte Netzgrafiken sowie Hinweise auf betrieblich notwendige Infrastrukturen.

Nach Abschluss der inhaltlichen Arbeiten wurden die erarbeiteten Angebotsziele politisch von der Planungsregion Nordwestschweiz beschlossen. Am 27. November 2014 wurde im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030 das Angebotskonzept durch die Planungsregion Nordwestschweiz beim Bund in Bern eingereicht. Die Eingabe wurde mit politischen Zusicherungen des Landes Baden-Württemberg sowie der Région Grand Est unterstützt. Die im Agglomerationsprogramm der 3. Generation abgebildeten Inhalte zur trinationalen S-Bahn Basel sind deckungsgleich mit der Eingaben STEP 2030.

Die grenzüberschreitende Agglomeration Basel konnte sich in diesem gemeinsamen, trinationalen Prozess auf die zukünftigen Angebotsentwicklungen der trinationalen S-Bahn Basel bis 2030 einigen. Die Arbeiten in der Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel wurden seit der Abgabe STEP 2030 weitergeführt, um den Prüfungsprozess optimal begleiten zu können. Insgesamt fanden bis Ende 2016 23 jeweils simultan übersetzte Sitzungen der Strategiegruppe statt.

Die trinationale Strategie S-Bahn Basel wurde an der 7. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. November 2014 in Dornach umfassend vorgestellt und diskutiert (vgl. Kapitel 3.5.2.2).

3.3.2.3 Trinationale Strategie Strasse

Bereits bei der Erarbeitung des 2. Agglomerationsprogramms war der Trägerschaft bewusst, dass spätestens im Hinblick auf die 3. Generation eine fundierte und breit abgestützte trinationale Strassenstrategie erarbeitet werden musste. Aufgrund der damals sehr knappen Zeit und der Prioritäten, eine Trägerschaft aufzubauen, ein Zukunftsbild 2030 zu erarbeiten sowie den Mitwirkungsprozess einzuführen, verschob man bewusst die Erarbeitung dieser Strategie auf die Folgegeneration.

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Gesamtkonzepts für die Erarbeitung der 3. Generation zeigte sich sehr schnell, dass die trinationale Strategie Strasse eines der grossen Schwerpunktthemen der 3. Generation sein würde. Nicht zuletzt aufgrund der Rückmeldungen im Prüfbericht des Bundes zur 2. Generation wurde hier unmittelbar Handlungsbedarf gesehen. Die Geschäftsstelle von Agglo Basel hat daher bereits im Jahr 2013 einen Prozess zur Erarbeitung einer trinationalen Strategie Strasse entwickelt. Parallel dazu wurden schrittweise die übergeordneten Behörden in Deutschland, Frankreich und der Schweiz in den Prozess eingebunden.

Begleitet wurde die inhaltliche Erarbeitung durch die **Fachgruppe Strasse** mit folgenden Mitgliedern:

- Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt
- Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt
- Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft
- Abteilung Verkehr (Verkehrsplanung) des Kantons Aargau
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr
- Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie, Direction interdépartemental des Routes Est, Division d'exploitation de Strasbourg (DIR-Est) ab September 2015
- Département du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
- Landkreis Lörrach
- Pays de Saint-Louis bzw. Communauté d›Agglomération des Trois Frontières (CA3F)
- Bundesamt für Strassen, Bereich Netzplanung (ASTRA) als Gast ab Juni 2015

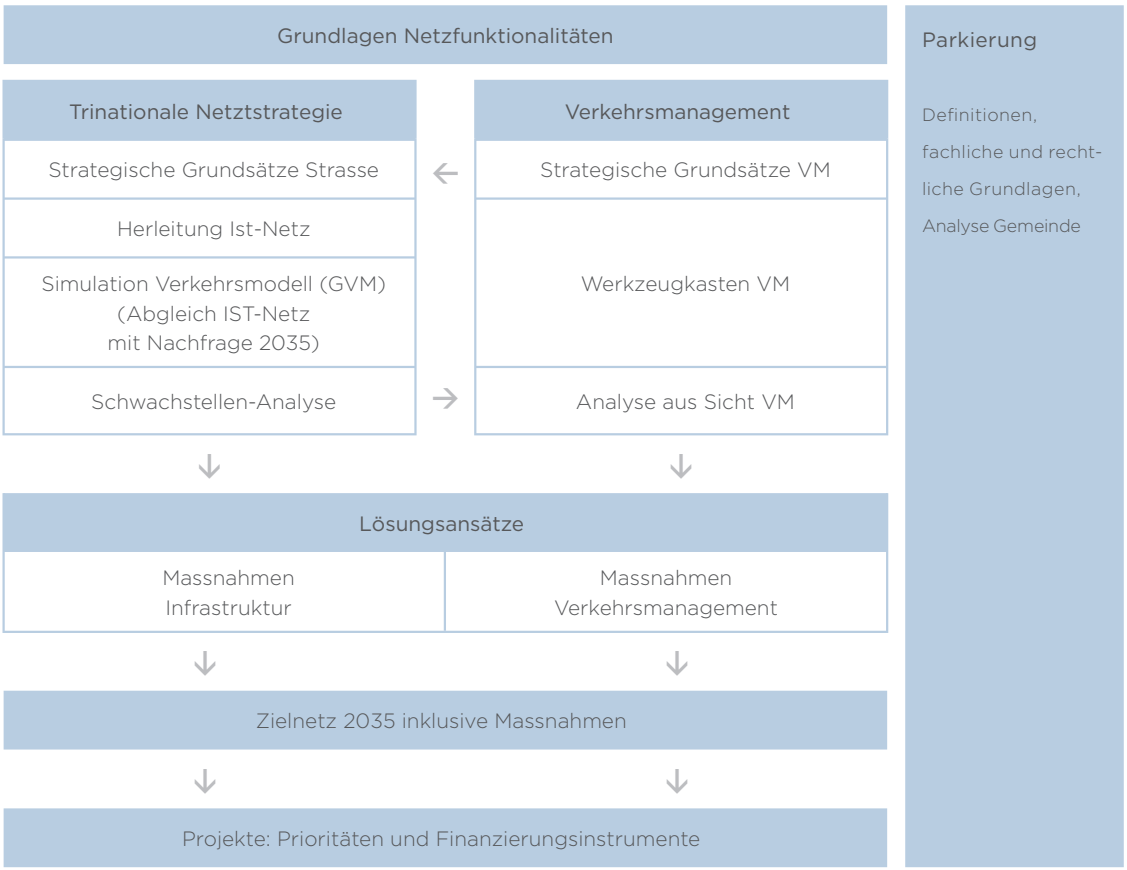
Übergeordnete Ebene	Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra Bundesamt für Strassen ASTRA	Conseil départemental Haut-Rhin	Baden-Württemberg Regierungspräsidium Freiburg
Regionale Ebene		CA3F	Lk Lö Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Prozessführer, Moderator	AGGLO BASEL BS BL AG SO D F		

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel
Stand: September 2016

Figur 11: Mitglieder der Fachgruppe Strasse

Ziel der Erarbeitung war zum einen die Umsetzung der Bundesanforderung aus dem Prüfbericht der 2. Generation, zum anderen, gemeinsame Grundlagen zum Thema Strasse zu schaffen, gemeinsame strategische Grundsätze zu formulieren, das Ist-Netz zu definieren, Schwachstellen zu identifizieren und Lösungsansätze zu entwickeln, Projekte zu identifizieren, das Zielnetz 2035 festzulegen und eine trinationale Massnahmenliste inklusive Prioritäten und Zuweisungen zu Finanzierungsinstrumenten zu erstellen. In der folgenden Figur 12 ist das methodische Vorgehen dargestellt.

Figur 12:
Methodisches Vorgehen trinationale Strategie Strasse



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die trinationale Strategie Strasse war Kernthema von zwei Mitwirkungsveranstaltungen. An der 8. Mitwirkungsveranstaltung vom 09. Juni 2015 in Lörrach wurden der Prozess, die Methodik sowie die bis dahin identifizierten Schwachstellen vorgestellt. In insgesamt acht Workshops mit politischen Repräsentanten, Vertretern der kommunalen Ebene, Vertretern von Verbänden und Organisationen wurden die Schwachstellen je Korridor intensiv diskutiert. Die Workshops wurden von Mitgliedern der Fachgruppe Strasse moderiert. Die Rückmeldungen aus der Mitwirkungsveranstaltung flossen in die weiteren Arbeiten zur Strategie Strasse ein. An der 9. Mitwirkungsveranstaltung vom 15. September 2015 in Huningue wurde erstmals die gesamte Strategie Strasse den Teilnehmern vorgestellt.

Parallel dazu wurden laufend aktuelle Erkenntnisse aus der Strategie Strasse in die Korridorworkshops mit den Städten und Gemeinden zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2030 eingebracht.

Die grenzüberschreitende Agglomeration Basel konnte sich in diesem gemeinsamen, trinationalen Prozess auf die Grundzüge einer trinationalen Strategie Strasse einigen. Die Arbeiten in der Fachgruppe Strasse werden in einem langfristigen Prozess weitergeführt, in dem die Strategie laufend optimiert wird. Insgesamt fanden bis Ende 2016 rund 10 Sitzungen der Fachgruppe statt.

3.3.2.4 Prozess Velo- und Fussverkehr

In der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurden in einem trinationalen Prozess die Strategie Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) sowie das Velohauptroutennetz über die gesamte Agglomeration Basel erarbeitet.

Die Aufgaben für die 3. Generation bestand zum einen darin, die Velo- und Fussverkehrsanalysen und -strategien differenzierter zu bearbeiten. Zum anderen sollte das Velohauptroutennetz überprüft bzw. aktualisiert und mit einem untergeordneten Netz ergänzt werden.

Begleitet wurden die inhaltlichen Arbeiten durch die übergeordnete **Fachgruppe Velo** mit folgenden Mitgliedern:

- Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt
- Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt
- Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft
- Abteilung Verkehr (Verkehrsplanung) des Kantons Aargau
- Landkreis Lörrach
- Pays de Saint-Louis bzw. Communauté d›Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

Die Teilstrategie Velo wurde von der Geschäftsstelle Agglo Basel in Zusammenarbeit mit der Fachgruppe Velo überarbeitet, vertieft und an der Mitwirkungsveranstaltung vom 15. September 2015 in Huningue vorgestellt und diskutiert.

Bei der Überarbeitung der Velonetze und der Zusammenstellung der entsprechenden Massnahmen für die 3. Generation wurde eine enge Verknüpfung mit dem Korridorprozess vorgenommen. Das übergeordnete Hauptroutennetz wurde zunächst von der Fachgruppe Velo auf der Basis des Velohauptroutennetzes der 2. Generation definiert. Dabei wurden detailliert für jeden Teilraum die Konzepte und gesetzlich verbindlichen Grundlagen der Kantone (Richtpläne), des Landkreises Lörrach (Radverkehrskonzept) sowie der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) berücksichtigt.

Angehängt an die Korridorworkshops und im Rahmen der Umsetzung des Zukunftsbildes mit den Städten und Gemeinden wurden in allen sieben Korridoren sogenannte Velo-Workshops durchgeführt. Ziel der Workshops war die Erarbeitung der untergeordneten Netze je Korridor sowie die Überprüfung des Hauptroutennetzes aus Sicht der Gemeinden. Damit wurde erreicht, dass sich die Gemeinden innerhalb der Korridore Gedanken machten, wo Velo gefahren wird und wie der Veloverkehr über die Grenzen hinweg funktioniert. In diesem ersten Schritt zur Sensibilisierung und Integration der Gemeinden zum Thema Velo wurde bewusst darauf verzichtet, Vorgaben zur Beschaffenheit des Korridornetzes zu machen.

Folgende Velo-Workshops wurden durchgeführt:

- 04. September 2014: Korridor Laufental
- 07. Oktober 2014: Korridor Wiesental
- 05. November 2014: Korridor Leimental
- 13. November 2014: Korridor Birstal
- 25. November 2014: Korridor Hochrhein
- 07. Mai 2015: Korridor Ergolztal
- 03. Juli 2015: Korridor Pays de Saint-Louis

In den Korridoren im Landkreis Lörrach wurde für die Definition des Haupt- und des Korridornetzes auf die festgelegten Pendler- und Basisrouten des Radverkehrskonzepts des Landkreises zurückgegriffen. Damit war beispielsweise im Korridor Oberrhein/Kandertal kein Velo-Workshop notwendig. In der Kernstadt Basel basiert das Korridornetz auf dem Netz des kantonalen Teilrichtplans Velo 2013.

Die in den Korridoren identifizierten Netze wurden nach Abschluss aller Velo-Workshops zu einem Gesamtnetz zusammengefügt und an der 9. Mitwirkungsveranstaltung vom 15. September 2015 in Huningue vorgestellt. Bei der Identifizierung der Massnahmen wurden laufend bilaterale Gespräche mit den Kantonen und den Städten und Gemeinden geführt.

Mit dem Prozess Velo konnten innerhalb von rund zwei Jahren zahlreiche Massnahmen in den vier Kantonen, im Landkreis Lörrach, im Pays de Saint-Louis sowie in vielen Städten und Gemeinden der trinationalen Agglomeration Basel identifiziert werden. Die einzelnen Massnahmen wurden anschliessend von den zuständigen Fachstellen der einzelnen Kantone auf ihre Tauglichkeit für das Agglomerationsprogramm überprüft.

3.3.3 Erarbeitungsprozess nach Kapiteln des Hauptberichts und beteiligten Akteuren

Die nachfolgende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess von AP3. Es wird ersichtlich, dass bis auf die Fachgruppe Umwelt und Umsetzung alle Gremien des Agglomerationsprogramms in den gesamten Erarbeitungsprozess über alle Themen hinweg involviert waren. Die kantonalen Stellen begleiten die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eng. Je nach Fachbereich wird das Agglomerationsprogramm von unterschiedlichen kantonalen Ämtern unterstützt.

Neben den Arbeiten im Rahmen der Korridorprozesse beteiligten sich die Gemeinden vor allem bei der Identifikation der Schwachstellen und der darauf basierenden Festlegung von Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbände, Institutionen und Organisationen konnten je nach fachlicher Ausrichtung aktiv oder nur passiv (durch Information) am Erarbeitungsprozess teilnehmen.

Wichtige Akteursgruppen wurden zu den Mitwirkungsveranstaltungen eingeladen und konnten sich in diesem Rahmen über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren und ihre Bemerkungen und Anliegen einbringen.

Akteure	Themenfelder						Prozesse									
	Zukunftsbild	Analyse, SWOT, HB	Teilstrategien	Massnahmen	Wirkungsnachweis	Umsetzungreporting	Gesamtkonzept AP3	Trägerschaftsentwicklung	Überarbeitung Zukunftsbild	Korridorprozess	Trinationale S-Bahn-Planung	Strategie Strasse	Veloprozess in Korridoren	Mitwirkungsveranstaltungen	Vernehmlassung	Qualitätsmanagement
Politische Steuerung	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Geschäftsleitung	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Geschäftsstelle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Fachgruppe Raumplanung	x	x	x	x		x			x	x				x	x	
Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel		x	x	x							x			x	x	
Fachgruppe Strasse		x	x	x						x		x		x	x	
Fachgruppe Velo		x	x	x						x			x		x	
Fachgruppe Tram		x	x	x										x	x	
Fachgruppe Umwelt		x			x										x	
Fachgruppe Umsetzung						x									x	
Weitere Fachstelle Verwaltung						x		x							x	
Städte und Gemeinden				x		x				x			x	x	x	
Verbände, Organisationen, Institutionen														x	x	
Teilnehmer Mitwirkungsveranstaltungen														x	x	
INFRAS AG		x	x	x	x							x		x	x	
Rapp Trans AG												x				
EBP AG											x			x		x
SMA											x					
BHP Raumplanung									x	x				x		
Büro für Stadt- und Agglomerationsentwicklung							x		x	x				x		
Arendt Consulting					x											
Recht & Governance (G&G)								x								
Brandenberger & Ruosch AG						x										
Übersetzungsdienstleistungen											x	x		x	x	

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 4: Übersicht der beteiligten Akteure

Im Folgenden wird detaillierter erläutert, wie die einzelnen Inhalte des Agglomerationsprogramms erarbeitet wurden und welche Rolle die verschiedenen Akteure dabei spielten. Da es sich bei den Mitwirkungsveranstaltungen um eine spezielle Form der Beteiligung handelt, wird dieses Thema in einem separaten Kapitel behandelt (vgl. Kapitel 3.5.2).

3.3.4 Themen des Hauptberichts

Zukunftsbild 2030
Das Zukunftsbild wurde im Rahmen der 3. Generation mit den übergeordneten Planungsinstrumenten, die sich in Überarbeitung befanden, abgeglichen und in den Korridorprozessen vertieft. Die erfolgten Anpassungen sind in Kapitel 6.1.2 aufgeführt.

Ist-Analyse, SWOT und Handlungsbedarf
Ausgangspunkt der Ist-Analyse und der darauf basierenden Identifikation der Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken (SWOT) und der schliesslich resultierende Handlungsbedarf waren die Arbeiten des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation.

Die Analysedaten wurden von INFRAS in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle, den Fachgruppen (Raumplanung, Umwelt etc.) und weiteren Verwaltungsangestellten aktualisiert. Dabei wurden die fehlenden Informationen gezielt bei den zuständigen Ämtern und Institutionen beschafft. Inhalte wurden so direkt von den relevanten Fachstellen geprüft und in Sitzungen diskutiert, wobei offene Fragen, Unstimmigkeiten und falsche Informationen geklärt werden konnten.

Der trinationale Kontext der Agglomeration Basel erwies sich bei der Beschaffung von flächendeckenden Informationen – wie bereits bei der 2. Generation – als grosse Herausforderung. Neben der allgemeinen Verfügbarkeit von Daten ist oftmals die direkte Vergleichbarkeit von bestimmten Daten nicht möglich, was z. B. die Anfertigung von einheitlichen Karten zum Teil praktisch verunmöglicht.

Bei der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) und bei der Identifikation des Handlungsbedarfs wurde auf die Ergebnisse der trinationalen Prozesse (trinationale S-Bahn Basel, trinationale Strategie Strasse, Veloprozess) zurückgegriffen. Die weiteren Themenfelder wurden von der Geschäftsstelle aktualisiert. Die Berichtsinhalte konnten damit breit abgestützt und konsolidiert werden.

Teilstrategien
Auf der Grundlage der Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie dem Handlungsbedarf und den strategischen Zielsetzungen im Zukunftsbild wurden anschliessend in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle und den Fachgruppen Raumplanung, S-Bahn, Strasse, Velo und Tram die Teilstrategien erarbeitet. Im Wesentlichen wurden die Struktur der Teilstrategien aus der 2. Generation übernommen und überarbeitet. Dabei wurden die Erkenntnisse aus den laufenden trinationalen Prozessen eingearbeitet und in den Fachgruppen besprochen. In der Geschäftsleitung der Trägerschaft wurden die Teilstrategien laufend gespiegelt und mit den vorgesehenen Massnahmen abgeglichen. Hierbei stand vor allem die Stringenz von Zukunftsbild über Teilstrategien bis zu den konkretenMassnahmen im Vordergrund. In einem zirkulären Prozess wurden die Teilstrategien nach Bedarf und aufgrund von neuen Erkenntnissen präzisiert und verfeinert.

Zum Abschluss wurden die Teilstrategien von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms beschlossen.

Massnahmen Landschaft und Siedlung
Die vier strategisch-konzeptionellen Massnahmenblätter (siehe Massnahmenband, S01, S02, S03 und L01) wurden in der Fachgruppe Raumplanung aktualisiert und mit den kantonalen Richtplänen, dem Regionalplan Hochrhein-Bodensee und dem Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) abgestimmt. Die umsetzungsorientierten Massnahmenblätter Siedlung, welche die wichtigsten Entwicklungsareale der Agglomeration Basel enthalten, wurden gemeinsam mit den Gemeinden im Rahmen der Korridorprozesse aktualisiert (Massnahmenblätter aus AP2) oder neu erfasst. Die Massnahmenblätter Landschaft wurden gemeinsam mit der Fachgruppe Raumplanung aktualisiert und es wurden neue Projekte abgebildet.

Massnahmen ÖV und MIV
Die Massnahmen im ÖV und MIV konnten ebenfalls aus dem Handlungsbedarf und den entsprechenden Teilstrategien, grösstenteils aus den trinationalen Prozessen, abgeleitet werden. Massnahmen mit übergeordnetem oder regionalem Charakter im MIV und ÖV wurden primär in den Fachgruppen S-Bahn, Strasse und Tram entwickelt. Kommunale Massnahmen im ÖV und MIV wurden über die Korridorprozesse ins Programm eingespeist.

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
Die Massnahmen im Fuss- und Velobereich wurden über zwei Schienen ins 3. Agglomerationsprogramm geführt. Zum einen wurden von den übergeordneten Behörden (Kantone, Landkreis, CA3F etc.) Massnahmen über die Fachgruppe Velo eingebracht, zum anderen wurden im Zusammenhang mit den Velo-Workshops mit den Städten und Gemeinden zahlreiche Massnahmen vor allem auf den Korridornetzen gemeldet.

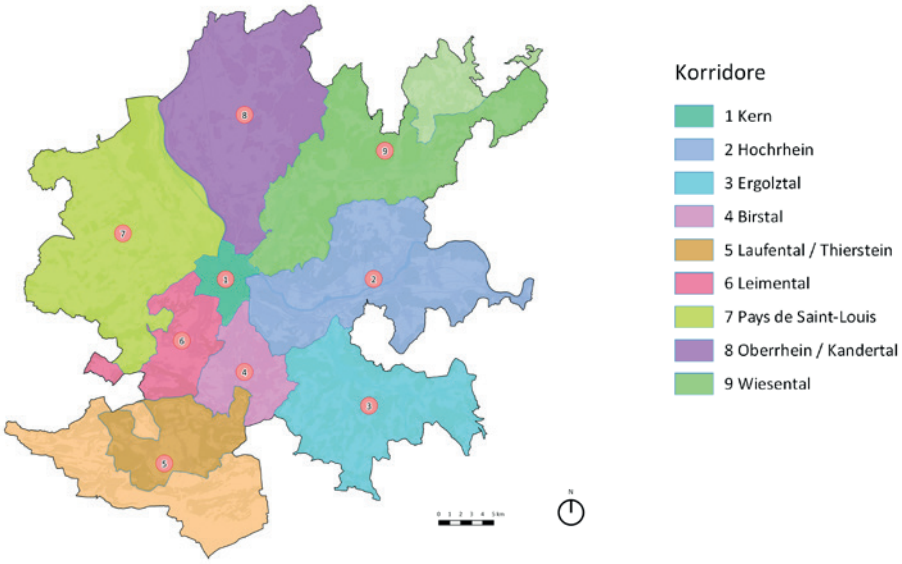
Massnahmenpaket AP3
Die Massnahmen wurden von der Geschäftsstelle und dem prozessbegleitenden Büro (INFRAS) aufbereitet und hinsichtlich ihrer Kohärenz mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie hinsichtlich der Vollständigkeit (Reifegrad) überprüft. In der Geschäftsleitung wurden die Massnahmenblätter und mögliche Inkohärenzen mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien diskutiert. In den Sitzungen der politischen Steuerung wurde mehrmals der aktuelle Stand der Massnahmen präsentiert, diskutiert und beschlossen. An der letzten Sitzung der politischen Steuerung vor Abgabe des Agglomerationsprogramms am 09. Juni 2016 wurde die definitive Liste inklusive Priorisierung beschlossen.

Wirkungen
Der Wirkungsnachweis für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation erfolgt entlang zweier Ansätze (vgl. Kapitel 9.6): Einerseits werden die verkehrlichen Wirkungen der Massnahmen soweit möglich mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM Basel) quantifiziert und andererseits nach den Wirkungskriterien gemäss ARE (2015) qualitativ beurteilt. Für die qualitative beurteilung nach ARE-Wirkungskriterien wurde die FG Umwelt für WK4 hinzugezogen.

3.4 Korridorprozess

Wie bereits in Kapitel 3.3.2.1 erläutert, erfolgt die Zusammenarbeit mit den Gemeinden zur Verankerung und Vertiefung des Zukunftsbildes in den acht Korridoren der Agglomeration Basel (Leimental, Birstal, Ergolztal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis). Um die in Kapitel 3.3.2.1 erläuterten Handlungsschwerpunkte anzugehen, ist das Agglomerationsprogramm Basel in zweifacher Weise aktiv geworden: in organisatorischer Hinsicht durch das Anbieten von Koordinationsplattformen, den sogenannten Korridor-Workshops, und in finanzieller Hinsicht durch die Bezuschussung von Studien, Konzepten, Leitbildern etc.

Figur 13: Übersicht über die Korridore



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

3.4.1 Korridor-Workshops

Agglo Basel organisierte in jedem Korridor ca. zwei Workshops pro Jahr ausser in jenen Korridoren die ein Raumkonzept oder Zukunftsbild lanciert hatten. Hier wurde die Korridor-Plattform durch Projektorganisationen abgelöst. Diese Workshops dienten dazu,

- die unterschiedlichen Kooperationsgruppen regelmässig zu versammeln
- sich über den aktuellen Stand der Arbeiten auszutauschen und die nächsten Schritte möglichst verbindlich festzulegen
- die verschiedenen Aktivitäten zu koordinieren
- Anliegen der Korridore ins Agglomerationsprogramm einzuspeisen
- übergeordnete Strategien, Konzepte und Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm mit den Gemeinden zu diskutieren (z. B. die Strategie Strasse)

Die Workshops ermöglichten eine stärkere Einbindung der Gemeinden in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Ziel dabei war, dass ein gemeinsamer «Korridorgeist» entsteht, der zu einer stärkeren Zusammenarbeit und allenfalls zu einer

regionalen stabile Organisation führt. Für Vertiefungsstudien standen im Prozessbudget von Agglo Basel finanzielle Mittel zur Verfügung.

Im Vordergrund der finanziellen Unterstützung standen zwei Schwerpunkte:

› Wichtige Vertiefungsprojekte: Die Federführung und Hauptfinanzierung bei neu angestossenen Projekten – wie z. B. die Untersuchung der Siedlungspotenziale in einem Korridor oder die Erarbeitung eines Zukunftsbildes – lag im finanziellen Verantwortungsbereich der betroffenen Gemeinden und Kantone. Mit einer subsidiären Mitfinanzierung schaffte Agglo Basel hier jedoch wichtige Anreize.

› Dokumentation der Umsetzungsarbeiten: Den Stand der Schwerpunktgebiete und der flankierenden Massnahmen zu den Schlüsselmassnahmen galt es zu erfassen, ausserdem bestand das Ziel die Entwicklungsvorstellungen und -möglichkeiten der Gemeinden eines Korridors kohärent und systematisch zusammenzustellen.

3.4.2 Stand und Ausblick

Die Korridore der Agglomeration Basel sind sehr unterschiedlich, sie liegen in drei Ländern und sind in der Schweiz auf vier Kantone verteilt, weisen verschiedene Gemeindetypen auf, umfassen eine unterschiedliche Anzahl von Gemeinden und müssen mit ganz spezifischen Herausforderungen in den Bereichen der Verkehrs- und Raumplanung umgehen.

Um auf die jeweiligen Herausforderungen eingehen zu können, waren gemeinsam mit den Korridor-Akteuren massgeschneiderte Vorgehensweisen zu konzipieren und bedürfnisgerecht weiterzuentwickeln.

In der nachfolgenden Tabelle wird aufgezeigt, welche Art von Vorgehen in den einzelnen Korridoren gewählt wurde.

Wie die Tabelle 5 verdeutlicht, sind die Korridore unterschiedlich stark aktiv. Dies ist teilweise durch unterschiedlichen Handlungsdruck zu erklären, etwa dadurch, dass organisatorische Anliegen im Vordergrund standen und inhaltliche Arbeiten erst nachgelagert erfolgten, oder dadurch, dass bereits vor der Lancierung des Korridorprozesses eine funktionierende Zusammenarbeit unter den Gemeinden eines Korridors etabliert werden konnte.

Korridor	Studien und Konzepte
Leimental	Die Gemeinden des Leimentals waren zu Beginn des Korridorprozesses bereits regional organisiert – allerdings war unklar, welche Organisation sich den raumplanerischen Fragen annehmen soll. Im Leimental fand ein Kickoff-Workshop, organisiert durch Agglo Basel, statt. Ein Raumkonzept wurde von der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental im Frühjahr 2016 an eine Planergemeinschaft vergeben und wird derzeit erarbeitet. Es wird finanziell von Agglo Basel unterstützt, und Agglo Basel ist im Projektausschuss vertreten.
Birstal	Das Erstellen eines Raumkonzeptes Birsstadt war beim Start des Korridorprozesses bereits auf eigene Initiative aufgegleist. Finanzielle Unterstützung von Agglo Basel wurde für die Beratung durch externe Experten (Qualitätssicherung) zur Verfügung gestellt. Agglo Basel wurde in die Erarbeitung einbezogen und hat als Gast Einsitz in der Regionalplanungsgruppe Birsstadt.
Laufental / Thierstein	Von Agglo Basel wurde der Kickoff-Workshop organisiert. Die Laufentaler und einige Thiersteiner Gemeinden beschlossen noch im selben Workshop, ein Zukunftsbild zu erarbeiten. Die Projektorganisation übernahm die Promotion Laufental. Die inhaltliche Erarbeitung des Zukunftsbildes Laufental/Thierstein konnte im Sommer 2015 abgeschlossen werden. Agglo Basel beteiligte sich finanziell und begleitete den Prozess als Mitglied der Steuerungsgruppe.

Tabelle 5:
Studien und Konzepte der Korridorprozesse

Korridor	Studien und Konzepte
Ergolztal (Ergolzachse, Frenkentäler)	Der regionale Austausch fand mit Ausnahme der Frenkentäler bisher nur durch die von Agglo Basel durchgeführten zwei Workshops statt. In den beiden Frenkentälern (Hinteres Frenkental und Waldenburgertal) wurde unabhängig von Agglo Basel eine Testplanung «Zukunft Frenkentäler» (Modellvorhaben des Bundes) aufgegleist. Agglo Basel beteiligt sich finanziell und hat als Mitglied des Begleitgremiums im Testplanungsteil mitgewirkt. Unter den Gemeinden der Ergolzachse sieht vor allem Liestal Abstimmungs- und Koordinationsbedarf und zwar aufgrund ihrer Rolle als wichtige Mobilitätsdrehscheibe. Die inhaltlichen Schwerpunkte einer Zusammenarbeit unter den Gemeinden der Ergolzachse werden im Rahmen der 4. Generation geklärt.
Hochrhein	Die Siedlungspotenzialstudie – Erfassen der Entwicklungsmöglichkeiten (unbebaute oder Transformationsareale, Verdichtungspotenzial) – ist abgeschlossen. Agglo Basel stellte für die Potenzialstudie finanzielle Ressourcen zur Verfügung und beteiligte sich am Erarbeitungsprozess. In einem nächsten Schritt soll basierend auf den erarbeiteten Erkenntnissen ein Zukunftsbild für den Hochrhein erarbeitet werden, die finanziell wie auch mit personellen Ressourcen von Agglo Basel unterstützt wird. Die Plattform Korridor-Workshop wird am Hochrhein rege eingesetzt.
Wiesental	Ein Auftrag zur Erfassung der grösseren Entwicklungsgebiete mit finanzieller Beteiligung von Agglo Basel ist abgeschlossen. Die Koordination und Abstimmung unter den Wiesentalgemeinden findet in der Form von Korridor-Workshops statt. Federführende Gemeinde und Ansprechpartnerin von Agglo Basel ist die Stadt Lörrach. Basierend auf der Übersicht der Entwicklungsgebiete soll die Zusammenarbeit auf konzeptioneller Ebene weitergehen. Derzeit wird die Erstellung eines Raumkonzeptes diskutiert.
Oberrhein / Kandertal	Eine Auslegeordnung zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist abgeschlossen, die Beteiligung von Agglo Basel war dabei finanzieller und organisatorischer Art (Auftragsvergabe an Büros, Organisation von Sitzungen und Workshops). Handlungsbedarf sehen die Kandertalgemeinden in Bezug auf die Wiederbelebung der Kandertalbahn. Um das durch die Siedlungsentwicklung induzierte Nachfragepotenzial abzuschätzen, sind raumplanerische Fragestellungen im Kandertal zu klären. Im Rahmen der Kandertalkonferenz im Juli 2015 befasste man sich mit verkehrlichen und raumplanerischen Aspekten der Wiedereinführung der Kandertalbahn. Zum Schluss der Veranstaltung konnte ein Positionspapier verabschiedet werden. Derzeit wird ein Leitbildprozess aufgegleist.
Pays de Saint-Louis	Der Fokus der Zusammenarbeit mit Agglo Basel liegt im Bereich Veloverkehr. Mit den 3 Communautés de Communes (Sirentz, Trois Frontières und Sundgau) verfügt das Pays de Saint-Louis bereits über organisatorische Strukturen, die Koordinations- und Abstimmungsaufgaben im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung wahrnehmen. Der Directeur Général Adjoint des Services de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) und sein enger Mitarbeiter nehmen Einsitz in den Gremien (Fachgruppen und Geschäftsleitung) von Agglo Basel und stellen die Übereinstimmung von SCOT (Planungsinstrument der CA3F) und Agglomerationsprogramm Basel sicher.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Korridorprozesse sich in einigen Korridoren als Koordinationsplattform bereits etablieren konnten. Dort, wo bereits Organisationen vorhanden waren, ist das Agglomerationsprogramm Basel als wichtiges Planungsinstrument akzeptiert und ist die Zusammenarbeit mit Agglo Basel aufgegleist worden (Einsitz in den Gremien).

Durch die Korridor-Workshops konnten wichtige Studien, Analysen oder weitere Arbeiten angestossen werden, die für die Umsetzung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel sehr zentral sind. Die Flughöhe ist, je nach Bedürfnislage, unter den Korridoren unterschiedlich. Die Zielsetzung von Agglo Basel, im Rahmen der 3. Generation die Umsetzung des Zukunftsbildes dokumentieren zu können, gilt grundsätzlich als erreicht.

Indes ist klar, dass es sich nicht um einen abgeschlossenen Prozess handelt, sondern um ein kontinuierliches Realisieren des Zukunftsbildes 2030. Die Trägerschaft wird daher auch in Zukunft ihre Verantwortung wahrnehmen und eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Zukunftsbildes spielen müssen. Die konzeptionelle Ebene – das Erarbeiten von Zukunftsbild, Raumkonzepten etc. – wird in den kommenden Jahren immer mehr durch die operative Ebene – das konkrete Realisieren von Strategien und Projekten – abgelöst. Schwerpunktthema wird dabei die Siedlungsentwicklung nach innen sein. Grosse Anstrengungen müssen unternommen werden, um das Ziel von hochwertigen, dichteren Siedlungsstrukturen erreichen zu können. Dazu müssen alle Akteure (Kantone, Agglo Basel, Gemeinden) an einem Strang ziehen, alle bestehenden Programme und Instrumente effizient eingesetzt, neue Instrumente entwickelt und innovative Herangehensweisen erprobt werden. Die Trägerschaft wird hier weiterhin eine koordinierende Funktion wahrnehmen und die Prozesse beleben und neuartige Projekte, Studien etc. anstossen.

3.5 Partizipation / Mitwirkung

3.5.1 Einleitung

Ein Vorhaben wie das Agglomerationsprogramm Basel kann eine nachhaltige Wirksamkeit nur erreichen, wenn es breit abgestützt ist. Die Einbindung einer möglichst grossen Anzahl relevanter Akteure mit den nötigen Entscheidungskompetenzen ist unabdingbar. Der Einbezug aller vom Agglomerationsprogramm Basel betroffenen Akteure – Gebietskörperschaften respektive Gemeinden, Kantone, Planungsverbände etc. – ist ausserdem eine Grundanforderung des Bundes an Agglomerationsprogramme. Im Rahmen der Erarbeitung der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel galt es, den Partizipationsprozess der 2. Generation, bestehend aus 4 Mitwirkungsveranstaltungen, bis Ende 2016 fortzusetzen.

Neben der Durchführung der agglomerationsweiten Mitwirkungsveranstaltungen wurde der Korridorprozess zur gezielten Umsetzung des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel ins Leben gerufen. In den acht Korridoren der Agglomeration Basel wurden Prozesse gestartet (siehe dazu Kapitel 3.3.2.1, 3.4 sowie die Korridorberichte). Die Weiterentwicklung und Vertiefung des Agglomerationsprogrammes im Rahmen der 3. Generation wird somit von einem grösseren Akteurskreis getragen und orientiert sich viel stärker am Bottom-up-Ansatz als noch im Rahmen der 2. Generation. Dies ist als wichtiger Fortschritt zu werten, der im Rahmen der 3. Generation erzielt wurde.

In der Agglomeration Basel ist es stufengerecht, den Einbezug der Bevölkerung auf jener Ebene anzusiedeln, auf der die Bevölkerung auch effektiv Einfluss nehmen kann. Dies geschieht auf der regionalen Ebene respektive in den Korridoren. Die meisten Korridore wurden im Rahmen der 3. Generation aktiv und lancierten Zukunftsbilder und Raumkonzepte. Solche regionalen Zielbilder müssen in der Bevölkerung verankert sein, damit sie umgesetzt werden können. Denn spätestens bei der Realisierung von konkreten Projekten wie beispielsweise dem Bau einer neuen Langsamverkehrsverbindung bedarf es einer Zustimmung der Bevölkerung.

Der Verein Agglo Basel, in dessen Verantwortung die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen liegt und dem damit auch die Aufgabe zukommt, den Einbezug der Bevölkerung sicherzustellen, unterstützt die Korridore nach Bedarf, z. B. bei der Durchführung von regionalen Informationsveranstaltungen. Ausserdem wird das Agglomerationsprogramm Basel durch die zahlreichen Präsentationen in verschiedenen Gremien und Vereinen in der Bevölkerung bekannt gemacht.

Während in den Korridoren an der regionalen Vertiefung der strategischen Vorgaben des Agglomerationsprogrammes gearbeitet wird, wird auf der Ebene der Gesamtagglomeration in den Gremien des Vereins Agglo Basel die Weiterentwicklung des Gesamtprogrammes vorangetrieben. Die strategischen Inhalte werden an den sich laufend verändernden Kontext angepasst und die Projekte, die in der Kompetenz der übergeordneten Ebenen – Kantone, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F), Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein Bodensee (RVHB), Schweizer Bund, Land Baden-Württemberg, Région Grand Est – liegen, werden koordiniert und die Planung vorwärtsgebracht.

Die inhaltlichen und konkreten Fortschritte, die auf Ebene der Agglomeration erzielt werden, werden an den agglomerationsweiten Mitwirkungsveranstaltungen präsentiert. In den meisten Fällen werden die wichtigsten Neuigkeiten durch die Medienberichterstattung auch der Bevölkerung zugänglich gemacht. Ausserdem wurde die Information der Bevölkerung im Rahmen der 3. Generation durch eine erhöhte Webpräsenz und durch die Produktion von Printprodukten verbessert.

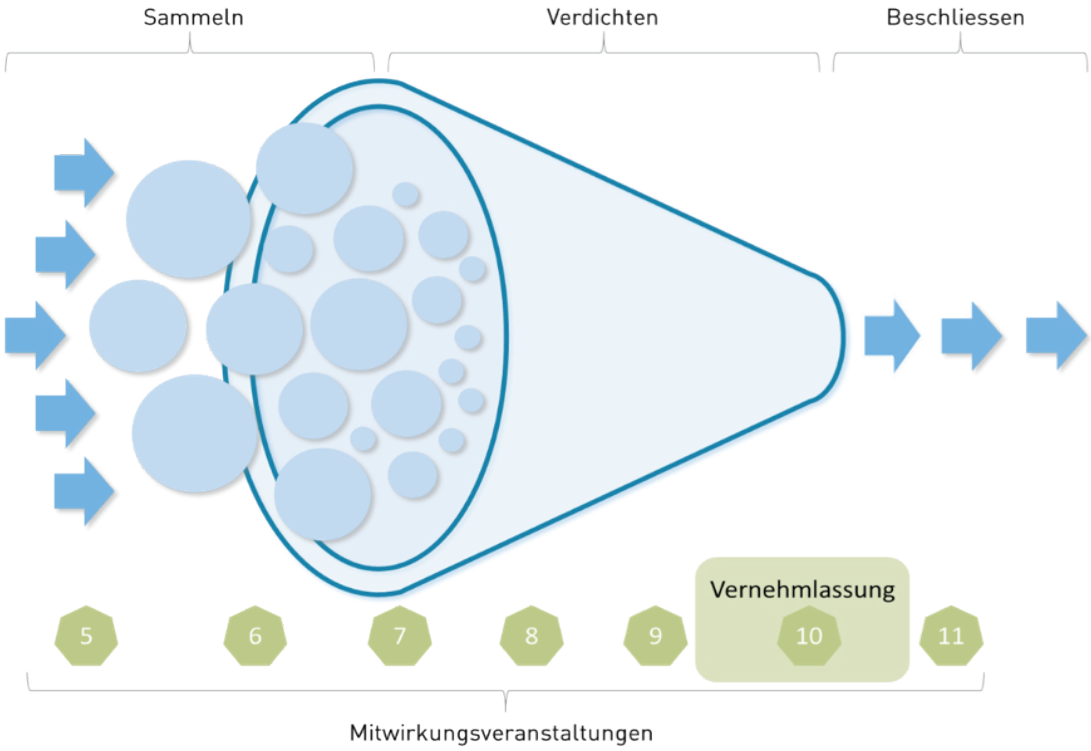
In den nachfolgenden Kapiteln wird das Thema Mitwirkungsveranstaltung näher beleuchtet. Zuerst wird die zu Beginn der 3. Generation entwickelte Gesamtchoreographie vorgestellt, und anschliessend werden die einzelnen Veranstaltungen umrissen. Folgenden Themen werden anschliessend im Detail betrachtet: Behördenvernehmlassung, Partizipation der politischen Kommissionen und Institutionen, Partizipation der Wirtschaft und Partizipation der Bevölkerung. Dem Korridorprozess ist entsprechend seiner Bedeutung ein separates Kapitel gewidmet (vgl. Kapitel 3.4).

3.5.2 Mitwirkungsveranstaltungen

3.5.2.1 Gesamtchoreographie

Der übergeordnete Partizipationsprozess basierte primär auf den bisher bekannten Mitwirkungsveranstaltungen (Veranstaltung 1–4[15]). Die Form musste nicht grundsätzlich neu definiert werden. Die Nummerierung der Veranstaltungen wurde daher auch aus der 2. Generation fortgeführt. Die Mitwirkungsveranstaltungen sollten über die Jahre 2013 – 2016 inhaltlich aufeinander aufbauen. Folgende Meilensteine wurden für diesen Zeitraum definiert: «Sammeln», «Verdichten» und «Beschliessen». Wie es die Meilensteine «Sammeln», «Verdichten» und «Beschliessen» zum Ausdruck bringen, nahmen die Möglichkeiten zur Beeinflussung der Projektfortschritte während dem ganzen Prozess trichterförmig ab.

15 Im Rahmen der 2. Generation wurden vier übergeordnete Mitwirkungsveranstaltungen durchgeführt:
1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 in Basel (BS)
2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel (BS)
3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 in Saint-Louis (F)
4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach (D)



Figur 14:
Gesamtchoreographie der Mitwirkungsveranstaltungen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Den Mitwirkungsveranstaltungen wurde in der 3. Generation ein besonderes Gewicht beigemessen. Der Prozessablauf war anhand von sieben Mitwirkungsveranstaltungen strukturiert, die wiederum eng an den jeweiligen inhaltlichen Entwicklungsschritten (sog. Meilensteinen) des Agglomerationsprogramms ausgerichtet waren. Damit erhielten die Akteure die Gelegenheit, jeden einzelnen Entwicklungsschritt aktiv zu begleiten und in den einzelnen Phasen der Konkretisierung jeweils eigene Ideen und Interessen einbringen zu können. Mitwirkung in der 3. Generation war damit keine einmalige «Turnhallen-Konferenz», sondern forderte ein beständiges Engagement über dreieinhalb Jahre hinweg.

Pro Meilenstein wurden je nach Notwendigkeit mindestens zwei Veranstaltungen durchgeführt. Im Rahmen des Meilensteins «Beschliessen» wurde das im Entwurf erarbeitete Agglomerationsprogramm der 3. Generation an der 10. Mitwirkungsveranstaltung in Laufen vorgestellt und das Vernehmlassungsverfahren aufgezeigt. Nach der Behördenvernehmlassung wurde die 11. Mitwirkungsveranstaltung in Basel durchgeführt, an der die definitive Programmcharakteristik (Massnahmen) vorgestellt wurde.

Die sieben Mitwirkungsveranstaltungen im Überblick:

› **26. September 2013 in Muttenz (BL):**

Fokus: Kick-off-Veranstaltung zur 3. Generation, Präsentation des Zukunftsbilds und Anstoss des Korridorprozesses in korridorspezifischen Workshops

› **01. April 2014 in Rheinfelden (AG):**

Fokus: Vorstellung erster Arbeiten in den Korridoren, Anforderungen für Massnahmen des AP3 seitens der Trägerschaft, Information zu Förderinstrumenten

› **14. November 2014 in Dornach (SO):**

Fokus: Vorstellung und Diskussion des trinationalen Angebots- und Fahrplankonzepts für die trinationale S-Bahn Basel sowie Diskussion zum Zwischenstand der Arbeiten in den Korridoren.

› **09. Juni 2015 in Lörrach (D):**

Fokus: Vorstellung des Prozesses zur trinationalen Strategie Strasse sowie Diskussion der Schwachstellenanalyse Strasse in korridorspezifischen Workshops

› **15. September 2015 in Huningue (F):**

Fokus: Vorstellung der Lösungsansätze zu den Schwachstellen der trinationalen Strategie Strasse, Präsentation des überarbeiten Zukunftsbildes mit Inputs aus Arbeiten in den Korridoren und Information zur Tramnetzentwicklung sowie der Strategie Velo)

› **29. Januar 2016 in Laufen (BL):**

Fokus: Vorstellung der Vernehmlassungsversion des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und Diskussion in Workshops inklusive Feedback aus den Workshops zu Händen der Trägerschaft.

› **16. September 2016 in Basel (BS):**

Fokus: Präsentation der wichtigsten Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation im Vorlauf der politischen Beschlussfassung.

An den Veranstaltungen nahmen jeweils zwischen 120 und 180 Teilnehmende aus dem gesamten trinationalen Agglomerationsgebiet teil. Die Veranstaltungen wurden zweisprachig (dt./frz.) mit Simultanübersetzung durchgeführt. Allen Teilnehmern wurde eine Mitwirkungsmappe (dt./frz.) ausgehändigt, in der die Details zur Veranstaltung beschrieben waren: Ablauf, Teilnehmerverzeichnis, Referenten und weitere relevante Informationen zum Stand der Arbeiten. Je Veranstaltung wurden ca. 900 Gäste aus den betroffenen Kantonen, Gemeinden und den zahlreichen Organisationen und Institutionen im gesamten Agglomerationsgebiet eingeladen. Die **Teilnehmerschaft** lässt sich wie folgt zusammenfassen:

› Die betroffenen Gebietskörperschaften des gesamten Agglomerationsraums, insbesondere auch die Gemeinden, waren durch politische Verantwortungsträger und Fachleute aus der Verwaltung vertreten.

› Zahlreiche Organisationen und Parteien nahmen mit Mandatsträger/-innen, Vorstandsmitgliedern usw. teil.

› Die trinationalen Medienschaffenden waren zu allen Veranstaltungen eingeladen. Je nach Veranstaltung bzw. Stand der Arbeiten wurden darüber hinaus separate Medienkonferenzen und Mediengespräche durchgeführt.

Folgende **Ziele** wurden mit den einzelnen Mitwirkungsveranstaltungen verfolgt:

› Information über den Stand der Arbeiten: Im Sinne von Werkstattberichten wurde über die laufenden Arbeiten orientiert.

› Prüfen der Tragfähigkeit: In verschiedenen Workshops oder an Ständen wurden die aktuellen Themen diskutiert. Nach Möglichkeit wurden die Inputs in die Weiterbearbeitung einbezogen.

› Austausch: Dem informellen Austausch wurde in den Pausen und beim anschliessenden Apéro Raum gegeben. So konnte die Chance genutzt werden, sich mit wichtigen Partnern zu treffen und zu koordinieren.

In jedem der sechs Teilräume des Agglomerationsprogramms Basel wurde im Rahmen der 3. Generation mindestens eine grosse Mitwirkungsveranstaltung durchgeführt. Dabei fungierte der Veranstaltungsort als «Host City» und Sponsor (Veranstaltungszentrum, Catering etc.). Die Gemeindepräsidenten, Oberbürgermeister und Maires eröffneten die jeweiligen Veranstaltungen mit einem Grusswort.

3.5.2.2 Durchgeführte Mitwirkungsveranstaltungen im AP3

Die 5. Mitwirkungsveranstaltung vom 26. September 2013 in Muttenz (BL)
Die 5. Mitwirkungsveranstaltung war die Kick-off-Veranstaltung zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation. Damit war klar, dass die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ein klares Zeichen zum Start setzte, noch bevor die definitiven Prüfergebnisse zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation vorlagen und die Weisung zur 3. Generation publiziert war.

Im Fokus der Veranstaltung stand eine umfassende Information zum geplanten Erarbeitungsprozess mit Zeitplänen, inhaltlichen Schwerpunkten und Mitwirkungskonzepten. Dabei fanden die Ergebnisse der 4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2013 in Lörrach Berücksichtigung. Damals wurde von Seiten der Mitwirkenden die unzureichende Transparenz der Abläufe im Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms, die fehlende Vernehmlassung, der fehlende Einbezug der Gemeinden sowie die zu wenig abgestützte S-Bahn-Planung sowie die fehlende Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg und der Région Grand Est bemängelt. Den Besucher konnte aufgezeigt werden, dass diese zentralen Anliegen bei der Planung des neuen Prozesses integriert wurden.

Zum Zeitpunkt der 5. Mitwirkungsveranstaltung lief gerade die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss für die Mittel der 2. Generation. Von Seiten der Trägerschaft wurde umfassend über die für die Agglomeration Basel relevanten Inhalte der Botschaft berichtet. Der weitere Prozess in «Bundesbern» wurde aufgezeigt, und es wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, eigene Stellungnahmen zu verfassen.

Im Informationsteil der Mitwirkungsveranstaltung wurde den Teilnehmern das Resultat der von der Fachgruppe Raumplanung im Frühjahr und Sommer 2013 erarbeiteten Übersicht über die Planungen im trinationalen Agglomerationsraum vorgestellt. Aus dieser Auslegeordnung wurde der Handlungsbedarf für die Gesamtagglomeration und für die einzelnen Korridore abgeleitet. Er lässt sich im Wesentlichen auf drei Schwerpunkte zusammenfassen:

› Die Umsetzung und Realisierung der Schwerpunktgebiete muss von den Standortgemeinden koordiniert vorangetrieben werden.

› Für jedes Schlüsselprojekt (z. B. Elektrifizierung Hochrheinstrecke) müssen die flankierenden raumplanerischen und verkehrlichen Massnahmen erarbeitet werden (z. B. Verdichtung um die Bahnhöfe, intermodale Schnittstellen).

› Die Entwicklungsvorstellungen der Kantone, Regionen und Gemeinden müssen für jeden Korridor zusammengestellt und aufeinander abgestimmt werden: Welche quantitativen Vorstellungen bestehen? Wo soll verdichtet werden? Wo soll eine weitere Entwicklung ausgeschlossen sein?

Für den zweiten Teil der Mitwirkungsveranstaltung, den von den Mitgliedern der Fachgruppe Raumplanung geleiteten Korridorworkshop, wurde der Handlungsbedarf in Form von Thesen formuliert und den Gemeindevertretern zur Diskussion gestellt. Ziel dieses Mitwirkungsblocks war die Bewusstseinsstärkung der Städte und Gemeinden zur Zugehörigkeit eines Korridors und auch das Kennenlernen der Gemeindevertreter des Korridors.

Zum Abschluss der 5. Mitwirkungsveranstaltung stellte der Leiter der Sektion Agglomerationsprogramme beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) das Agglomerationsprogramm als ein wichtiges Instrument der Agglomerationspolitik des Bundes vor.

Die 6. Mitwirkungsveranstaltung vom 01. April 2014 in Rheinfelden (AG)
Zu Beginn der Veranstaltung wurde über die Ergebnisse der Vernehmlassung des Bundesbeschlusses zur Finanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation informiert. Praktisch alle Vernehmlasser aus der Region Basel hatten sich laut dem Vernehmlassungsbericht des Bundes ausdrücklich der Stellungnahme der Agglomeration Basel angeschlossen. Von insgesamt schweizweit 102 Stellungnahmen stammte rund ein Viertel aus der trinationalen Agglomeration Basel. Die Trägerschaft bedankte sich bei den Teilnehmern der Mitwirkungsveranstaltung für die zahlreichen Stellungsnahmen aus dem Raum Basel. Es wurde der weitere parlamentarische Prozess aufgezeigt. Im Weiteren wurde von Seiten der Geschäftsstelle ein erster Einblick in die beiden übergeordneten Schwerpunktthemen Weiterentwicklung trinationale S-Bahn Basel und trinationale Strategie Strasse gegeben. Beide Prozesse befanden sich damals in der Startphase.

Die Geschäftsstelle gab einen Einblick in die im Start begriffenen Arbeiten in den Korridoren. Zwei Impulsreferate aus den Korridoren Birstal und Hochrhein, in denen die Gemeinden bereits aktiv waren und ein grosses Interesse an einer regionalen Zusammenarbeit bestand, zeigten den Mitwirkenden an konkreten Beispielen, wie die Korridorprozesse aufgegleist werden können und welchen Nutzen sie aus Gemeindesicht haben. Anschliessend hatten die Vertreter der Städte und Gemeinden die Möglichkeit sich gegenseitig auszutauschen, um sich Informationen zu anderen Korridoren zu beschaffen, mit Gemeinden des eigenen Korridors zu diskutieren oder um Schnittstellen mit anderen Korridoren abzustimmen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel hatte es sich für die 6. Mitwirkungsveranstaltung zur Aufgabe gemacht, zentrale Förderinstrumente an die Veranstaltung zu bringen, damit sich die Vertreter der Städte und Gemeinden direkt vor Ort mit Verantwortlichen besprechen konnten. Zu diesem Zweck wurden «Marktstände» aufgebaut, an denen informiert und diskutiert wurde. An den Ständen waren folgende Institutionen bzw. Förderinstrumente vertreten:

› Interreg-IV-Programm «Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein», Regierungspräsidium Tübingen

› Interreg-IV-Programm Oberrhein, Région Grand Est

› Interreg und die Neue Regionalpolitik der Schweiz (NRP), Interkantonale Koordinationsstelle bei der Region Basiliensis (IKRB)

› LGVFG[16] , Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau

› Pendlerfonds, Kanton Basel-Stadt

Die 7. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. November 2014 in Dornach (SO)
Als Einstieg zur Veranstaltung wurde über den Stand der Arbeiten der 3. Generation berichtet (Zeitpläne, Neuerungen im Prozess etc.). Dabei wurde über die Weiterentwicklung der Trägerschaft zu einem Verein nach Schweizer Recht informiert und ein Einblick in die Umsetzung der Projekte der 1. Generation gegeben. Zudem wurde die definitive Projektliste der 2. Generation präsentiert, und die Städte und Gemeinden wurden über die notwendigen Beschlüsse im Rahmen der Leistungsvereinbarung zur 2. Generation in Kenntnis gesetzt. Ausserdem wurde den Teilnehmern das webbasierte Projekttool zur Erfassung der Massnahmen der 3. Generation vorgestellt.

An der 7. Mitwirkungsveranstaltung wurde der inhaltliche Meilenstein, das trinationale Angebots- und Fahrplankonzepts für die trinationale S-Bahn Basel, präsentiert und anschliessend mit dem Publikum diskutiert. Die Bedeutung des Angebots- und Fahrplankonzeptes für die Eingabe der Angebotsziele der Planungsregion Nordwestschweiz im Rahmen des Prozesses STEP 2030 (BIF) wurde hervorgehoben.

Der zweite Teil der Veranstaltung war dem Korridorprozess gewidmet. In sechs von neun Korridoren hatten die Arbeiten bereits begonnen (Laufental/Thierstein, Wiesental, Hochrhein, Oberrhein, Birstal, Leimental), und in zwei weiteren Korridoren (Ergolztal und Pays de Saint-Louis) standen die Kick-off-Workshops kurz bevor. Neben diesen Prozessfortschritten informierte die Trägerschaft auch über inhaltliche Vorgaben in Bezug auf die Berichterstattung aus den Korridoren[17]. Für die Erarbeitung der aus Sicht der Trägerschaft erwünschten Inhalte, z. B. ein Zukunftsbild oder ein Raumkonzept, wurde den Korridoren Projektmittel als Anreiz in Aussicht gestellt.

In einer Podiumsdiskussion mit je einem Vertreter pro Korridor wurde der Stand der Korridorprozesse aus Sicht der aktiv Beteiligten geschildert. Die Erkenntnis der 5. Mitwirkungsveranstaltung in Muttenz, dass jeder Korridor eine eigene Geschichte und eigene Herausforderungen hat, wurde bestätigt, und auch, dass die Vorgehensweisen aufgrund der spezifischen Ausgangslagen individuell gestaltet werden müssen.

Die 8. Mitwirkungsveranstaltung vom 09. Juni 2015 in Lörrach (D)
Die Trägerschaft stellte zunächst den Hintergrund zum Prozess der trinationalen Strategie Strasse vor. Des Weiteren wurde ausführlich über die Methodik sowie erste Ergebnisse berichtet. Zentrales Thema waren die von Seiten der Trägerschaft identifizierten Schwachstellen im Bereich der Strasse. Dazu wurden thematische Schwachstellenkarten (Auslastung, Unfälle, Konflikte MIV-ÖV, MIV-Velo etc.) präsentiert und in den anschliessenden Workshops diskutiert. Insgesamt wurden acht Workshops durchgeführt, sieben Korridor-Workshops und ein Workshop zum Themenbereich «Parkierung», die von den Vertretern der trinationalen Fachgruppe Strasse geleitet wurden. Ziel der Workshops war das Spiegeln der von

16 LGVFG: Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
17 Berichterstattung aus den Korridoren – Anleitungen für die Gemeinden

Seiten der Fachgruppe Strasse identifizierten Schwachstellen sowie das Sammeln von weiteren Schwachstellen, basierend auf den Erfahrungen und Kenntnissen der Gemeinden, Städte und anwesenden Verbände. Die Workshopteilnehmer hatten ausserdem die Gelegenheit, ihre Lösungsansätze einzubringen oder vor Ort gemeinsam zu erarbeiten.

Dank der sehr konstruktiven und sachlichen Diskussionen in den Workshops konnte die Fachgruppe Strasse zahlreiche Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Korrekturen aus der Mitwirkungsveranstaltung mitnehmen. In den weiteren Arbeiten an der Strategie Strasse wurden mehrere, mehrheitliche kleinere Korrekturen und Ergänzungen bzw. Präzisierungen vorgenommen.

Zum Abschluss der 8. Mitwirkungsveranstaltung stellte die Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), die Sicht des Bundes auf die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen sowie ganz spezifisch im Metropolitanraum Basel vor. Abschliessend erläuterte sie, wie die künftige Finanzierung der Agglomerationsprogramme mit dem NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) ausgestaltet werden sollte.

Die 9. Mitwirkungsveranstaltung vom 15. September 2015 in Huningue (F)
Die 9. Mitwirkungsveranstaltung war die letzte grosse Veranstaltung vor der Behördenvernehmlassung mit Start im Dezember 2015. Von Seiten der Geschäftsstelle wurde daher die Gelegenheit genutzt, nochmals ausführlich über die Inhalte und die Form des Hauptberichtes und der Korridorberichte zu informieren und den Zeitplan mit den nächsten Meilensteinen vorzustellen.

Das Zukunftsbild der 2. Generation wurde in der Fachgruppe Raumplanung auf die Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungsinstrumenten (kantonale Richtpläne, SCOT, Regionalplan) überprüft und anpasst. Bei der Anpassung wurden auch Erkenntnisse aus den Korridorprozessen berücksichtigt. Die Städte und Gemeinden der Korridore hatten bisher Kenntnis über die ihren Korridor betreffenden Anpassungen, die sie teilweise auch selbst einbrachten. Die Gesamtheit aller Änderungen, die vorgängig von der Politischen Steuerung genehmigt worden war, konnte zum ersten Mal einem breiten Publikum vorgestellt werden. Das überarbeitete, «neue» Zukunftsbild der 3. Generation wurde präsentiert und im Plenum zur Diskussion gestellt.

Mit zwei kurzen Inputreferaten von Vertretern der Fachgruppen Tram und Velo wurden die aktuellen Arbeitsstände in den beiden Fachgruppen präsentiert. Die Velonetze (Velohauptroutennetz und Korridornetze) wurden zwar bereits an den zahlreichen Velo-Workshops in den Korridoren überprüft und weiterentwickelt. Die Velostrategie war bis dahin aber in der finalen Version noch nicht vorgestellt worde. Den Verbänden und Organisationen sowie Medienvertreter waren die Strategie und die Netze bisher noch unbekannt. Somit erfüllte die Präsentation auch den Zweck, diese Akteure zu informieren. In Bezug auf das Tram standen zwei Punkte im Vordergrund: der Studienauftrag Tramnetz 2020 mit den Zweckmässigkeitsbetrachtungen sowie die konkreten Tramprojekte (A- und B-Projekte trinational).

An der Mitwirkung in Lörrach diskutierten Schwachstellenkarten der Strategie Strasse wurden nun, ergänzt um die Inputs, je Korridor verfeinert und präsentiert. Ebenfalls vorgestellt wurden die Lösungsansätze der Trägerschaft, mit denen die Schwachstellen künftig entkräftet werden sollten. Damit war der Bogen zur letzten Mitwirkungsveranstaltung gespannt und die Überleitung zur Diskussion war gegeben. Abschliessend wurden die strategischen Grundsätze der Strategie Strasse, das Ist-Netz sowie das Zielnetz 2035 präsentiert. In der Saaldiskussion zeigte sich, dass die Mitwirkenden grundsätzlich die Arbeiten zur trinationalen Strategie Strasse unterstützten.

Abschliessend referierte der Abteilungsleiter Strassennetz und Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), über das Thema Nationalstrassen, auch im Hinblick auf die trinationale Agglomeration Basel. Nach einer einleitenden Darstellung der verkehrlichen Situation auf den übergeordneten Strassen der Schweiz hob er wichtige übergeordnete Projekte im Raum Basel wie den Rheintunnel, das Projekt Ausbau Hagnau-Augst, sowie den Gundelitunnel hervor. Das Agglomerationsprogramm als Planungs- und Abstimmungsinstrument gerade in einer komplexen Agglomeration wie Basel stufte er als äussert wertvoll ein und sicherte gleichzeitig die Unterstützung des ASTRA für die Fachgruppe Strasse zu, da abgestimmte Arbeiten im Raum Basel auch im Interesse des Bundes liegen.

Die 10. Mitwirkungsveranstaltung vom 29. Januar 2016 in Laufen (BL)
Die 10. Mitwirkungsveranstaltung fand begleitend zur Behördenvernehmlassung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation statt. Die Dokumente zur Behördenvernehmlassung waren zu diesem Zeitpunkt auf der Webseite von Agglo Basel downloadbar. Im ersten Teil der Veranstaltung stellt die Trägerschaft die zentralen Inhalte des Programms vor. Neben der Projektcharaktristik wurde von verschiedenen Referenten der Geschäftsleitung von Agglo Basel die Themenfelder Zukunftsbild 2030 und Korridorprozess, Strategie trinationale S-Bahn Basel, Strategie Tram und Bus, trinationale Strategie Strasse und Strategie Velo vorgestellt. Dabei wurden jeweils auch die vorgesehenen Projekte der einzelnen Themenfelder präsentiert. Ziel des ersten Teils war eine umfassende Information aller Teilnehmer über die zentralen Programminhalte.

Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden Workshops durchgeführt. Inhalt der Workshops war es, Einschätzungen zur Vernehmlassungsvorlage von AP3 zu erarbeiten (positive Aspekte, Nachbesserungspotenzial). Ebenfalls Thema war das Vorgehen bzgl. der Stellungnahmen zur Vernehmlassungsvorlage. Die Trägerschaft hatte den Wunsch formuliert, dass pro Workshop eine angestimmte Stellungnahme über alle Gemeinden bzw. Interessensvertreter anzustreben ist. Die Teilnehmer waren in den Workshops aufgefordert das Vorgehen diesbezüglich zu klären.

Insgesamt wurden elf verschiedene Workshops durchgeführt, neun Korridorworkshops, die jeweils von Vertretern der Korridore moderiert wurden, sowie ein Workshop zum Thema «Verbände Wirtschaft / Verkehr» (Moderation Handelskammer beider Basel, HKBB) und ein Workshop mit dem Fokus «Sonstige Interessensvertretungen» (Moderation: Regio Basiliensis).

Das Highlight der 10. Mitwirkungsveranstaltung war eine Arenadiskussion, an der Vertreter der Trägerschaft Agglo Basel den Vertretern der Workshops Rede und Antwort standen. Die Workshopsvertreter hatten die Möglichkeit, Fragen, Kritik und Lob gegenüber der Trägerschaft direkt vorzubringen. Der Trägerschaft (Geschäftsleitung Agglo Basel) war es möglich, direkt auf die einzelnen Punkte einzugehen und Fragen direkt zu beantworten bzw. zu erläutern.

Agglo Basel bekam durch die 10. Mitwirkungsveranstaltung schnelle, umfangreiche und für die anschliessende Überarbeitung des Programms sehr hilfreiche Hinweise, noch bevor die offiziellen Stellungsnahmen in der Geschäftstelle eingingen.

Die 11. Mitwirkungsveranstaltung vom 16. September 2016 in Basel (BS)
Nach drei Jahren intensiver Zusammenarbeit konnten an dieser Veranstaltung die definitiven Programminhalte mit Fokus auf die Massnahmen vorgestellt werden. Dabei wurden auch beispielhaft Änderungen und Anpassungen im Programm aufgrund der Vernehmlassung vorgestellt. Die Veranstaltung fand parallel zu den politischen Beschlussfassungen der Mitglieder, Organisationen und Kommunen statt.

Im zweiten Teil der Veranstaltung gab der Vize-Direktor des Bundeamtes für Raumentwicklung (ARE) einen Einblick in den ab Januar 2017 startenden bundesinternen Prüfprozess der Agglomerationsprogramme.

An der anschliessenden moderierten Talkrunde mit den Mitgliedern der Politischen Steuerung von Agglo Basel wurden die Highlights des Programms eindrücklich hervorgehoben und das gesamte Programm sowie der Erarbeitungsprozess politisch gewürdigt.

Mit der 11. und letzten Mitwirkungsveranstaltung wurde der Bogen zur Kick-off-Veranstaltung (5. Mitwirkung) vom September 2013 gespannt und ein Schlusspunkt unter den Mitwirkungsprozess des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gesetzt.

Zusammenfassung der Mitwirkungsveranstaltungen
Die im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen geführten Diskussionen, Workshops und Rückmeldungen haben zur Überarbeitung und damit zur Verfeinerung und Optimierung des gesamten Programms geführt. Im Allgemeinen haben die Mitwirkungsveranstaltungen gezeigt, wo die kritischen Punkte liegen und in welchen Bereichen Verbesserungsbedarf besteht.

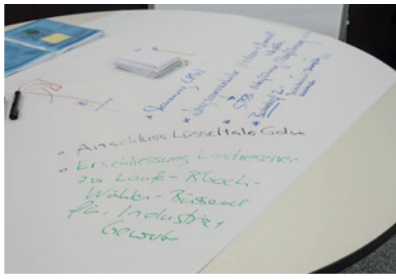
Den Verantwortlichen des Agglomerationsprogramms bot sich an den Mitwirkungsveranstaltungen die Gelegenheit, vor einer grossen Zahl von involvierten Akteuren und verschiedenen Fachexperten ihre Arbeit zu präsentieren. Überarbeitungen, die zu einem späteren Zeitpunkt nur schwierig zu vollziehen gewesen wären, konnten so frühzeitig angegangen werden. Die Teilnehmenden nutzten ihrerseits die Chance, sich über das Agglomerationsprogramm zu informieren und sich untereinander und mit den Fachexperten in den unterschiedlichen Bereichen auszutauschen. Mit der Kaffeepause und dem anschliessenden Apéro wurde auch eine Plattform für den informellen Austausch geschaffen.

Aufgrund des grossen Erfolgs wird die Serie der Mitwirkungsveranstaltungen auch nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund fortgeführt. Voraussichtlich wird in der zweiten Hälfte 2017 die 12. Mitwirkungsveranstaltung durchgeführt. Ihr Ziel wird es sein, die Akteure der trinationalen Agglomeration zu versammeln, um sich gemeinsam auf die Erarbeitung der 4. Generation vorzubereiten.

AGGLO PROGRAMM BASEL
BS BL AG

Leimental

AGGLO PROGRAMM BASEL

AGGLO PROGRAMM BASEL


Jessica Fässler

3.5.3 Partizipation der Kantone und der deutschen und französischen Behörden der gleichen Stufe

Die Kantone sowie die französischen und deutschen Partnerbehörden sind in die Trägerschaft des Agglomerationsprogrammes eingebunden. In den verschiedenen Gremien (Politische Steuerung, Geschäftsleitung, Fachgruppen) wirken die zuständigen Ämter bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes mit und vertreten ihre Gebietskörperschaften (vgl. Kapitel 3.1.4).

3.5.4 Partizipation mit Behördenvernehmlassung

Ein zentraler Baustein der Partizipation im Rahmen der 3. Generation war die Behördenvernehmlassung. Bei drei Ländern, zwei Sprachen und vier Kantonen war hier die Herausforderung sehr gross. Unter hohem Zeitdruck wurde die Vernehmlassung vorbereitet, und zwar in zwei Sprachen. Die Behördenvernehmlassung fand im Zeitraum vom 16. Dezember 2015 bis 15. Februar 2016 statt.

Die Gemeinden wurden aufgefordert eine möglichst über den ganzen Korridor abgestimmte Stellungnahme einzureichen.

Begleitend zur Behördenvernehmlassung fand am 29. Januar 2016 in Laufen die 10. Mitwirkungsveranstaltung statt. Im Vorlauf zur Veranstaltung wurde den Mitwirkenden die Vernehmlassungsversion des Hauptberichts elektronisch zugestellt. Darüber hinaus waren die Dokumente auf der Webseite von Agglo Basel downloadbar. So konnten sich beispielsweise auch die Verbände, Interessensvertretungen, interessierte Medienvertreter sowie die Bevölkerung über das Programm informieren.

Bestandteile des Vernehmlassungsberichts waren der Entwurf des Hauptberichts, die komplette Massnahmenliste, eine Projektdokumentation aller A-Projekte sowie eine Leseanleitung zum Bericht. Der Kartenband, der komplette Massnahmenband sowie alle acht Korridorberichte waren nicht Teil der Vernehmlassungsvorlage. Die Korridorberichte wurden zusammen mit den Städten und Gemeinden der jeweiligen Korridore direkt abgestimmt.

Bis zur 10. Mitwirkungsveranstaltung in Laufen konnten sich alle Interessierten Zeit nehmen, sich einen ersten Überblick über das gesamte Programm zu verschaffen. An der Veranstaltung selbst wurde das ganze Programm eingehend vorgestellt und konnten die Korridore im Rahmen von Workshops ihre Ansichten diskutieren und Fragen stellen. Danach hatten Sie einen Monat Zeit, ihre Stellungnahmen zu konsolidieren.

Insgesamt gingen 33 Stellungnahmen bei der Geschäftsstelle von Agglo Basel ein. Die Stellungnahmen wurden detailliert ausgewertet und relevante Punkte in den Fachgruppen (z. B. Raumplanung, Strasse und Velo) sowie der GL-Agglo diskutiert. In der PST-Agglo vom 14. März 2016 wurde abschliessend über die Themen der Stellungnahmen beraten und der jeweilige Umgang beschlossen.

3.5.5 Partizipation der politischen Kommissionen und Institutionen

Im Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms der 3. Generation wurden von Seiten der Geschäftsstelle zahlreiche politische Kommissionen und Institutionen in Form von Abstimmungsgesprächen integriert. So wurde das Agglomerationsprogramm beispielsweise in der Metropolitankonferenz Basel, der Nordwestschweizer Regierungskonferenz

(NWRK), der Oberrheinkonferenz (ORK) sowie dem Vorstand des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) thematisiert, teilweise auch mehrfach.

Auf kantonaler oder Landkreisebene wurde das Agglomerationsprogramm in der Bau- und Planungskommission des Kantons Basel-Landschaft (BPK), der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) sowie der Regiokommission (RegioKo) des Kanton Basel-Stadt, dem Umweltausschuss dem Kreistag des Landkreises Lörrach sowie dem Planungsausschuss des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee (RVHB) ausführlich vorgestellt und diskutiert.

Zahlreiche Abstimmungen wurden von der Geschäftsstelle auf kommunaler Ebene durchgeführt, z. B. mehrmals in der Bauverwalterkonferenz des Kantons Basel-Landschaft, der Verkehrskommission Leimental und einmalig auch direkt in verschiedenen Kommissionen der Gemeinden.

Regelmässig wurde darüber hinaus auch ein aktiver Austausch zu anderen wichtigen grenzüberschreitenden Organisationen wie beispielsweise der Regio Basiliensis / Interkantonale Koordinationsstelle bei der Regio Basiliensis (IKRB), dem Verein Metrobasel und der Internationalen Bauausstellung Basel (IBA Basel 2020) gepflegt.

3.5.6 Partizipation von Wirtschaft und Verbänden

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation war von einem engen Austausch mit der Wirtschaft geprägt. So fanden in regelmässigen Abständen bilaterale Gespräche zwischen der Handelskammer beider Basel (HKBB) und der Geschäftsstelle Agglo Basel statt. Die Gespräche fanden auf fachlicher Ebene statt und waren für beide Seiten äusserst hilfreich.

Auch die Verkehrsliga beider Basel, in der Wirtschafts- und Automobilverbände (Wirtschaftskammer BL, Gewerbeverband, ACS, TCS etc.) vertreten sind, wurde mittels Gesprächen oder Präsentationen regelmässig über die Thematik, den Stand der Arbeiten sowie die Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation informiert. Wie bereits in der 2. Generation wurden auch zu zahlreichen Verkehrs- und Fahrradverbänden Kontakte gepflegt, unter anderem über das Mobilitäts-Forum, in dem VCS, IGÖV, ProVelo etc. vertreten sind.

3.5.7 Partizipation der Bevölkerung

Aufgrund der Grösse der Agglomeration Basel und aufgrund der Tatsache, dass drei Länder involviert sind, stellt der Einbezug der Bevölkerung eine grosse Herausforderung dar. Für die zivile Bevölkerung wurde daher keine eigentliche Mitwirkung organisiert. Sie wurde aber laufend über das Agglomerationsprogramm und dessen Stand informiert, und zwar über die Webseite von Agglo Basel (www.agglobasel.org), aber auch über Printprodukte zum Agglomerationsprogramm Basel, die in allen beteiligten Verwaltungen, Verbänden, Organisationen öffentlich ausliegen. Auf der Internetseite kann sich die Bevölkerung jederzeit allgemeine Informationen zum Agglomerationsprogramm wie beispielsweise die Agglomerationspolitik des Bundes, die trinationale Agglomeration Basel, das Agglomerationsprogramm an sich sowie dessen Trägerschaft und die Geschäftsstelle beschaffen.

Die Webseite bietet darüber hinaus aktuelle Informationen zum Agglomerationsprogramm Basel, sowohl über die Umsetzung der 1. und 2. Generation als auch zum Stand der Arbeiten der 3. Generation (Zukunftsbild, Strategien, Projekte). Die Bevölkerung kann sich jederzeit über den Erarbeitungsprozess, die Mitwirkungsveranstaltungen informieren oder über den Medienspiegel aktuelle Presseartikel zum Thema Agglo Basel ansehen.

Die Geschäftsstelle Agglo Basel pflegt einen offenen Umgang mit den regionalen Medien auf der Schweizer, französischen und deutschen Seite. Dementsprechend aktiv berichten Zeitungen wie die Basellandschaftliche Zeitung, die Basler Zeitung, die Badische Zeitung, die Oberbadische Zeitung, der Südkurier, Alsace und DNA (Derniéres Nouvelles d'Alsace) regelmässig über agglorelevante Themen, über Ziel und Zweck des Agglomerationsprogramms, aber auch über einzelne Projekte (ca. 100 Berichte seit Ende 2013). Die Medien wurden ausserdem zu allen sieben Mitwirkungsveranstaltung der 3. Generation eingeladen, um umfassend über das Agglomerationsprogramm berichten zu können. Die Zeitungsartikel- und Fernsehbeiträge werden gesammelt und auf der Internetseite von Agglo Basel interessierten Lesern zur Lektüre zur Verfügung gestellt (inkl. Medienmitteilungen).

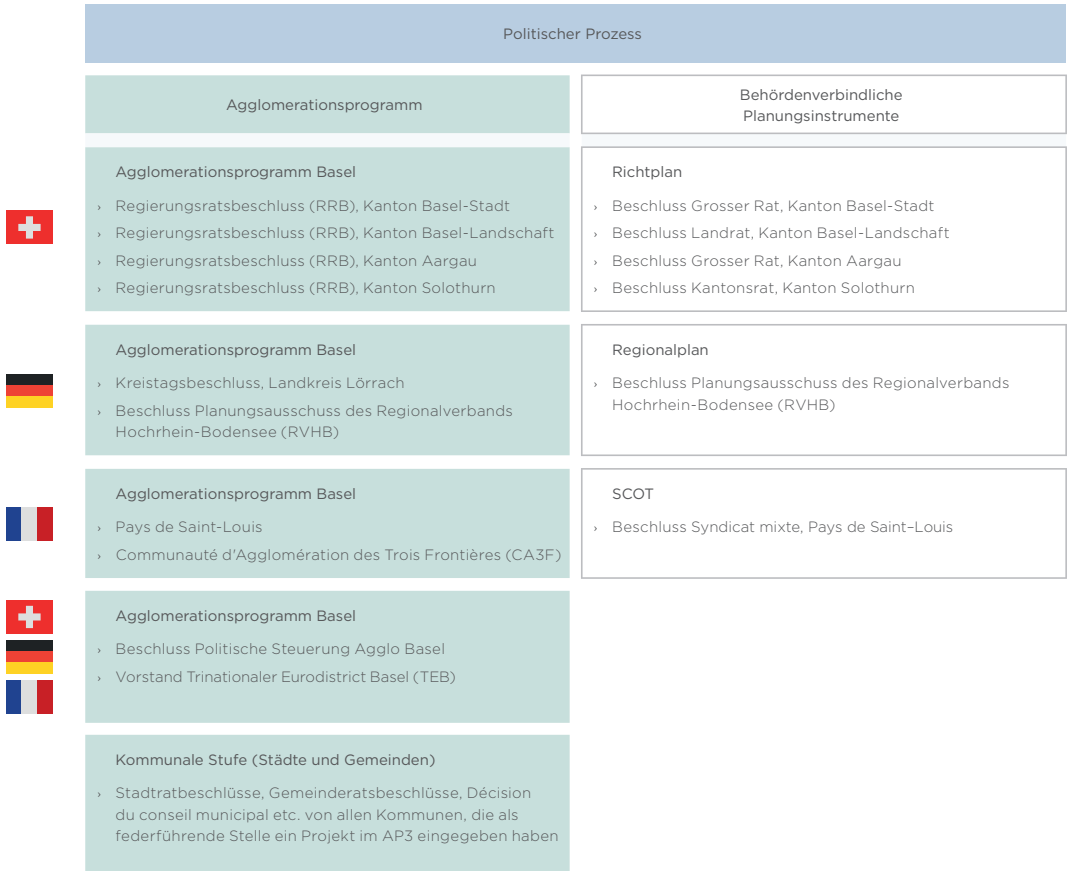
3.6 Politischer Prozess

Die Aufgleisung eines trinationalen politischen Prozesses zum Beschluss der 3. Generation ist in der Agglomeration Basel aufgrund der vielfältigen administrativen Strukturen eine Herausforderung.

Wie bereits in Kapitel 3.3 beschrieben, wurde der Erarbeitungsprozess des Programms von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel gesteuert. Zum Abschluss des Erarbeitungsprozesses des Programms wurde das Agglomerationsprogramm von der politischen Steuerung am 09. Juni 2016 beschlossen.

Als weitere agglomerationsweite politische Beschlüsse ist dem Programm ein Beschluss des Vorstandes des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) beigelegt.

Auf Schweizer Seite wurde das Programm durch die Exekutive, also den Regierungsrat beschlossen. Mit den vier Regierungsratsbeschlüssen aus Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn wurde die Grundlage geschaffen, damit die grenzüberschreitende Strategie des Agglomerationsprogramms sowie die darin enthaltenen Massnahmen in den Richtplänen behördenverbindlich festgesetzt werden können falls sie nicht bereits schon heute darin enthalten sind. Die Richtpläne werden, falls notwendig, an das Agglomerationsprogramm angepasst und von der Legislative festgesetzt (Landrat, Grosser Rat oder Kantonsrat).



Figur 15:
Grafische Darstellung der politischen Beschlüsse des AP3 Basel

Für die grünen Felder liegt ein Politischer Beschluss für das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation vor

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Auf deutscher Seite wurde das Agglomerationsprogramm Basel von zwei übergeordneten Gremien beschlossen. Mit dem Kreistagsbeschluss des Landkreises Lörrach wurde ein starkes Zeichen für die grenzüberschreitende Planung im Rahmen des Agglomerationsprogramms gesetzt. Der Kreistag des Landkreises Lörrach ist das Parlament auf der Ebene des Landkreises und somit das Hauptorgan, das über alle grundlegenden Angelegenheiten des Landkreises entscheidet. Ebenfalls Signalwirkung besitzt der Beschluss des Planungsausschusses des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB). Dies ist bemerkenswert, da der deutsche Regionalplan – das Pendant zu den Schweizer Richtplänen – vom gleichen Gremium beschlossen wird.

Mit der politischen Bestätigung der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) sichert die französische Seite damit das Einverständnis mit den im Agglomerationsprogramm formulierten Zielsetzungen und Strategien sowie den Massnahmen auf französischem Boden zu. Anzumerken ist, dass das für das Agglomerationsprogramm Basel relevante Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) von der CA3F erarbeitet wird. Umso stärker ist darüber hinaus die politische Zustimmung für das Agglomerationsprogramm Basel von Seiten des Pays de Saint-Louis zu werten. Diese Behörde bildet das Dach über die drei

ComCom's des Pays de Saint-Louis[18]. Von ihr wird der SCOT Pays de Saint-Louis behördenverbindlich festgesetzt.

Neben den genannten Beschlüssen, liegen kommunale politische Beschlüsse aller Städte und Gemeinden vor, die als federführende Stelle ein Projekt im Agglomerationsprogramm der 3. Generation zur Mitfinanzierung durch den Bund eingegeben haben.

Kopien aller politischen Beschlüsse zum Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation finden sich im Anhang 1.

18 Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, Communauté de Communes des Pays de Sierentz, Communauté de Communes de la Porte du Sundgau

4 Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends

Kernaussagen:

› Das Zukunftsbild, die Teilstrategien und die beim Bund zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds beantragten Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen sich auf eine fundierte Kenntnis der Siedlungs- und Landschaftsstruktur, der Verkehrssysteme und der Umweltsituation abstützen. Die vorliegende Analyse stellt sowohl den Ist-Zustand als auch Entwicklungstendenzen bis ca. 2030 in diesen Bereichen dar.

› Als Folge der Teilrevision des Eidgenössischen Raumplanungsgesetzes werden die Richtpläne der Schweizer Kantone zurzeit überarbeitet (Kantone BL, AG, SO) oder sind bereits vom Bund anerkannt (Kanton BS). Überall wird das Siedlungsgebiet festgesetzt und aufgezeigt, mit welchen Massnahmen die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird. Gleichzeitig befinden sich die verwandten ausländischen Planungsgrundlagen in Überarbeitung (Regionalplan, D und SCOT, F).

› Der Zersiedlungstrend in den periurbanen Agglomerationsgebieten hat sich zugunsten eines stärkeren Wachstums in den städtischen Gebieten verlangsamt.

› Mit Blick auf das erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sind in den inneren Korridoren die Reserven unbebauter Bauzonen knapp und in der Kernstadt nur noch sehr punktuell vorhanden. Eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen ist notwendig.

› Der Druck auf siedlungsnahe Frei- und Grünräume schreitet voran.

› Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stossen an ihre Grenzen, vor allem auf den Zulaufstrecken zur Kernstadt.

› Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet. Ohne Ausbauten und ein verstärktes Verkehrsmanagement wird der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

› Der Veloverkehr hat ein grosses noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

› Die Umweltbelastung mit Luftschadstoffen in der Agglomeration Basel ist trotz Verbesserungen in den letzten Jahren (z. B. NOx) weiterhin nicht zufriedenstellend (v. a. PM10 und Ozon). Die Lärmbelastungen an verkehrsreichen Achsen (Strasse und Schiene) sind weiterhin hoch. Kleinräumig konnten durch Lärmschutzmassnahmen Verbesserungen erzielt werden.

4.1 Stand der Richt- und Regionalplanung

In der Agglomeration Basel ist eine integrale Raum- und Verkehrsplanung eine besondere Herausforderung. Die Trinationalität erfordert die Abstimmung von drei verschiedenen Raumplanungssystemen und -mentalitäten. Deshalb werden an dieser Stelle die Instrumente der regionalen Planung und deren Bedeutung sowie die relevanten Änderungen gegenüber dem AP2 erläutert.

In allen drei Ländern hat die Richt- und Regionalplanung dieselbe Funktion. Unter Wahrung der staatlichen bzw. teilstaatlichen Vorgaben werden behördenverbindliche Leitlinien für die Planung auf untergeordneter Stufe definiert. Diese umfassen in allen Fällen (Oberrheinkonferenz 2008[19]):

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

Tabelle 6 gibt eine Übersicht über den Stand und die wichtigsten Inhalte (aus Sicht Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr) der Richt- und Regionalplanungen.

Tabelle 6: Stand Richt- und Regionalplanung

Planungsinstrument	Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Regionalplan (D)	› Regionalplan 2000 (verbindlich seit 1998) › Gesamtfortschreibung in Bearbeitung	› Siedlungsschwerpunkte (Entwicklungsachsen, Zentrale Orte, Raumstrukturen, Schwerpunkte für Wohnen, Gewerbe, Industrie) › *Neu: zusätzliche regionale Entwicklungsachsen*	› Festlegung regionaler Grünzüge, Grünzäsuren, Vorranggebiete für Naturschutz- und Landschafts-pflege, nachrichtliche Übernahme der Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete	
SCOT (F)	› Festsetzung 2013 › Gesamtfortschreibung ab 2015	› *Neu: Abgrenzung von Siedlungsflächen* › *Neu: Festlegung der Siedlungsschwerpunkte durch Zentrenstruktur* › *Neu: Reduktion der Bauzonen in peripher gelegenen Gebieten mit schlechter ÖV-Erschliessung*	› *Neu: Festsetzung von Natur- und Landschaftsräumen (Grünzüge), Schutzgebieten, biologischen Vernetzungsgebieten* › *Neu : Festsetzung von Naturräumen von grosser landschaftlicher Bedeutung* › *Neu : Festlegung von Schutzperimetern rund um Trinkwasserentnahmegebiete*	› Weiterentwicklung ÖV, insbesondere Schiene › Beeinflussung Modal-Split zu Gunsten ÖV › Zugang zu Wasserwegen verbessern, insbesondere für Güterverkehr › Strassennetz funktionsgerecht verbessern

19 Kantons- bzw. Regionalplanung im Oberrheingebiet, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl

Planungsinstrument	Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Kantonaler Richtplan AG	› Überarbeitung Richtplan › Beschluss Grosser Rat 2015	› *Neu: Festsetzung Siedlungsflächen und Bauzonen* › *Neu: Wohnschwerpunkt (WSP) Rheinfelden/Möhlin* › *Neu: Vorgabe Mindestdichten pro Raumtyp* › Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte	› Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen (FFF) › Festlegung Landschaften und Schutzgebiete von kantonaler Bedeutung › Agglomerationsparke als Erholungsraum › Festlegung Siedlungstrenngürtel	› Raumtypenspezifische Ansätze zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse › Bevorzugung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln (insb. in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen) › Mobilitätsketten optimieren und damit effizienten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel sicherstellen › Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellen
Kantonaler Richtplan BL	› Überarbeitung bis 2015 › Vernehmlassung Ende 2015	› *Neu: kantonales Raumkonzept als Richtplankapitel (Festlegung Raumtypen und Zentrenhierarchie, funktionale Handlungsräume, Landschaftsfunktionen)* › *Neu: Festsetzung Siedlungsflächen und Entwicklungsgebiete differenziert nach Nutzungen*	› Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen (FFF) › Ausweisung Vorranggebiete Natur und Landschaft › Festlegung Siedlungstrenngürtel	› Verkehr effizient, wirtschaftlich, umweltgerecht, differenziert nach Verkehrsarten bewältigen › Tram- und Bahn als Rückgrat › Erschliessung als wichtiges Standortmerkmal verbessern › Verkehrsplanung orientiert sich an der Siedlungsstruktur
Kantonaler Richtplan BS	› Richtplananpassung 2012 nach neuem RPG › Genehmigt durch Bund im Jahr 2015	› Festsetzung Siedlungsgebiet › Siedlungsschwerpunkte › Positivplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) › Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet › Sichern und Entwickeln der Siedlungsqualität › Nachweis Bauzonenbedarf	› Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen, Fruchtfolgeflächen (FFF) › Natur- und Landschaftsschutzgebiete › Bezeichnung von aufzuwertenden Gewässerabschnitten	› Stadtgerechte Mobilität › Priorisierung ÖV, Fuss- und Veloverkehr › Gute Erreichbarkeit sicherstellen › Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Planungsinstrument	Aktueller Stand	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Kantonaler Richtplan SO	› Gesamtüberprüfung: öffentliche Auflage 2. Hälfte 2015	› *Neu: Siedlungsstrategie zur Bestimmung der Siedlungsflächen und Bauzonen (Wohnen, Mischnutzungen, öffentliche Bauten, Industrie, Gewerbe)* › Entwicklungsschwerpunkte (Wirtschaft, Bahnhofgebiete, Umstrukturierungsgebiete) › Standortkriterien für VE	› Abgrenzung Wald-, Landwirtschaftsflächen (FFF) › Ausweisung Schutzgebiete und Gebiete zur Landschaftsentwicklung › Festlegung Siedlungstrenngürtel	› Angebotsorientierte Verkehrspolitik › Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte › Modal Split zu Gunsten ÖV und LV beeinflussen › Erweiterung Strassennetz nur bei gravierenden Engpässen oder Umweltbelastungen

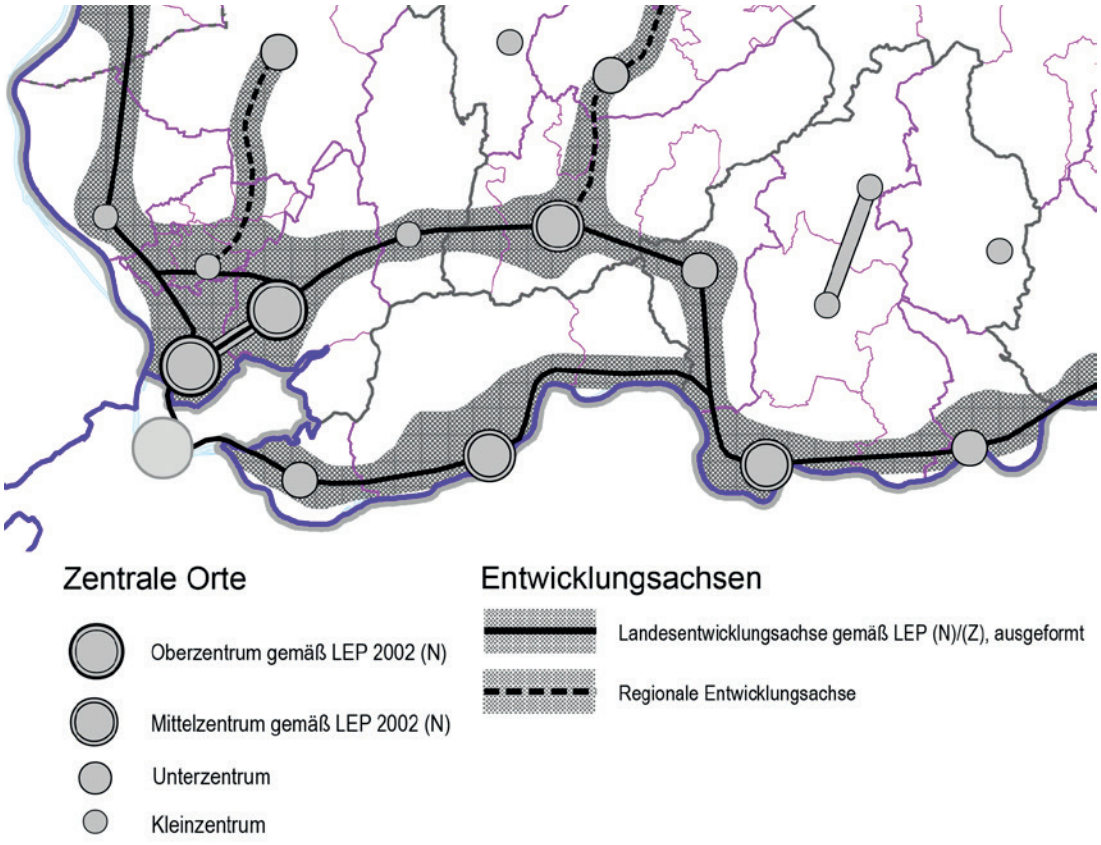
Kursiv geschriebene Planungsabsichten sind beabsichtigte, aber noch nicht verabschiedete Festsetzungen (Stand Ende 2015). Als „neu" sind diejenigen Festsetzungen bezeichnet, die sich gegenüber dem AP2 geändert haben.

Quellen: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011A, 2012B, Syndicat Mixte 2012, Regierungsrat BS 2012, Regierungsrat BL 2014, Bau- und Umweltschutzdirektion BL 2014B, Departement Bau, Verkehr, Umwelt AG 2011, 2014, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2012, 2014, eigene Darstellung

4.1.1 Regionalplan Hochrhein-Bodensee

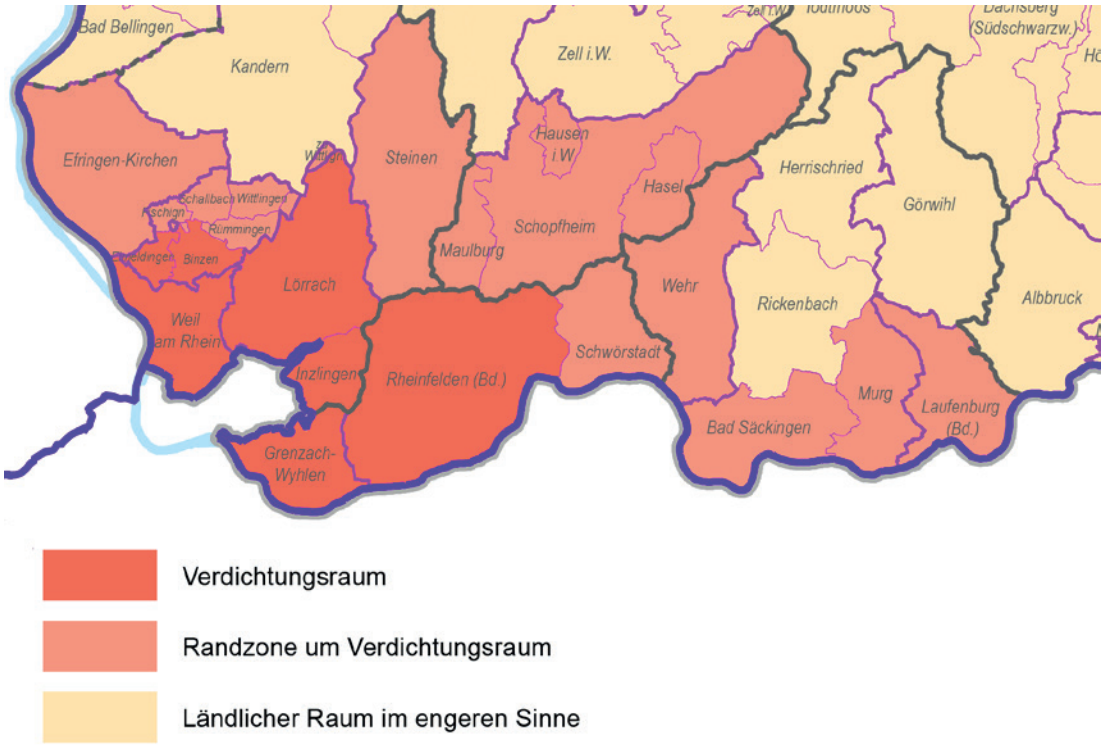
Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (vgl. 2011A, 2011B) bearbeitet derzeit die Gesamtfortschreibung des Regionalplans. Aufbauend auf den Raumkategorien und dem Zentrale-Orte-System werden die gesamten Festlegungen des Regionalplans überarbeitet. Entwicklungsachsen verbinden die zentralen Orte miteinander. Diese orientieren sich an den «Bandinfrastrukturen» und sind Schwerpunktgebiete für die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (siehe Figur 16). Der Regionalverband zieht bei der Gesamtüberarbeitung die Räume Binzen – Kandern und Schopfheim – Todtnau als neue regionale Entwicklungsachsen in Betracht. Weitere Ziele sind die Festsetzung von Grünzügen und Grünzäsuren als achsenbegleitende und -gliedernde Freiraumelemente sowie die Gewährleistung der Anbindung des ländlichen Raums an die Entwicklungsachsen. Über die Festlegung von Elementen der Freiraumentwicklung wird auch die Siedlungsentwicklung gesteuert. Eine Analyse der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung spielt hierbei eine bedeutende Rolle. Planungsziele in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung gibt es nicht im deutschen Raum, die Einzonung von neuem Bauland erfolgt jedoch nur auf Nachweis des Bedarfs das heißt bei entsprechendem Bevölkerungswachstum, unter Berücksichtigung der noch vorhandenen Baulücken. Bei einer Neuausweisung werden vom Land bzw. der Region raumordnerische Orientierungswerte für die Einwohnerdichte je nach Funktion der Gemeinde vorgegeben.

Außerhalb der Festlegungen im Regionalplan beabsichtigt der Regionalverband die grenzüberschreitende Zusammenarbeit fortzusetzen – vor allem in Bezug auf die infrastrukturelle Entwicklung (z. B. Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, Lösung Stauproblematik an Grenzübergängen, bessere ÖV-Anbindung an den EuroAirport).



Figur 16: Entwicklungsachsen und zentrale Orte (Entwurf)

Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011A



Figur 17: Raumkategorien (Entwurf)

Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011A

4.1.2 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Frankreich

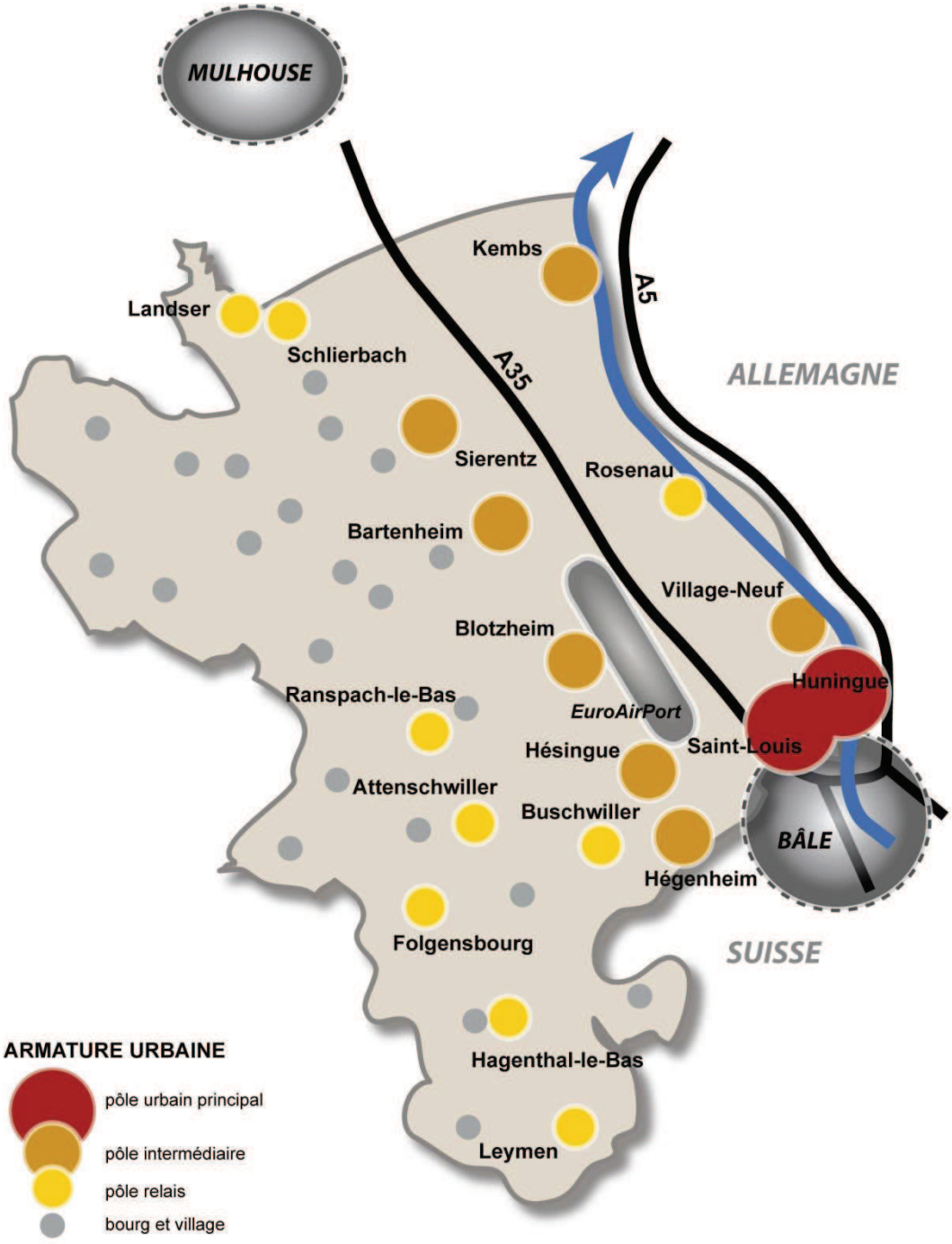
Das Pays de Saint-Louis und der Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PATR) sind zuständig für die Erstellung des Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Der Planungsperimeter entspricht dem Perimeter des Pays de Saint-Louis (Communauté des Communes des Trois Frontières, de la Porte du Sundgau, du Pays de Sierentz) und umfasst gesamthaft 40 Gemeinden. Die Festsetzung erfolgte im Juni 2013, aktuell ist eine Überarbeitung geplant. Die räumliche Strategie basiert auf einer Zentrenstruktur. Das Hauptzentrum (pôle urbain principal) besteht aus Huningue und Saint-Louis, die den Entwicklungsmotor der Region darstellen. Ergänzend dazu gibt es Zwischenzentren (pôle intermédiaire), die Entwicklungspotenziale für Bevölkerung und Wirtschaft besitzen. Weiter sollen Unterzentren (pôle relais) die Grundversorgung im ländlichen Raum sicherstellen.

Die französische Regionalplanung rechnet bis ins Jahr 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von 0,9% pro Jahr.

Mit den «lois Grenelle» (Grenelle 1: 01. und 04. August 2009, Grenelle 2: 10. Juli 2010) wird der haushälterische Umgang mit dem Boden ins Zentrum der Bemühungen gerückt. 17 neue «obligations» wurden eingeführt, die neben einem sparsameren Bodenverbrauch vor allem auch eine Reduktion des Energiekonsums, der Treibhausgasemissionen und den Erhalt der Biodiversität bezwecken. Im SCOT werden, basierend auf den neuen Möglichkeiten, die die «lois Grenelle» bieten, Ziele in Bezug auf den Bodenverbrauch fixiert, und zwar basierend auf dem Flächenverbrauch der letzten 10 Jahre. Ausserdem können neuerdings minimale Gebäudehöhen oder minimale Ausnützungsziffern festgelegt werden. Im Bereich von ÖV-Haltestellen können auch minimale Dichten für die Siedlungsentwicklung vorgegeben werden.

Die französische Regionalplanung definiert auf kommunaler Ebene Natur- und Landschaftsräume sowie biologische Korridore zur Vernetzung der Landschaften. In den Schutzgebieten sind Bebauungen im Grundsatz ausgeschlossen. Das bedeutendste Schutzgebiet liegt entlang des Rheins zwischen Deutschland und Frankreich (Natura 2000).

Prioritäres Ziel ist die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Stärkung des Schienennetzes zur Verschiebung des Modal-Splits in Richtung ÖV. Das Strassennetz soll funktionsgerecht verbessert und teilweise auch erweitert werden. Zudem will die französische Regionalplanung den Zugang zu den Wasserwegen verbessern – insbesondere für den Güterverkehr.



Quelle: Syndicat Mixte 2012

Figur 18:
Zentrenstruktur Pays de Saint-Louis

4.1.3 Kantonale Richtplanung Schweiz

Im revidierten Raumplanungsgesetz (RPG) vom 01. Mai 2014 schreibt der Bund den Kantonen vor, die Grösse sowie die Verteilung der Siedlungsflächen zu definieren (Art. 8a RPG). Zur Ermittlung des Bauzonenbedarfs berechnen die Kantone im Richtplan die Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten. Diese dürfen das hohe Szenario des BFS nicht überschreiten (Art. 5a Abs. 2 RPV). Aufgrund dieser Revision überarbeiten die meisten Kantone derzeit die kantonalen Richtpläne.

Basel-Landschaft
Der Kanton Basel-Landschaft überarbeitet derzeit den Richtplan. Die Vernehmlassung erfolgte Ende 2015. Neu ist ein kantonales Raumkonzept als Bestandteil des Richtplans, das die Strategie zur räumlichen Entwicklung von Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft sowie Ver- und Entsorgung festlegt. Neben der räumlichen Festsetzung des Siedlungsgebiets werden zudem neu funktionale Handlungsräume, über welche die regionale überkommunale Zusammenarbeit gestärkt werden soll, sowie Entwicklungsgebiete als Hotspots der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen definiert.

Bei der Festsetzung des Siedlungsgebiets bzw. der Bauzonen berücksichtigt der Regierungsrat das «Bevölkerungsszenario hoch» des BFS, das bis ins Jahr 2035 eine Bevölkerungszunahme auf 328 400 Personen prognostiziert. Dies entspricht einem Wachstum von 50 000 Personen bzw. 0,75% pro Jahr zwischen 2013 – 2035.

Der Kanton definiert die Raumtypen in Anlehnung an das Zielbild des AP2: suburbane Gemeinden der inneren Korridore, Regionalzentren, ländliche Entwicklungsachsen und ländlicher Siedlungsraum. Seit Februar 2015 beabsichtigt der Regierungsrat Basel-Landschaft ein gleichmässiges prozentuales Bevölkerungswachstum im gesamten Kanton. Mit dem Ziel einer gleichmässigen prozentualen Bevölkerungsverteilung möchte der Kanton korrigierend auf die Trendentwicklung einwirken. Gemäss Trend würde fast die Hälfte der zusätzlichen Einwohner im ländlichen Raum in den ländlichen Entwicklungsachsen und in den Regionalzentren wohnhaft werden, mit dem Effekt, dass im inneren Korridor anteilmässig immer weniger Einwohner ansässig wären. Mit dem angestrebten gleichmässigen Bevölkerungswachstum wird ein verträglicher und realistischer Trendbruch eingeleitet. Statt auf knapp die Hälfte wird die Dimensionierung der Bauzonen gemäss Zielsetzung des Kantons Basel-Landschaft nur noch auf gut ein Drittel der zusätzlichen Einwohner in den ländlich geprägten Gemeinden ausgerichtet.

Die heutige Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Schiene) in der Agglomeration Basel stösst in Spitzenstunden zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze. Ziel des Richtplans ist es daher, differenziert für alle Verkehrsarten handelnd, den zukünftigen Verkehr möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht zu bewältigen, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist. Die Siedlungsentwicklung wird zu diesem Zweck auf hochwertig erschlossene Räume gelenkt. Die Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Erschliessung.

Basel-Stadt
Eine erste Anpassung des Richtplans nach der Gesamtrevision von 2009 wurde im 2. Quartal 2015 vom Bund genehmigt; bereits die gesamtrevidierte Version des Richtplans von 2010 berücksichtigt zum Teil die Vorgaben des neuen RPG. Ziel des Regierungsrats ist ein Bevölkerungswachstum auf 200 000 Personen im Jahr 2030. Dies entspricht gegenüber dem Stand von 2012 einer Zunahme von ca. 7000 Personen und einem jährlichen Wachstum von 0,2%. Das mittlere Szenario des BFS liegt mit der Prognose von 198 000 Einwohner/innen leicht tiefer. Der Zielwert aus dem kantonalen Richtplan (2009) wurde basierend auf den Erfah-

rungen aus der Vergangenheit vorsichtig festgelegt. Da er bald erreicht ist, wird er bereits wieder diskutiert und soll angepasst werden.

Der Regierungsrat verfolgt die räumliche Strategie «urbane Qualitätsmaximierung». Massnahmen sind die Ausnutzung von Potenzialen im Bestand, Arealentwicklungen und Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets. Entwicklungsschwerpunkte und -potenziale befinden sich hauptsächlich im nördlichen Teil der Stadt Basel, in Kleinbasel und im Umfeld der drei Bahnhöfe. Das Volk stimmte im September 2014 gegen die beabsichtige Erweiterung von Siedlungsflächen im Süden und Osten der Stadt Basel, sodass der Druck auf die Innenentwicklung noch weiter zunimmt.

Ergänzende Ziele des Richtplans sind die Sicherung von Landschaftsräumen sowie die Ausdehnung und Aufwertung von öffentlichen Freiräumen (inkl. Fliessgewässern) im bestehenden Siedlungsraum. Hinsichtlich des Verkehrs strebt der Regierungsrat eine stadtgerechte Mobilität mit hoher Priorität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr an. Die Ziele im Bereich Verkehr werden im «Verkehrspolitischen Leitbild» der Stadt Basel wie folgt präzisiert: Gute Erreichbarkeit sicherstellen, Lebensqualität erhöhen, Verkehrssicherheit erhöhen, Kosteneffizienz sicherstellen. Auf der Basis dieser Ziele hat der Regierungsrat ein ausgewogenes Massnahmenpaket beschlossen. Weiter beabsichtigt der Kanton die Sicherstellung einer optimalen regionalen, nationalen und internationalen Erreichbarkeit für Personen- und Güterverkehr.

Aargau
2015 fand im Aargau eine Teilrevision des Richtplans statt, um die Anforderungen der RPG-Revision umzusetzen. Anpassungen erfolgten hauptsächlich im Richtplan-Thema Siedlung, namentlich im Kapitel S 1.2. Die Ermittlung der Gesamtgrösse des Siedlungsgebiets basiert auf der kantonalen Bevölkerungsprognose, die im Jahr 2040 mit einer Gesamtbevölkerung von 816 000 Personen rechnet. Das mittlere jährliche Wachstum beträgt folglich 0,9%. Diese Prognose liegt zwischen den Szenarien «mittel» (738 000 Personen) und «hoch» (822 000 Personen) des Bundes. Dabei handelt es sich nicht um eine Zielprognose, sondern um ein wahrscheinliches Szenario, auf das es zu reagieren gilt. Die Zahlen der Bevölkerungsprognose wurden auf die verschiedenen Raumtypen des kantonalen Raumkonzepts umgelegt («gelenkte Prognose»). So bestehen für die verschiedenen Raumtypen unterschiedliche Wachstumsannahmen und vorgaben (u. a. Mindestdichten).

Ein Teil der Gesamtfläche des Siedlungsgebiets (125 ha) wird in der Gesamtkarte nicht dargestellt. Davon stehen 44 ha für Wohnschwerpunkte (WSP) zur Verfügung. Ein WSP ist in Möhlin/Rheinfelden vorgesehen.

Die Ziele bezüglich Natur und Landschaft sowie Verkehr bleiben im Grundsatz bestehen. Siedlungstrenngürtel gliedern die Landschaft und sichern die Landwirtschaftsflächen. Ausserdem definiert der Kanton Agglomerationspärke (u. a. Rheinpark), die der siedlungsnahen Erholung dienen.

Angesichts der wachsenden und sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse und -nachfrage sowie der steigenden Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt stellen sich für die Zukunft grosse Herausforderungen im Bereich Mobilität. Eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen bedingt eine gute Abstimmung mit dem Verkehrsangebot. Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet sein. Nicht in jedem Raumtyp sind die Mobilitätsbedürfnisse mit den gleichen Mitteln zu bewältigen. Das Wachstum findet heute wie in Zukunft vor allem in den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen statt, wo die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten hoch und die verfügbaren freien Flächen gering sind. Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse sind darum primär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln abzudecken. Infrastrukturen für den Radverkehr sollen in Zukunft zu und an

allen Bahn- und Bushaltestellen mit hohem Publikumsaufkommen ausgebaut werden, damit mehr Etappen mit dem Velo zurückgelegt werden können.

Ländliche Entwicklungsachsen sind verkehrlich gut erschlossene Talachsen mit Siedlungs- und Gewerbenutzungen, die ländliche Zentren und ESP mit den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen verbinden. Diese Talachsen sind mit einem gut ausgebauten ÖV-Netz und einem zuverlässig funktionierenden MIV auf den Kantonsstrassen erschlossen. Reisende aus diesen und umliegenden Gebieten können hier vom MIV auf den ÖV umsteigen.

In ländlichen Entwicklungsräumen findet kein massgebliches Bevölkerungs- und Verkehrswachstum statt. Der Bevölkerung soll ein Basisangebot für ihre Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung stehen, das den Anschluss an die Hauptachsen des Verkehrs gewährleistet.

In sämtlichen Räumen kommt der Vernetzung der Verkehrsangebote und der Infrastrukturen eine grosse Bedeutung zu. Ziel muss ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem sein, das die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt sowie die Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellt.

Solothurn
Der Richtplan des Kantons Solothurn ist derzeit in Gesamtüberprüfung – die öffentliche Vernehmlassung lief bis zum 30. Oktober 2015. Um die Anforderungen des RPG zu berücksichtigen und als Grundlage für das Kapitel Siedlungsgebiet und Bauzonen des Richtplans wurde die kantonale Siedlungsstrategie vom Regierungsrat festgelegt (RRB Nr. 2015/1081 vom 30. Juni 2015). Die wesentlichen Aussagen der kantonalen Siedlungsstrategie sind: Die Grösse des Siedlungsgebietes (Bau- und Reservezone) deckt den Bedarf der nächsten 20 bis 25 Jahre ab respektive die Bauzone genügt dem 15-jährigen Bedarf, weshalb Einzonungen grundsätzlich innerhalb von 10 bis 15 Jahren zu kompensieren sind. Die aktuelle Ausdehnung des Siedlungsgebietes wird im Richtplan festgesetzt – Änderungen von kantonaler oder regionaler Bedeutung haben erhöhten raumplanerischen Anforderungen zu genügen, werden als Vorhaben in den Richtplan aufgenommen und müssen mittelfristig (innerhalb von 10 Jahren) ausgeglichen werden. Einzonungen müssen zukünftig im Richtplan festgelegten Kriterien genügen. Einzonungen für Spezialfälle (ohne Kompensationspflicht) sind abschliessend aufgeführt.

Die Bemessung des kantonalen Bauzonenbedarfs basiert auf dem hohen Szenario der kantonalen Prognose, die ein jährliches Bevölkerungswachstum von 0,6% pro Jahr ausweist. Das hohe kantonale Szenario liegt für 2030 zwischen dem mittleren und dem hohen Szenario des BFS. Bei den Beschäftigten geht der Kanton von der gleichen Wachstumsrate aus. Den Bauzonenbedarf der einzelnen Gemeinden definiert der Kanton aufgrund der Zuteilung zum Handlungsraum (urban, agglomerationsgeprägt, ländlich) im Raumkonzept sowie in der Siedlungsstrategie und dem Richtplan des Kantons Solothurn. Dieser ersucht die meisten Gemeinden des AP-Perimeters, den Bauzonenbedarf sowie teilweise die Bebauungsdichte und die Grösse der Arbeitszonen zu prüfen und allfällige Massnahmen einzuleiten, z. B. überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren.

Innerhalb des AP-Perimeters ist Dornach (urbaner Raum) ein Entwicklungsschwerpunkt für Bevölkerung und Wirtschaft. Im gesamtrevidierten Richtplan ist neu die Umstrukturierung des Gebiets Widen vorgesehen. Im agglomerationsgeprägten Raum steht die Aufwertung (Siedlungsentwicklung nach innen, Siedlungsqualität und klare Siedlungsgrenzen) im Vordergrund. Die ländlichen Gemeinden sind vor allem von Massnahmen zur Weiterentwicklung und zum Erhalt von Landschaft und Natur betroffen: Vorranggebiete Natur und Landschaft, Wildtierkorridore, BLN-Gebiet Gempenplateau, Erhaltung zusammenhängender Landwirt-

schaftsflächen. Hierbei entstanden bei der Gesamtüberprüfung des Richtplans keine relevanten Änderungen.

Bezüglich des Verkehrs betreibt der Kanton Solothurn eine angebotsorientierte Verkehrspolitik, fördert nachhaltige Mobilitätskonzepte und strebt einen Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs an. Eine Erweiterung des Strassennetzes erfolgt ausschliesslich zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen. Um den Regionalverkehr im AP-Raum Basel zu optimieren, sind verschiedene Planungen und Vorhaben im Richtplanentwurf festgelegt (u. a. Expresstram Leimental, neue Tangentiallinien Laufen – Flüh – Allschwil, Tramspange Reinach – Dornach, neue Bahnhaltestelle Dornach – Apfelsee, Zubringer Dornach/Aesch an A18, zusätzlicher RE Basel-Biel).

4.1.4 Informelle Abstimmung in den Korridoren

Ausser im französischen Teil der Agglomeration Basel bestehen keine überkommunalen Institutionen mit verbindlichen Planungsinstrumenten. Die Schweizer Gebietskörperschaften des Vereins Agglo Basel kennen das Instrument des regionalen Richtplanes nicht. Im Landkreis Lörrach gibt es auch kein verbindliches Planungsinstrument für die überkommunale Zusammenarbeit in funktionalen Räumen.

Mit der Lancierung des Korridorprozesses von Agglo Basel besteht in allen Korridoren eine informelle Zusammenarbeit zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr (vgl. Kapitel 3.3.2.1 und 3.4).

Auf Ebene der Korridore werden die übergeordneten Planungsinstrumente – die kantonalen Richtpläne in der Schweiz und der Regionalplan in Deutschland – berücksichtigt. In den kantons- und/oder landesgrenzüberschreitenden Korridoren findet damit im Rahmen der Konkretisierung und Vertiefung des Zukunftsbildes gleichzeitig eine Abstimmung mit den sich in Überarbeitung befindenden verbindlichen Planungsinstrumenten statt.

Insbesondere in den Korridoren ohne verbindliche Planungsinstrumente auf regionaler Ebene ist die Abstimmung mittels Erarbeitung von gemeinsamen Planungsgrundlagen und strategischen Dokumenten wie Raumkonzepten oder Zukunftsbildern von entscheidender Bedeutung. Bei der Umsetzung der strategischen Planungswerke ist es wichtig, die zentralen Inhalte in die relevanten, übergeordneten oder untergeordneten (kommunalen) verbindlichen Planungsinstrumente zu überführen.

4.2 Landschaft und Umwelt

4.2.1 Räumliche Gliederung

Die Siedlungsstrukturen in der Agglomeration Basel sind historisch gewachsen und stark von den naturräumlichen Gegebenheiten geprägt. Die grösseren Siedlungen liegen in Talachsen und verdichten sich gegen das Agglomerationszentrum hin zunehmend. Die Stadt Basel und ihre Vorortgemeinden sind in den letzten Jahrzehnten siedlungsmorphologisch zusammengewachsen. Demgegenüber lassen die dörflichen Siedlungsstrukturen in den peripheren Agglomerationsgebieten zwischen den Talachsen noch das regelmässige Besiedlungsraster der Kelten erkennen (Diener et al. 2005).

Die räumliche Gliederung im Agglomerationsprogramm erfolgt einerseits nach funktional-räumlichen Kriterien, andererseits landschaftlich-topografisch nach Korridoren. Die topografische Gliederung ist in der funktional-räumlichen Gliederung implizit enthalten. Diese Einteilung wurde im Zukunftsbild des AP2 definiert und im Rahmen der Korridorprozesse leicht angepasst. Die Teilstrategien sowie die Priorisierung und Bewertung der Massnahmen berücksichtigen die räumliche Gliederung.

Tabelle 7: Räumliche Gliederung im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Gliederung	Beschreibung
Funktionalräumliche Gliederung	
Kernstadt	Die Kernstadt umfasst die Stadt Basel.*
Innere Korridore	Zu den inneren Korridoren gehören zusammenhängende Siedlungsgebiete mit sehr guter ÖV-Erschliessung (15-Takt S-Bahn oder 7,5-Takt Tram/Bus).
Äussere Korridore	Neben den inneren Korridoren sidn die äusseren Korridore die Hauptsiedlungsachsen innerhalb des Agglomerationsperimeters.
Regionalzentren	Regionalzentren sind Ortschaften mit lokaler bis regionaler Funktion in den äusseren Korridoren.
Ländlicher Raum	Zum ländlichen Raum gehören die Ortschaften abseits der Hauptsiedlungsachsen.
Landschaftlichtopografische Gliederung (Korridore)	
Birstal	Stadtnahe Gemeinden entlang der Birs.
Ergolztal	Gemeinden entlang der Ergolz von Pratteln in Richtung Gelterkinden inkl. Waldenburgertal
Hochrheintal	Südliche und nördliche Rheinseite zwischen Muttenz/Grenzach-Wyhlen und Stein (AG).
Laufental/Thierstein	Gemeinden entlang des Oberlaufs der Birs von Duggingen in Richtung Laufen.
Leimental	Gemeinden entlang des Birsigs von Binningen/Bottmingen in Richtung Rodersdorf ohne die Gemeinde Leymen.
Oberrhein (D)	Deutsche Rheinseite nördlich von Basel von Weil am Rhein bis Schliengen inkl. Kandertal.
Pays de Saint-Louis	Französische Rheinseite nördlich von Basel und ländliche Region westlich des Rheingrabens zwischen Basel, Mulhouse und Belfort (kein eigentlicher Korridor).
Wiesental	Gemeinden entlang der Wiese von Basel, Riehen über Lörrach in Richtung Zell.

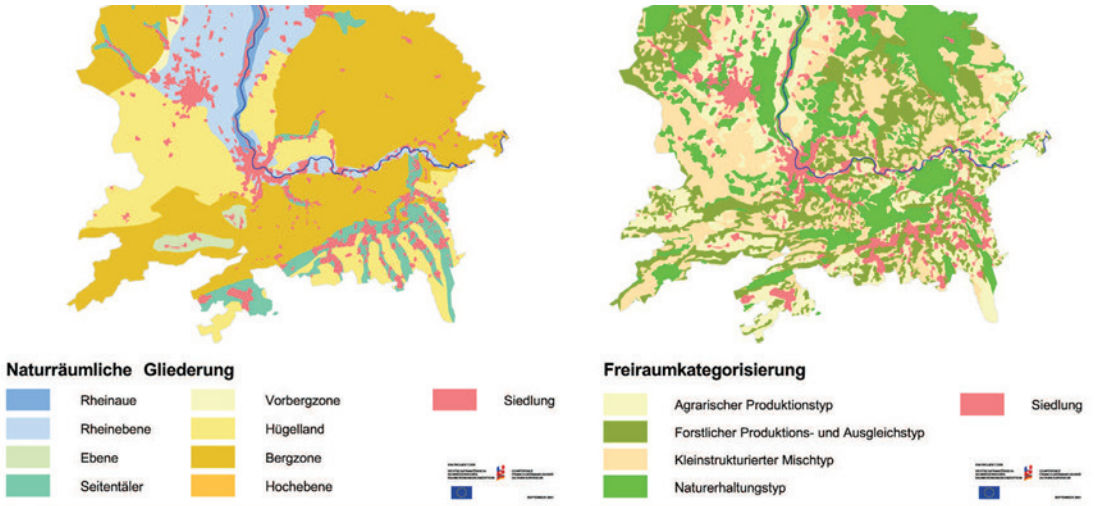
* Die Kantone BS und BL erstellen derzeit eine Studie zur Fragestellung, wo die Kernstadt aufhört. Die Ergebnisse können erst im Agglomerationsprogramm der 4. Generation berücksichtigt werden.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Mit der landschaftlich-topografischen Gliederung nach Korridoren werden die dicht besiedelten Teile des Agglomerationsperimeters gut abgedeckt.

4.2.2 Landschafts- und Freiraumstruktur

Die Agglomeration Basel ist landschaftlich geprägt durch die Lage am südlichen Ende des Oberrheingrabens, eingebettet zwischen dem Jura, dem Sundgauer Hügelland und dem deutschen Schwarzwald. Diese geologischen Elemente und der Rhein bestimmen die naturräumliche Gliederung (vgl. Figur 19, links). Die Räume südlich und östlich von Basel sind kollin bis submontan geprägt. Die Wasserläufe der Ergolz, der Birs und der Wiese formen Seitentäler, die sich mit dem Rheintal vereinen. Gegen Norden hin öffnet sich die Landschaft. Der Rheingraben bildet eine weite Talebene. Im Westen bestimmt die Sundgauer Hügellandschaft das Landschaftsbild.



Figur 19:
Naturräumliche Gliederung und Freiraumkategorisierung

Quelle: Oberrheinkonferenz 2003

Die naturräumliche Gliederung spiegelt sich in der Bodennutzung wider. Die Siedlungen folgen ausgehend vom Agglomerationszentrum mehrheitlich den Talachsen (Korridorbildung). Die folgenden Beschriebe geben einen Überblick über die Landschaften der einzelnen Korridore:

Birstal
Das Birstal ist – abgesehen von den bewaldeten Talflanken (Bruderholz und Gempenplateau) – fast lückenlos überbaut. Lediglich im südwestlichen Teil öffnet sich die Landschaft und verbindet sich räumlich und funktional mit dem Leimental. Als einziges Naturelement durchzieht die Birs das Siedlungsband auf seiner ganzen Länge.

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

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

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

Leimental
Das Leimental ist landschaftlich-funktional heterogen. Zum agglomerationsgeprägten Nordteil steht der landschaftlich weit offene Süd- und Südwestteil im klaren Kontrast. Landwirtschaft prägt ausserhalb der Siedlungen kulissenhaft das Bild, denn Hauptfunktion der Landschaft ist mittlerweile die Naherholung.

Oberrhein

Das Gebiet des Oberrheins gliedert sich von West nach Ost in die rheinnahe alluviale Niederung, die östlich anschließende Niederterrasse und die Vorbergzone einschließlich des Kandertales. Der Schwarzwald bildet die östliche Begrenzung des Raumes.
Die Rheinebene ist nur noch gering durch die früher prägende Auenlandschaft charakterisiert. Inzwischen dominieren trockene, von Kiefer und Eiche bestockte Standorte. Die bandartige Siedlungsstruktur und die von Nord nach Süd gerichtete Strassen- und Bahninfrastruktur fragmentieren die Rheinebene in hohem Maße. Das Hügelland ist durch mächtige Lössauflagen nivelliert und durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung gekennzeichnet. Die Höhenzüge sind überwiegend bewaldet.

Pays de Saint-Louis

Zwei Typologien charakterisieren die Landschaft des Pays de Saint-Louis: die Flussterrassen vom Rhein im Osten mit den bevölkerungsreichen Gemeinden entlang des Flusslaufs und das Sundgauplateau im Westen, das weniger bevölkert ist. Prägende Elemente der französischen Landschaft sind das Naturschutzgebiet Petite Camargue Alsacienne in den Auenwäldern des Rhein sowie der Beginn des Waldgebiets Hardt, das sich im Norden bis auf die Höhe von Colmar erstreckt (13 000 ha).

Wiesental

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

Kernstadt
Der Kern der Agglomeration Basel, die Stadt Basel, ist äusserst urban geprägt. Mit einem grossen Anteil der Siedlungsfläche von rund 71% an der baselstädtischen Kantonsfläche und einer hohen Bevölkerungsdichte von rund 5300 EW/km^2 sind die Grün- und Freiflächen qualitativ als auch quantitativ unter Druck.

Quelle Foto: Adriano A. Biondo

4.2.3 Siedlungsnahe Grün- und Freiräume

Im näheren Umfeld des Siedlungsgebiets beanspruchen viele verschiedene Interessengruppen die Landschaft. Der Bedarf der Bevölkerung an Freizeit- und Erholungsnutzung ist intensiv. Die Bestrebungen zum vermehrten Wachstum in den inneren Korridoren erhöhen den Druck auf die siedlungsnahen Grün- und Freiräume noch weiter. Das Konfliktpotenzial der Freizeit- und Erholungsnutzung mit der Land- und Forstwirtschaft, die den grössten Teil der Flächen ausserhalb des Baugebietes bewirtschaftet, ist hier am grössten. Die Forst- und Landwirtschaft stellt einerseits Raum für die Naherholung bereit und stellt andererseits den Erhalt des Kulturlandes, insbesondere der Fruchtfolgeflächen, sicher.

Die siedlungsnahen Grün- und Freiräume zeichnen sich in den Korridoren durch folgende Charakteristiken und Probleme aus:

› **Birstal:** Die Naherholungsgebiete liegen U-förmig um das von Nord nach Süd ausgerichtete Agglomerationsband. Besonders frequentiert sind Bruderholz, Schlatthofgebiet, Klus und Ermitage. Das Gempenplateau hat als BLN-Gebiet (1107) eine grosse Bedeutung. Der Flussraum der Birs ist zwischen Aesch und Birsfelden erholungsmässig stark genutzt, mit Schwerpunkt im Raum Reinacher Heide und Wissgrien/Au. In den letzten Jahren wurde eine Aufwertung realisiert. Störend sind die Lärmemissionen der räumlich trennenden Autobahn.

› **Ergolztal:** Abseits der Haupttalböden sind die Hochflächen des Tafeljuras weitsichtige und attraktive Landschaftsräume. Ihre ÖV- und MIV-Erschliessung ist zumeist gut. Als naher Freizeit- und Erholungsraum dient das Ergolztal jedoch vorwiegend der lokalen Bevölkerung.

› **Hochrheintal:** Generell zeichnet sich die Landschaft aus als im Umbruch befindliche Siedlungs- und Kulturlandschaft, durchsetzt mit naturnahen Elementen (Rheinuferwälder, Wälder, (Bachufer-)Gehölze), offenen und weiten Kulturlandschaftsbereichen mit Wiesen, Äckern, Obstbaumbeständen sowie den Zeugen der Kulturgeschichte aus der Römerzeit. Die Landschaft ist ganzjährig ein vielbesuchter Erholungsraum. Teile werden von den Menschen als Naturlandschaft erlebt, andere als kleinräumige Siedlungsfreiräume und Zwischenflächen. Hier gilt es insbesondere, Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualitäten und Identitäten sicherzustellen bzw. zu optimieren.

› **Laufental:** Das Laufental ist ein beliebtes Zielgebiet insbesondere für den Tages-Wandertourismus sowie für Velo- und Mountainbike-Ausflüge. Die ÖV-Erschliessung ist für diesen Bedarf ausgezeichnet. Die naturräumliche und kulturelle Verzahnung (französischer Sprachraum) mit den Nachbargebietskörperschaften ist eine besondere Qualität mit

hohem Erlebniswert. Intensiv-Erholungsanlagen sind lokal begrenzt (Golfanlage Zwingen, Flugfeld Dittingen). Nutzungskonflikte mit Land- und Forstwirtschaft sind marginal.

› **Leimental:** Die Freiräume in diesem Korridor bilden ein attraktives Naherholungsgebiet, das nur wenige Kilometer von der Kernstadt entfernt ist. Das Bruderholz und das Westplateau sind stark frequentiert. Ihre Erreichbarkeit mit dem ÖV und MIV ist zumeist gut. Die Nutzungskonflikte zwischen Erholung und der Land-/Forstwirtschaft verschärfen sich zusehends. Die Verknüpfung zwischen Freizeitraum und Land-/Forstwirtschaft ist wenig institutionalisiert.

› **Oberrhein:** Aufgrund der bandartigen Siedlungsstruktur in der Rheinebene liegt die besondere Bedeutung der Freiräume in der siedlungsnahen Kurz- und Feierabenderholung. Die Klimagunst, der Wein- und Obstbau, die Lage am Schwarzwaldrand und Thermalquellen machen das Markgräfler Hügelland darüber hinaus für die weitere Naherholung, den Tages- und Mehrtagestourismus interessant. Vorherrschend sind eher ruhige, landschaftsbezogene Erholungsformen. Darauf bauen auch eine Reihe von Wein- und Naturlehrpfaden auf.

› **Pays de Saint-Louis:** Viele Freizeitaktivitäten sind möglich, so gibt es beispielsweise zahlreiche Spazier- und Wanderwege wie in der Petite Camargue, im Hardt-Wald, Wege entlang des Canal de Huningue oder entlang des Rheinufers. Auch der Sundgau – die Ebene wie auch die Hügel – bieten ein grosses Freizeitpotenzial. Der Park «Eaux Vives» eignet sich für Kanu- und Kayakfahrten und hat agglomerationsweite Ausstrahlungskraft. Freizeitaktivitäten werden seit einigen Jahren stetig ausgebaut, und zahlreiche Projekte sind derzeit am Laufen: auf der île de Rhin, neue Spazierwege in Saint-Louis, Aufwertung und Nutzung von Kiesgruben in Saint-Louis, Hégenheim und Sierentz, Erstellung eines Golfplatzes in Saint-Louis. Ausserdem gibt es ein feingliederiges Velonetz, das derzeit noch ausgebaut und aufgewertet wird. Die Entwicklung geht in eine positive Richtung und erscheint derzeit unproblematisch.

› **Wiesental:** Der Hochschwarzwald stellt die am stärksten nachgefragte Erholungs- und Fremdenverkehrslandschaft Baden-Württembergs dar. Die v.a. für den Wintertourismus erschlossenen Gebiete (Todtnau, Feldberg) liegen nördlich des Wiesentales. Die Anbindung in Richtung Basel/Lörrach bedingt auch an Wochenenden eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung im Wiesental. Die talferneren Gebiete des Wiesentales sind von sehr hoher Bedeutung für ruhige Erholungsformen. Im Wiesental selbst liegt die Bedeutung der Freiräume in der wohnungsnahen Feierabend- und Kurzzeiterholung. Der Tüllinger Berg ist sowohl als Kulturlandschaft bedeutend als auch für die die agglomerationsnahe Erholungsnutzung.

› **Kernstadt:** Die Grün- und Freiflächen stehen im Umfeld der Kernstadt qualitativ als auch quantitativ immer mehr unter Druck. In diesem urbanen Umfeld kommen den Grün- und Freiflächen neben der Funktion als Lebensraum und ökologischen Vernetzungsachsen auch eine wichtige Bedeutung für die Erholung und das Stadtklima zu. Die Stadt Basel unternimmt grosse Anstrengungen, um die Grün- und Freiflächen qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln (z. B. Erlenmattpark, Biotopverbundkonzept).

4.2.4 Kulturland-, Landschaftsschutz und ökologische Vernetzung

Bedingt durch den Siedlungs- und Infrastrukturbau sind die Landschaftsräume in den letzten Jahrzehnten zunehmend zerschnitten und fragmentiert worden. Insbesondere die grossräumigen Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten quer über die Siedlungskorridore hinweg wurden dadurch unterbunden. Zur Gliederung von Siedlungsgebieten und zum Erhalt verbliebener Grünraumverbindungen («Grünkorridore») zwischen den Siedlungen definieren die Gebietskörperschaften in ihren regionalen Plänen geschützte Bereiche. Alle Richt- und Regionalplanungen enthalten zudem geschützte Gebiete zum Erhalt von grossräumigen, zusammenhängenden Teilen freier Landschaft. Neue Bauten und

Anlagen sind in diesen Gebieten grundsätzlich nicht zulässig. Es ist anzumerken, dass vielfach Verkehrsinfrastrukturen die geschützten Gebiete durchschneiden und die ökologische Vernetzung von Biotopen dadurch eingeschränkt ist. Die kantonalen Richtpläne auf Schweizer Seite enthalten deshalb zusätzliche Aussagen zu ökologischen Vernetzungsgebieten (vgl. Kapitel 4.1 und Tabelle 8).

Tabelle 8: Landschaftsschutz in der Richt- und Regionalplanung

Instrumente für siedlungsgliedernde Elemente (Grünkorridore)	
Regionalplan (D)	Grünzäsuren
SCOT (F)	Limites de l'urbanisation
Richtplan Kanton AG	Siedlungstrenngürtel
Richtplan Kanton BL	Siedlungstrenngürtel
Richtplan Kanton BS	Siedlungsgliedernde Freiräume
Richtplan Kanton SO	Siedlungstrenngürtel

Instrumente zur ökologischen Vernetzung	
Regionalplan (D)	Vorrangbereiche für Naturschutz und Landschaftspflege (veraltet), Landschaftsrahmenplan 2007 als fachliche Grundlage mit Zielaussagen zu Schwerpunkträumen und großräumigen funktionalen Beziehungen
SCOT (F)	Identification des corridors écologiques (trame verte et bleu) Préservation des noyaux de biodiversité (espace naturel à fort enjeu écologique) et des corridors identifiés
Richtplan Kanton AG	Überregionale Ausbreitungsachsen, Wildtierkorridore
Richtplan Kanton BL	Wildtierkorridore
Richtplan Kanton BS	Ökologische Korridore und Bewegungsachsen
Richtplan Kanton SO	Wildtierkorridore

Instrumente Landschaftsschutz	
Regionalplan (D)	Regionale Grünzüge, Schutzgebiete und Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege
SCOT (F)	Espaces naturels à forte sensibilité paysagère
Richtplan Kanton AG	Landschaften von kantonaler Bedeutung
Richtplan Kanton BL	Vorranggebiete Landschaft
Richtplan Kanton BS	Landschaftsschutzgebiete
Richtplan Kanton SO	Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft, Juraschutzzone

Quellen: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011A, 2012B, Syndicat Mixte 2012, Regierungsrat BS 2014, Regierungsrat BL 2014, Bau- und Umweltschutzdirektion BL 2014B, BVU AG 2011, 2014, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2012, 2014, eigene Darstellung

Die folgenden Problemabrisse geben einen Überblick über den aktuellen Zustand in den Korridoren in Bezug auf den **ökologischen Ausgleich und die Vernetzung:**

› **Birstal:** Das zunehmend verdichtete Siedlungsband wirkt, zusammen mit der Autobahn, wirkt als kaum durchlässige Vernetzungsbarriere von Osten nach Westen. Der Birs fehlt der ihrer Grösse angemessene Gewässerraum zur wirksamen Längsvernetzung. Im Siedlungsgebiet sind nur wenige ökologische Trittsteine/Freiflächen vorhanden.

› **Ergolztal:** Siedlungsband, Hochleistungs- und Kantonsstrassen bilden einschneidende Verbreitungszäsuren. Die Siedlungstrenngürtel als multifunktionale Räume sind unter Druck. Die aquatische Vernetzung entlang der Fliessgewässer ist innerhalb des Siedlungsbandes fast durchgehend beeinträchtigt. Das Netz an ökologischen Ausgleichsflächen ist gebietsweise lückenhaft.

› **Hochrheintal:** Siedlungsband und Verkehrsinfrastrukturen wirken als massive ökologische Barrieren. Der Rhein ist in seiner Vernetzungsfunktion beeinträchtigt (bspw. Lachs), bildet aber zugleich eine Eingangspforte für gewässergebundene Neobiota. Im Zuge der Neukonzessionierungen der Wasserkraftwerke werden umfangreiche Massnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit und ökologischen Aufwertung von Uferbereichen durchgeführt bzw. geplant.

› **Laufental:** Das Netz an ökologischen Ausgleichsflächen im Landwirtschaftsgebiet ist vergleichsweise dicht. Die ökologische Vernetzung ist insgesamt gut. Entlang der Jura strasse bzw. der Bahnlinie wirken die Vorkehrungen gegen Naturgefahren zunehmend als ökologische Barrieren.

› **Leimental:** Das durchgehende Siedlungsband im vorderen Leimental wirkt als ökologische Vernetzungsbarriere, die ab Therwil kaum unterbrochen ist. Das Bruderholz ist verbreitungsökologisch hauptsächlich von Süden her erschlossen. Das ökologische Ausgleichsflächennetz in der Landwirtschaft ist noch zu grob.

› **Oberrhein:** Die Rheinkorrektur, die bandartige Siedlungsstruktur und die Strassen- und Bahninfrastruktur führen zu massiven Zerschneidungen der Landschaft. Dennoch sind weite Teile der waldreichen Rheinebene aufgrund der Entwicklung zur Trockenaue von sehr hoher Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz. Neben der regionalplanerischen Sicherung der Freiräume zwischen den Siedlungskörpern sind Massnahmen insbesondere auf eine Entwicklung eines großräumig wirksamen Verbundes von Auenlebensräumen (z. B. im Rahmen des Integrierten Rheinprogramms) sowie auf Waldverbundachsen auszurichten. Vorrangiges Ziel im Markgräfler Hügelland ist die Förderung eines Lebensraumverbundes freilebender Arten zwischen Schwarzwald und Rheinaue.

› **Pays de Saint-Louis:** Die wichtigsten ökologischen Achsen sind im schéma régional aufgeführt und müssen bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Gewisse Überbauungsprojekte sehen sogar vor ökologische Achsen wiederherzustellen und die Kontinuität zu gewährleisten.

› **Wiesental:** Der Talraum des Wiesentales ist durch ein fast durchgängiges Siedlungsband, die Bundesstrasse und die Bahnstrecke gekennzeichnet. Die Wiese stellt ein bedeutsames Freiraumelement dar. Die hohe Bedeutung der Hang- und Hochlagen für die biologische Vielfalt und den Artenschutz spiegelt die hohen Flächenanteile an FFH-Gebieten[20] wider. Von besonderer Bedeutung sind dabei die kultur- und naturlandschaftlich bedeutsamen Mosaike trockener Standorte sowie naturnaher Buchenwaldgesellschaften. Die durch Grünzäsuren gesicherten Freiräume zwischen den Siedlungskörpern haben sowohl siedlungsstrukturelle als auch vernetzende Funktionen in einem großräumigen Biotopverbund.

20 Die Richtlinie 92/43/EWG oder Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie oder Habitatrichtlinie, ist eine Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union, die von den damaligen Mitgliedstaaten der EU im Jahre 1992 einstimmig beschlossen wurde.

› **Kernstadt:** Im Rahmen des 2012 – 2014 erarbeiteten Biotopverbundkonzeptes für den Kanton Basel-Stadt stellte sich heraus, dass ein Grossteil der Vernetzungsachsen Beeinträchtigungen aufweist oder sogar in Abschnitten unterbrochen ist. Gerade im Siedlungsgebiet ist die Vernetzung besonders stark beeinträchtigt. Barrieren wie Mauern, Randsteine oder Strassen sind nur für mobile Arten zu überwinden. Der Erhalt und die fachgerechte Pflege der noch intakten Vernetzungsachsen sind zentral. Wo immer möglich sollen neue Trittsteine die Vernetzungsqualität verbessern und Barrieren entfernt oder überwindbar gestaltet werden. Der Rhein mit seinen Ufern spielt als Vernetzungskorridor wie auch als Lebensader Basels eine besonders wichtige Rolle.

Kulturlandgebiete, die hauptsächlich von der Land- und Forstwirtschaft beansprucht werden, befinden sich in weiten Teilen in eher peripherer gelegenen Räumen. Da diese Landschaftsräume aufgrund ihrer Distanz zu den dichten Siedlungsgebieten der Agglomeration einem geringeren Nutzungsdruck ausgesetzt sind, haben sie für das Agglomerationsprogramm eine untergeordnete Bedeutung. Bedeutende Schnittstellen ergeben sich aber auch zu den inneren Korridoren. Hier sind die Interessenskonflikte deutlich stärker. Die folgenden Ausführungen zeigen die relevanten Probleme der Land- und Forstwirtschaft pro Korridor auf:

› **Birstal:** Auch im Birstal wächst die Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft als Produzenten einer stadtnahen Erholungslandschaft. Wenige Landwirtschaftsbetriebe bieten Direktvermarktung.

› **Ergolztal:** Aufgrund der insgesamt fruchtbaren Böden kann die Landwirtschaft intensiv produzieren. Der Strukturwandel schreitet aufgrund der zahlreichen Klein- und Mittelbetriebe vergleichsweise rasch voran. Auch die Forstwirtschaft produziert auf ertragreichen Standorten. Land- wie Forstwirtschaft leisten unverzichtbare Beiträge im Vertragsnaturschutz.

› **Hochrheintal:** Die Landwirtschaft ist im vorderen Hochrheintal von untergeordneter Bedeutung, während die östlich von Rheinfelden häufigeren offenen, weitgehend noch unbebauten Kulturlandbereiche einen besonderen Wert für das Landschaftserlebnis darstellen. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat zu einem erheblichen Druck auf die freien Landschaftsräume geführt. Zur Entgegnung dieser Tendenzen bestehen vielerorts Ansätze zur Renaturierung und Extensivierung. Die Bedeutung der Forstwirtschaft liegt in der Nähe der Kernstadt klar in der Erholungsfunktion. Im Raum Rheinfelden-Möhlin wird zudem die Eichen-Wirtschaft aus Nachhaltigkeits- und Biodiversitätsgründen wieder stärker gefördert.

› **Laufental:** Die Landwirtschaft kann dank fruchtbarer Böden und grosser zusammenhängender Landwirtschaftsflächen leistungsfähig produzieren. Rationalisierungsdruck zeigt sich insbesondere im steigenden Bedarf nach zusätzlichen Landwirtschaftsbauten in der freien Landschaft. Die Forstwirtschaft kann v. a. in Grenzertragslagen – dank ökologischer Förderungsinstrumente – ihre Natur- und Landschaftswerte zusehends in Wert setzen. Der Erholungs- und Freizeitdruck ist vergleichsweise gering.

› **Leimental:** Land- und Forstwirtschaft stehen trotz bester Produktionsgrundlage (hoch fruchtbare Lössböden) unter anhaltendem Rationalisierungsdruck. Ihre Rolle als Produzenten einer stadtnahen Erholungslandschaft wird zusehends prominenter, Direktvermarkung ist bereits weit verbreitet.

› **Oberrhein:** Die landwirtschaftliche Nutzung konzentriert sich auf die Niederterrasse. Im Bereich der Südöffnungen der Täler und deren Hänge ist Qualitätsweinbau sowie Obstanbau verbreitet. Neben der Sicherung der Flächen mit hoher landbaulicher Eignung ist auf eine boden- und grundwasserschonende Bewirtschaftung hinzuwirken.

› **Pays de Saint-Louis:** Die Landwirtschaftsflächen befinden sich hauptsächlich auf dem Sundgauer Plateau und auf den Rheinterrassen nördlich des französischen Korridors. Die

zwischen diesen Hauptlandwirtschaftsflächen liegenden Zonen befinden in unmittelbarer Nähe zum dichten Siedlungsgebiet, und ihr Erhalt ist längerfristig gefährdet. In den letzten Jahren ist vor allem durch die Ausdehnung der kleinen, vom Agglomerationskern entfernten Gemeinden ein beachtlicher Verlust an Landwirtschaftsflächen zu verzeichnen. Auf der französischen Seite spielt die Waldbewirtschaftung eine untergeordnete Rolle.

› **Wiesental:** Die landwirtschaftliche Produktion hat in den vergangenen 30 Jahren deutlich abgenommen und ist durch strukturelle Anpassungen von der Produktion zur Kulturlandschaftspflege gekennzeichnet. Die umfangreiche Teilhabe der Waldflächen an Natura-2000-Gebieten[21] setzt auch hier den Schwerpunkt auf die Erhaltung und Förderung der Kultur- und Naturlandschaft.

Entwicklungstrends

In der Nachkriegszeit wurde die offene Landschaft bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung und die zunehmende Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten von einem schnell und unkoordiniert ausgreifenden Siedlungs- und Infrastrukturwachstum zurückgedrängt. Aufgrund des Gesinnungswandels in der Raumplanung und der Einführung bzw. Anpassung entsprechender Instrumente hat der Stellenwert des Kulturlanderhaltes wieder zugenommen. Dennoch ist auch in Zukunft aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungswachstums (vgl. Kapitel 4.3.1) und des zunehmenden Flächenverbrauchs mit einem weiteren Siedlungsflächenwachstum zu rechnen. Damit wird der Druck auf siedlungsnahe Freiflächen (z. B. beim Allschwilerwald/Binningen) örtlich steigen.

4.2.5 Naturschutz und Lebensräume für Fauna und Flora

Karte zu Kapitel: Kartenband, Karte 2.1

Die in Kapitel 4.2.3 aufgeführten Gebiete unterliegen mehrheitlich dem Erhalt der Landschaftsstruktur und des Landschaftsbildes, während die land- oder waldwirtschaftliche Nutzung nur geringfügig eingeschränkt ist. Betrachtungsgegenstand dieses Kapitels sind diejenigen Zonen, die einem strengeren Schutz unterliegen. Die Ausscheidung derartiger Schutzgebiete und deren Bestimmungen sind abhängig vom zugrundeliegenden Recht. Aus diesem Grund besteht in der trinationalen Agglomeration Basel eine Vielzahl von verschiedenen Schutzzonen, die nur schwer miteinander vergleichbar sind.

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

Im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel umfassen die Schutzgebiete die kantonalen Naturschutzgebiete (unterschiedliche Bezeichnung je nach Kanton) und zahlreiche kleinere Naturschutzzonen der Gemeinden. Waldflächen, die statt über Schutzgebiete mit einem langfristigen Vertrag geschützt sind, sind separat ausgeschieden. Agglomerationsrelevante Schutzgebiete befinden sich insbesondere im Raum Allschwil, auf dem Bruderholz und dem Gempenplateau sowie südlich von Augst und Rheinfelden. Zahlreiche Wasserläufe sind mit linearen Gewässer- und Uferschutzgebieten geschützt.[22]

Am Oberrhein, Hochrhein und im Wiesental sind grossflächige FFH- bzw. SPA-Gebiete im Schwarzwald (Waldgebiete) und entlang des Oberrheins (Auengebiete) am prägendsten. Mit der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und der Special Protection Area for wild birds–Vogelschutzrichtlinie (SPA-RL) hat die Europäische Union ein verbindliches europäisches

21 Dies ist die offizielle Bezeichnung für ein kohärentes Netz von Schutzgebieten, das innerhalb der Europäischen Union nach den Maßgaben der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie) errichtet wird. Sein Zweck ist der länderübergreifende Schutz gefährdeter wildlebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. In das Schutzgebietsnetz werden auch die gemäß der Richtlinie 79/409/EWG (kurz Vogelschutzrichtlinie) ausgewiesenen Gebiete integriert.

22 In der Übersichtskarte (Karte 2.1) sind die Schweizer Rheinuferschutzgebiete nicht verzeichnet.

Naturschutzrecht mit einem strengen Schutz bis auf Stufe der einzelnen Objekte geschaffen. Die Richtlinien bezwecken einen europäischen, Ländergrenzen übergreifenden Biotopverbund «Natura 2000» zum Schutz gefährdeter, wildlebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. Ergänzend existieren Naturschutzgebiete, die in der Regel von den höheren Naturschutzbehörden (Regierungspräsidien) festgelegt werden, und Landschaftsschutzgebiete, die wiederum von den unteren Naturschutzbehörden (Landratsämter) erlassen werden. Besonders geschützte Biotope sind in den Naturschutzgesetzen des Bundes und der Länder benannt und genießen unmittelbaren gesetzlichen Schutz. Es handelt sich dabei um besonders wertvolle und gefährdete Lebensräume. Waldschutzgebiete schliesslich werden von den höheren Forstbehörden ausgewiesen.

Die Schutzgebiete im Pays de Saint-Louis umfassen mit dem FFH-Gebiet auf und entlang des Rheins und dem Vogelschutzgebiet «Forêt de la Hardt» ebenfalls grossflächige Natura-2000-Gebiete. «Espaces naturels sensibles» (z. B. Petite Camargue Alsacienne) und «réserves naturelles» (meist für den Schutz von kleinräumigen, lokalen Biotopen) komplettieren die Naturschutzzonen. Erstere werden auf Departementsebene festgesetzt, letztere über ein zentralstaatliches Vorgehen, wobei lokale Vorschläge den Anstoss geben.

Die Naturschutzgebiete sind ein wichtiger **Lebensraum für Fauna und Flora.** Aus Sicht der Korridore bestehen folgende Probleme mit Bezug zu Natur- und Landschaftsschutzgebieten:

- **Birstal:** Neben dem – meist beengten – Flussraum der Birs ist das national bedeutsame Trockenvegetationsgebiet der Reinacher Heide der wichtigste Lebensraum für Fauna und Flora. Es liegt inmitten des Siedlungsbandes, und die Konkurrenz durch Freizeit- und Erholungsnutzungen ist eine ständige Herausforderung. Die Westflanken des Gempenplateaus tragen vielfältige, reich verzahnte Waldgesellschaften mit hohem Biodiversitätswert. Ihr Fortbestand scheint durch den Schutz grossflächiger Gebiete (z. B. Eremitage) derzeit nicht gefährdet. Weiter zu erwähnen sind die Hostetten (Obstbaumlandschaften) des Gempenplateaus.

- **Ergolztal:** Die Biodiversität folgt einem deutlichen West-Ost-Gradienten: Der Anteil an schützenswerten und geschützten Naturobjekten, teils von nationaler Bedeutung, nimmt im östlichen (oberen) Talabschnitt deutlich zu. Im Vordergrund stehen südexponierte, artenreiche Wiesen und Weidelandflächen sowie trockenwarme Waldhänge mit seltenen Waldgesellschaften. Den Fliessgewässern steht der erforderliche Gewässerraum räumlich und ökologisch nicht zur Verfügung.

- **Hochrheintal:** Die Klimagunst der Oberrheinebene erreicht das Hochrheintal noch knapp. Die faunistisch-floristisch charakteristischen Auen- und Trockengebiete finden sich nur noch fragmenthaft (z. B. Hardwald, Grenzacher Horn). Bodensaure Buchenwälder auf Deckenschotter (Olsberg-Magden) sowie die Eichenbestände bei Rheinfelden-Möhlin und dem Dinkelberg sind für die Region bedeutsam. Der Rhein ist als aquatischer Lebensraum eingeschränkt, u. a. wegen fehlender Geschiebezufuhr.

- **Laufental:** Die Biodiversität des Laufentals ist regional wie gesamtschweizerisch ausserordentlich gut. Der südexponierten Magerwiesen- und -weiden-Gürtel kontrastiert mit reichhaltigen Waldbeständen auch in schattigen Nordlagen. Obwohl mehrfach gestaut, fliesst die Birs ausserhalb der Siedlungen weitgehend naturnah. Für freies Mäandrieren fehlt ihr jedoch der erforderliche Gewässerraum.

- **Leimental:** Die intensive Landschaftsbeanspruchung schränkt die Biodiversität ein. Die Förderung der national bedeutsamen Eichenwälder erfolgt noch nicht flächendeckend. Im Offenland sind naturnahe Lebensräume punktuell und verinselt. Insbesondere fehlen gebietstypische Feucht- und Nasshabitate. Den Fliessgewässern steht im Siedlungsgebiet der erforderliche Gewässerraum räumlich und ökologisch nicht im erforderlichen Ausmass zur Verfügung.

› **Oberrhein:** Weite Teile der Freiräume der Rheinniederung sowie des Überganges Niederterrasse/Rheinebene zwischen Weil und Bad Bellingen sind Bestandteil des kohärenten Schutzgebietsystemes Natura 2000. Das Integrierte Rheinprogramm und die Redynamisierung des Restrheines sowie der Rheinzuflüsse (Kander) werden die Arten- und Lebensraumausstattung weiter verbessern. Die Umsetzung der Pläne und Programme steht im Spannungsfeld mit dem Nutzungsdruck als siedlungsnahe Freiräume. Die Schutzgebiete Natur und Landschaft, die regionalen Grünzüge und die Grünzäsuren begrenzen eine weitere großflächige Siedlungsentwicklung.

› **Pays de Saint-Louis:** 2006 wurde die Petite Camargue Alsacienne erheblich erweitert. Die Ausdehnung konnte von 120 auf 902 ha erhöht werden. Die im Jahr 2014 erfolgte Renaturierung der Île de Rhin hat den Lebensraum von Flora und Fauna nochmals zusätzlich stark vergrössert. Ausserdem wird die bereits erfolgte oder in Kürze stattfindende Schliessung von verschiedenen Kiesgruben eine weitere Vergrösserung des Lebensraumes für Flora und Fauna ermöglichen. Neben diesen positiven Entwicklungen hat der Lebensraum für Flora und Fauna aufgrund der Ausdehnung der Siedlungsflä-chen abgenommen. Die beiden Tendenzen halten sich derzeit im Gleichgewicht, und die Situation kann als stabil bezeichnet werden.

› **Wiesental:** Die Fließgewässer der Talungen stellen elementare Elemente der Landschaftsstruktur dar. Im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz sind die Auen auch im Hinblick auf den Biotopverbund zu sichern und weiterzuentwickeln. Bei der Wiese steht die Freiraumsicherung im Vordergrund. Für den Hochschwarzwald charakteristisch sind die extensiv genutzten Weidfelder und extensiven Mähwiesen sowie die Buchen- und bodensauren Fichtenwälder in den Hochlagen um Gersbach. Markant durch sein kleinräumiges Standort- und Nutzungsmosaik und die spornartige Lage am Übergang vom Hochrhein zum Oberrhein ist der als FFH- und SPA-Gebiet ausgewiesene Tüllinger Berg.

› **Kernstadt:** Ein sich immer deutlicher abzeichnendes Problem im Kanton Basel-Stadt sind der Erhalt (ganz oder teilweise), die Neuschaffung sowie Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen von wertvollen Grünflächen, altem Baumbestand und für die Artenvielfalt und den Biotopverbund ökologisch wertvollen Lebensräumen bei gleichzeitiger Verdichtung nach innen. Hier empfiehlt sich im Rahmen von Arealentwicklungen eine frühzeitige, umfassende Bestandsaufnahme der Naturwerte, deren Berücksichtigung in den weiteren Planungsphasen sowie eine intensive fachliche Begleitung.

Entwicklungstrends

Bei den Naturschutzgebieten muss zwischen agglomerationsnahen und -fernen Gebieten unterschieden werden. Agglomerationsnah hat der Nutzungsdruck auf geschützte und schutzwürdige Gebiete durch Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren stark zugenommen. Gerade die für viele Nutzergruppen leicht zugänglichen Gewässerräume sind davon stark betroffen. Dieser Druck wird weiter steigen. Dabei besteht oft nicht nur ein Konflikt zwischen Schutzzielen und Nutzeransprüchen, sondern auch zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. In den agglomerationsferneren Schutzgebieten (inklusive BLN-Gebieten) ist der Siedlungsdruck weniger gross. Hier ergeben sich aber neue Herausforderungen, namentlich aus den Ansprüchen der neuen Energiestrategien (v. a. Windkraft). Dies ist jedoch ein (neues) Schwerpunktthema der kantonalen Richtpläne und nicht des Agglomerationsprogrammes.

4.2.6 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Die Agglomeration Basel ist trotz getroffener Schutz- und Reduktionsmassnahmen nach wie vor stark von Lärm und Luftschadstoffen belastet. Die primäre Lärmquelle ist der Strassenlärm. Daneben sind der Eisenbahn- und der Flugverkehr (EuroAirport) als sekundäre Lärmquellen zu nennen.

4.2.6.1 Lärm

Strassenlärm
Im schweizerischen Agglomerationsteil bestehen mit den kantonalen Lärmkatastern räumlich hoch aufgelöste Übersichten zur örtlichen Lärmbelastung. Diese zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (je nach Empfindlichkeitsstufe zwischen 55 und 70 dB am Tag) an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen innerorts und an den Hochleistungsstrassen verbreitet überschritten werden. Die folgenden Strassenzüge sind mit hohen Lärmbelastungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete verbunden[23]:

- **Basel-Stadt:** Bahnhof SBB (Grosspeterstrasse, Nauenstrasse), äusserer Stadtring (Holeestrasse, Neuweilerstrasse, Reiterstrasse, Morgartenring, Wasgenring, Luzernerring), innerer Stadtring (Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring), Innenstadt (Steinengraben, St. Alban-Graben, Aeschenvorstadt, Aeschengraben,), St. Alban und Breite (Sevogelstrasse, Hardstrasse, Zürcherstrasse, Gebiete im Umfeld der A2), Matthäus und Clara (Feldbergstrasse, Klybeckstrasse, Riehenring), Wettstein (Grenzacherstrasse, Wettsteinallee, Riehenstrasse), Gundeldingen (Güterstrasse, Gundeldingerstrasse, Margarethenstrasse Münchensteinerstrasse) Riehen (Lörracherstrasse, Aeussere Baselstrasse, Bäumlihofstrasse, Kohlistieg).

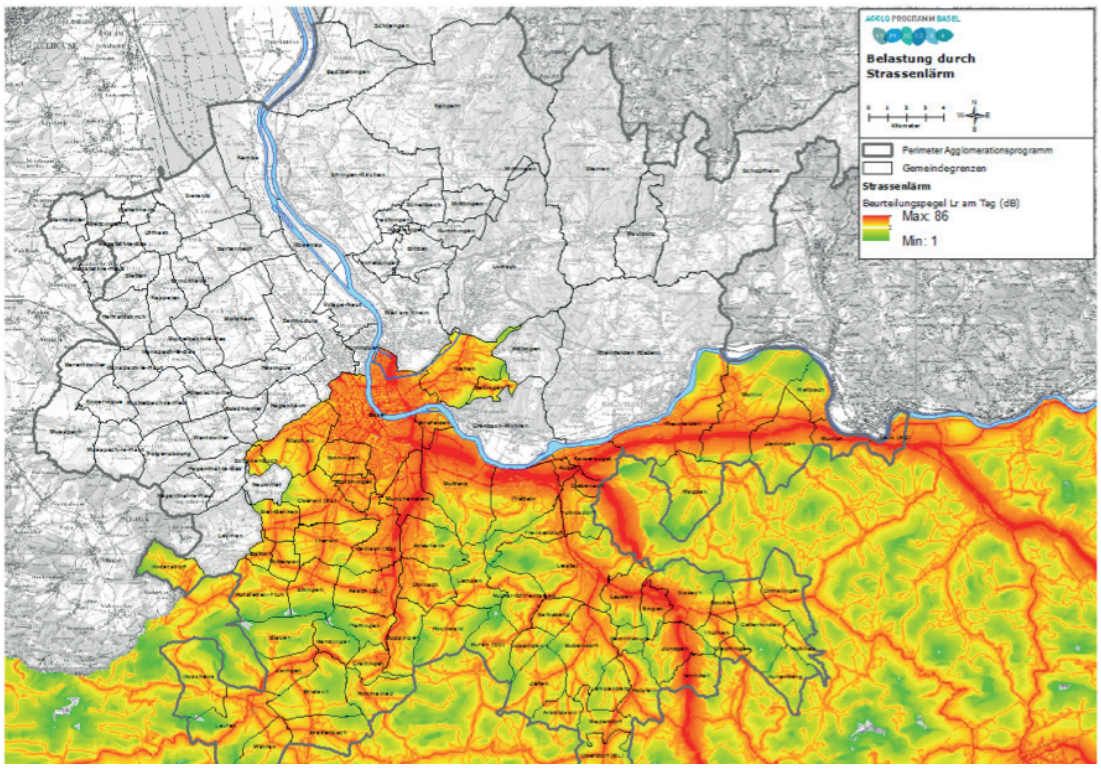
- **Basel-Landschaft:** Allschwil (Binningerstrasse, Baslerstrasse), Binningen/Bottmingen/Oberwil (Oberwilerstrasse, Binningerstrasse), Therwil/Reinach (Birsigtalstrasse), Münchenstein (Reinacherstrasse, Bruderholzstrasse, Schwertrainstrasse, A18), Reinach (Baselstrasse, Bruggstrasse, A18), Arlesheim (Birseckstrasse), Aesch (Haupstrasse, A18), Laufen/Zwingen (A18), Muttenz/Pratteln (St. Jakobs-Strasse/Prattelerstrasse/Hardstrasse/Hohenrainstrasse)

- **Aargau:** Rheinfelden (Habich-Dietschy-Strasse/Fröschweid, Salinenstrasse, Kaiserstrasse/Zürcherstrasse), Kaiseraugst (Landstrasse), Möhlin (Hauptstrasse, Landstrasse)

- **Solothurn:** Dornach (Bruggweg)

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

23 Diese Aussagen beziehen sich auf die aktuellen kantonalen Lärmkataster, die online über die Geoportale der kantonalen Verwaltungen einsehbar sind.



Figur 20:
Strassenlärmbelastung (Lr) im schweizerischen Agglomerationsteil

Quelle: sonBASE – Lärmdatenbank des Bundes, Bundesamt für Umwelt, 2009; eigene Darstellung

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

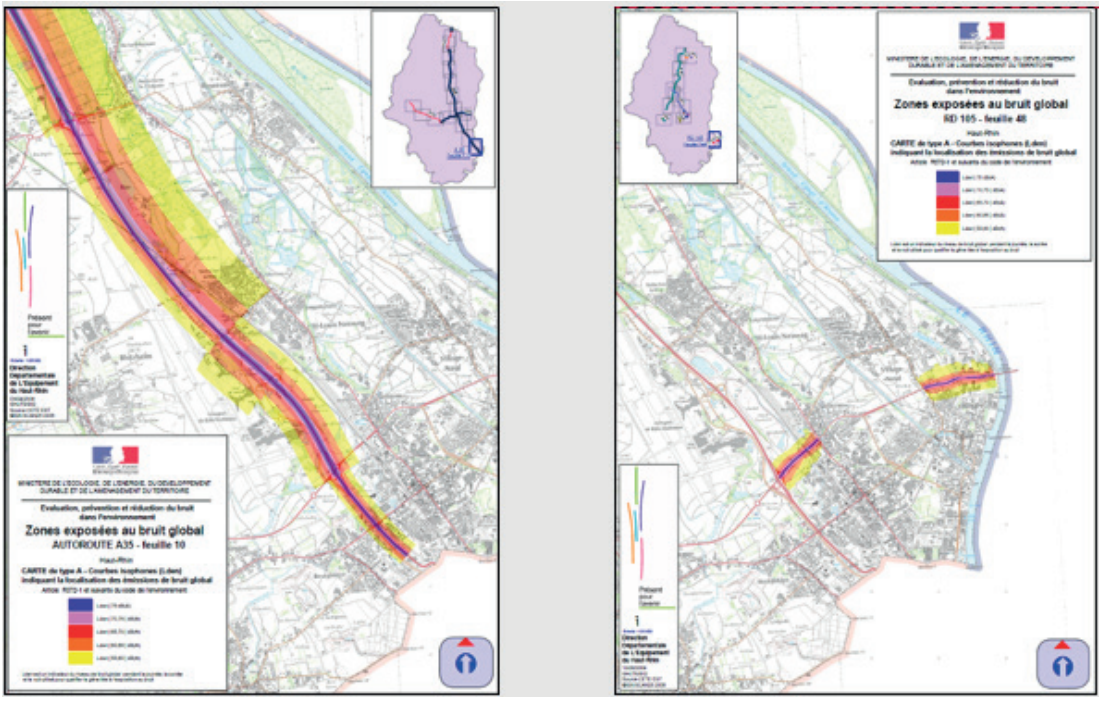
Auf deutscher Seite finden sich von solchem Strassenlärm belastete Siedlungsgebiete in Haltingen, entlang der B317 im Wiesental und an der A5. In Lörrach befinden sich vom Strassenlärm belastete Gebiete weiterhin an der Bundesautobahn BAB A98; genauer sind die Gebiete Röttelnweiler, Homburgersiedlung und Salzert davon betroffen.

Figur 21:
Lärmbelastung (Lden) an Hauptverkehrsstrassen im deutschen Agglomerationsgebiet

Quelle: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Auf der französischen Seite sind die A35 und Teile der RD105 zwischen der Palmrainbrücke und dem Autobahnanschluss in Saint-Louis belastete Hauptverkehrsstrassen. Aufgrund ihrer Lage sind nicht viele Siedlungsgebiete von diesen Lärmbelastungen betroffen. Ein grosses vom Lärm der A35 belastetes Gebiet ist der westliche Teil von Saint-Louis Neuweg (Welschenschlag).

Figur 22:
Lärmbelastung (Lden) an Hauptverkehrsstrassen im französischen Agglomerations-gebiet



Quelle: Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin (http://www.hautrhin.equipement.gouv.fr/ environnement/bruit/page_bruit.htm)

Obwohl Übersichten für die übrigen Strassen fehlen, kann angenommen werden, dass die Situation vergleichbar ist mit derjenigen auf der Schweizer Seite. Das bedeutet hohe Belastungen im Umfeld der städtischen Hauptverkehrsachsen in Saint-Louis, Lörrach, Weil am Rhein und in Rheinfelden sowie verbreitet stark belastete Ortsdurchfahrten.

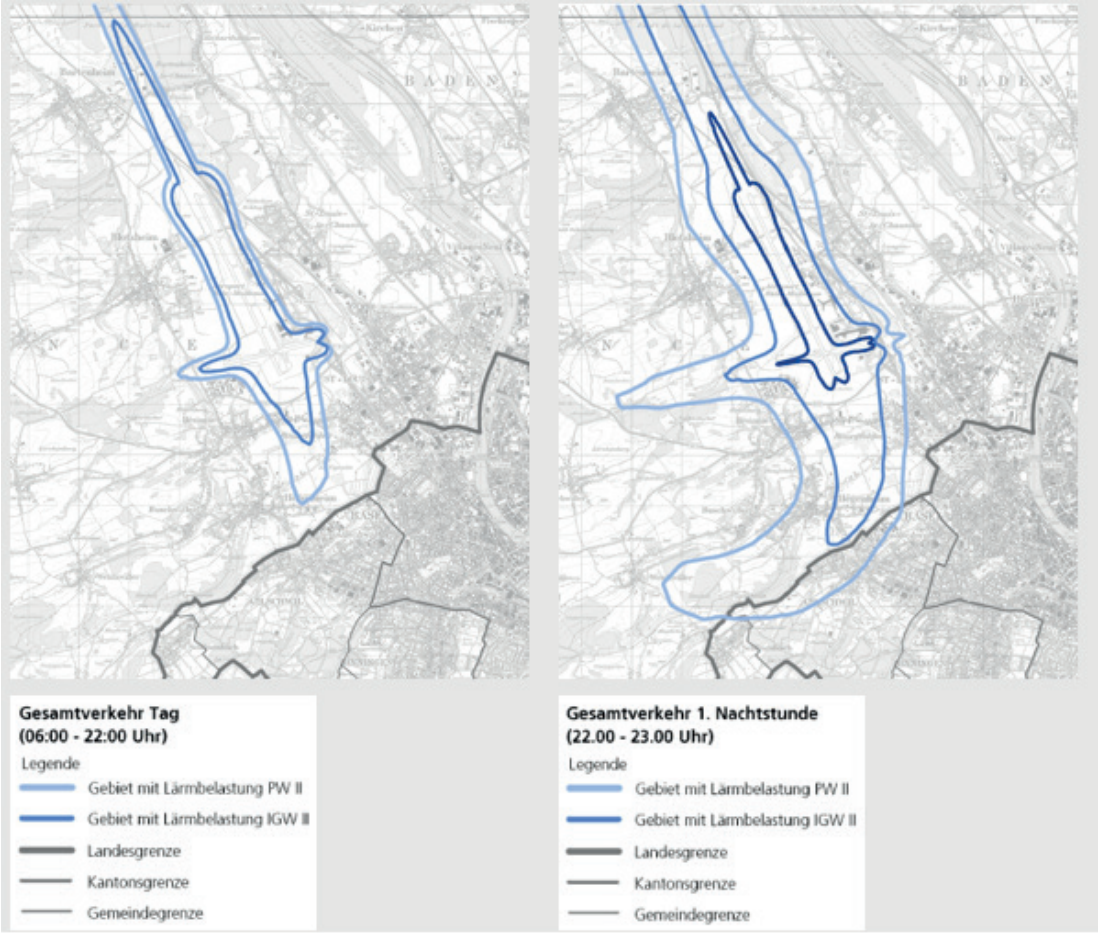
Eisenbahnlärm
Die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr ist aufgrund der geringeren Netzausdehnung räumlich konzentrierter. Dennoch treten im Fricktal und im Ergolztal beträchtliche Belastungen auf, insbesondere auch nachts durch den Schienengüterverkehr. Die infrastrukturellen Projekte zur Bahnlärmsanierung (Erstellung von Lärmschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern) sind abgeschlossen.

Auf deutscher Seite sind zahlreiche Gebiete entlang der Bahnstrecke Basel – Karlsruhe von hohen Lärmbelastungen betroffen, insbesondere Haltingen, Efringen-Kirchen, Rheinweiler und Bad Bellingen. Für den französischen Agglomerationsteil besteht keine Karte.

Flugverkehrslärm
Der EuroAirport ist die dritte wichtige, verkehrliche Lärmquelle in der Agglomeration Basel. Die Landungen erfolgen grundsätzlich aus Norden und die Starts nach Süden. Bei besonderen Windverhältnissen ergeben sich Abweichungen von diesem Pistenbenützungsregime. Dadurch schwankt insbesondere die Benützung der Piste 33 für Landungen (Südanflug).

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen, dass sich das Pistenbenützungsregime in der Lärmbelastung widerspiegelt. Tagsüber tangiert der Fluglärm einzelne Siedlungsgebiete in Bourgfelden und Hésingue. In den Nachtstunden bewirken tiefere Planungswerte (PW) und Immissionsgrenzwerte (IGW) eine Ausdehnung der belasteten Gebiete. Davon sind insbesondere Hegenheim, grössere Gebiete in Hésingue und Bourgfelden sowie Teile Allschwils betroffen.

Figur 23:
Lärmbelastete Gebiete im Umfeld des EuroAirports während des Tages (links) und während der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00h, rechts)



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt, Lärmbelastungskataster des Landesflughafens Basel-Mulhouse (2009)

Entwicklungstrends

Auf Schweizer Seite sind Bund, Kantone und Gemeinden gemäss Lärmschutzverordnung verpflichtet, Nationalstrassen bis 2015 und übrige Strassen bis 2018 lärmschutztechnisch zu sanieren. Im Kanton Basel-Landschaft umfasst dies insbesondere die Lärmsanierung der A2, der H18 sowie der stark belasteten Kantonsstrassen. Im Kanton Basel-Stadt besteht eine Mehrjahresplanung für die Sanierung der städtischen Strassen. Der Lärmkataster Kanton Basel-Stadt wird 2016 aktualisiert.

Im Bahnbereich ist der Einsatz von verbessertem Rollmaterial ein wichtiges Ziel. Gerade im grenzüberschreitenden Güterverkehr kommt oft noch lautes Rollmaterial (mit Gusseisen-Bremsklötzen) zum Einsatz. Durch angepasste Trassenpreissysteme sind in diesem Bereich in den nächsten Jahren Verbesserungen zu erwarten.

In den vergangenen Jahren hat der Fluglärm, insbesondere in der Nacht, stark zugenommen. Bereits heute liegen die Dauerschallpegel in ausgewählten Siedlungsgebieten der Agglomeration Basel während der Nachtstunden nahe an den Immissionsgrenzwerten. Die Mehrbelastung wird mit der vom Bund beschlossenen Umsetzung des Vorhabens FABEC SWAP voraussichtlich weiter zunehmen, weil die geplante Verkehrsverlagerung zu einer Erhöhung der Anzahl der Starts über die Stadt und die Agglomeration Basel führt.

4.2.6.2 Luftschadstoffe

Die Umweltbelastung mit **Luftschadstoffen** in der Agglomeration Basel ist trotz Verbesserungen in den letzten 20 Jahren weiterhin nicht zufriedenstellend. Die folgende Übersicht ist eine Zusammenfassung des Luftreinhalteplans 2010 des Lufthygieneamts beider Basel. Die Aussagen sind auch gültig für die grenzüberschreitenden Agglomerationsgebiete in den Kantonen Aargau und Solothurn sowie in Deutschland und Frankreich.

Es ist anzumerken, dass die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) für Schwefeldioxid (SO_2) und Kohlenmonoxid (CO) schon seit einigen Jahren flächendeckend eingehalten werden. Auf diese Schadstoffe wird deshalb nicht näher eingegangen.

Anhand der Beurteilungskriterien der LRV ergibt sich für die Luftqualität in der Stadt und Agglomeration Basel folgende Situation:

Standorttyp	Ozon		Feinstaub (PM10)		Stickstoffoxid	
	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung	Dauerbelastung	Kurzzeitbelastung
stark verkehrsbelastet						
Wohnquartiere Stadt Basel						
Agglomerationsgemeinden						
Ländliches Gebiet						

Tabelle 9: Luftschadstoffsituation in der Agglomeration Basel

Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010
Grün = Grenzwerte eingehalten; gelb = im Bereich der Grenzwerte; rot = Grenzwerte überschritten

An stark verkehrsbelasteten Orten ist die Luft sowohl durch PM10 wie auch durch NO2 übermässig belastet. Dies trifft sowohl auf die Dauer- als auch auf die Kurzzeitbelastung zu. In den Wohnquartieren der Stadt Basel und in den Agglomerationsgemeinden liegt die Dauerbelastung für PM10 und NO_2 abseits der Hauptverkehrsachsen im Bereich der Grenzwerte oder darunter.

Flächendeckend übermässig ist hingegen die kurzzeitige PM10-Belastung in der Stadt und in den Agglomerationsgemeinden wie auch im ländlichen Gebiet. In diesen Gebieten treten jedoch keine übermässigen kurzzeitigen NO_2-Konzentrationen mehr auf. Übermässige Ozonbelastungen kommen im Sommer flächendeckend vor.

Ozon
Zur Beurteilung der Ozon-Belastung dient gemäss nationaler Gesetzgebung ein maximaler Stundenwert (120 µg/m3), der nicht mehr als einmal pro Jahr überschritten werden darf. Dieser Stundengrenzwert wird im Sommerhalbjahr häufig und flächendeckend überschritten.

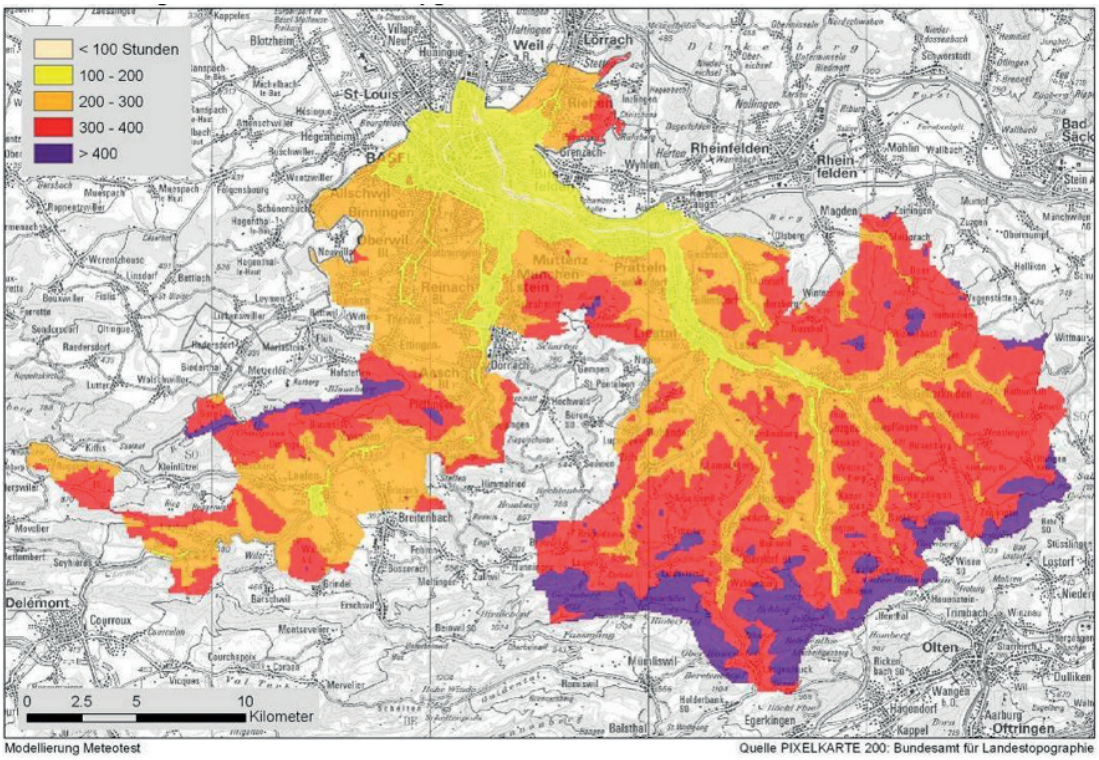
Ozon entsteht aus Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) bei starker Sonneneinstrahlung. Hohe Ozonbelastungen treten deshalb vorab im Sommer bei längeren Schönwetterperioden auf. Da die Ozonbildung durch Sonneneinstrahlung während der Verfrachtung durch den Wind stattfindet und Ozon in städtischen Gebieten nachts vermehrt abgebaut wird (höhere NO-Belastung begünstigt Abbau), sind vor allem die peripheren Gebiete von einer starken Ozonbelastung betroffen. In der Agglomeration Basel sind dies die Jura-Nordhänge südlich des Ergolztals, der Blauen und die Landschaftsräume nördlich des Wiesentals. Auf den Höhenlagen im Jura werden über 500 Grenzwertüberschreitungen pro Jahr festgestellt, in der Agglomeration Basel sind es rund 100–300 Überschreitung pro Jahr.

Nur in der Nähe stark befahrener Strassen sind es weniger als 100 Überschreitungen pro Jahr. Dort überwiegt der Abbauprozess des Ozons. Die bewohnten Gebiete liegen grösstenteils im Bereich von 100–300 Überschreitungen pro Jahr.

Die maximalen Stundenwerte liegen heute zwischen 150 und 200 µg/m³. Die Ozonbelastung differiert sehr stark von Jahr zu Jahr. Bei heisser Witterung im Sommer wird viel Ozon produziert (Sommer 2003), während eines kühlen und regnerischen Sommers ist die Ozonbelastung geringer (Sommer 2008). Seit Messbeginn ist vor allem die Ozonbelastung in den ländlichen Höhenlagen deutlich zurückgegangen.

Im Rahmen des INTERREG-III-Projektes «Atmo-rhenA» der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz wurde die Wirksamkeit von kurz- und langfristigen Massnahmen zur Reduktion der Ozonbelastung in den drei Ländern untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass Massnahmen notwendig sind, die zu einer massiven Reduktion sowohl der Stickoxid- als auch der VOC-Emissionen führen, um die Ozonwerte spürbar beeinflussen zu können. Die Modellrechnungen haben auch gezeigt, dass die Ozonsituation im Oberrheingebiet neben der besonderen topographischen Situation auch dem Einfluss von Luftmassen zuzuschreiben ist, die von Nordosten oder Südwesten zuströmen und einen nicht unerheblichen Teil an Ozon und Ozonvorläufersubstanzen eintragen.

Figur 24:
Anzahl Stunden mit Ozonbelastung über dem Stundengrenzwert, Mittel 2005–2009

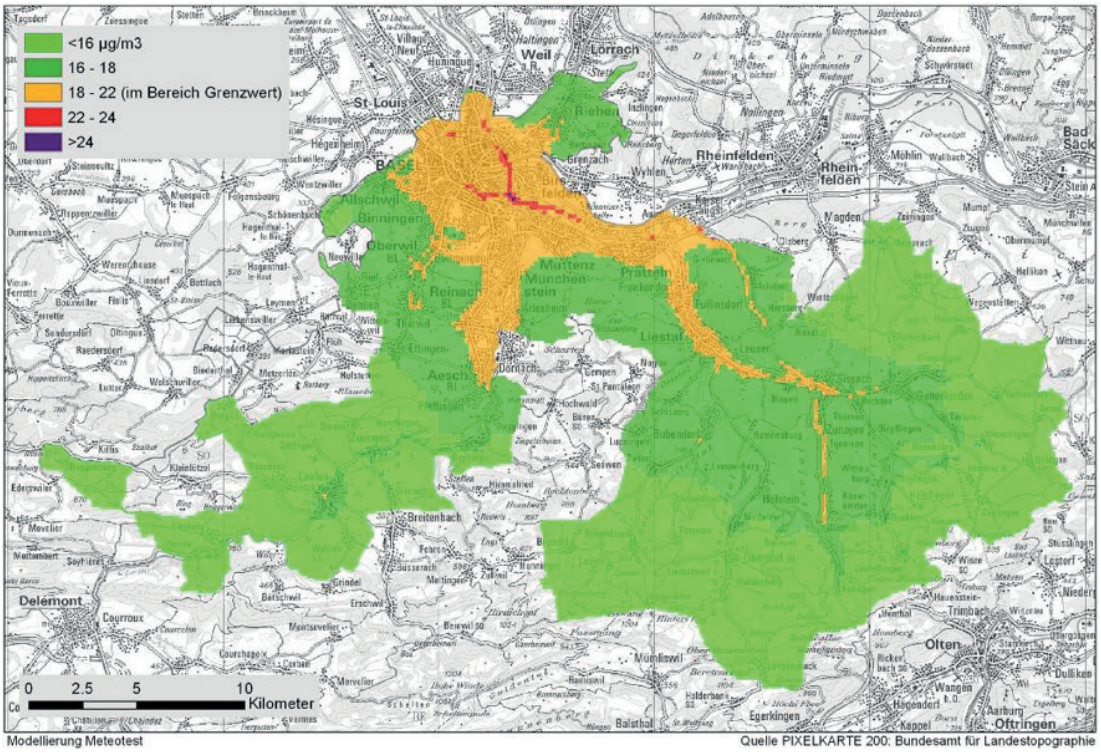


Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010

Feinstaub

Die Feinstaub-Konzentrationen sind seit Beginn der Messungen 1997 rückläufig. Dennoch wird der Jahresgrenzwert der LRV von 20 µg/m³ für Feinstaub (PM10) an stark verkehrsexponierten Standorten noch knapp überschritten. In der Stadt und stadtnahen Gebieten der Agglomeration Basel liegt die Belastung im Bereich des Jahresgrenzwertes oder darunter, im ländlichen Gebiet deutlich tiefer.

Das grössere Problem beim PM10 ist die Einhaltung des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m³. Dieser wird an allen Standorten überschritten. In den Jahren 2013 und 2014 war dies an je 1 – 20 Tagen der Fall. Dabei wurde der Tagesgrenzwert um bis zu 50% überschritten. Diese Überschreitungen kommen vor allem im Winter während lang anhaltender Inversionslagen mit schlechten Durchlüftungsverhältnissen vor.



Figur 25: Jahresmittelwerte 2009 der Immissionen durch Feinstaub (PM10)

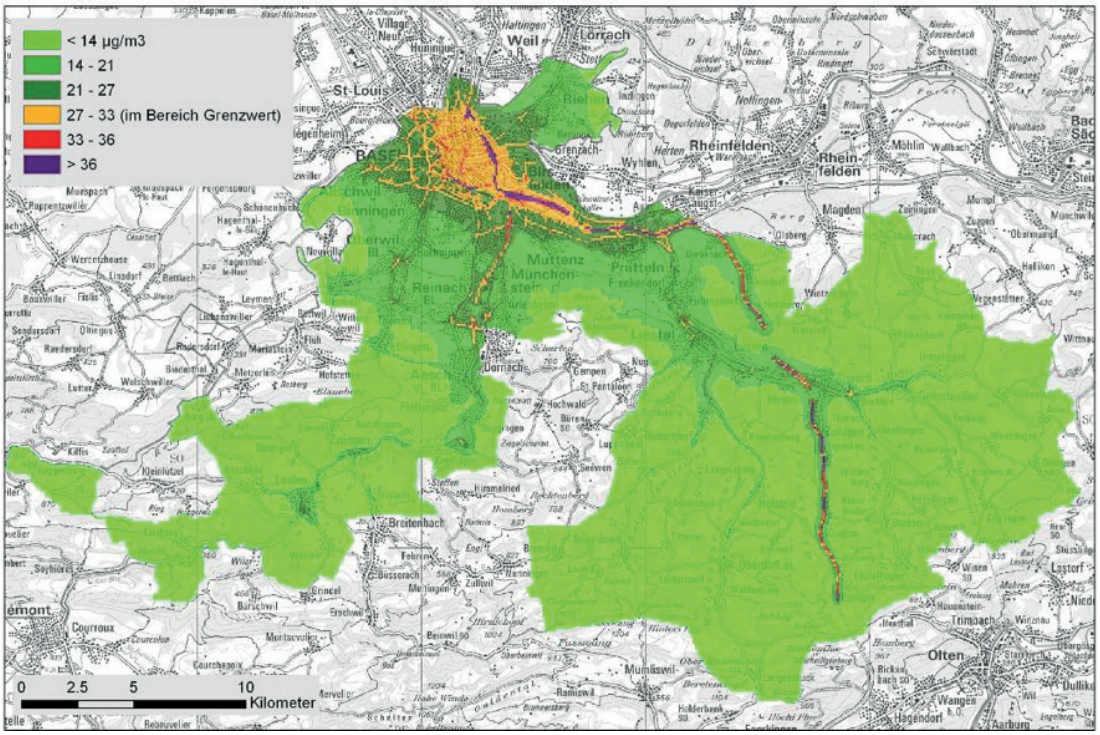
Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010

Stickstoffdioxid

Die Stickstoffdioxid-Konzentrationen haben seit den 1980er-Jahren kontinuierlich abgenommen. Der LRV-Grenzwert für den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ für Stickstoffdioxid (NO_2) wird nur noch entlang stark verkehrsbelasteter Strassen überschritten. Dort sind die Überschreitungen mit bis zu 200% des LRV-Grenzwertes jedoch massiv. An denselben Strassenstandorten wird auch der LRV-Grenzwert für den Tagesmittelwert von 80 µg/m³ mit Konzentrationen bis knapp 100 µg/m³ überschritten. In den Jahren 2013 und 2014 war dies an bis zu 15 Tagen der Fall.

Abseits der stark frequentierten Strassen liegt die Belastung in der Stadt Basel im Bereich des Jahresgrenzwertes, in der Agglomeration Basel (BL, SO) wird der Jahresgrenzwert teilweise deutlich unterschritten.

Figur 26:
Jahresmittelwerte 2009
der Immissionen durch
Stickstoffdioxid



Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010

Entwicklungstrends

Die Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen werden in den nächsten Jahren bedingt durch technische Massnahmen (verschärfte Abgasnormen) weiter abnehmen. Der hauptsächlich in den 1990er-Jahren beobachtete deutliche Rückgang der Belastung wird sich in den nächsten Jahren jedoch nicht mehr im gleichen Ausmass fortsetzen. Die Emissionsziele der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft für das Jahr 2015 konnten nicht erreicht werden.

Für eine weitere Reduktion der Luftbelastung wären Massnahmen notwendig, die zu einem Rückgang des motorisierten Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen führen.

4.3 Siedlung

4.3.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

4.3.1.1 Bevölkerung

In der Agglomeration Basel leben aktuell rund 782 000 Personen (Stand 2013). Rund zwei Drittel der Bevölkerung wohnen im inneren Teil der Agglomeration (Kernstadt und innere Korridore). Einschliesslich der Personen in den Regionalzentren sind es über drei Viertel der Bevölkerung, die im dicht besiedelten Teil der Agglomeration wohnen. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum wohnen rund 21% der Personen (vgl. Tabelle 10).

Karte zu Kapitel: Kartenband, Karte 2.2 und 2.3

Tabelle 10: Entwicklung Bevölkerung

Gebiet	Bisherige Entwicklung Bevölkerungszahl *					Bevölkerungsprognose (Trend)			
	2000**	2013***	Verteilung 2013	Wachstum		2030	Verteilung 2030	Wachstum	
				Absolut	% p. a.			Absolut	% p. a.
Korridore									
Kernstadt	167 000	173 000	22%	6000	0,3%	183 000	22%	10 000	0,3%
Birstal	59 000	61 000	8%	2000	0,3%	67 000	8%	6000	0,5%
Ergolztal	68 000	73 000	9%	5000	0,6%	80 000	10%	7000	0,6%
Hochrheintal	122 000	132 000	17%	9000	0,6%	141 000	17%	9000	0,4%
Laufental/Thierstein	19 000	21 000	3%	2000	0,8%	24 000	3%	3000	0,7%
Leimental	71 000	79 000	10%	8000	0,9%	85 000	10%	6000	0,4%
Oberrhein (D)	62 000	64 000	8%	2000	0,3%	68 000	8%	4000	0,3%
Pays de Saint-Louis	64 000	72 000	9%	9000	1,0%	85 000	10%	13 000	1,0%
Wiesental	103 000	105 000	13%	2000	0,2%	110 000	13%	5000	0,3%
Funktionalräumliche Gliederung									
Kernstadt	167 000	173 000	22%	6000	0,3%	183 000	22%	10 000	0,3%
Innere Korridore	329 000	348 000	44%	19 000	0,4%	375 000	44%	27 000	0,4%
Äussere Korridore	92 000	102 000	13%	10 000	0,8%	111 000	13%	9000	0,5%
Regionalzentren	93 000	99 000	13%	6000	0,4%	106 000	13%	7000	0,4%
Ländlicher Raum	53 000	60 000	8%	7000	0,9%	69 000	8%	9000	0,8%
Agglomeration	735 000	782 000	100%	47 000	0,5%	844 000	100%	62 000	0,5%

* Indikatoren der Bevölkerungsanzahl:
Wohnbevölkerung (CH): Die Daten basieren auf den kantonalen Bevölkerungsstatistiken, auf denen die Prognosen basieren. Diese weisen in der Regel die ständige Wohnbevölkerung aus. Der Kanton Basel-Stadt berücksichtigt zusätzlich die nicht ständige Wohnbevölkerung.
Population municipale (F): Personen mit ständigem Wohnsitz im betreffenden Gebiet.
Bevölkerung (D): Personen mit ständigem Wohnsitz im betreffenden Gebiet.

** Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.

*** Die aktuellsten Bevölkerungszahlen von Frankreich und Deutschland stammen aus dem Jahr 2012. Die Berechnung von 2013 berücksichtigt diese Werte.

Quelle: Institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa (D), statistische Ämter der Kantone AG, BL, BS, SO, Bundesamt für Statistik BFS, eigene Darstellung

Bemerkung: Die Grenzeffekte in den deutschen und französischen Gebieten der Agglomeration Basel werden bei StaLa und INSEE zu wenig berücksichtigt. Die Dynamik in den Grenzregionen ist dynamischer als in anderen Gebieten des statistischen Perimeters von INSEE und StaLa

Die Bevölkerungsprognosen stützen sich auf die kantonalen Vorhersagen (BS, BL, AG, SO) sowie auf die Angaben des StaLa (D) und des INSEE (F). Tabelle 11 gibt eine Übersicht über die Datengrundlagen.

Tabelle 11: Datengrundlagen Trendberechnungen

Gebietskörperschaft	Datengrundlage	Publikation	Räumliche Differenzierung	Zeitraum*
Deutschland	Industrie- und Handelskammer und Regionalverband Hochrhein-Bodensee: Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2013 – 2030 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone	2014	Differenzierung nach Verwaltungsräumen	Bis 2030
Frankreich	Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières CC3F: Schätzung, Fortschreibung des bisherigen Wachstums von 1990 bis 2012 (0,98% p. a.)	2015	Keine räumliche Differenzierung. Annahme: Gleiches Wachstum in allen Gemeinden des Pays de Saint-Louis	Bis 2030
Aargau	Statistik Aargau: Bevölkerungsprognose 2013	2013	Gleiches Wachstum in allen Gemeinden des Fricktals	Bis 2040
Basel-Land	Wüest & Partner: Kantonale Bevölkerungsprognose, hohes Szenario	2011	Differenziert nach Gemeinden	Bis 2035
Basel-Stadt	Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt: Szenarien der Bevölkerung in Basel-Stadt nach Heimat und Wahlkreis. Mittleres Szenario	2014	Kernstadt, weitere Gemeinden	Bis 2035
Solothurn	Wüest & Partner: Kantonale Bevölkerungsprognose, hohes Szenario	2011	Differenziert nach Gemeinden	Bis 2035

* Im Kanton Aargau müssen die Bevölkerungsprognosen auf das Jahr 2030 zurückgerechnet werden. Die weiteren Gebietskörperschaften machen direkte Angaben über das Jahr 2030.

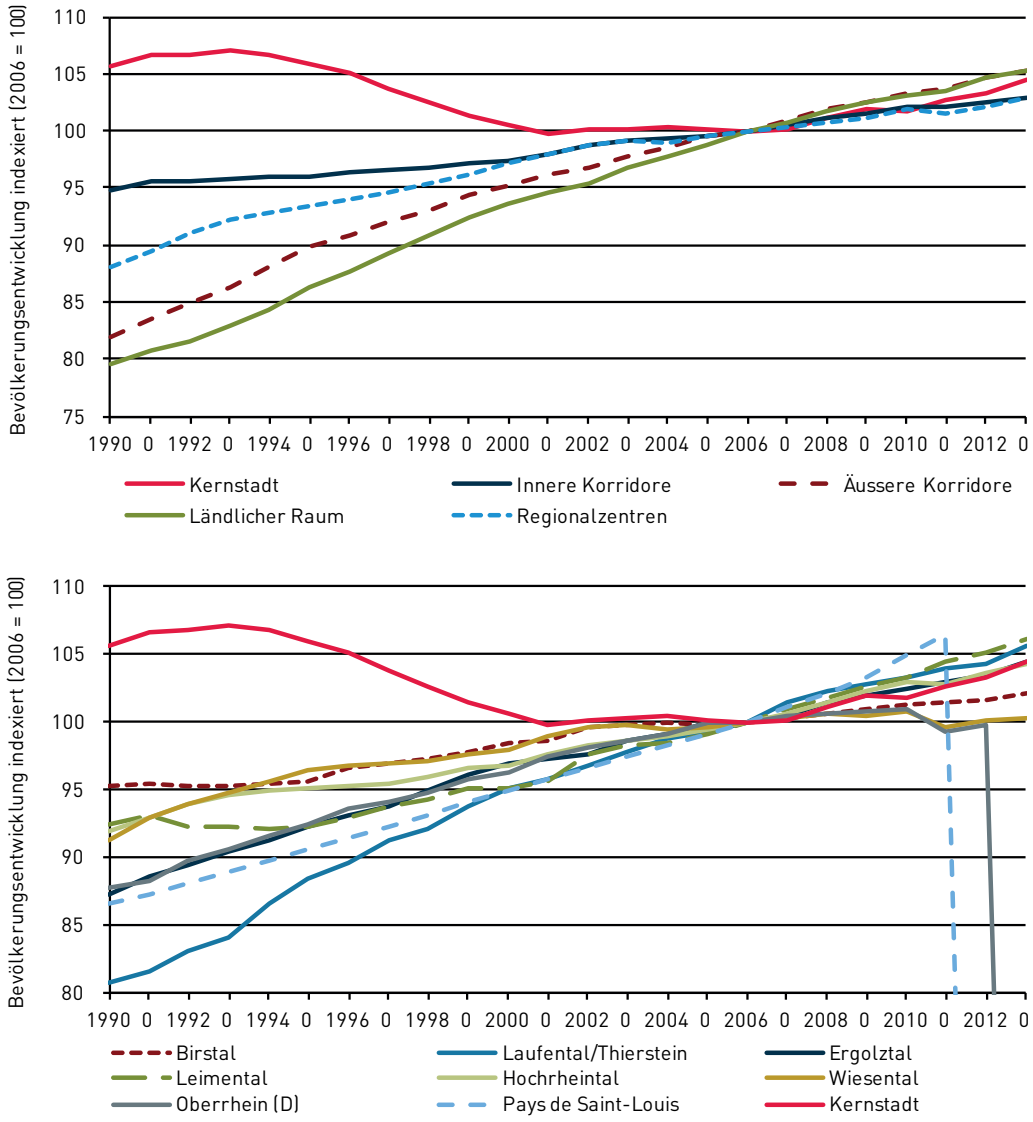
Quelle: Institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa (D), statistische Ämter der Kantone AG, BL, BS, SO, Bundesamt für Statistik BFS, eigene Darstellung

Die bevölkerungsreichsten Gemeinden in der Agglomeration Basel sind neben der Stadt Basel die deutschen Gemeinden Lörrach, Rheinfelden (Baden) und Weil am Rhein sowie die Gemeinden Saint-Louis, Allschwil und Riehen, die alle an die Kernstadt angrenzen. Mit Ausnahme von Rheinfelden, das ein Regionalzentrum ist, gehören diese Gemeinden alle zum inneren Korridor der Agglomeration Basel.

Die Agglomeration Basel nahm von 2000 – 2013 um 47 000 Personen zu, was einem jährlichen Wachstum von rund 0,5% entspricht. Die Entwicklungsdynamik der funktionalen Teilräume zeigt deutliche Unterschiede. Die Kernstadt verzeichnete von 2000 – 2008 eine stagnierende Bevölkerungsanzahl. In den letzten Jahren findet eine Trendwende statt; die Bevölkerung in der Kernstadt wächst wieder stärker. Von den weiteren Funktionalräumen wuchsen die Gemeinden des ländlichen Raums und der äusseren Korridore am stärksten. Dieses Wachstum hat sich jedoch in den äusseren Korridoren seit 2000 abgeschwächt. Die Bevölkerungszunahme in den inneren Korridoren verlief in den letzten 20 Jahren moderater und konstanter.

Aufschlussreich ist auch eine Differenzierung nach Korridoren. Die Bevölkerung wächst in sämtlichen Korridoren. Die stärkste Zunahme verzeichnete das Laufental/Thierstein (+2000, 0,8% p. a.), das Leimental (+8000, 0,9% p. a.) und das Pays de Saint-Louis (+9000, 1,0% p.a.). Das Bevölkerungswachstum war relativ gesehen im Birstal (+2000, 0,3% p. a.), Oberrhein (+2000, 0,3% p. a.) und Wiesental (+2000, 0,2% p. a.) am kleinsten. Seit 2002 hat sich das Wachstum im Wiesental und im Birstal abgeschwächt. Dasselbe ist am Oberrhein seit dem

Jahr 2006 zu beobachten. Im Gegensatz dazu verstärkte sich in den letzten fünf Jahren die Zunahme im Pays de Saint-Louis (Figur 27).



Figur 27: Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2013 indexiert (2006 = 100) nach Funktionalräumen und nach Korridoren*

* Für die französischen Gemeinden der Agglomeration stehen lediglich die kommunalen Bevölkerungszahlen für die Jahre 1990, 1999 und 2006 – 2012 zur Verfügung. Für die grafische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung werden die Daten zwischen 1990 – 1999 und 1999 – 2006 interpoliert.

Die Entwicklung berücksichtigt für die französischen und deutschen Gemeinden im Jahr 2013 die Werte von 2012. Korridore, die nur aus französischen (Pays de Saint-Louis) und deutsche Gemeinden (Oberrhein) bestehen, zeigen nur die Entwicklung bis 2012.

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS (CH), Institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa (D), eigene Darstellung

Besonders aufschlussreich ist die Analyse der Bevölkerungsentwicklung für die funktionalen Teilräume. Die Wachstumskurven zeugen von einer Peri- und Suburbanisierung in den letzten zwanzig Jahren. In den abseits der grossen Siedlungsachsen gelegenen Gemeinden war das relative Wachstum mit Abstand am grössten (Periurbanisierung). Zudem fand eine Bevölkerungsverlagerung von der Kernstadt in die Vorortsgemeinden der inneren Korridore statt (Suburbanisierung). In den letzten Jahren sind diese Prozesse deutlich abgeschwächt. Die Bevölkerungsanzahl nimmt in sämtlichen Teilräumen wieder zu, und in der Kernstadt konnte eine Trendumkehr erreicht werden.

Entwicklungstrends

Die zusammengefasste Trend-Prognose enthält folgende Aussagen (vgl. Tabelle 10):

- In der Agglomeration Basel leben laut den Prognosen im Jahr 2030 rund 844 000 Personen (+62 000). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,5%. Das Bevölkerungswachstum befindet sich im selben Rahmen wie bisher.

- Rund 60% der zusätzlichen Einwohner werden sich in der Kernstadt oder im inneren Korridor niederlassen.

- Der Rückgang der Bevölkerung in der Kernstadt ist dauerhaft gestoppt. Darauf basierend erwartet Basel-Stadt neu in der Stadt Basel ein moderates Wachstum (+10 000 Personen, 0,3% p. a.). Dies entspricht einem höheren Wachstum als es derzeit im aktuellen Richtplan verankert ist.

- Die Trendentwicklung prognostiziert eine prozentual überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme im ländlichen Raum (+0,9% p. a.).

- In Bezug auf die Korridore werden die Regionen Oberrhein und Wiesental ein eher tieferes Wachstum aufweisen (0,3% p. a.). Die stärkste Bevölkerungszunahme wird im Laufental/Thierstein mit einem jährlichen Wachstum von 0,7% und im Pays de Saint-Louis mit 1,0% erwartet.

Die erläuterten Prognosen weisen auf ein gleichmässigeres Wachstum in den Funktionalräumen hin. Folglich wird sich der Sub- und Periurbanisierungstrend abschwächen. Um die Ziele des Zukunftsbildes zu erreichen (vgl. Kapitel 6.2), ist aber ein noch stärkeres Wachstum in der Kernstadt und den inneren Korridoren notwendig.

4.3.1.2 Arbeitsplätze

Karte zu Kapitel: Kartenband, Karte 2.4 und 2.5

In der Agglomeration Basel arbeiten aktuell rund 460 000 Personen (Stand 2012). Von den Arbeitsplätzen sind 80% in der Kernstadt und den Gemeinden der inneren Korridore angesiedelt. Weiter sind rund 10% der Arbeitsplätze in den Regionalzentren vorhanden. Die restlichen 10% verteilen sich auf die äusseren Korridoren und den ländlichen Raum (vgl. Tabelle 12). Die Arbeitsplätze konzentrieren sich hauptsächlich auf diejenigen Gebiete, die sich in der Nähe der Kernstadt befinden und auch die Bevölkerungsschwerpunkte der Agglomeration Basel darstellen (vgl. Kapitel 4.3.1.1).

Die Agglomeration Basel verzeichnet von 2005 – 2012 ein Wachstum von +33 000 Arbeitsplätzen (1,1% p. a.). Die Anzahl der Beschäftigten nahm hauptsächlich in der Kernstadt sowie den Gemeinden der inneren Korridore zu. Die weiteren Räume verzeichneten während dieses Zeitraums mit einem jährlichen Wachstum von 0,6 – 0,9% eine moderatere Steigerung.

Neben der Kernstadt sind das Hochrheintal mit 67 000 und das Wiesental mit 46 000 Arbeitsplätzen die bedeutendsten Arbeitsplatzschwerpunkte. Die Entwicklung der Arbeitsplätze in den Korridoren ist unterschiedlich. Die Anzahl der Arbeitsplätze wuchs im Zeitraum von 2005 bis 2012 am stärksten im Leimental und im Oberrhein (D). Das geringste Wachstum verzeichneten Laufental/Thierstein und das Ergolztal (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12:
Entwicklung Arbeitsplätze

Gebiet	Bisherige Entwicklung der Arbeitsplätze*				
	2005**	2012***	Verteilung 2012	Wachstum 2005–2012	
				Absolut	% p. a.
Korridore					
Kernstadt	167 000	181 000	40%	14 000	1,2%
Birstal	37 000	40 000	9%	3000	1,2%
Ergolztal	37 000	38 000	8%	1000	0,3%
Hochrheintal	63 000	67 000	15%	4000	0,9%
Laufental/Thierstein	9000	9000	2%	0	0,2%
Leimental	26 000	29 000	6%	3000	1,5%
Oberrhein (D)	21 000	24 000	5%	3000	1,8%
Pays de Saint-Louis	22 000	23 000	5%	1000	0,9%
Wiesental	43 000	46 000	10%	3000	1,0%
Funktionalräumliche Gliederung					
Kernstadt	167 000	181 000	40%	14 000	1,2%
Innere Korridore	168 000	181 000	40%	14 000	1,1%
Äussere Korridore	26 000	28 000	6%	2000	0,9%
Regionalzentren	44 000	46 000	10%	2000	0,7%
Ländlicher Raum	19 000	20 000	4%	1000	0,6%
Agglomeration	**424 000**	**457 000**	**100%**	**33 000**	**1,1%**

* Indikatoren der Arbeitsplätze:
Beschäftigte (CH): Als Beschäftigte gelten alle Personen, die einer bezahlten Arbeit nachgehen und die der AHV-Beitragspflicht unterstehen (BFS 2014, S. 5). Erfassung der Daten nach der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT).
Emplois au lieu de travail (F): Hierbei werden die Arbeitnehmenden (salariés) sowie die Selbstständigen und Arbeitgebenden (non salariés indépendants et employeurs) berücksichtigt.
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort (D): Das StaLa zählt Berufsgruppen wie Beamte und Selbständige nicht zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Die Kennzahl „Erwerbstätige am Arbeitsort" würde diese berücksichtigen, jedoch sind diese Daten nicht auf kommunaler Ebene vorhanden. Die Vergleichbarkeit mit den französischen und schweizerischen Daten ist deshalb nicht gegeben. Deshalb wird in den deutschen Gemeinden ein Zuschlag von 31,7% dazugerechnet. Dies entspricht der durchschnittlichen Differenz zwischen der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und den Erwerbstätigen im Landkreis Lörrach.

** Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.

*** Die neuesten Arbeitsplatzzahlen von Frankreich stammen aus dem Jahr 2011. Die Berechnung von 2012 berücksichtigt diese Werte.

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS (CH), institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg StaLa (D), eigene Darstellung

Entwicklungstrends
Die künftige Entwicklung der absoluten Beschäftigtenzahlen in der Agglomeration Basel lässt sich nicht verlässlich vorhersagen. Diese ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung und den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Ein absehbarer Trend ist die Zunahme von Arbeitsplätzen in Entwicklungsschwerpunkten, wo das Flächenangebot für neue gewerbliche und industrielle Nutzungen besteht. Absehbare Schwerpunkte mit neuen Arbeitsplätzen befinden sich insbesondere im Norden Basels (Kleinhüningen, Erlenmatt, Bachgraben), im Birstal, in Saint-Louis und Huningue (3Land), am Hochrhein an den Standorten Muttenz, Salina Raurica, Kaiseraugst/Rheinfelden sowie im Sisslerfeld. Aufgrund der Spezialisierung der Wirtschaft und des damit zusammenhängenden Fachkräftemangels dürfte die Bedeutung der Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und die Konzentration von Arbeitsplätzen in Bahnhofsnähe weiter zunehmen. Zudem dürfte der Trend zur Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den peripheren (Land-) Gemeinden in die Korridore bestehen bleiben. Eventuell könnte sich dieser Trend abschwächen, weil die Gemeinden des ländlichen Raums und der äusseren Korridore bestrebt sind, gemeinsame Gewerbezonen auszuweisen.

4.3.2 Entwicklungsschwerpunkte

In den Gebietskörperschaften der Agglomeration Basel ist der Umgang mit Entwicklungsschwerpunkten und deren Festlegung unterschiedlich geregelt.
Der Richtplan des Kantons Basel-Landschaft definiert Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, um Gebiete ausschliesslich für industriell-gewerbliche Nutzungen zu sichern. Die Mehrheit dieser Areale liegt entlang der Bahnlinien im Birstal und Ergolztal sowie in Muttenz und Pratteln. Der Entwurf des kantonalen Richtplans BL enthält ausserdem Entwicklungsgebiete – sie bezeichnen Standorte für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohn- und/oder Zentrumsentwicklung mit einer in der Regel guten oder sehr guten ÖV-Erschliessungsqualität. Neben diesen Entwicklungsgebieten umfasst der Entwurf des kantonalen Richtplans BL Bahnhofsgebiete, die als Entwicklungsschwerpunkte gesehen werden.

Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt definiert wirtschaftliche Schwerpunktgebiete. Der Kanton Basel-Stadt wirkt darauf hin, dass im Bereich dieser Areale eine Nutzungsintensiverung zur Entfaltung der wirtschaftlichen Aktivitäten erfolgen kann. Damit eine Nutzungsintensivierung stadtverträglich stattfinden kann, müssen diese Areale teilweise besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt weist ausserdem Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung aus. Sie sind auf den ÖV und das Strassenverkehrsnetz optimal auszurichten und sind hinsichtlich der Stärkung der eigenen Identität unter Berücksichtigung historischer und kultureller Werte und Bestände zu entwicklen.

Der Richtplan des Kantons Aargau weist wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete aus. Damit sollen die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft geschaffen und Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet werden. Sie sind hinreichend mit dem ÖV zu erschliessen. Ausserdem legt der kantonale Richtplan AG Wohnschwerpunkte fest. Sie ergänzen das Wohnraumangebot in den bestehenden Siedlungsgebieten. Dabei handelt es sich um entwicklungsfähige Wohn- oder Mischnutzungsgebiete (mit hohen Wohnanteilen) an sehr gut erschlossenen Lagen mit breitem Angebot an funktionalen Ausstattungen.

Im Richtplan des Kantons Solothurn werden Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung auf der Grundlage der Industrie- und Gewerbezonen gemäss den Ortsplanungen der Zentrums- und Entwicklungsgemeinden ausgewiesen. Sie bilden das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung, sind gut erreichbar und weisen ein differenziertes Nutzungspotenzial auf. Ausserdem enthält der kantonaler Richtplan SO Bahnhofsgebiete von kantonaler Bedeutung. In Bahnhofsnähe (u. a. Dornach-Arlesheim) befinden sich teilweise wenig oder schlecht genutzte Areale, die sich aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit besonders als Wohn- und Arbeitsorte auszeichnen.

In der deutschen Regionalplanung ist das Konzept der Entwicklungsschwerpunkte als prospektive Ausscheidung von Flächen für regional konzentrierte, intensive Nutzungen unbekannt.

Mit der **Festlegung der sites d'activités d'importance métropolitaine werden im französischen Raum** ebenfalls wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte festgelegt. Sie sind abgestimmt auf die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung des «urbanen Haupt-Entwicklungspols» zu planen.

Aufgrund des unterschiedlichen Umgangs mit Siedlungsschwerpunktgebieten hat die Geschäftsstelle der Agglomeration Basel im Rahmen der Korridorprozesse gemeinsam mit den Gebietskörperschaften und den Gemeinden die Informationen zu den Schwerpunktgebieten nach neuen Agglo-Basel-Kriterien zusammengetragen. Damit wird die Vergleichbarkeit zwischen den Gebietskörperschaften ermöglicht und eine Übersicht der aus Sicht der Agglomeration Basel wesentlichen Schwerpunktgebiete erstellt. Die Schwerpunktgebiete der Agglomeration Basel beinhalten sowohl Wohn- als auch Arbeitsplatzgebiete. Eine Übersicht der Schwerpunktgebiete ist in der Karte im Kapitel 8.3 (Figur 63) ersichtlich. Unter einem Schwerpunktgebiet wird ein Gebiet verstanden, das aus einem oder mehreren Entwicklungsarealen besteht und insgesamt ein Potenzial von mehr als 1000 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen umfasst. Die einzelnen, in einem Schwerpunktgebiet zusammengefassten Areale verfügen über ein Mindestpotenzial von 200 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen. Sie weisen damit die kritische Grösse für eine integrale Arealentwicklung auf, die Mobilitäts-, Umwelt- und Grünplanungsaspekte einbezieht.

Die einzelnen Entwicklungsgebiete der Schwerpunktgebiete sind wichtig für die Zielerreichung der Siedlungsentwicklung nach innen und helfen, das Zukunftsbild der Agglomeration Basel umzusetzen. Da das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum mehrheitlich in diesen Schwerpunktgebieten stattfinden wird, sind diese Areale für eine qualitätsvolle urbane Entwicklung von zentraler Bedeutung. Einige dieser Areale sind bereits sehr gut erschlossen. Bei anderen Arealen müssen die verkehrlichen Rahmenbedingungen erst geschaffen werden, damit sie im Sinne einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr entwickelt werden können. In den Siedlungsschwerpunktgebieten kann in der Agglomeration Basel mit der gezielten Berücksichtigung von umsetzungsorientierten Anforderungen eine qualitative Siedlungsentwicklung nach innen umgesetzt werden. In der 3. Generation werden insgesamt 27 Schwerpunktgebiete ausgewiesen. Detailliertere Informationen sind dem Kapitel 9.2 und den Massnahmenblättern (pro Areal eines) des Massnahmenbandes zu entnehmen. In den Massnahmenblättern sowie im Kapitel 5.2 werden der Umsetzungsstand und die Entwicklungspotenziale ausgewiesen.

4.3.3 Verkehrsintensive Einrichtungen

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verfolgen eine Positivplanung. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen, die mehr als 2000 (BS) bzw. 4000 (BL) MIV-Fahrten pro Tag auslösen. Es kann sich dabei um einzelne Gebäude oder um Standorte mit mehreren Gebäudekomplexen handeln, die räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängen.

Der Kanton Aargau verfolgt im Grunde ebenfalls eine Positivplanung: Es werden im Richtplan bei den ESP Flächen als PN (Nutzungen mit hohem Personenverkehr) bezeichnet, zudem besteht die Planungshilfe «Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen». Die Kantone AG und SO definieren Standortkriterien für die Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Personen- oder Güterverkehrsaufkommen. Im Kanton Aargau ist für verkehrsintensive Einrichtungen ausserhalb von Entwicklungsschwerpunkten (ESP), Kern- oder Zentrumsgebieten zwingend ein Richtplanverfahren notwendig. Im Richtplan des Kantons Aargau sind Einzelstandorte für Fachmärkte und Einkaufszentren festgesetzt, diese liegen aber ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Basel. Der Kanton Solothurn gibt im Richtplan vor, dass publikumsintensive Anlagen möglichst im urbanen Raum realisiert werden sollen und schliesst den ländlichen Raum als Standort aus. Keine der im Richtplan ausgewiesenen Einkaufszentren und Fachmärkte des Kantons Solothurns liegen in der Agglomeration Basel.

Deutschland und Frankreich verwenden den Begriff «verkehrsintensive Einrichtung» in der Raumplanung nicht. In Deutschland sind die vorgegebenen Ziele der Raumordnung (Regionalplan und Landesentwicklungsplan) in die kommunalen Planungen zu übernehmen. So sind beispielsweise größere Einzelhandelsansiedlungen grundsätzlich nicht in kleinen Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion zulässig. Die raumordnerischen Vorgaben schützen insbesondere die zentralen Versorgungsbereiche (i. d. R. Innenstädte, Zentren). In Frankreich werden alle wichtigen grösseren Einkaufs- und Freizeitanlagen (= verkehrsintensive Einrichtungen) von einer speziellen Kommission (Commission Départementale D'Aménagement Commercial) autorisiert. Die Komission orientiert sich bei ihren Entscheidungen an der jeweiligen verkehrlichen Situation und an Nachhaltigkeitsüberlegungen.

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

Tabelle 13: Verkehrsintensive Einrichtungen der Agglomeration Basel

Basel-Landschaft	Basel-Stadt
Aesch Nord	Dreispitz-Nord (Einkaufszentrum)
Muttenz, St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)	St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)
Pratteln, Grüssenareal (Fachmärkte) und Henkelareal	Erlenmatt (Einkaufs-/ Freizeitzentrum)
Lausen (Vororientierung)	Gebiet Badischer Bahnhof (Vororientierung)
Münchenstein, Spenglerareal (Vororientierung)	Bahnhof SBB
Arlesheim, Schoren/ABB-Areal (Vororientierung)	Gebiet Bahnhof St. Johann (Vororientierung)

Basel-Landschaft	Basel-Stadt
Sissach, Gewerbegebiet Brühl (Vororientierung)	Stücki
Bachgraben, Allschwil	
Aargau	**Solothurn**
Keine Festsetzungen im Agglomerationsperimeter	Keine Festsetzungen im Agglomerationsperimeter
Deutschland	**Frankreich**
Lörrach, Ob der Gass (Gewerbegebiet, Fachmärkte)	EuroAirport
Lörrach, Blasiring (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	St-Louis, Géant Casino (Einkaufszentrum)
Lörrach-Haagen (Fachmarkt)	St-Louis-la-Chaussée, Leclerc (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Laguna (Freizeitzentrum)	Sierentz, Hyper U (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Rheincenter (Einkaufszentrum)	St-Louis, Technoport (Einkaufszentrum, in Planung)
Weil am Rhein/Binzen, Dreiländereck (Fachmärkte)	
Rheinfelden (D), Gewerbegebiet Schildgasse (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	

Quelle: Regierungsrat BS 2014, Regierungsrat BL 2012, BVU AG 2011, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2012, eigene Zusammenstellung

Entwicklungstrends

In den letzten Jahren sind am Rand der Stadt Basel neue Shoppingcenter und Fachmärkte entstanden. Im Jahr 2009 eröffnete das Stücki Shopping in Kleinhüningen. Dieses hat aber mit zu tiefen Besucherzahlen zu kämpfen. Es war beabsichtigt, im Jahr 2014 ein weiteres Einkaufszentrum (Erlenmatt Galerie) auf baselstädtischem Gebiet zu eröffnen. Die Investoren haben das Bauverfahren aber sistiert. Nun ist ein redimensioniertes Projekt in Planung. Im Kanton Basel-Landschaft füllt sich das Grüssenareal allmählich mit Fachmärkten auf, während auf dem Henkelareal ein Freizeitzentrum (Badezentrum mit Tauchturm, Wellness, Hotel) erstellt wurde.

In Weil am Rhein wird aktuell ein Einkaufscenter mit bis zu 16 500 m^2 Verkaufsfläche am westlichen Bereich der Innenstadt («Hangkante») in unmittelbarer Nachbarschaft zu Bahnhof und Tramhaltestelle diskutiert. In Lörrach werden derzeit die planungsrechtlichen Grundlagen für Einzelhandel mit bis zu 10 000 m^2 Verkaufsfläche für die bauliche Weiterentwicklung des Landratsamtes sowie für weitere Dienstleistungen und Wohnungen in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofes geschaffen.

Auf französischer Seite, östlich des EuroAirport, wird seit einiger Zeit das Projekt Technoport verfolgt. Ziel ist ein Einkaufszentrum mit über 90 000 m^2 Verkaufsfläche. Ein Investor hat sich bereits vertraglich gebunden und engagiert sich für die Entwicklung des Projektes.

4.3.4 Bauzonen und Verdichtungsreserven

In den französischen und Schweizer Gebieten der Agglomeration Basel bestehen gesamthaft[24] rund 1230 ha unbebaute Bauzonen, wovon 820 ha Wohnzonen[25] und 280 ha Arbeitszonen darstellen. Von den Wohnzonen sind in der Agglomeration Basel rund 10% unbebaut. Am meisten unbebaute Wohnzonen befinden sich mit 285 ha in den inneren Korridoren. Die Kernstadt weist praktisch keine Wohnzonenreserven mehr auf. Diese Problematik hat sich seit dem

24 Die deutschen Gebiete sind bei den Berechnungen nicht berücksichtigt, weil nicht dieselben Datengrundlagen vorhanden sind

25 Wohnzonen, Mischzonen, Kernzonen

letzten Agglomerationsprogramm noch verschärft, weil die Basler Stimmbevölkerung im Jahr 2014 bedeutende Erweiterungen im Osten und Süden der Kernstadt ablehnte.

Von den Arbeitszonen sind in der gesamten Agglomeration 17% nicht bebaut. Die bedeutendsten Reserven befinden sich ebenfalls in den inneren Korridoren. Dort sind wichtige überregionale Arbeitsplatzgebiete geplant. Auch die Regionalzentren und die äusseren Korridore weisen noch Arbeitsplatzreserven auf.

Die kartografische Übersicht (Karte 2.7) zeigt, dass sich grosse unbebaute Wohnflächen vor allem auf der deutschen Seite im Umfeld von Lörrach und Rheinfelden (D) sowie in den französischen Gemeinden, die entlang der Bahnlinie nach Mulhouse liegen, befinden. Die kartographische Erfassung der Daten in der trinationalen Agglomeration Basel stellt eine grosse Herausforderung dar und kann die tatsächlichen Verhältnisse aufgrund der sehr unterschiedlichen Datenlage in den drei Ländern nicht genau abbilden. Zum Beispiel ist zu beachten, dass gewisse Areale auf deutscher Seite teilweise rechtlich noch nicht als Bauzonen festgesetzt sind und folglich als Reserveflächen dienen. Die kartographische Übersicht stimmt insbesondere in Lörrach nicht mit der Wirklichkeit überein. Grosse unbebauten Flächen im Umfeld von Lörrach, die als Bauzonen zur Verfügung stehen, beschränken sich auf die im Flächennutzungsplan dargestellten, als geeignet ausgewiesenen Potenzialflächen (rund 13 ha, entspricht 0,3% des Siedlungsgebietes). Es kann daher nicht zwingend von grossen Bauzonen die Rede sein. Alle weiteren unbebauten Flächen sind Grünflächen mit speziellen Nutzungen wie Parks oder Kleingärten sowie Wald und landwirtschaftliche Flächen, die oftmals einem besonderen Schutzstatus unterliegen – Landschaftsschutz-, Trinkwasserschutz- oder FFH-/EU-Vogelschutz-Gebiete (Gebiete, die nach der Flora- und Fauna-Habitat-Richtlinie oder den Vogelschutzrichtlinien ausgewiesen wurden) und Bannwälder.

In der Schweiz weisen die unbebauten Flächen tendenziell kleinere Proportionen auf. In den kommunalen Nutzungsplänen sowie in den Flächennutzungsplänen sind die Bauzonen auf einen Zeitraum von 15 Jahren ausgelegt. Je nach Aktualität des Plans sind entsprechend noch große mögliche Bauflächen vorhanden oder nicht.

Tabelle 14:
Bebaute und unbebaute Bauzonen im Jahr 2014 *

Gebiet	Wohn- und Mischzonen [ha]		Arbeitszonen [ha]		Weitere Zonen [ha]		Total		ÜB-Grad [%]
	Bebaut	Unbebaut	Bebaut	Unbebaut	Bebaut	Unbebaut	Bebaut	Unbebaut	
Funktional-räumliche Gliederung									
Kernstadt	900	9	200	0	0	0	1100	10	99%
Innere Korridore	3560	280	730	130	480	70	4780	480	91%
Äussere Korridore	1300	200	200	60	140	30	1640	290	85%
Regionalzentren	670	110	200	80	150	10	1020	200	84%
Ländlicher Raum	1300	210	40	20	80	30	1420	250	85%
Agglomeration	7740	820	1380	280	840	130	9950	1230	89%

* Die französischen Gemeinden Berentzwiller, Muespach, Rantzwiller und Stetten sind in der Analyse nicht berücksichtigt, weil keine Daten zu den dortigen Bauzonen vorliegen. Die aktuellsten Daten der Kantone AG und BL stammen aus dem Jahr 2012. Diese wurden in der Berechnung berücksichtigt.

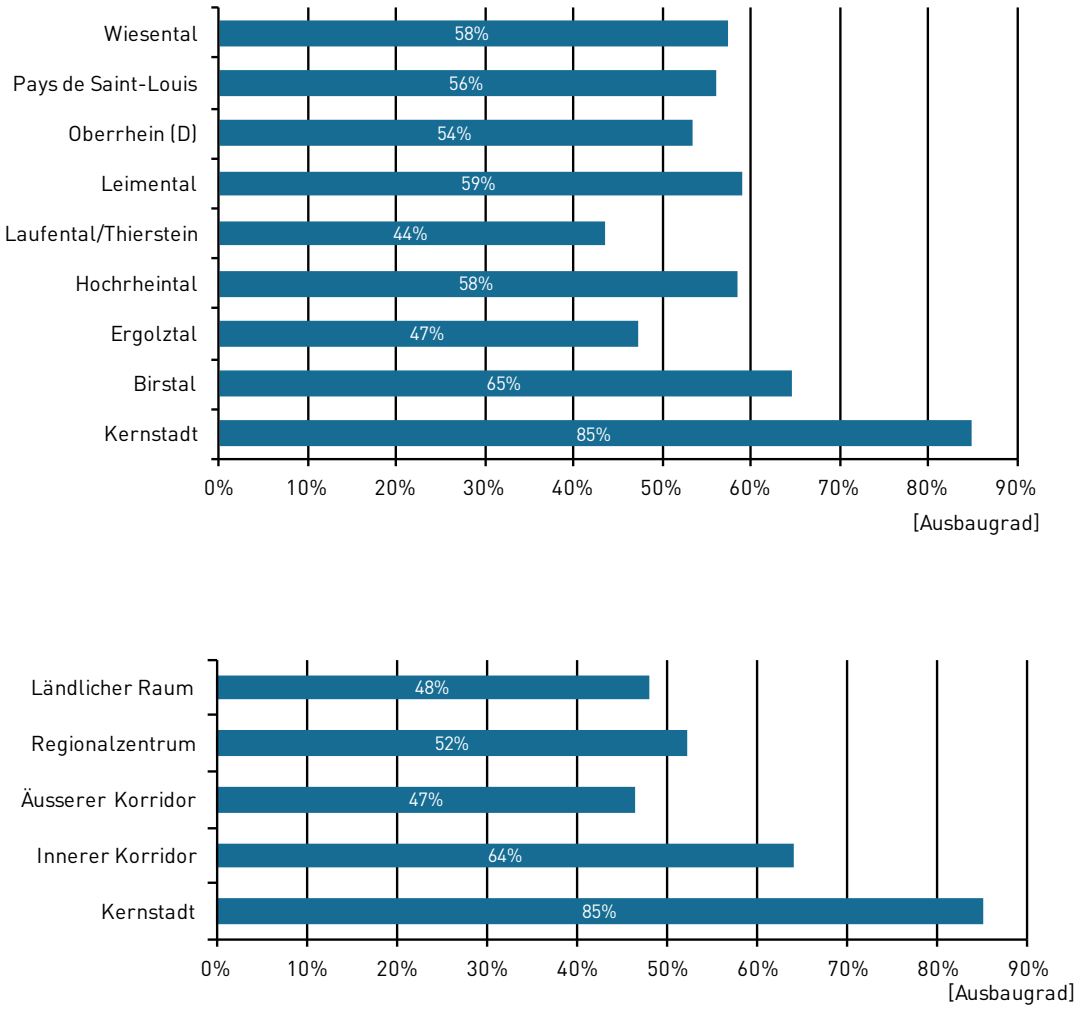
Quellen: Geodaten der Direction Départementales des Territoires du Haut-Rhin, Raumplanungsämter der Kantone AG, BL, BS, SO, eigene Berechnungen

Für die deutschen Gebiete sind nicht die gleichen Datengrundlagen vorhanden, sodass diese in der Berechnung nicht berücksichtigt sind.

Aussagekräftiger als die Analyse der Bauzonenreserven ist die Betrachtung des Ausbaugrads, der das Verhältnis zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Brutto-

geschossfläche (BGF) aufzeigt[26]. Durchschnittlich beträgt der Ausbaugrad in der Agglomeration Basel rund 60%. Das kleinste Verdichtungspotenzial besteht in der Kernstadt, wo rund 15% des theoretischen Wohnraumpotenzials noch ungenutzt ist. Dies entspricht einer Bruttogeschossfläche von 160 ha. Basler Erfahrungswerte zeigen, dass über einen Zeitraum von 10 Jahren trotz starker Bemühungen nur ca. 7–8% dieser Reserven genutzt werden können. In den inneren Korridoren ist der Ausbaugrad mit 64% überdurchschnittlich, während der Ausbaugrad in den Gemeinden der äusseren Korridore und des ländlichen Raums mit 47% am tiefsten ist.

Figur 28:
Ausbaugrad



Quellen: Geodaten des Geoportals Raumordnung Baden-Württemberg und der Direction Départementales des Territoires du Haut-Rhin, des Amts für Raumplanung Solothurn und des Kantons Aargau sowie Schätzungen der Raumplanungsämter der Kantone BL, BS, eigene Berechnungen

26 Berechnung BGF: Die BGF-Daten für BS und BL beruhen auf Schätzungen der kantonalen Ämter. Die Erhebung der weiteren BGF-Daten erfolgte auf Basis der Geodaten der Bauzonen. Im Kanton Aargau enthalten die Geodaten bereits Angaben zur Ausnützungsziffer; in Frankreich, Deutschland und Solothurn wurden diese differenziert nach der entsprechenden Nutzungszone geschätzt. Die französischen Gemeinden Berentzwiller, Muespach, Rantzwiller und Stetten sind in der Analyse nicht berücksichtigt, weil keine Daten vorliegen.

Entwicklungstrends und Bauzonenbedarf

Im Rahmen der RPG-Revision haben die Kantone ihren zukünftigen Bauzonenbedarf ermittelt. Dabei gehen die Kantone von unterschiedlichen Annahmen zur Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze aus. Die Wachstumsprognosen des Kantons Basel-Stadt liegen leicht über dem mittleren Szenario des BfS, diejenigen der Kantone Solothurn und Aargau zwischen dem mittleren und hohen Szenario. Der Kanton Basel-Landschaft geht für die Bedarfsermittlung vom hohen Szenario des BfS aus.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen bestehen in Basel-Landschaft genügend Bauzonenkapazitäten in den ländlichen Gebieten (Liestal/Frenkentäler, Oberes Baselbiet, Laufen). In den inneren Korridoren Leimental und Rheintal (Hochrhein) müssen dagegen sämtliche Reserven in den bebauten Bauzonen genutzt werden und längerfristig zusätzlich neue Gebiete eingezont werden, um das angestrebte Wachstum zu bewältigen. Im Birstal hingegen konnte im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt nachgewiesen werden, dass für die nächste Planungsperiode bis 2030 eine ausreichende Bauzonenkapazität vorliegt, und auch eine Landratsvorlage des Kantons Basel-Landschaft hat einen entsprechenden Nachweis geliefert. Im Kanton Aargau bestehen gesamthaft zu wenige Bauzonenkapazitäten, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Folglich muss das Siedlungsgebiet erweitert werden. Dies betrifft auch die im Agglomerationsperimeter von Basel liegenden Gemeinden. Die bedeutendsten Siedlungserweiterungen plant der Kanton beim Bahnhof Möhlin (BVU 2014: 31f.). Nach Einschätzungen des Kantons Solothurn bestehen in der Mehrheit der solothurnischen Gemeinden der Agglomeration Basel eher zu grosse unbebaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen[27]. Die Gemeinden müssen prüfen, ob die vorhandenen Wohnzonen dem Bedarf der nächsten 15 Jahre entsprechen. Zu grosse Bauzonen sind zurückzuzonen. Bei den Arbeitszonen müssen die Gemeinden Hofstetten-Flüh, Nuglar-St. Pantaleon und Breitenbach ihren Bedarf prüfen (Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2014). Im Kanton Basel-Stadt ist die Ausgangslage anders als in den übrigen Gebieten der Agglomeration, weil die Wohnflächennachfrage schon seit Jahren das Angebot übersteigt. Gemäss Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartements wird sich dies auch in Zukunft nicht ändern. Unter Berücksichtigung der noch vorhandenen Entwicklungsreserven erachtet der Regierungsrat eine Einwohnerzahl von 200 000 im Jahr 2030 als realistisches Entwicklungsziel (Regierungsrat Basel-Stadt 2014: 34–38).

Der folgende Abschnitt beschreibt die Bauzonenkapazitäten der französischen und Schweizer Gebiete der Agglomeration Basel. Dabei wird der zukünftige Bedarf aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung den Bauzonenkapazitäten gegenübergestellt. Die Erhebungsmethodik weicht von den technischen Richtlinien Bauzonen (ARE 2012) ab. Die Berechnungen berücksichtigen nicht die Vollzeitäquivalente, sondern die Anzahl Beschäftigte (vgl. Kapitel 4.3.1.2). Weiter erfolgt die Bedarfsermittlung anhand von Nutzungsdichten, die das Verhältnis von Einwohnern und Beschäftigten zu den bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen darstellen. Dies entspricht der Methodik des Raumkonzepts Basel-Landschaft.

Die Nachfolgende Tabelle zeigt die für die Berechnungen massgeblicher Nutzungsdichten unter Berücksichtigung der aktuellsten Daten (Bevölkerung und Beschäftigte vgl. Kapitel 4.3.1).

27 Dies betrifft folgende Gemeinden: Büren, Dornach, Hochwald, Nuglar-St. Pantaleon, Rodersdorf, Witterswil, Breitenbach, Himmelried.

Raum	Einwohner und Beschäftigte pro ha Wohn-, Misch- und Zentrumszone	
	Median	3. Quartil
Kernstadt	392	392
Innere Korridore	101	134
Äussere Korridore	66	81
Regionalzentren	86	104
Ländlicher Raum	46	53
Agglomeration Basel	**63**	**88**

Tabelle 15: Massgebende Nutzungsdichten

Quelle: Eigene Berechnungen

Für die Ermittlung der Bauzonenkapazitäten gelten die gleichen Bestimmungen wie im Raumkonzept Basel-Landschaft:

› Unbebaute Bauzonen: In den Gemeinden des ländlichen Raumes und der äusseren Korridore gilt für die Kapazitätsberechnung der raumtypspezifische Median (50%-Anteil), für die Kernstadt, die inneren Korridore und die Regionalzentren das 3. Quartil (75%-Anteil).

› Bebaute Bauzonen: Alle Gemeinden sollen bis 2030 um 5% nachverdichten.

Der zukünftige Bedarf berücksichtigt einerseits das Trendszenario (vgl. Kapitel 4.3.1) und andererseits das Lenkungsszenario (vgl. Kapitel 6.2)[28]. Die Gegenüberstellung der Bauzonenkapazitäten und des zukünftigen Bedarfs ergibt folgende Erkenntnisse (vgl. Figur 29):

› Die Bauzonenkapazitäten in der Kernstadt sind sehr knapp. Die im Zukunftsbild berücksichtigte Zielsetzung der Richtplanung mit einem tieferen Wachstum als die Trendprognose erscheint deshalb realistisch. Die grosse Herausforderung besteht darin, die Kapazitäten in den bebauten Gebieten zu nutzen. Wenn dies nicht gelingt, sind die Wachstumsmöglichkeiten der Kernstadt deutlich eingeschränkt.

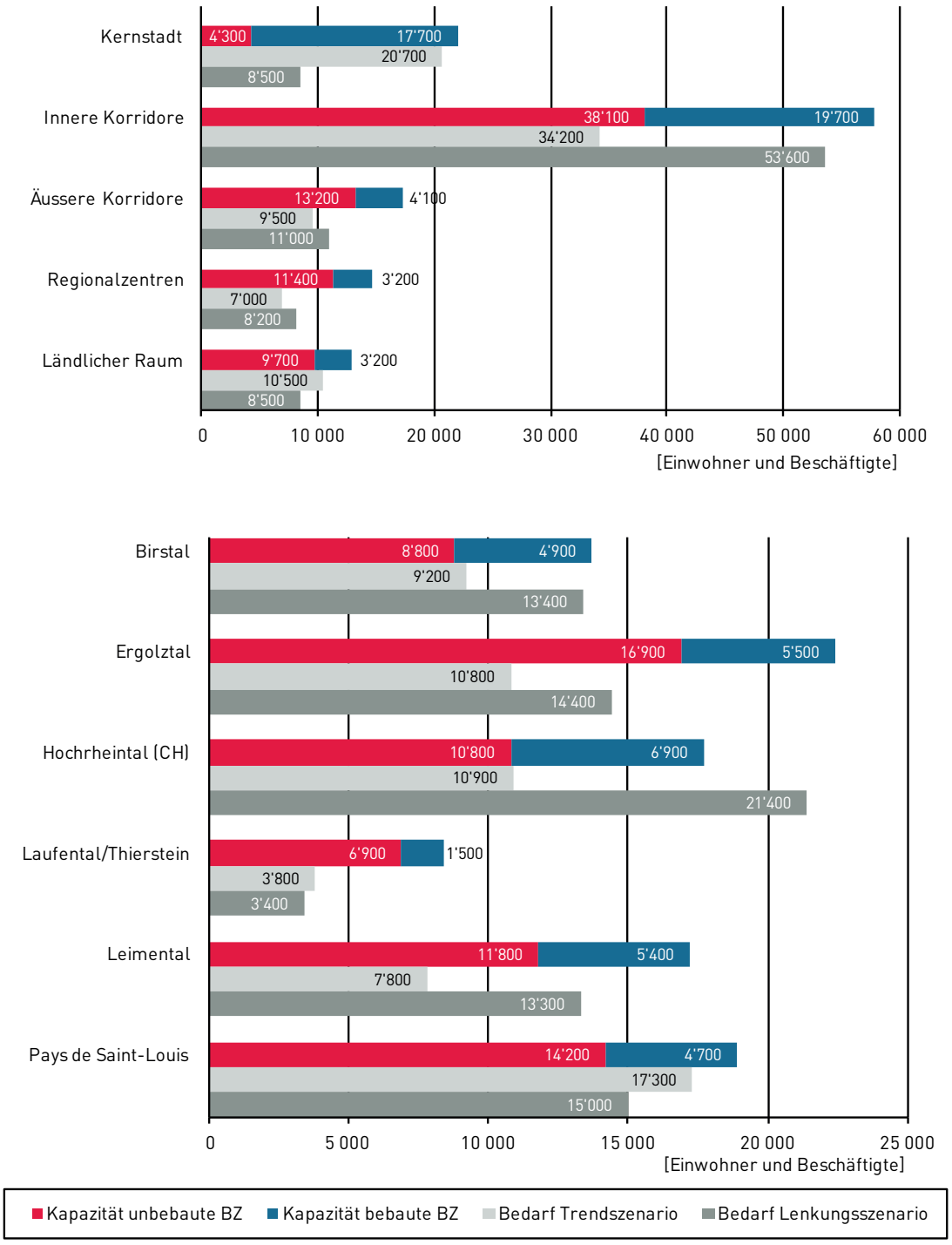
› Im ländlichen Raum, den äusseren Korridoren und in den Regionalzentren bestehen mehr Kapazitäten als bis 2030 effektiv benötigt werden.

› In den inneren Korridoren reichen beim Trendszenario die Kapazitäten in den unbebauten Bauzonen knapp aus, um den zukünftigen Bedarf zu decken. Im Lenkungsszenario gemäss Zukunftsbild ist jedoch ein deutlich höheres Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den inneren Korridoren vorgesehen, so dass die Kapazitäten der unbebauten Bauzonen nicht mehr ausreichen. Es ist also eine konsequente Nachverdichtung der bebauten Bauzonen ist notwendig.

› Bei der Untersuchung nach Korridoren zeigt sich ebenfalls ein differenziertes Bild. Im Birstal und im (schweizerischen Teil) des Hochrheintals reichen die Bauzonenkapazitäten nur knapp, um die Zielsetzungen gemäss Zukunftsbild zu erfüllen. Im Ergolztal und Laufental / Thierstein sind die Bauzonenkapazitäten dagegen umfassender. Die Situation im Leimental liegt dazwischen.

28 Für die Beschäftigten sind im Bericht keine Prognosen dargestellt. Für die Bedarfsermittlung wurde angenommen, dass die Beschäftigtenentwicklung in den Gemeinden den Wachstumsraten der Bevölkerung entspricht.

Figur 29:
Gegenüberstellung Bauzonenkapazitäten und Bedarf für das Jahr 2030



Quellen: Geschäftsstelle Agglo Basel, eigene Berechnungen
Berechnungsgrundlagen:
- Unbebaute Bauzonen: In den Gemeinden des ländlichen Raumes und der äusseren Korridore gilt für die Kapazitätsberechnung der raumtypspezifische Median, für die Kernstadt, die inneren Korridore und die Regionalzentren das 3. Quartil.
- Bebaute Bauzonen: Alle Gemeinden sollen bis 2030 um 5% nachverdichten.
- Für die deutschen und französischen Gebiete sind nicht die gleichen Datengrundlagen vorhanden, so dass diese in der Berechnung nicht berücksichtigt sind.

Einordnung der kartographischen und statistischen Siedlungspotenzialprognosen
Die in Kapitel 4.3.5 «Die Bauzonen und Verdichtungsreserven» vorgenommenen Auswertungen und Interpretationen geben wichtige Hinweise auf die Realisierbarkeit des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel und wie steuernd eingegriffen respektive inwiefern basierend auf solchen Erkenntnissen die Zielrichtungen angepasst werden müssen.

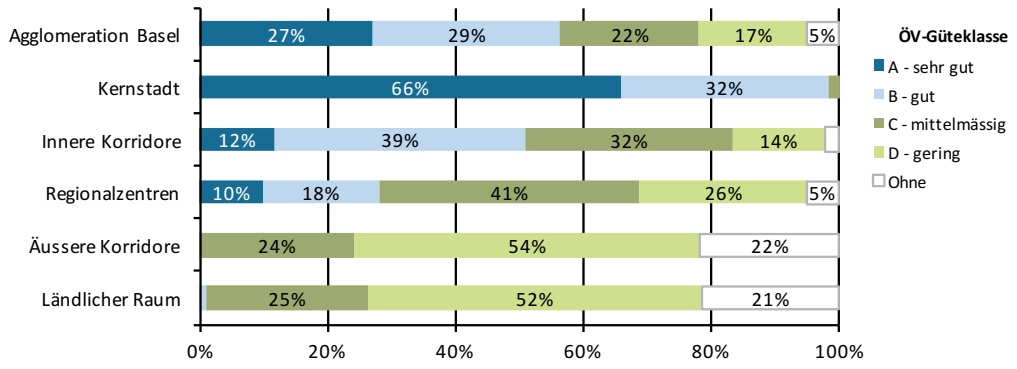
Leider ist es auf aggregierter Ebene nicht möglich, die Dynamik der Siedlungsentwicklung genau darzustellen. Es braucht fundierte, lokale Kenntnisse, um die verschiedenen Siedlungspotenziale (unbebaute Areale, Transformationsflächen, Nachverdichtung etc.) genau zu erfassen. Dies ist in der trinationalen Agglomeration Basel mit 127 Gemeinden eine grosse Herausforderung. Im Rahmen der 3. Generation hat sich der Verein Agglo Basel mit der Lancierung des Korridorprozesses dieser Herausforderung gestellt und gemeinsam mit den Gemeinden in den Korridoren Siedlungspotenziale erhoben. Dies wurde in den Korridoren in unterschiedlicher Weise und Tiefe gemacht.

In Zukunft dürfte sich dank den Korridorprozessen die Datenlage verbessern, und präzisere, korridorweise Ist-Analysen und Prognosen könnten möglich werden.

4.3.5 ÖV-Erschliessungsgüte

Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen
Im Vergleich zu den anderen Grossagglomerationen leben in der Agglomeration Basel überdurchschnittlich viele Personen in gut bis sehr gut erschlossenen Gebieten (Datengrundlagen beziehen sich nur auf Schweizer Gebiete). Lediglich die Agglomeration Genf hat noch bessere Werte vorzuweisen (ARE 2009: 24).

In der Agglomeration Basel sind im Jahr 2013 27% der ständigen Wohnbevölkerung sehr gut und 29% gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zwischen den Raumtypen gibt es beträchtliche Unterschiede. Am besten mit dem ÖV erschlossen ist die Kernstadt, wo 98% der Bevölkerung innerhalb der ÖV-Güteklassen A und B wohnen. Bereits in den inneren Korridoren ist nur noch rund die Hälfte der Einwohnerinnen gut bis sehr gut an den ÖV angebunden. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum wohnen gut 20% der Einwohnerinnen und Einwohner in Gebieten, die ausserhalb der definierten ÖV-Güteklassen liegen. Sonst verfügt die Bevölkerung dieser Räume über eine geringe bis mittelmässige ÖV-Erschliessung (vgl. Figur 30).



Figur 30:
MOCA-Indikator: Einwohner im Jahr 2013 nach ÖV-Güteklassen (Fahrplanperiode 2013/2014)*

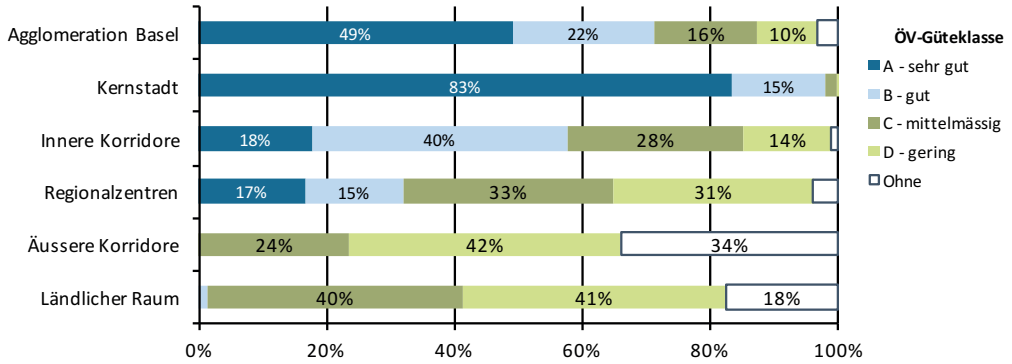
* Die Berechnungen beziehen sich ausschliesslich auf die Schweizer Gemeinden der Agglomeration Basel, weil für die französischen und deutschen Gebiete keine Daten zur Einwohnerdichte pro ha und ÖV-Güteklasse vorliegen. Die ÖV-Güteklassen basieren auf den Angaben des ARE (zur Berechnungsmethodik siehe Grundlagenbericht ARE 2011).

Quellen: Agglomeration Basel: ARE 2014, Raumtypen: BFS, GEOSTAT 2012, INFOPLAN-ARE, SBB/VöV 2014, eigene Berechnungen

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

In der Agglomeration Basel arbeiten im Jahr 2012 71% der Beschäftigten in Gebieten, die gut oder sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. In der Kernstadt arbeiten sogar 83% der Beschäftigten innerhalb des Perimeters der ÖV-Güteklasse A. 59% der Beschäftigten, die in den inneren Korridoren arbeiten, verfügen mindestens über eine gute ÖV-Erschliessung, in den Regionalzentren sind es 32%. In den äusseren Korridoren verfügt rund ein Drittel der Beschäftigten über gar keine ÖV-Erschliessung. Dies betrifft insbesondere die Gemeinden Ittingen, Möhlin und Wallbach, wo bedeutende Arbeitsplatzgebiete ausserhalb des ÖV-Perimeters liegen. Im ländlichen Raum verfügen 18% der Beschäftigten über keine ÖV-Erschliessung.

Figur 31: MOCA-Indikator: Beschäftigte 2. und 3. Sektor im Jahr 2012 nach ÖV-Güteklassen (Fahrplanperiode 2013/2014)



Quellen: Agglomeration Basel: ARE 2014, Raumtypen: BFS, GEOSTAT 2012, INFOPLAN-ARE, SBB/VöV 2014, eigene Berechnungen

Bauzonen nach ÖV-Güteklassen

Die Überlagerung der Bauzonen mit der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs zeigt, dass im Schweizer Agglomerationsgebiet der Grossteil der Siedlungsflächen von einem öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt ist (vgl. Tabelle 16). 6% von sämtlichen Bauzonen[29] liegen ausserhalb der Güteklasse D, von den Arbeitszonen sind es sogar 10%. Die grössten Arbeitszonen mit noch verbesserungswürdiger Erschliessung befinden sich in den am Rhein liegenden Gemeinden Rheinfelden, Möhlin, Kaiseraugst, Wallbach und Muttenz sowie in Itingen im Ergolztal.

Tabelle 16: Vergleich der Bauzonen mit den ÖV-Güteklassen

Zonentypen	A – sehr gute Erschliessung	B – gute Erschliessung	C – mittelmässige Erschliessung	D – geringe Erschliessung
Arbeitszonen	12%	37%	67%	90%
Mischzonen	33%	58%	78%	97%
Wohnzonen	13%	38%	67%	95%
Weitere Zonen	30%	54%	76%	95%
Total	20%	45%	71%	94%

Quelle: INFOPLAN-ARE, SBB/VöV, kantonale Raumplanungsfachstellen, eigene Berechnungen

29 Bauzonen 2012 gemäss ARE

4.4 Verkehr

4.4.1 Gesamtverkehr

4.4.1.1 Entwicklung des Gesamtverkehrs

Für eine Übersicht der Verkehrsbeziehungen in der Agglomeration Basel werden die Wunschlinienmatrizen aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) verwendet (vgl. Tabelle 17). Die detaillierten Quelle-Ziel-Matrizen sind im Anhang 5 ersichtlich. Die verwendeten Raumgliederungen entsprechen weitgehend den definierten Korridoren. Das Hochrheintal ist in das hintere und vordere Hochrheintal, die Kernstadt in Gross- und Kleinbasel unterteilt. Der modellierte Referenzzustand 2030 umfasst neben den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen der Trendentwicklung nur bereits beschlossene Angebotsausbauten im Verkehr, also keine Massnahmen, die mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm beantragt werden.[30]

Im Jahr 2010 beginnen oder enden im Perimeter der Agglomeration Basel werktäglich rund 3,6 Mio. Wege. Diese bestehen aus 2,0 Mio. MIV-, 0,4 Mio. ÖV-, 0,3 Mio. Velo- und 0,9 Mio. Fusswegen. Der ÖV-Anteil entspricht rund 11,4% des Gesamtverkehrsaufkommens und 17% des MIV- und ÖV-Aufkommens. Velo- und Fusswege bestehen zum überwiegenden Anteil aus Binnenverkehr. Beim MIV und ÖV macht der Binnenverkehr rund drei Viertel des durchschnittlichen Werktagsverkehrs aus.

Makrokennzahl	2010	2030	Differenz absolut tägliche Wege	Differenz in %
DWV nach Verkehrsmitteln [Anzahl tägliche Wege in Mio.]				
Total	3,6	3,9	335 000	9%
- MIV	2,0	2,1	170 000	9%
- ÖV	0,4	0,5	67 000	17%
- Velo	0,3	0,4	27 000	8%
- Fuss	0,9	0,9	67 000	8%
Modal-Split [%Anzahl tägliche Wege]				
- Anteil MIV	54.7%	54.5%	--	-0,2 %-Punkte
- Anteil ÖV	11.4%	12.1%	--	+0,7 %-Punkte
- Anteil Velo	9.6%	9.5%	--	-0,1 %-Punkte
- Anteil Fuss*	24.3%	23.9%	--	-0,4 %-Punkte
MIV [Anzahl tägliche Wege in Mio.]				
Total	2,0	2,1	173 000	9%
davon Binnenverkehr	1,5	1,6	104 000	7%
davon Quell-/Zielverkehr	0,4	0,5	36 000	8%
ÖV [Anzahl tägliche Wege in Mio.]				
Total	0,4	0,5	81 000	17%
davon Binnenverkehr	0,3	0,4	63 000	20%
davon Quell-/Zielverkehr	0,1	0,1	14 000	15%

Tabelle 17: Makrokennzahlen Gesamtverkehrsentwicklung (Personenwege)

* Der Anteil der Fusswege ist eher gering, was sich aus der Funktionsweise des GVM ergibt (sehr kurze Wege werden nicht dargestellt). Die Anteile können nicht mit den Angaben in Tabelle 18 verglichen werden (Grundlage: Mikrozensus Verkehrsverhalten).

Quelle: GVM Basel; Kantone BS und BL (2015), Differenzen durch Rundung

30 Für eine detaillierte Beschreibung der GVM-Grundlagen siehe Gesamtverkehrsmodell der Region Basel - Ergebnisse; Ausgangszustand 2010 und Szenarien 2030, Oktober 2015 (Kantone BS und BL 2015)

Berechnet man die modalen Anteile basierend auf den innerhalb des Agglomerationsperimeters geleisteten Personenkilometern, erreicht der MIV einen Anteil von über 70%. Allerdings muss man berücksichtigen, dass dabei die Transitverkehre auf dem HLS-Netz stark ins Gewicht fallen.

Tabelle 18: Makrokennzahlen Gesamtverkehrsentwicklung (Personenkilometer)

Makrokennzahl	2010	2030 Trend	Differenz absolut täglich pkm	Differenz in %
DWV [in Mio. Personenkilometer täglich]				
Total	27,0	31,1	+4 046 000	+15,0%
- MIV	20,5	22,7	+2 222 000	+10,8%
- ÖV	5,8	7,5	+1 702 000	+29,3%
- Velo	0,5	0,6	+67 000	+12,5%
- Fuss	0,2	0,2	+54 000	+33,5%
Modal-Split [%Personenkilometer täglich]				
- Anteil MIV	75,9%	73,2%		-2,7 %-Punkte
- Anteil ÖV	21,5%	24,2%		+2,7 %-Punkte
- Anteil Velo	2,0%	1,9%		-0,1 %-Punkte
- Anteil Fuss	0,6%	0,7%		+0,1 %-Punkte
DWV nach Funktionalräumen [in Mio. Personenkilometer täglich]				
Kernstadt	4,2	5,0	+798 000	+18,9%
Innerer Korridor	10,2	11,9	+1 719 000	+16,8%
Äusserer Korridor	6,3	6,9	+621 000	+9,9%
Ländlicher Raum	1,6	2,0	+389 000	24,4%
Regionalzentrum	4,7	5,2	+519 000	+11,0%

Quelle: GVM Basel; Berechnung INFRAS, Differenzen durch Rundung

Hinweis: Die Fusswege umfassen lediglich die Zu- und Abgänge zum ÖV. Reine Fusswege sind in dieser Auswertung nicht enthalten. Diese würden den Anteil des LV noch etwas erhöhen.

Die **Auswertungen der Matrizen und Karten** führen zu folgenden Erkenntnissen:

› Beim ÖV wie auch beim MIV prägen die radialen Verkehrsströme das Verkehrsgeschehen.

› Die aufkommensstärksten MIV-Verbindungen bestehen zwischen der Kernstadt (Gross- und Kleinbasel) und den direkt angrenzenden Schweizer Korridoren Leimental, Birstal und vorderes Hochrheintal. Beim ÖV besteht die stärkste Nachfrage zwischen Basel und dem Leimental, während die ÖV-Nachfrage zwischen dem Birstal bzw. dem vorderen Hochrheintal und Basel deutlich geringer ist.

› Die MIV-Verkehrsströme vom Ergolztal in die Kernstadt sind deutlich schwächer als diejenige der benachbarten Korridore, dafür besteht eine starke Verkehrsbeziehung zum vorderen Hochrheintal. Im Gegensatz dazu ist beim öffentlichen Verkehr eine intensivere Verkehrsbeziehung zur Kernstadt als zum vorderen Hochrheintal vorhanden.

› Neben der Kernstadt ist das vordere Hochrheintal beim MIV ein wichtiger Quell-/Zielort mit starken verkehrlichen Strömen zu allen umliegenden Gebieten. Dies ist beim öffentlichen Verkehr nicht der Fall.

› Die radialen Verkehrsbeziehungen des MIV zwischen der Stadt Basel und den schweizerischen Korridoren übertreffen die grenzüberschreitenden Ströme deutlich. Diese Unterschiede sind beim öffentlichen Verkehr weniger stark. Die Verkehrsströme zwischen Basel und Deutschland sind beim ÖV und MIV ausgeprägter als diejenigen zwischen Basel und Frankreich.

› Wichtige tangentiale Beziehungen bestehen zwischen dem Leimental und Birstal sowie dem Birstal und dem vorderen Hochrheintal. Beim MIV besteht ausserdem eine aufkommensstarke Verbindung zwischen dem Wiesental und Oberrhein, während dies beim öffentlichen Verkehr nicht zutrifft.

Entwicklungstrends

Die Berechnungen im GVM zur zukünftigen Verkehrsentwicklung im Referenz-Szenario 2030 basieren auf folgenden Annahmen: Siedlungsentwicklung gemäss Prognosen, Berücksichtigung von beschlossenen und bereits finanzierten oder in Umsetzung befindlichen Verkehrsinfrastrukturen (Bau- und Verkehrsdepartement BS; Bau- und Umweltschutzdirektion BL 2015: 272).

Das GVM prognostiziert im Referenz-Szenario 2030 von 2010 bis 2030 eine Gesamtverkehrszunahme von 9,4%. Das Verkehrsaufkommen wird folglich etwas stärker wachsen als die Anzahl der Einwohner (+7% gemäss Referenz-Szenario vom GVM). Das Wachstum des öffentlichen Verkehrs ist mit 17% deutlich höher als dasjenige des MIV mit 9%. Die Wachstumsdynamik des Verkehrs mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Agglomeration Basel ist im Vergleich zum Binnenverkehr etwas höher.

Gemäss Referenzzustand 2030 des GVM ist beim MIV mit einer starken Wachstumsdynamik der Verkehrsbeziehungen von und nach Kleinbasel und Pays de Saint-Louis zu rechnen. Weiter prognostiziert das GVM eine starke Zunahme des Quell-/Zielverkehrs im hinteren Hochrheintal. Im vorderen Hochrheintal wird zwar ein geringeres Wachstum erwartet, dieses ist im regionalen Vergleich aber immer noch überdurchschnittlich. Absolut betrachtet nimmt das Verkehrsaufkommen auf der tangentialen Beziehung zwischen dem Ergolztal und dem vorderen Hochrheintal am meisten zu. Etwas niedriger, aber immer noch überdurchschnittlich, wird das MIV-Wachstum auf den radialen Verkehrsachsen zwischen dem vorderen und hinteren Hochrheintal sowie dem Pays de Saint-Louis und Grossbasel sein. Die stärkste Abnahme verzeichnen die grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen dem Laufental und dem Oberrhein bzw. dem Wiesental sowie zwischen dem Leimental und dem Oberrhein. Das GVM prognostiziert ausserdem eine Abnahme des Verkehrsaufkommens zwischen Gross- und Kleinbasel.

Der öffentliche Verkehr wird im Pays de Saint-Louis und in Kleinbasel am meisten zunehmen. Die mit Abstand höchste relative Verkehrszunahme erfolgt zwischen dem Pays de Saint-Louis und dem Hochrheintal (+285%). Danach folgt die Beziehung zwischen Kleinbasel und dem Pays de Saint-Louis (+183%) bzw. dem Hochrheintal (+114%). Die absoluten Veränderungen auf diesen Beziehungen sind aber eher gering. Das GVM prognostiziert die stärkste Abnahme der Fahrgastzahlen auf den grenzüberschreitenden Linien zwischen dem hinteren Hochrheintal und dem Deutschen Hochrheintal sowie zwischen dem hinteren Hochrheintal und dem Wiesental. Bei Betrachtung der absoluten Wachstumszahlen fällt die hohe Zunahme der Personenfahrten zwischen Kleinbasel und Grossbasel (+1400 Fahrten pro Tag), dem Leimental (+1300) sowie dem Wiesental (+1600) auf. Zwischen Grossbasel und dem Leimental ist mit 1500 zusätzlichen Fahrgästen ein Wachstum in der ähnlichen Grössenordnung zu erwarten.

Die Entwicklung des Binnenverkehrs innerhalb der definierten Korridore ist sehr unterschiedlich. Das GVM prognostiziert einzig in Grossbasel eine Abnahme des MIV (–9.7%). Im Ergolztal und im deutschen Hochrheintal werden die Personenfahrten praktisch stagnieren, während in den anderen Korridoren mit einem stärkeren Wachstum der MIV-Fahrten zu rechnen ist. Der MIV-Binnenverkehr des hinteren Hochrheintals wird mit +25.4% voraussichtlich am meisten wachsen. Dagegen werden gemäss Modellschätzungen in diesem Korridor die Anzahl Personenfahrten mit dem öffentlichen Verkehr deutlich abnehmen (–18.6%). Mit Ausnahme des deutschen Hochrheintals ist in allen anderen Korridoren ein Wachstum des öffentlichen Verkehrs prognostiziert. Das Pays de Saint-Louis, das Leimental und das Wiesental treten mit besonders hohen Wachstumsraten von mehr als 40% hervor.

Die Modal-Split-Prognose rechnet mit einer deutlichen Zunahme des ÖV-Anteils auf den Verkehrsbeziehungen zwischen dem Pays de Saint-Louis und der Mehrheit der Schweizer Korridore inklusive der Stadt Basel. Der ÖV-Anteil wird auch zwischen dem Wiesental und der Stadt Basel überdurchschnittlich ansteigen. Obwohl bereits heute überdurchschnittlich viele Personen in Gross- und Kleinbasel den öffentlichen Verkehr benutzen, wird auch dort der ÖV-Anteil nochmals zulegen.

4.4.1.2 Verkehrsverhalten

Die Analyse des Verkehrsverhaltens des Schweizer Agglomerationsgebiets basiert auf den Erhebungen des Mikrozensus 2010. Die Daten des französischen und deutschen Teils der Agglomeration Basel stammen von der TEB-Haushaltsbefragung, die im Frühjahr 2011 durchgeführt wurden. Mit dieser Erhebung konnte die Datenbasis für die gesamte Agglomeration deutlich verbessert werden.

Es ist auffallend, dass die Wegerate in Frankreich gegenüber den anderen Agglomerationsteilen leicht höher liegt. Bereits frühere Studien haben ähnliche Resultate ergeben. Der Grund dafür liegt in einem höheren Bevölkerungsanteil mit mittlerem Alter (PTV 2011a). Entsprechend ist die Rate der immobilen Personen gegenüber Deutschland und der Schweiz niedriger.

Die Bewohner der deutschen und Schweizer Agglomerationsgebiete legen täglich rund 30 km zurück, für Frankreich liegen keine Angaben vor. Die Differenzen zwischen den mittleren Reisezeiten sollten nicht überbewertet werden, da unklar ist, inwiefern hier die Vergleichbarkeit gegeben ist. Die mittleren Reisezeiten der Schweizer Agglomerationsbewohner können im Quervergleich tatsächlich etwas länger dauern, weil der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr höher ist.

Die MIV-Anteile sind in Deutschland und Frankreich deutlich höher als im Schweizer Agglomerationsteil. Der niedrige MIV-Anteil in der Kernstadt verstärkt diesen Unterschied. Erstaunlicherweise gibt es nur geringe Unterschiede beim ÖV-Anteil zwischen dem deutschen und dem französischen Gebiet, obwohl das ÖV-Angebot auf der deutschen Seite besser ausgebaut ist. Die ÖV-Nachfrage auf französischer Seite ist jedoch laut Aussagen lokaler Fachleute fast ausschliesslich auf den Schülerverkehr und den Pendlerbahnverkehr nach Basel zurückzuführen. Die Unterschiede der Verkehrsmittelwahl spiegeln sich auch in der Ausstattung der Haushalte mit Autos (siehe Karte 3.3) wider. Besonders auffällig ist der hohe Motorisierungsgrad im französischen Gebiet. In den Gemeinden des Kantons Basel-Stadt sind dagegen am wenigsten Personenwagen pro Einwohner registriert.

	Schweiz*	Deutschland**	Frankreich***
Mobilitätskennziffern			
Mittlere Anzahl Wege pro Tag	3,3	3,5	3,7
Immobile Personen	11,7%	10,7%	8,4%
Mittlere Tagesdistanz [km]	31,2	29,6	k.A.
Reisezeit je Weg [min]	29	17	20
Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)			
ÖV	20,2%	8,0%	7,7%
MIV	35,1%	59,0%	66,8%
Velo- und Fussverkehr	43,4%	32,7%	23,8%
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen			
Personen über 18 J. mit Führerschein	74%	87%	94%
Haushalte mit Auto	66%	89%	96%

Tabelle 19:
Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten in den drei Ländern der Basler Agglomeration

* Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort in der Agglomeration Basel.
** Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im Landkreis Lörrach und in den Gemeinden Wehr und Bad Säckingen im Landkreis Waldshut.
*** Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort im französischen Teil des TEB Basel sowie einzelne ausserhalb des Distrikts liegende Gemeinden.

Quelle: BFS 2012, PTV 2011a, PTV 2011b, eigene Berechnungen

Im Vergleich zu den anderen Schweizer Grossagglomerationen ist in Basel der MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz mit 55,8% gering (vgl. Tabelle 20).

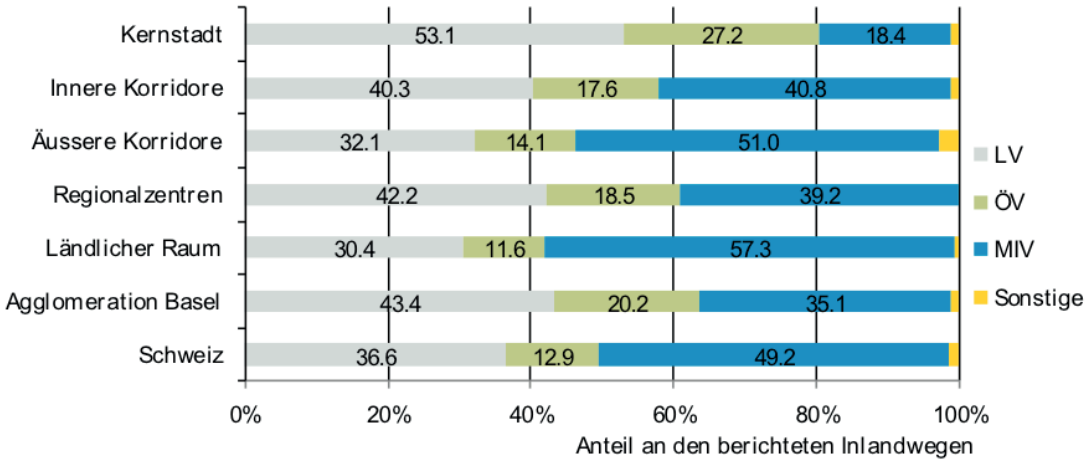
Agglomeration	Mittelwert	90% Konfidenzintervall	
		Unten	Oben
Zürich	58,4%	55,9%	61,0%
Bern	58,4%	54,0%	62,7%
Genf	66,3%	62,1%	70,8%
Lausanne	72,8%	67,0%	78,6%
Basel	**55,8%**	**51,0%**	**60,6%**

Tabelle 20:
Anteil des MIV gemessen an der Tagesdistanz 2010

Quelle: ARE 2014

Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile gemessen an der Anzahl der Wege zeigt, dass der ÖV- und LV-Anteil in der Agglomeration Basel (20,2% bzw. 43,4%) über dem Schweizer Durchschnitt liegt (12,9% bzw. 36,6%). In sämtlichen Raumtypen der Agglomeration Basel ist der öffentliche Verkehr im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich vertreten. Ein Grund dafür ist das gut ausgebaute ÖV-Angebot. Die Auswertungen des Mikrozensus 2010 bestätigen, dass sich die Verkehrsmittelwahl bei guter ÖV-Erschliessung markant zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Fussverkehr verschiebt (BFS 2012). Bemerkenswert ist ausserdem die starke Ausrichtung der Kernstadt auf den ÖV (27,2%) und den Langsamverkehr (53,1%) sowie den niedrigen MIV-Anteil (18,4%). Im Gegensatz dazu ist das Auto gemessen an der Anzahl Wege in den anderen Raumtypen immer noch das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel. Am höchsten ist der MIV-Anteil in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum.

Figur 32:
Verkehrsmittelanteile nach Raumtypen im Jahr 2010*



* In dieser Darstellung sind nur die Werte des Schweizer Agglomerationsteils berücksichtigt, weil keine Daten für den französischen und deutschen Teil vorliegen.

Quellen: BFS 2012, eigene Darstellung

Die Bevölkerung des schweizerischen Agglomerationsgebiets von Basel legt im Vergleich zu anderen Agglomerationen kürzere Tagesdistanzen zurück und ist weniger lang unterwegs (vgl. Tabelle 21). Nur in der Agglomeration Genf ist die mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit kürzer als in Basel. Die Einwohner der verschiedenen Agglomerationen legen zwar in etwa die gleiche Anzahl an Wegen pro Tag zurück, in Basel, Zürich und Bern bestehen diese aber aus mehr Etappen als im gesamtschweizerischen Vergleich.

Innerhalb der Agglomeration Basel bewältigt die Bevölkerung der Kernstadt die kürzesten Tagesdistanzen (23 km im Inland bzw. 31 km inklusive Ausland). Die längsten Distanzen legt die Bevölkerung der äusseren Korridore und des ländlichen Raums zurück: Die mittleren inländischen Tagesdistanzen sind im ländlichen Raum rund 20 km länger als in der Kernstadt. Der Anteil der zurückgelegten Wege im Ausland ist bei der Bevölkerung der inneren Korridore am höchsten, während sich die Bürger der Regionalzentren hauptsächlich im Inland bewegen.

Personen der Kernstadt legen zwar kürzere Distanzen zurück, sind aber ähnlich lange unterwegs wie die Bevölkerung der anderen Raumtypen. Die mittlere Unterwegszeit ist in den Regionalzentren am tiefsten.

Die Anzahl Wege pro Tag ist in etwa vergleichbar, in den inneren Korridoren und in der Kernstadt bestehen diese aber aus mehr Etappen als im übrigen Agglomerationsgebiet von Basel.

Gebiet	Mittlere Tagesdistanz [km]		Mittlere Unterwegszeit [Min.]		Mittlere Anzahl	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Wege	Etappen
Schweizer Agglomerationen						
Schweiz	36,7	49,1	83,4	88,5	3,4	5,0
Zürich	35,6	49,9	85,5	91,7	3,4	5,7
Bern	38,9	58,4	88,0	93,4	3,4	5,6
Genf	26,5	43,5	80,0	87,9	3,3	5,0
Basel	31,2	44,6	81,8	88,2	3,3	5,5
Raumtypen Agglomeration Basel						
Kernstadt	23,1	31,3	80,6	86,7	3,4	6,0
Innere Korridore	32,9	52,3	81,9	89,1	3,3	5,3
Äussere Korridore	38,9	57,3	88,0	93,3	3,4	5,1
Regionalzentren	34,1	37,1	75,5	81,3	3,1	5,1
Ländlicher Raum	43,9	54,2	85,1	90,1	3,2	4,8

Tabelle 21: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von ausgewählten Schweizer Agglomerationen (pro Person und Tag)

Quelle: BFS 2012, eigene Berechnungen (nur für in der Schweiz wohnhafte Personen)

Entwicklungstrends

Die Sequenz der schweizerischen Mikrozensen zeigt, dass sich die Anzahl der Wege im Inland in der Schweiz und auch in der Agglomeration Basel kaum verändert hat. Die Wege bestehen aber aus mehr Etappen als in den vergangenen Jahren. Folglich finden pro Weg mehr Verkehrsmittelwechsel statt.

Die mittleren Tagesdistanzen haben dagegen zugenommen. Während die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2010 täglich rund 17% längere Distanzen zurücklegt als 1994, beträgt die Zunahme in der Agglomeration Basel lediglich 9% vgl. Tabelle 22. Die Distanzen in der Agglomeration Basel variieren zwischen den verschiedenen Erhebungsjahren stärker als im gesamtschweizerischen Vergleich. Dies könnte aber auch auf die kleinere Stichprobengrösse zurückzuführen sein. Insbesondere die deutliche Abnahme bei den Tagesdistanzen im Jahr 2005 und das anschliessend überdurchschnittliche Wachstum gegenüber dem Schweizer Durchschnitt scheint wenig plausibel zu sein.

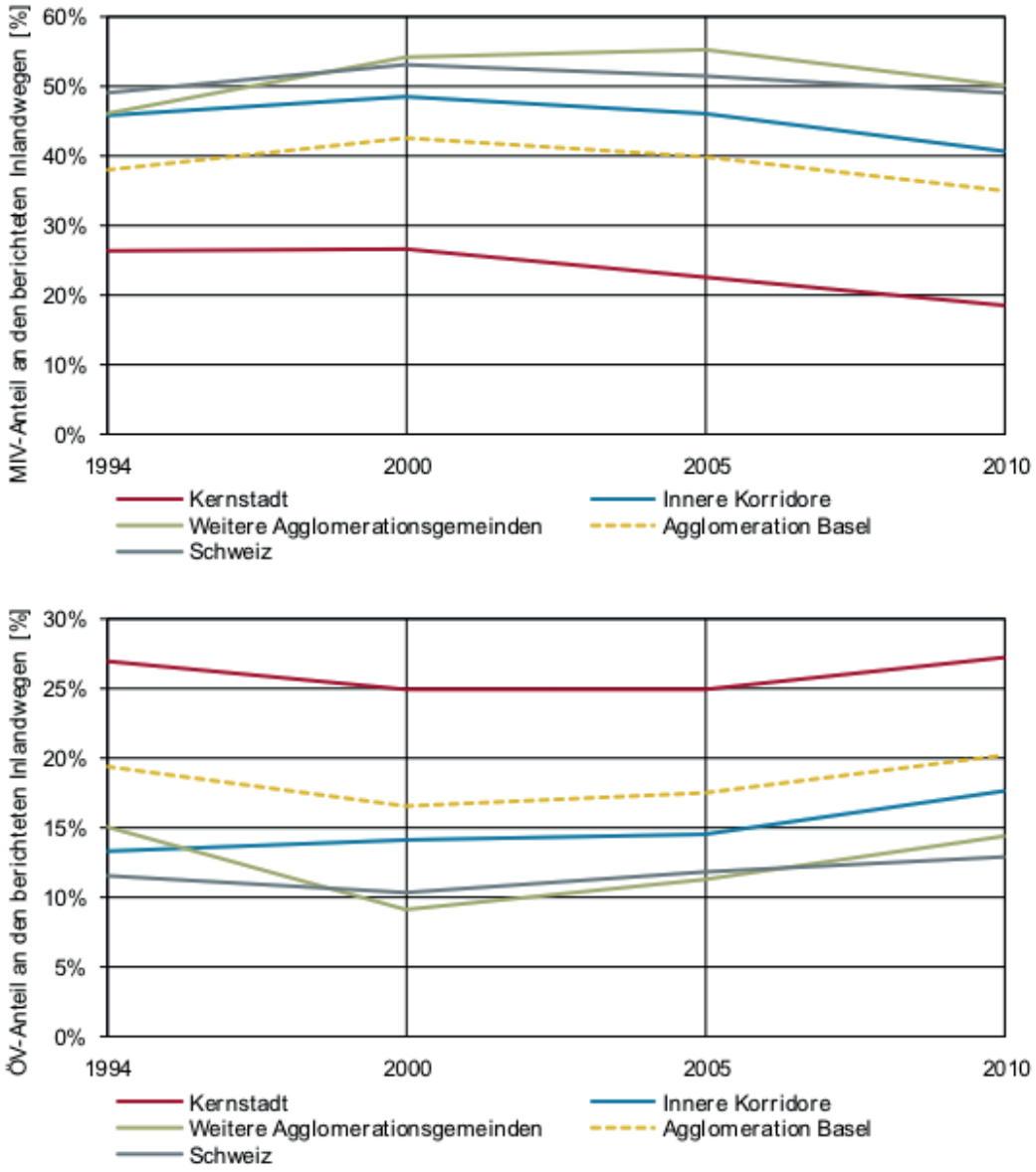
Innerhalb der Agglomeration Basel gibt es grosse Unterschiede. Während die mittleren Tagesdistanzen in den inneren und äusseren Korridoren sowie im ländlichen Raum im Vergleich zur Schweiz überdurchschnittlich gewachsen sind, legt die Bevölkerung der Kernstadt und der Regionalzentren sogar kürzere Distanzen zurück als 1994. Die Unterwegszeit ist 2010 leicht unter das Niveau des Jahres 2000 gefallen. Somit legt die Bevölkerung zwar längere Distanzen zurück, braucht aber weniger Zeit dafür. Laut den Auswertungen des Mikrozensus 2010 ist dies vor allem auf den gestiegenen Anteil der Distanzen mit der vergleichsweise schnellen Bahn zurückzuführen (BFS 2012).

Tabelle 22:
Entwicklung des Mobilitätsverhaltens von 1994 – 2010 (pro Person und Tag)

	1994	2000	2005	2010
Mittlere Anzahl Wege				
Agglomeration Basel	3,1	3,5	3,3	3,3
Schweiz	3,2	3,6	3,3	3,4
Mittlere Anzahl Etappen				
Agglomeration Basel	4,9	5,3	5,4	5,5
Schweiz	4,5	4,9	4,9	5,0
Mittlere Tagesdistanz im Inland				
Agglomeration Basel	28,7	29,3	26,8	31,2
Schweiz	31,3	35,0	35,2	36,7
Mittlere Unterwegszeit im Inland				
Agglomeration Basel	74,8	84,7	86,5	81,8
Schweiz	77,5	84,5	88,4	83,4

Quelle: BFS 2012, Stichprobengrösse in der Agglomeration Basel zwischen 1106 Personen (1994) und 4406 Personen (2010), eigene Berechnungen (nur in der Schweiz wohnhafte Personen)

Der Blick auf die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile zeigt, dass der MIV-Anteil gemessen an den Inlandwegen seit 2000 in der gesamten Schweiz und auch in der Agglomeration Basel abgenommen hat. Zwischen 1994 und 2000 ist dieser noch angestiegen. Bei einer Differenzierung nach Raumtypen fällt auf, dass die Bedeutung des MIV in der Kernstadt und in den inneren Korridoren abgenommen hat. In den weiteren Agglomerationsgemeinden (äussere Korridore, Regionalzentren, ländlicher Raum) liegt der MIV-Anteil immer noch über dem Niveau von 1994, dieser hat aber seit 2005 zu Gunsten des ÖV und teilweise auch des LV abgenommen. Der öffentliche Verkehr hat seit 2000 in den inneren Korridoren sowie auch in den weiteren Agglomerationsgemeinden an Bedeutung gewonnen. Eine Erklärung für diese markanten Nachfragezunahmen dürfte die Attraktivitätssteigerung aufgrund der Ausbauten von Bahn 2000, S-Bahn sowie der Tramangebote sein.

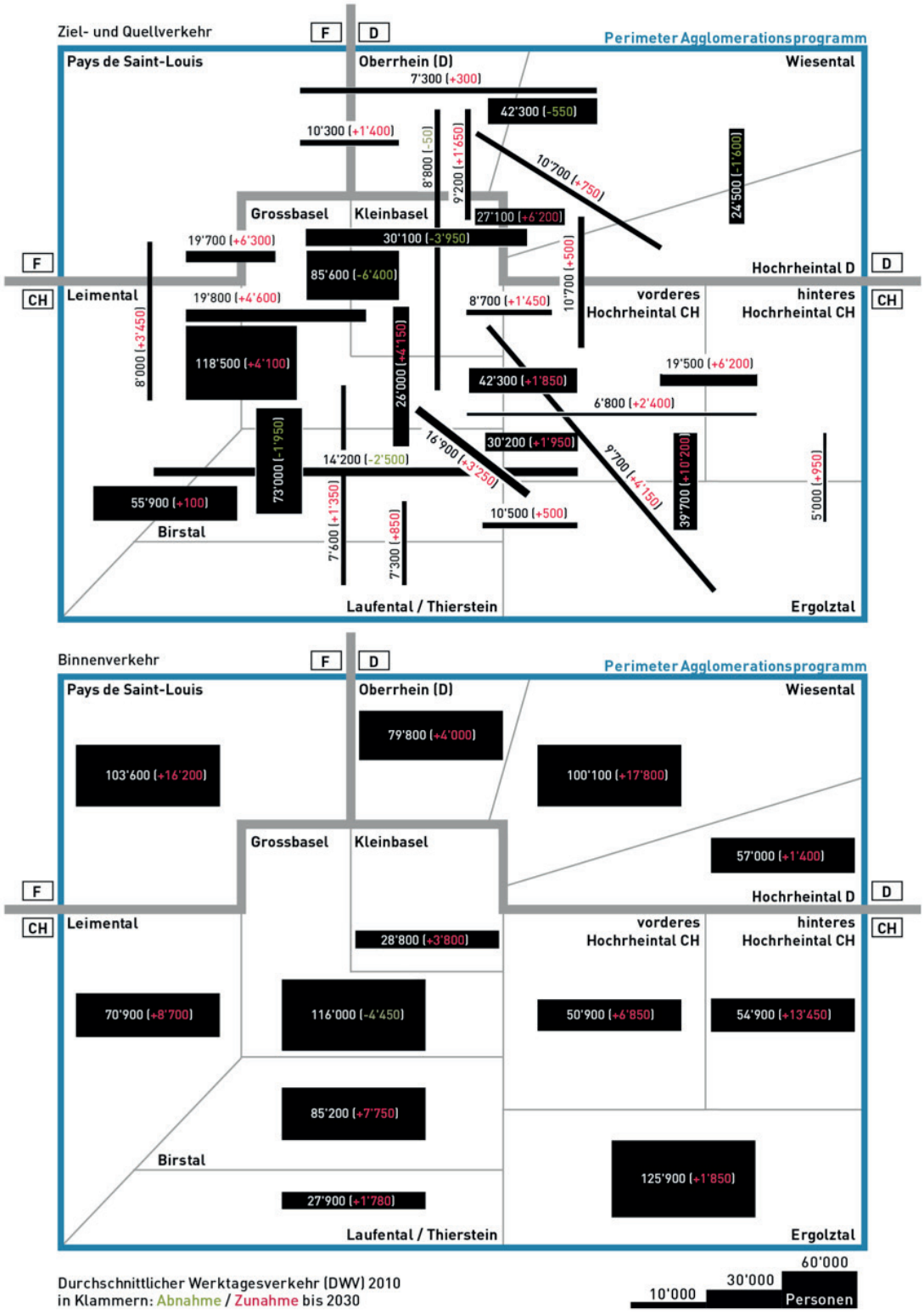


Figur 33:
Entwicklung Verkehrsmittelanteile nach Raumtypen 1994 – 2010*

* In dieser Darstellung sind nur die Werte des Schweizer Agglomerationsteils berücksichtigt, weil keine Daten für den französischen und deutschen Teil vorliegen. Die Wege der Bevölkerung der äusseren Korridore, Regionalzentren und des ländlichen Raums werden zusammengefasst dargestellt (weitere Agglomerationsgemeinden), weil dadurch die Stichprobengrösse repräsentativer wird.

Quellen: BFS 2012, Basis: 3429 (Stand: 1994) bis 13 531 (Stand: 2010) Wege pro Person mit Wohnort in der Agglomeration Basel, eigene Darstellung

Figur 34:
Binnenverkehr zwischen (oben) und innerhalb (unten) den aggregierten Verkehrszonen der Agglomeration Basel



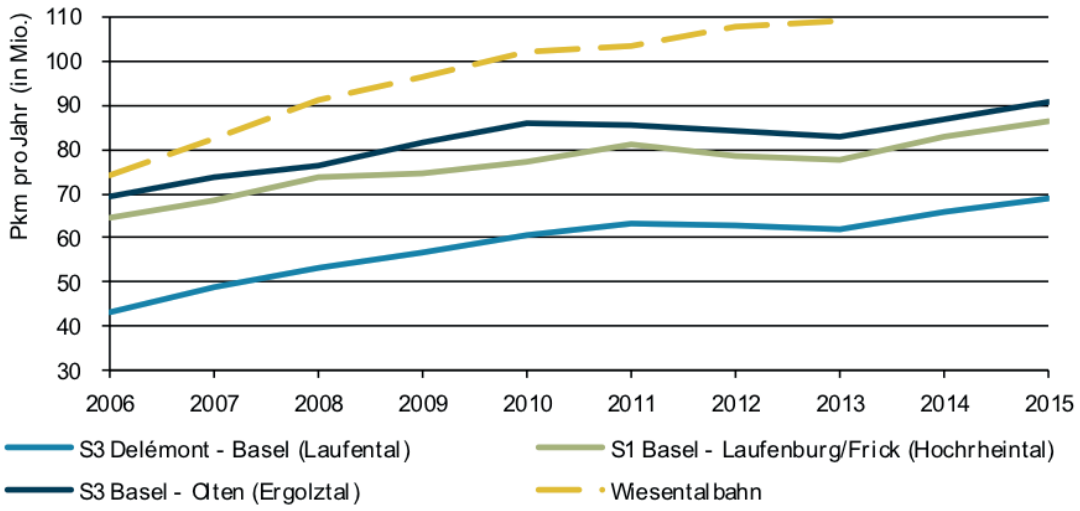
Quelle: Berechnungen und Darstellung INFRAS (Personenfahrten in beide Richtungen, Relationen mit mehr als 5000 Personenfahrten, DWV 2010 und Veränderung bis 2030).

4.4.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn

4.4.2.1 Nachfrage

Die Figur 35 zeigt die Nachfrageentwicklung der letzten zehn Jahre auf den Linien der S-Bahn. Gesamthaft verzeichnen das Wiesental (+47%) und die S3 im Laufental (+59%) im Zeitraum von 2006 bis 2015 die stärkste Zunahme der jährlich zurückgelegten Personenkilometer. Auf der Linie der S1, die die Schweizer Seite des Hochrheins (Fricktal) erschliesst, ist der Nachfragezuwachs mit +34% etwas geringer, aber immer noch zunehmend. Dies ist in erster Linie mit den steigenden Fahrgastzahlen im Fernverkehr zu begründen. Noch etwas geringer nimmt die Nachfrage auf der S3 im Ergolztal zu (+ 31%), was vor allem mit Angebotsausbauten im Fernverkehr zusammenhängt.

Bis ins Jahr 2010 verzeichneten fast alle untersuchten Linien einen annähernd durchgehenden Anstieg der Nachfrage. In den letzten Jahren stieg die Nachfrage auf der Wiesentalbahn weiterhin, jedoch verhaltener. Im Gegensatz dazu ist die Nachfrage auf der S3 im Ergolztal seit dem Jahr 2010, auf der S3 im Laufental und auf der S1 im Fricktal (Hochrhein) seit dem Jahr 2011 leicht rückläufig. In den letzten drei Jahren ist die Nachfrage auf diesen Linien jedoch wieder stark gestiegen.



Figur 35: Nachfrageentwicklung auf den Linien der S-Bahn Basel*

* Für die Schweizer S-Bahnen sind Angaben zu den beförderten Fahrgästen auf den gesamten S-Bahnstrecken erst seit dem Jahr 2009 vorhanden, während die Angaben zu den zurückgelegten Personenkilometern bis ins Jahr 2004 zurückgehen. Deshalb zeigt die vorliegende Grafik die zurückgelegten Personenkilometer auf der gesamten S-Bahn-Strecke. Angaben zu Personenkilometern sind für die Wiesentalbahn nicht vorhanden. Deshalb werden diese Werte auf Basis der jährlichen Anzahl Fahrgäste unter der Annahme hochgerechnet, dass ein Fahrgast durchschnittlich 14 km zurücklegt. Dies entspricht in etwa der durchschnittlichen Strecke pro Fahrgast auf den Schweizer S-Bahnen der Agglomeration Basel. Für den französischen Korridor in Richtung Mulhouse konnten keine Zahlen in Erfahrung gebracht werden.

Quelle: unterschiedliche Quellen

Entwicklungstrends
In der Karte 3.5 sind die gemäss GVM Basel erwarteten Nachfragesteigerungen im ÖV zwischen 2010 und 2030 dargestellt. Es werden praktisch in allen Bahn-Korridoren hohe Zuwächse von 20 % und mehr erwartet, insbesondere im Fricktal, Laufental und auf der Hochrheinstrecke. Das GVM macht dabei keine Unterscheidung in Fern- und Regionalverkehr. Vor allem im Fricktal und im Ergolztal übernimmt das ausgebaute Fernverkehrsangebote teilweise beträchtliche Anteile des zusätzlich erwarteten Verkehrs.

4.4.2.2 Netzstruktur

Das Schienennetz in der Agglomeration Basel ist ein Abbild der Siedlungsstruktur und der Grenzsituation. Die Bahnstrecken, die mit Ausnahme des Leimentals alle Siedlungskorridore abdecken, laufen radial auf das Agglomerationszentrum zu und treffen sich in den Fernverkehrsbahnhöfen Basel SBB oder Basel Badischer Bahnhof. Die kurze Bahnstrecke zwischen Weil am Rhein und Lörrach (Gartenbahn) ist die einzige tangentiale Bahnstrecke in der Agglomeration Basel.

Die bestehende Gleistopologie und die Anordnung der beiden baselstädtischen Bahnhöfe haben einen entscheidenden Einfluss auf mögliche Liniendurchbindungen zwischen links- und rechtsrheinischem Schienennetz. Solche sind aktuell nur mit Wendemanövern in einem oder gar in beiden Basler Stadtbahnhöfen möglich.

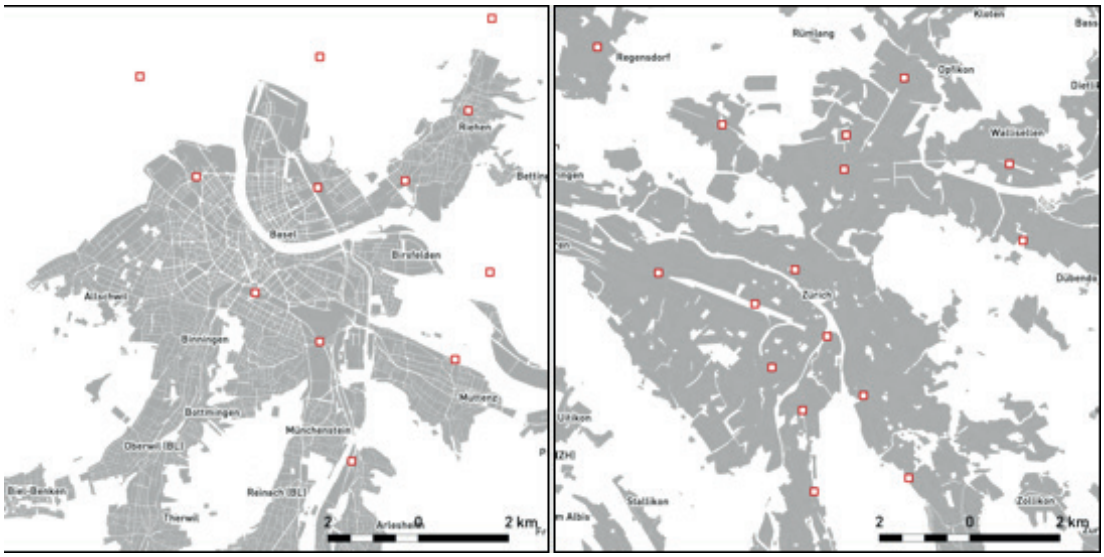
Aufgrund der Trinationalität ist das Schienennetz bahntechnisch und betrieblich sehr heterogen. Im Rahmen der Arbeiten für eine grenzüberschreitende Angebots- und Fahrplankonzeption wurde eine Auslegeordnung der technischen Restriktionen vorgenommen (EBP/SMA 2014). Als wichtigste Punkte seien erwähnt:

- Unterschiedliche Stromsysteme (identisch in D und CH) und fehlende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke
- Unterschiedliche Zugsicherungssysteme
- Unterschiedliche Perronhöhen
- Unterschiedliche Perron-Nutzlängen

Die unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssysteme machen es notwendig, dass die eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr je nach befahrener Linie mindestens zwei oder sogar drei unterschiedliche technische Ausrüstungen und Zulassungen vorweisen müssen, um alle Streckenabschnitte befahren zu können. Diese Ausgangslage wird sich mittelfristig nicht ändern, da die Einführung des einheitlichen europäischen Zugsicherungssystems ETCS ausserhalb des Fernverkehrs erst langfristig geplant ist. Die unterschiedlichen Perron-Nutzlängen von insbesondere im deutschen Teilgebiet unter 150 Metern sind für eine grenzüberschreitend durchgebundene trinationale S-Bahn ein Hindernis, da beim Einsatz der üblichen, rund 75 m langen Fahrzeugeinheiten in einzelnen Netzteilen keine Doppel- oder Dreifachtraktion möglich ist. Dies hat zur Folge, dass entweder nur verkürzte Züge geführt werden können, diese im Kernbereich verlängert werden oder auf die Durchbindung der entsprechenden Linienäste verzichtet werden muss (EBP/SMA 2014: 27).

In den letzten Jahren wurde im Agglomerationsperimeter eine ganze Reihe von neuen Haltestellen in Betrieb genommen: Pratteln Salina Raurica (2008), Rheinfelden Augarten (2008), Basel Dreispitz (2006), Riehen Niederholz (2008), Lörrach Dammstrasse (2005), Lörrach Museum/Burghof (2004), Lörrach Schwarzwaldstrasse (2007) und Schopfheim West (2007).

Diese Verbesserungen betreffen vor allem die inneren Korridore. Im Agglomerationszentrum ist die Bahnhofsdichte immer noch eher gering. Faktisch sind Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel Dreispitz die einzigen Bahnhöfe im innerstädtischen Bereich. Basel St. Johann ist aktuell aufgrund der fehlenden Durchbindungen und der niedrigen Frequenzen kaum relevant. Der nachfolgende Vergleich zwischen Basel und Zürich veranschaulicht diese Situation. In Zürich tragen Bahnhöfe wie Stadelhofen, Hardbrücke, Enge und Wiedikon deutlich mehr zur Erschliessung der Innenstadt bei und ermöglichen leistungsfähige und schnelle innerstädtische Verbindungen.



Figur 36:
Die städtische Bahnhofsdichte in Basel und Zürich im Vergleich

Quelle: eigene Darstellung (Hintergrund: Bauzonen 2008, BFS)

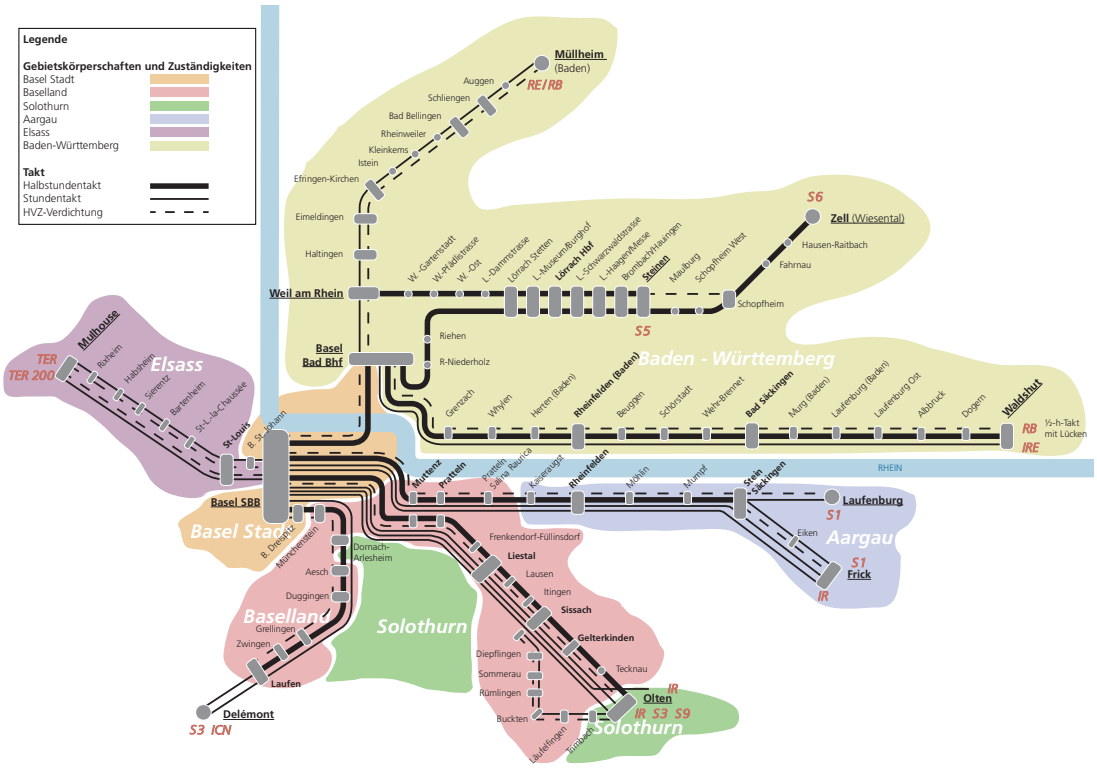
4.4.2.3 Angebot

Das aktuelle S-Bahn-Angebot umfasst eine Linie in jedem Schienenkorridor. Mit Ausnahme der S3 gibt es keine Durchbindungen, die über die Stadtbahnhöfe hinauskehren. Die im Wiesental verkehrende S6 bedient als einzige Linie beide grossen städtischen Bahnhöfe im regelmässigen Takt und endet am Bahnhof Basel SBB. Die ehemals durchgehend verkehrende S1 Mulhouse – Basel SBB – Frick/Laufenburg besteht seit 2008 aus separaten, in Basel SBB endenden Linien, weil die schweizerischen und elsässischen Taktknotensysteme diese Durchbindung nicht mehr zulassen und unterschiedliches Rollmaterial eingesetzt wird.

Karte zu Kapitel:
Kartenband, Karte 3.1

Die Linien S1 und S3 im Frick-, Ergolz- und Laufental, die S5 und S6 im Wiesental sowie – mit Taktlücken am Vormittag – die RB Basel Badischer Bahnhof – Waldshut verkehren im Halbstundentakt. Im Gegensatz dazu fahren der RE Basel Badischer Bahnhof – Freiburg, der französische TER omnibus (Basel SBB – Mulhouse) sowie die S9 (Sissach – Läufelfingen – Olten) im Stundentakt mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit.

Figur 37:
Bahnangebot 2014
und Zuständigkeiten
im Bestellwesen



Quelle: EBP/SMA 2014: 30

Entwicklungsperspektiven

Das Angebotsziel der Agglomeration Basel für die trinationale S-Bahn ist ein durchgehender Halbstundentakt auf allen Linien (mit Ausnahme der S9 Sissach – Läufelfingen – Olten). Zusätzlich sollen in den inneren Korridoren der Agglomeration neue S-Bahn-Linien das Angebot zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Dies betrifft die Strecken bis Aesch, Liestal, Rheinfelden (– Stein-Säckingen), Lörrach und zum EuroAirport.

Im Dezember 2014 haben die Kantone beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ihre Angebotsvorstellungen für den zukünftigen Regionalverkehr eingereicht. Darauf basierend leitet das BAV den Ausbaubedarf für den STEP Ausbauschritt 2030 ab und nimmt eine Priorisierung der Infrastruktur-Massnahmen vor. Als Ausgangslage für die Planung dient das Referenzkonzept 2025, das im August 2014 von der SBB publiziert wurde. Dieses bildet ein Fahrplankonzept ab, das mit der bis 2025 finanzierten Schieneninfrastruktur möglich ist (BAV 2014). Die Planungsregion Nordwestschweiz berücksichtigte im Ausbauschritt zusätzliche geplante Infrastrukturmassnahmen, die im Angebotskonzept der SBB noch nicht enthalten sind. Insgesamt sind folgende Erweiterungen in der Region Basel vorgesehen:

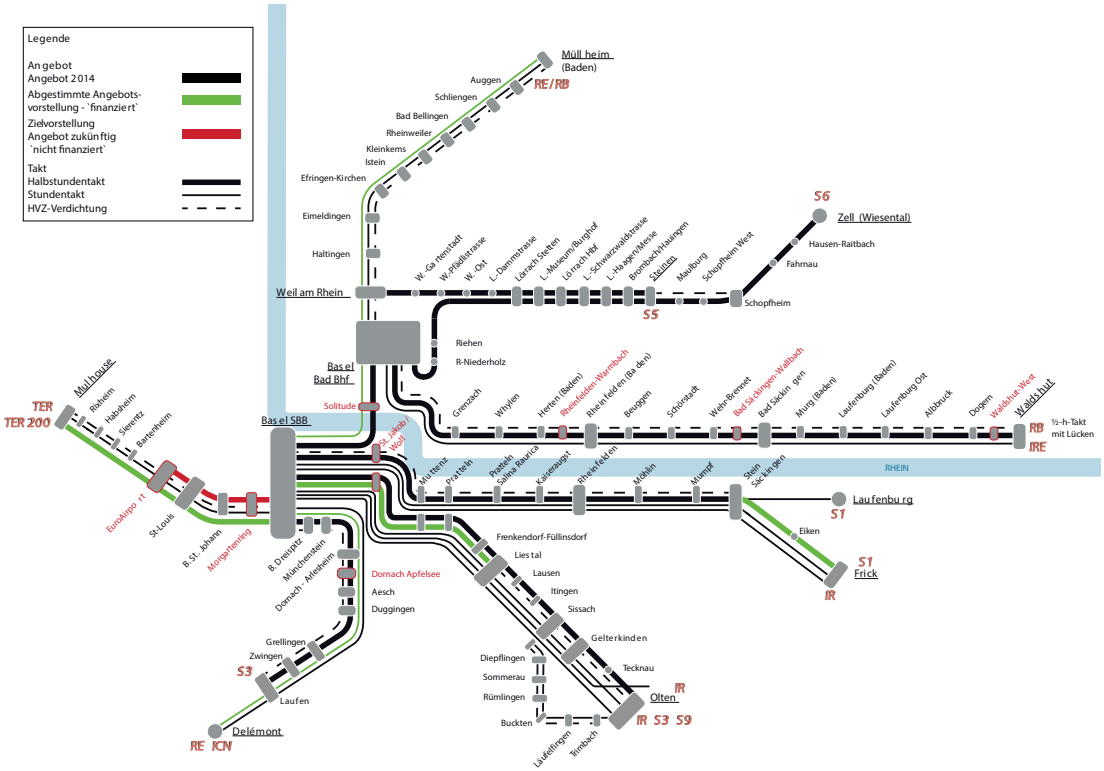
Infrastruktur
Elektrifizierung Hochrheinstrecke (Basel Badischer Bahnhof – Erzingen)*
Schienenanschluss EuroAirport*
Knoten Basel, Ausbau Ostkopf und Reduktion der Federwege im Westkopf
Entflechtung Pratteln
Bahnhof Liestal, 4. Gleisachse und Wendegleis für S-Bahn
Muttenz, Entflechtung und 4 Durchfahrtsgleise
Doppelspurausbau Duggingen – Chessiloch (Laufental)*
Angebot Fernverkehr
ICE/EC Basel – Mannheim (– Köln/Berlin/Hamburg) im 30-min-Takt
Laufental: Drehung ICN Basel – Biel – Lausanne/Genf um eine halbe Stunde
Laufental: Zweites schnelles Produkt je Stunde Biel – Delémont – Basel*
Ergolztal: IR Basel – Liestal – Zürich mit zusätzlichem Halt in Gelterkinden
Fricktal: IR mit zusätzlichen Halten in Möhlin und Stein-Säckingen
TER 200 Basel – Strasbourg: Durchgehender Halbstundentakt*
Zusätzlicher stündlicher, beschleunigter RE auf der Oberrheinstrecke (via Katzenbergtunnel)*
Angebot S-Bahn
Ergolztal: zwei zusätzliche Produkte je Stunde zwischen Basel und Liestal
EuroAirport: zwei zusätzliche Produkte je Stunde zwischen Basel und EuroAirport

Tabelle 23: Massnahmen Bahninfrastruktur und -angebot Horizont 2025

Quelle: Planungsregion Nordwestschweiz 2014
* nicht im Referenzzustand 2025 gemäss SBB vom August 2014 enthalten

Die Figur 38 zeigt den Zielzustand des Bahnangebots für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der erläuterten Ausbauten. Hierbei wird zwischen Angebotserweiterungen unterschieden, die bereits eine hohe Finanzierungssicherheit aufweisen (grün) und denjenigen, deren Finanzierung noch nicht gesichert ist (rot). Für den vorgesehenen zusätzlichen Bahnbetrieb zwischen EuroAirport und Basel SBB bestehen noch keine Finanzierungsübereinkommen (EBP/SMA 2014: 33).

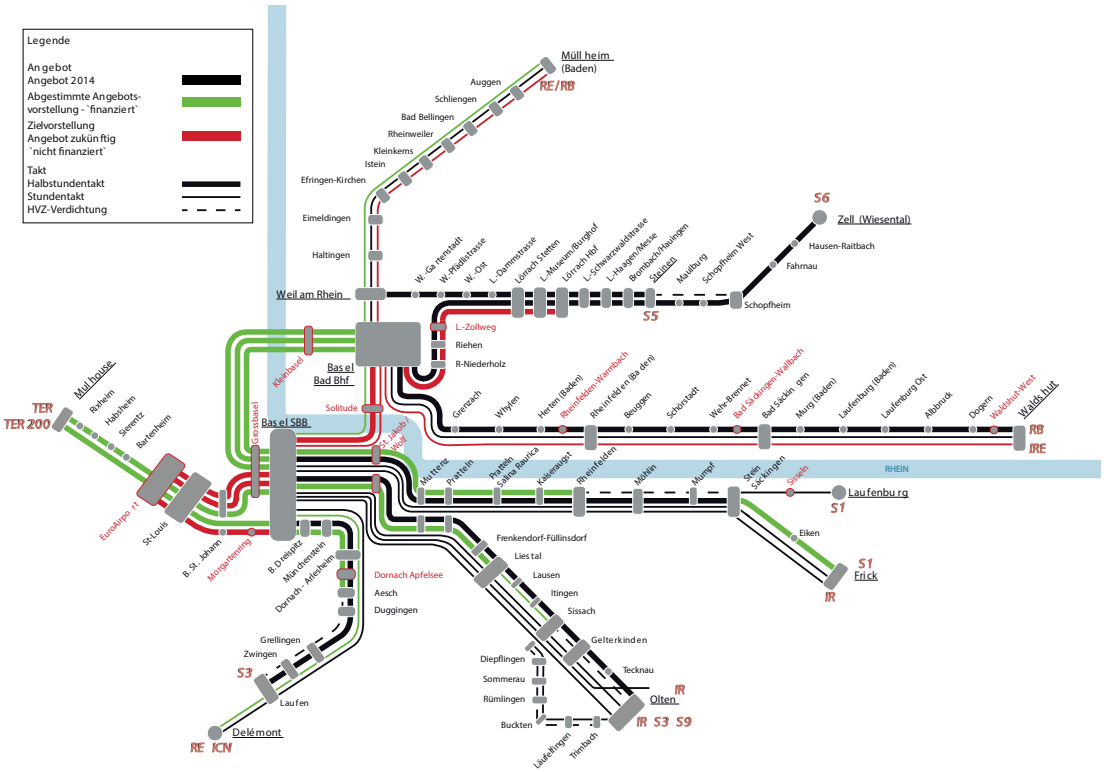
Figur 38:
Angebotsausbauten
Zielzustand mittelfristiger
Horizont (2025)



Quelle: EBP/SMA 2014: 33, bearbeitet

Für den **Horizont 2030** sieht die Nordwestschweiz mit dem Herzstück (Variante mit Y) einen Quantensprung im Bereich trinationale S-Bahn Basel vor. Die neue unterirdische Verbindung durch die Innenstadt von Basel SBB nach Basel Bad Bhf und Basel St. Johann ermöglicht wendefreie grenzüberschreitende Durchbindungen und eine direkte Zentrumserschliessung in Basel. Dadurch werden die Reisezeiten in der Innenstadt und in der ganzen Agglomeration verkürzt, was insbesondere auch eine Entlastung des teils stark überlasteten Strassennetzes bewirken soll. Es entstehen zudem neue Umsteigemöglichkeiten zu Tram und Bus. Darüber hinaus führt die Durchmesserlinie zu einer deutlichen Entlastung beider grossen Bahnhöfe.

Um das Herzstück zu realisieren und die damit möglich werdende Weiterentwicklung des Angebots umzusetzen, bedarf es – neben den bereits für 2025 vorgesehenen Projekten – verschiedener infrastruktureller Massnahmen. Dazu gehört die Einbindung des Herzstückes in das Bestandsnetz bei den Bahnhöfen Basel SBB, St. Johann, und Badischer Bahnhof sowie Kapazitätsausbauten zwischen Basel und Muttenz und zwischen Pratteln und Rheinfelden. Zusätzlich sind auch einzelne Infrastrukturausbauten auf dem Bahnnetz der Nachbarländer notwendig, z. B. ein neuer Kreuzungsbahnhof im Wiesental (Lörrach-Zollweg), der Streckenausbau zwischen St-Louis und Basel St. Johann auf vier Gleise sowie Leistungssteigerungen beim Badischen Bahnhof in Basel (EBP/SMA 2014: III). Verschiedene neue Haltestellen ermöglichen eine Integration von zusätzlichen Potenzialschwerpunkten in das Netz der trinationale S-Bahn Basel (Basel Solitude, Basel Morgartenring, Dornach Apfelsee, Basel St. Jakob/Wolf, Lörrach Zollweg, Rheinfelden-Warmbach).



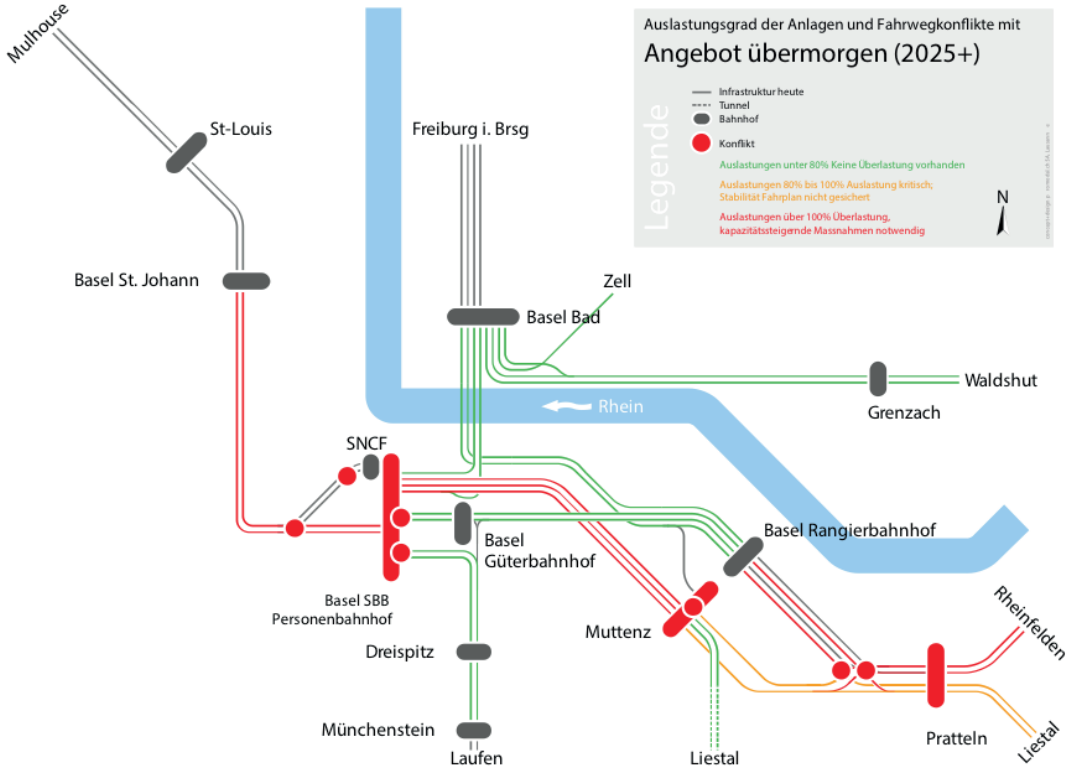
Figur 39: Angebotsausbauten Zielzustand langfristiger Horizont (2030)

Quelle: EBP/SMA 2014: 35, bearbeitet

4.4.2.4 Fahrzeitverluststellen und infrastrukturelle Engpässe

Bedingt durch die Lage an der europäischen Nord-Süd-Achse und durch die nationale Bedeutung als Güterumschlagspunkt überlagern sich im Basler Schienennetz nationale und internationale Fern- und Güterverkehre mit dem Regionalverkehr. Dadurch entstehen erhebliche Fahrwegkonfliktpotenziale, und die Infrastrukturanlagen sind hoch ausgelastet. Auf mehreren Abschnitten im zentralen Bereich des Basler Bahnknotens sind die Kapazitäten weitgehend ausgeschöpft. Handlungsbedarf besteht vor allem in der Zufahrt zu den Bahnhöfen Basel SBB, Muttenz und Pratteln. Aufgrund der einseitigen Benutzung des Bahnhofs Basel SBB ist die Basler Ostzufahrt sehr stark ausgelastet. Der Engpass zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof wurde Ende 2012 mit der Inbetriebnahme der zweiten Rheinbrücke entschärft. Seither stehen in diesem Abschnitt vier Gleise zur Verfügung. Die SBB haben folgende Kapazitätsengpässe und Fahrwegkonflikte identifiziert, aus denen die unter 4.4.2.3 aufgeführten Massnahmen abgeleitet wurden:

Figur 40:
Auslastungsgrad der heutigen Anlagen unter Berücksichtigung des Angebots «übermorgen»*



* Abbildung bezieht sich auf heutige Infrastruktur mit dem Angebot von 2025. Im Angebot von «übermorgen» sind die geplanten langfristigen Ausbauten wie die Realisierung des Herzstücks, die Realisierung der neuen Station «Grossbasel» oder die Schienenanbindung an den EuroAirport nicht berücksichtigt.

Quelle: SBB 2013: 7

4.4.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus

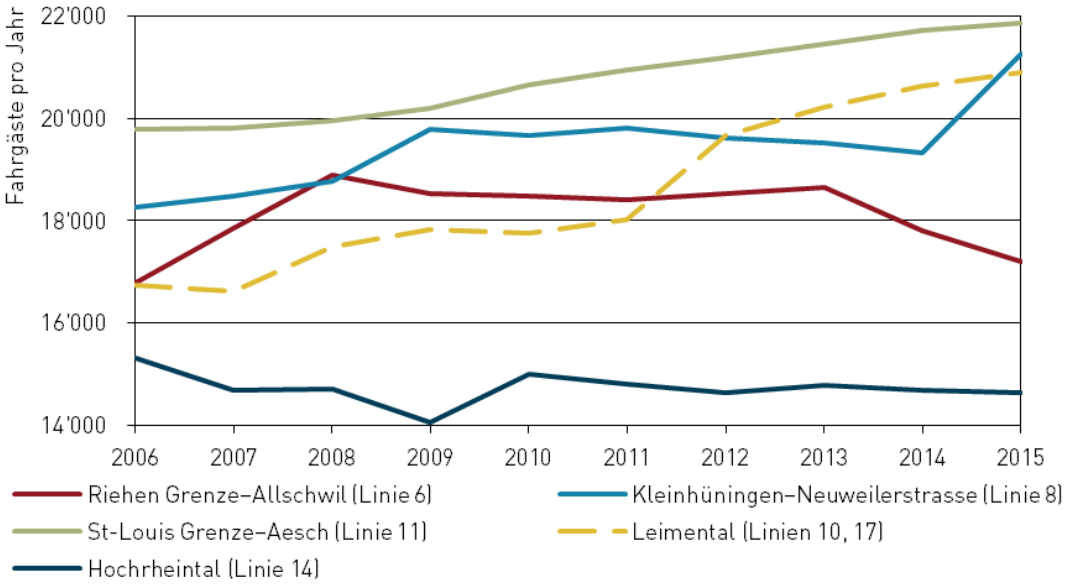
4.4.3.1 Nachfrage

Tram

Die Fahrgastzahlen der Tramlinien entwickelten sich im Zeitraum von 2004 bis 2015 unterschiedlich (vgl. Figur 41). Die Linien 10 und 17 im Leimental verzeichnen die deutlichste Nachfragezunahme. Die Fahrgastzahlen stagnierten zwar in den Jahren 2006 und 2007, nahmen aber seit der Einführung der Einsatzlinie E10 im Jahr 2008 sowie den Verdichtungen zum 7,5-Minuten-Takt in den Jahren 2011 (bis Ettingen) bzw. 2014 (bis Flüh) wieder zu. Das Nachfragewachstum schwächte sich im Jahr 2010 nochmals etwas ab, weil die Neukonzeption der Buslinien zu einer Verschiebung vom Tram auf die verschiedenen Buslinien führte (Regierungsrat Basel-Landschaft 2013: 15). Im untersuchten Zeitraum ist auch auf den Linien Riehen – Allschwil (Linie 6), Kleinhüningen – Neuweilerstrasse (Linie 8) sowie St-Louis Grenze – Aesch (Linie 11) ein Nachfragewachstum zu erkennen. Auf letzterer Linie wächst die Nachfrage relativ konstant, während das Wachstum auf der Linie 8 hauptsächlich in den Jahren 2006 bis 2009 bzw. der Linie 6 in den Jahren 2007 und 2008 stattfand. Auf der Linie 6 ist seit 2013 ein Rückgang der Nachfrage festzustellen, auf der Linie 8 hat die Nachfrage im letzten Jahr dagegen deutlich zugenommen. In Richtung Allschwil hatte der Ausbau des Busange-

bots eine verlagernde Wirkung von Tram zu Bus. Auf der Linie 14, die das Hochrheintal bis Pratteln bedient, ist kein klarer Trend festzustellen. Im Jahr 2009 geht die Nachfrage zurück, nimmt dann aber wieder zu. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Einführung des Viertelstundentaktes auf der trinationale S-Bahn Basel zwischen Pratteln und Basel zurückzuführen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass das Tramangebot auf eine starke Nachfrage trifft und entsprechend gut ausgelastet ist. Die Beförderungskapazitäten der Tramlinien im Leimental und der Tramlinie 11 nach Aesch sind mehrheitlich ausgeschöpft. Zudem erreicht die Auslastung einzelner Linien im Innenstadtbereich zeitweise Spitzenwerte, die die Angebotsqualität schmälern.



Figur 41: Nachfrageentwicklung ausgewählter Tramlinien (Fahrgäste in 1000)

Quelle: Geschäftsberichte BVB und BLT von 2006 bis 2015 (Fahrgäste in 1000)

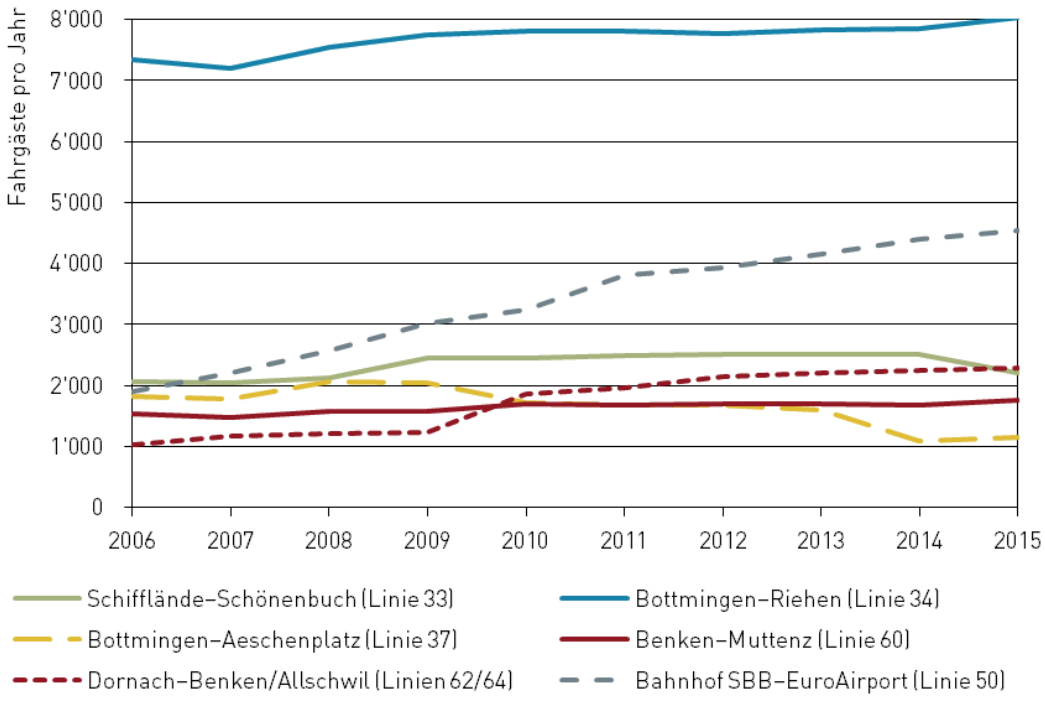
Bus

Die Nachfrageentwicklung auf dem Busnetz ist wie auch beim Tramnetz für ausgewählte Linien dargestellt (vgl. Figur 42). Einerseits handelt es sich dabei um die im äusseren Stadtbereich tangential verlaufenden Linien 37, 60, 62 und 64, andererseits sind die Radiallinien 33 und 34 dargestellt, die das Leimental mit Basel bzw. Riehen verbinden.

Bei den tangentialen Linien ist kein einheitlicher Trend erkennbar. Die Entwicklungsdynamik auf der Linie 37 ist relativ volatil, gesamthaft resultiert aber im Zeitraum von 2006 bis 2015 ein leichtes Wachstum. Die Nachfrage auf den Linien 62 und 64 ist im Zeitraum von 2006 bis 2015 stets angestiegen – das stärkste Wachstum fand im Jahr 2010 statt. Auf der Linie 60 haben die Fahrgastzahlen auch konstant, aber weniger stark zugenommen.

Auf der Linie 34 war die Nachfrage leicht steigend bis konstant. Die Buslinie 50, die den EuroAirport bedient, verzeichnete im Agglomerationsraum Basel das mit Abstand grösste Wachstum. Die Nachfrage ist im Zeitraum von 2006 bis 2015 um fast 700% gestiegen.

Figur 42:
Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien (Fahrgäste in 1000)



Quelle: Geschäftsberichte BVB und BLT von 2006 bis 2015 (Fahrgäste in 1000)

Entwicklungstrends

Das GVM Basel prognostiziert im Referenzzustand 2030 eine Zunahme der ÖV-Personenfahrten im Agglomerationsperimeter (Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr) um 23%. Überdurchschnittliche Zunahmen ortet das GVM dabei in Kleinbasel und in den Korridoren Pays de Saint-Louis und Laufental/Thierstein.

In Karte 3.5 sind die daraus zu erwartenden Nachfrageveränderungen auf dem ÖV-Netz dargestellt. Entsprechend dem ÖV-Wachstum in allen Teilen der Agglomeration werden auch die Netzbelastungen auf der Mehrheit der Abschnitte um über 20% zunehmen.

Auf dem Busnetz sind die höchsten Nachfragesteigerungen in Basel und im ersten Agglomerationsgürtel zu erwarten, wo die Buslinien Entwicklungsgebiete erschliessen. Dies betrifft beispielsweise Allschwil (Gebiet Bachgraben) oder Saint-Louis. Beim Kleinbasler Wettstein-Quartier (Roche) ist eine Umstellung von Bus auf Tram geplant.

4.4.3.2 Netzstruktur

In der Kernstadt, einigen Vorortsgemeinden und im Leimental übernimmt das Tram die Feinerschliessung auf wichtigen Achsen und bildet zusammen mit dem Busnetz ein dichtes Netz zur Mittel- und Feinerschliessung. Dieses deckt alle massgeblichen Siedlungskorridore ab. Im Leimental übernimmt das Tram teilweise die Funktion des fehlenden Bahnangebots.

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

Das Tramnetz konzentriert sich hauptsächlich auf das Schweizer Agglomerationsgebiet; mit der 2014 in Betrieb genommenen Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (D) existiert erst eine einzige grenzüberschreitende Tramverbindung. Die Tramlinien 3, 11 und 6 enden an der französischen oder der deutschen Grenze. Zudem bedient die Tramlinie 10 die französische Ortschaft Leymen im äusseren Agglomerationsgürtel. In Lörrach übernimmt die S-Bahn mit ihrem dichten Haltestellennetz mit sieben Haltestellen in der Stadt teilweise die Funktion des fehlenden Tramangebots. Bei einer Taktverdichtung besteht die Problematik, dass die geschlossenen Schranken eine noch stärker trennende Wirkung im Stadtraum haben werden.

Das Tramnetz ist fast durchgehend doppelspurig ausgebaut. Letzte einspurige Abschnitte befinden sich in Binningen, Arlesheim sowie zwischen Ettingen und Rodersdorf. Im Jahr 2014 wurden auf letzterer Strecke die Abschnitte Ettingen – Sonnenrain und Witterswil – Bättwil zur Doppelspur ausgebaut. Dies ermöglichte die Einführung eines 7,5-Minuten-Taktes bis Flüh in den Hauptverkehrszeiten. Ein Grossteil der Vorortsstrecken verfügt über ein Eigentrassee. Allerdings sind im ausserstädtischen Gebiet nur Teilabschnitte baulich von der Fahrbahn für den MIV abgetrennt.

Das grenzüberschreitende Busangebot zwischen Deutschland und der Schweiz, das die Tram- und Bahnlinien ergänzt, ist mit fünf Linien (3, 6/16, 38, 55, 7301) relativ gut ausgebaut. Sowohl entlang des Oberrheins (D/F) als auch entlang des Hochrheins (CH/D) fehlen jedoch Querungsmöglichkeiten über den Rhein, wodurch keine direkten Busverbindungen möglich sind. Zwischen Frankreich und der Schweiz bestehen zwei Buslinien nach St-Louis und Village-Neuf (603, 604) sowie zu den Hauptverkehrszeiten bzw. als Bedarfsbus die zwei Linien nach Kembs und Bartenheim (Distribus 7, 8).

4.4.3.3 Angebot

Zwei verschiedene Betreiber bedienen das Basler Tramliniennetz: die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sowie die Baselland Transport AG (BLT). Zudem gibt es im Kanton Basel-Landschaft die Waldenburgerbahn, die die Gemeinden des Waldenburgertals mit Liestal und der S-Bahn verbindet. Diese wurde 2016 von der BLT übernommen.

Karte zu Kapitel:
Kartenband, Karte 3.1

Im Zentrum von Basel überlagern sich auf vielen Strecken mehrere radiale Tramlinien. Ausserdem ermöglichen die Linien 1, 14, 21 Verkehrsbeziehungen entlang den Ringstrassen um die Innenstadt. Busse decken weitere tangentiale Verbindungen ab. Die Mehrheit der Tram- und urbanen Buslinien in der Agglomeration Basel werden werktags tagsüber im 7,5-Minuten-Takt betrieben. Die Tramlinie 10 zwischen Rodersdorf und Ettingen sowie die neu gebaute Tramverlängerung nach Weil am Rhein verkehrt lediglich im 15-Minuten-Takt. Während der Hauptverkehrszeiten werden einige Tramlinien verlängert (Linien 1, 2) sowie zusätzliche Tramlinien zur Entlastung eingesetzt (Linie 17 Wiesenplatz – Ettingen, Linie 21 Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof, Linie E11 Reinach Süd – Theater).

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

Entwicklungstrends
Für die Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes stehen zurzeit zahlreiche Ideen im Raum. Eine Vielzahl von Tramprojekten ist derzeit im Bau, in Projektierung oder in Prüfung. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft veröffentlichten im Jahr 2012 die Studie «Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020». Sie zeigt auf, wie das Tramnetz in den nächsten 10 bis 15 Jahren aussehen könnte. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat im Jahr 2012 einen Streckenplan bewilligt, der die Vorschläge der Studie und zusätzlich das Tram 30 als Ersatz der heutigen Buslinie 30 zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof berücksichtigt. Zudem hat der Grosse Rat die finanziellen Mittel für eine erste Ausbauphase bewilligt. Trotzdem bedarf es für die Umsetzung jedes Einzelprojektes eines zusätzlichen referendumsfähigen Beschlusses. Im Jahr 2014 lehnte die Basler Stimmbevölkerung das Tramprojekt Erlenmatt ab.

Basierend auf weiteren Abklärungen und Machbarkeitsstudien wurden die Ausbauschritte neu priorisiert und etappiert. Die verfolgten Massnahmen und Ziele sind in Kapitel 8.4.1 beschrieben.

4.4.3.4 Fahrzeitverluststellen

Eine agglomerationsweite oder zumindest die Verkehrsbetriebeübergreifende Analyse von Fahrzeitverlustdaten fehlt bisher. Allerdings wurden im Rahmen der Arbeiten zur Strategie Strasse (vgl. Kapitel 4.4.4) mittels des GVM Strassenabschnitte identifiziert, auf denen MIV und strassengebundener ÖV gemischt verkehren und auf denen die Verkehrsdichte in der Hauptverkehrszeit kritische Werte erreicht. Diese Übersichtskarte von «Verdachtsstellen» diente als Grundlage für die Identifikation von Fahrzeitverluststellen durch die regionalen Fachvertreter. Dieses Vorgehen stellt eine gewisse Verlässlichkeit sicher, allerdings liegt den so ermittelten Fahrzeitverluststellen keine einheitliche Definition zugrunde, und es lässt sich keine Priorisierung vornehmen. Folgende kritischen Stellen wurden identifiziert und bestätigt (gekürzte Übersicht; für Details s. Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015a):

- Basel: Zoll Kleinhüningen-Friedlingen und Knoten Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse, Achse Hochbergerstrasse (Stücki) – Schwarzwaldallee – Schwarzwaldstrasse – Basel Breite, Aeschenplatz, Achse St. Alban-Anlage – Zürcherstrasse – Basel Breite und Kreuzung Centralbahnplatz/Aeschengraben – Nauenstrasse
- Allschwil, Ortszentrum (generell enge Platzverhältnisse)
- Birsfelden, Ortszentrum
- Augst/Pratteln, Ortsdurchfahrt
- Bottmingen, Mitteldorfkreisel
- Therwil, Ortsdurchfahrt
- Münchenstein, MFP-Kreisel und Umfeld A18-Anschluss
- Riehen: Tramlinie 6 und Buslinien im Mischverkehr, hohes Verkehrsaufkommen vor allem Samstags

4.4.4 Strassennetz und Verkehrsmanagement (Personen- und Güterverkehr)

Im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation kritisierte das Bundesamt für Raumentwicklung eine nicht genügend erkennbare Gesamtstrategie sowie fehlende Aussagen zur Steuerung und Lenkung des MIV in den ausländischen Agglomerationsteilen. Als Reaktion darauf und um neben dem ÖV auch den MIV auf eine trinational abgestützte strategische Basis zu stellen, wurde für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation die Strategie Strasse erarbeitet. Die Arbeitspakete umfassten (a) die Bestimmung eines gemeinsamen Zielnetzes und eine sich darauf beziehenden Schwachstellenanalyse, (b) die Untersuchung von Verkehrsmanagement-Massnahmen und (c) eine Situationsanalyse zur Parkierung inklusive Erkundung von Massnahmen zur verbesserten Harmonisierung der Bewirtschaftung.

4.4.4.1 Netzstruktur

Karte zu Kapitel: Kartenband, Karte 3.2

Das Strassennetz in der Agglomeration Basel ist einerseits geprägt durch die Topographie und die damit korrespondierenden Siedlungskorridore, andererseits aber auch durch die trinationale Grenzlage. Das Hochleistungsstrassennetz besteht hauptsächlich aus den Autobahnen im Grossraum Basel. Es sind dies die schweizerischen Autobahnen A2 (Achse Basel – Sissach – Härkingen/A1 – Luzern) und A3 (Achse Basel – Fricktal – Baden – Zürich), die von Süden und Osten kommend in der Verzweigung Augst zusammenlaufen. Nördlich von Basel führt die A2 auf deutscher Seite direkt als A5 (Achse Basel – Freiburg) weiter. Auf der französischen Oberrheinseite verbindet die A35 das Elsass mit Basel. Die genannten Autobahnen haben neben dem Agglomerationsverkehr auch eine hohe Bedeutung für den internationalen Nord-Süd-Transitverkehr.

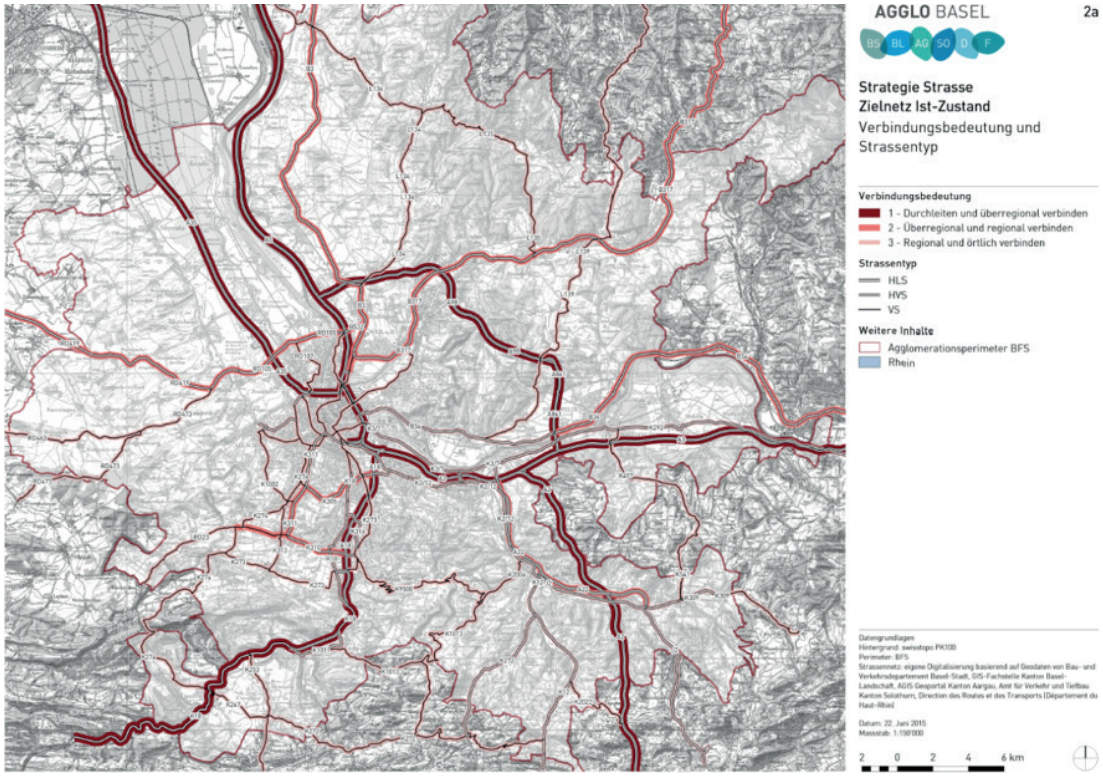
Aus der Netzstruktur ist ersichtlich, dass sich die auf Basel zulaufenden Autobahnen im zentralen Bereich vereinigen. Die Verkehre aus den Korridoren überlagern sich entsprechend auf der Osttangente der A2/A3 zwischen Basel-Wiese und dem Knoten Hagnau sowie auch weiter ostwärts bis zur Verzweigung von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

Die A98 und die daran anschliessende Querspange A861, die das Zentrum der Agglomeration Basel zwischen der A5 bei Weil am Rhein und der A3 bei Rheinfelden in einem weiten Bogen umfahren, sowie die A18 zwischen Aesch und der Verzweigung Hagnau ergänzen das Hochleistungsstrassennetz. Die A18 geht am Knoten Angenstein in eine Hauptverkehrsstrasse über, die das Laufental und den Jura mit der Agglomeration Basel verbindet.

Die A22 im Ergolztal ist als durchgehende Hochleistungsstrasse zwischen dem A2-Anschluss Liestal und Sissach ebenfalls Bestandteil des übergeordneten Netzes, allerdings mit einer deutlich stärkeren regionalen Bedeutung.

Die offiziellen rechtlichen und funktionalen Strassenklassierungen in den drei Ländern der Agglomeration Basel sind nur bedingt miteinander vergleichbar. Um eine gemeinsame und abgestimmte Sicht auf das Strassennetz und dessen Entwicklung zu ermöglichen, wurde im Rahmen der Strategie Strasse ein agglomerationsweites Zielnetz definiert. Dieses differenziert Strassen nach ihrer Verbindungsbedeutung (= Netzfunktion) und nach ihrem Typ (= bauliche Ausgestaltung). Die nachfolgende Abbildung zeigt das Resultat der intensiven Diskussionen zur Definition dieses Netzes für den Ist-Zustand (also ohne geplante Ausbauten).

Figur 43:
Zielnetz gemäss Strategie Strasse (Ist-Zustand)



Quellen: eigene Darstellung

4.4.4.2 Verkehrsmanagement

Im Rahmen der neu erarbeiteten Strategie Strasse hat die Geschäftsstelle Agglo Basel auch eine Auslegeordnung zur aktuellen Situation sowie erste strategische Stossrichtungen zum weiteren Ausbau des Verkehrsmanagements erarbeitet (Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015a+c).

Die VSS-Norm SN 640 781 subsummiert unter dem Begriff Verkehrsmanagement Strasse mehrere Begriffsebenen. Die vorliegende Analyse fokussiert auf die Verkehrsbeeinflussung, worunter sämtliche Massnahmen fallen, die dazu beitragen, den Strassenverkehr sicher und flüssig zu halten. Neben der Verkehrsbeeinflussung sind auch das Management des ruhenden Verkehrs und das Management der Fahrberechtigungen (etwa über die Strassenzulassung von Fahrzeugen, über Zufahrtsberechtigungen etc.) Teil des strassenbezogenen Verkehrsmanagements.

Innerhalb der Verkehrsbeeinflussung werden drei Handlungsfelder unterschieden:

- **Verkehrslenkung:** Beeinflussung der Routenwahl in Strassennetzen und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl; beispielsweise Hinweise zu Störungen und grossräumigen Umfahrungen auf variablen Textanzeigen

- **Verkehrsleitung:** Beeinflussung des Verkehrs auf einer Strecke; beispielsweise dynamische Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, dynamische Fahrstreifensignalisation, dynamische Anpassung der Maximalgeschwindigkeit, Rampenbewirtschaftung

- **Verkehrssteuerung:** Beeinflussung des Verkehrs an Knoten; beispielsweise Lichtsignalanlagen (LSA) an Kreuzungen, Zufahrtsdosierung und Rampenbewirtschaftung

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

› Im Kanton **Basel-Stadt** ist das Amt für Mobilität für die Regelung des Verkehrsregimes und für die Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) auf dem Strassennetz zuständig. Aktuell wird eine gesamtstädtische LSA-Steuerungsstrategie mit grundlegenden Steuerungsregeln ausgearbeitet. In **Basel-Landschaft** verantwortet das Tiefbauamt das Verkehrsmanagement auf den Kantonsstrassen.

  In beiden Kantonen unterhält die Kantonspolizei je eine regionale Verkehrsleitzentrale in Basel und in Sissach, von wo aus im Auftrag des ASTRA der Betrieb auf den Autobahnen überwacht und gesteuert wird. Im Vordergrund steht dabei allerdings die Krisenintervention bei Unfällen, Streckenunterbrüchen, schlechter Witterung etc. Die VM-Installationen auf den Autobahnen A2 und A3 umfassen Wechseltextanzeigen und eine dynamische Geschwindigkeitsbegrenzung mit automatischer Steuerung.

› **Auf deutscher Seite** ist das Regierungspräsidium Tübingen zuständig für das Verkehrsmanagement auf Bundes- und Landesstrassen in der Region Basel. Dazu betreibt das Regierungspräsidium die Strassenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ BW). Auf dem HLS-Netz sind aktuell zwei Verkehrsbeeinflussungsanlagen verantwortet durch die SVZ BW in Betrieb: Sowohl auf der A5 bei Weil am Rhein als auch auf der A861 bei Rheinfelden wird mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage die Zufahrt der Lastwagen zu den Grenzzollanlagen dosiert. Beide Anlagen werden automatisch gesteuert, wobei die Überwachung und eine mögliche Übersteuerung durch das Autobahnpolizeirevier Weil am Rhein sichergestellt sind.

  Für die Verkehrsbeeinflussung auf den Kreisstrassen im Landkreis Lörrach ist das Sachgebiet Strassen im Fachbereich Verkehr und Strassen des Dezernats III zuständig. Allerdings unterhält der Landkreis auf den ihm unterstellten Strassen keine über den Einzelknoten hinausgehenden Beeinflussungssysteme.

› **Auf französischer Seite** gelten für die Aufgaben des Verkehrsmanagements grundsätzlich die Zuständigkeiten gemäss rechtlicher Strassenklassierung. Für das Verkehrsmanagement auf den konzessionierten Nationalstrassen im französischen Teil der Agglomeration Basel ist die Direction interdépartementale des routes Est (DIR Est) zuständig. In Strasbourg unterhält die DIR Est eine Verkehrsleitzentrale (Centre d'ingénierie, de sécurité et de gestion du trafic). Sowohl die operative Überwachung und Steuerung des Verkehrs auf den Autobahnen als auch die konzeptionelle Weiterentwicklung der VM-Systeme erfolgt von hier aus.

  Auf den Departementsstrassen ist die Direction des Routes et des Transports (DRT) mit Sitz in Colmar für das Verkehrsmanagement zuständig. In den Innerortsbereichen fällt die Entscheidungskompetenz für die Verkehrsbeeinflussung allerdings massgeblich den kommunalen Bürgermeistern zu. Die Direction des Routes et des Transports beschränkt sich vor allem auf die Festlegung des Verkehrsregimes auf den Departementsstrassen (Höchstgeschwindigkeit je Abschnitt, Standorte von Lichtsignalanlagen etc.). Weiter betreibt die DRT in Colmar die Cellule Opérationelle de Coordination Routière (COCR), die Informationen zur Verkehrslage auf dem Departementsstrassennetz bündelt und verbreitet sowie im Krisenfall das Verkehrsmanagement übernimmt.

Diese Auslegeordnung und Auskünfte von Fachleuten der einzelnen Gebietskörperschaften zeigen, dass eine strategisch bestimmte Verkehrsbeeinflussung ausserhalb der Autobahnen noch kaum oder gar nicht praktiziert wird. In wenigen Fällen gelangen koordinierte LSA-Steuerungen über wenige Knoten hinweg zum Einsatz. Weitergehende Massnahmen wie eine grenzüberschreitende regionale Verkehrslenkung (insbesondere bei Störungen des Normal-

betriebs), eine Rampenbewirtschaftung auf Einfahrten zu Hochleistungsstrassen oder Pförtneranlagen auf Zufahrtsachsen in das Agglomerationszentrum werden bisher nicht eingesetzt. Diese Situation lässt sich vor allem auf die drei folgenden Gründe zurückführen:

› **Fehlende analytische Grundlagen:** Bislang genügte im untergeordneten Netz (Nicht-HLS-Netz) die Definition des Verkehrsregimes und darauf aufbauend eine bestmögliche Steuerung des Einzelknotens. Entsprechend fehlen bisher analytische Grundlagen, wo eine Steuerung über Streckenzüge oder ganze Netzteile hinweg in welcher Weise welche Vorteile bringen kann. Die LSA-Steuerungsstrategie im Kanton Basel-Stadt kann in diesem Kontext als ein Puzzleteil betrachtet werden.

› **Fehlende normative Ziele:** Neben den analytischen Grundlagen fehlen gemeinsame normative Ziele für das Verkehrsmanagement, beispielsweise Dosierungsziele mit entsprechendem Perimeter und Stauräumen oder Ziel-Verkehrsmengen zur Sicherstellung von Kapazitäten bei MIV und ÖV für einzelne Achsen.

› **Verteilte Kompetenzen:** Die Kompetenzen im Verkehrsmanagement sind dezentral verteilt. Erstens können die regionalen Körperschaften den Verkehrsbetrieb auf den Autobahnen nicht beeinflussen. Dies ist jeweils Sache der zuständigen nationalen Behörde. Zweitens ist der Austausch zwischen verkehrsplanerisch-strategischen und operativ steuernden Behörden unterschiedlich. Letzteres ist in der Regel Aufgabe der Verkehrspolizei, wobei die Aufrechterhaltung eines flüssigen, sicheren Verkehrsablaufs und die Reaktion auf Störungen im Zentrum stehen. Die strategische Steuerung steht (noch) nicht im Fokus der polizeilichen Steuerung.

4.4.4.3 Schwachstellen

Im Rahmen der Arbeiten zur Strategie Strasse wurde das Zielnetz einer Schwachstellenanalyse unterzogen. Grundlage dafür bildeten Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells sowie Fachgespräche mit regionalen Fachpersonen. Die untersuchten Themen umfassten den Verkehrsablauf (Indikatoren Auslastung, Geschwindigkeitsabweichungen und Verkehrsdichte), Konflikte mit dem ÖV (vgl. Kapitel 4.4.3.4), mit dem Veloverkehr (vgl. Kapitel 4.4.6) und mit Umfeldnutzungen sowie Unfallschwerpunkte bzw. Unfallpunkte (vgl. Kapitel 4.4.9). Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse wurden in einer Synopsiskarte zusammengefasst (Karte 5.3).

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

Zudem wirken sich die hohen Belastungen der A2/A3 durch Behinderungen der Zufahrt im Knoten Hagnau auch negativ auf die A18 aus. Allerdings lassen sich im Birstal bis jetzt noch kaum unerwünschten Ausweichverkehre beobachten.

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

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

Eine spezielle Problematik in der Agglomeration Basel betrifft die Grenzübergänge. Die Verzollung des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs beeinträchtigt den Verkehrsablauf sowohl im Umfeld des Autobahn-Grenzübergangs CH – F als auch beim Zoll Rheinfelden A861 – A98. Die Zollanlage Rheinfelden wurde beim Bau der A861 bewusst zurückhaltend dimensioniert (Staatsvertrag D/CH), dennoch hat sich die Verkehrsmenge seit der Eröffnung im Jahr 2006 mehr als verdoppelt. In den Hauptverkehrszeiten bilden sich ausgehend vom Grenzübergang Rückstaus, die regelmässig die B34 sowie auf Schweizer Seite die A3 und im Umfeld des A3-Anschlusses Rheinfelden-West das angrenzende Kantonsstrassennetz (K292) tangieren.

Im Ergolztal konnte mit der Eröffnung der A22 im Dezember 2013 die Rheinstrasse zwischen Frenkendorf und Liestal als über Jahre hinweg dringlichster verkehrlicher Engpass entlastet werden. Dadurch ist der strassenseitige Problemdruck im Ergolztal aktuell geringer als in den anderen Teilen der Basler Agglomeration. Zudem steht für den Durchgangsverkehr die parallele Achse A2 zur Verfügung.

Konflikte mit Umfeldnutzungen

Die Konflikte mit Umfeldnutzungen betreffen stark ausgelastete Strassen in Ortsdurchfahrten. Dies sind einerseits Ortsdurchfahrten an den radialen Verbindungsachsen von und nach Basel, zum Beispiel jene in Laufen, im Raum Oberwil – Binningen – Bottmingen, in Therwil, Allschwil, Dornach und in Hégenheim. Andererseits betrifft die Problematik Siedlungsgebiete entlang von regelmässig stark belasteten Ausweichrouten. Besonders von dieser Problematik betroffen sind Teile der Stadt Basel (Quartiere Breite, St. Alban), Birsfelden sowie oft auch Muttenz und Pratteln.

Entwicklungstrends

Für die zukünftige Entwicklung des Zielnetzes bestehen sowohl von übergeordneter, sprich staatlicher Seite als auch von regionaler Seite her bedeutende Ausbaupläne. Gerade auf schweizerischer Seite hat die entsprechende Debatte in den letzten beiden Jahren eine neue Dynamik erhalten. Im Folgenden werden die wichtigsten Ausbauvorhaben beschrieben. Diese sind im Zielnetz berücksichtigt:

- **Rheintunnel zur Entlastung der Osttangente:** Die Schweizerische Eidgenossenschaft als Eigentümerin und Betreiberin des Nationalstrassennetzes sucht seit mehreren Jahren nach Lösungen zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente. Die ursprünglich vorgeschlagene Lösung mit einem oberirdischen Spurausbau wird mittlerweile nicht mehr in Betracht gezogen. Im Juli 2014 hat das ASTRA stattdessen eine Tunnellösung präsentiert, die die Basler Anliegen nach einem stadtverträglichen Ausbau aufgreift. Zu diesem Vorhaben liegt mit Datum 28.01.2015 eine Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Kanton Basel-Stadt betreffend Finanzierung des Rheintunnels sowie der flankierenden Massnahmen vor. Gemäss dem Vorschlag soll das Autobahnnetz mit einem zweiröhrigen Tunnel zwischen Birsfelden (Hagnau) und der Nordtangente bzw. der Verzweigung Wiese ergänzt werden. Damit kann die bestehende Osttangente vom Verkehr von und nach Frankreich sowie Basel-Kannenfeld und Allschwil entlastet werden. Im Süden schliesst der Rheintunnel beim Zubringer Birsfelden an, wo die Strasse in einen Tunnel abtaucht. Die Anbindung im Norden erfolgt bei der heutigen Ausfahrt Klybeck und der Rampenbrücke Wiese. Der ASTRA-Vorschlag sieht eine Fahrspur je Tunnelröhre ohne Anbindung in Richtung Deutschland vor. Diese Anbindung sowie der Ausbau als zweispuriger Tunnel je Richtung wären mit Mehrkosten allerdings realisierbar. Das generelle Projekt zur Planung des Rheintunnels ist vom ASTRA lanciert und soll auch diese ergänzte Variante untersuchen. Gleichzeitig plant der Kanton Basel-Stadt die flankierenden Massnahmen.

- **Zubringer Bachgraben – Nordtangente:** Am 8. März 2015 hat das Stimmvolk im Kanton Basel-Landschaft eine Initiative angenommen, die eine Umfahrung von Allschwil im kantonalen Strassengesetz festschreibt und den Kanton verpflichtet, diese «mit besonderer Dringlichkeit (..) zu planen, zu projektieren und zu bauen». Diese besteht aus zwei Etappen: In einer ersten Etappe soll ein Autobahnanschluss für das Gewerbegebiet Bachgraben geschaffen werden. Die zweite Etappe sieht eine Tunnelverbindung bis zum Gewerbegebiet Letten im Süden Allschwils vor.

  Aufbauend auf dieser Planung besteht die langfristige Option, die Umfahrung Allschwil als Tunnel unter Binningen gegen Osten weiterzuführen und mit dem ebenfalls zu bauenden Gundelitunnel zu verbinden, so dass zwischen der A2/A3, Anschluss Basel-City, und der A35 eine durchgehende stadtnahe Tangente entstünde. Aufgrund der Volksabstimmung vom 8. November 2015 ist jedoch die Planung und Projektierung eines Tunnels Binningen bis auf weiteres sistiert.

- **Umfahrung Ost Hésingue/Hégenheim:** Dieses Projekt ist im aktuellen Schéma de Cohérence Territoriale (Syndicat Mixte 2012) und dem PLU de Hésingue/Hégenheim enthalten. Die detaillierte Ausgestaltung einer solchen Umfahrung, insbesondere der Anschluss an das schweizerische Strassennetz im Süden ist in Arbeit, und die koordinierte Umsetzung mit dem geplanten Zubringer Bachgraben-Nordtangente ist geplant. Die französische und die Baselbieter Seite haben einen projektbezogenen Austausch und im Sommer 2016 eine gemeinsame Vorstudie gestartet.

- **Weiterführung A98:** Die A98, in den 1960er-Jahren noch als durchgehende Autobahn entlang der deutschen Südgrenze von Weil am Rhein bis ins bayerische Isenberg geplant, hat eine wechselhafte Planungs- und Realisierungsgeschichte hinter sich. Das bestehende Teilstück von Weil am Rhein bis zum Autobahndreieck Hochrhein wird in den nächsten Jahren nach Osten erweitert, wo 2012 bereits der Abschnitt 7 Murg – Hauenstein für den Verkehr freigegeben wurde. Der Abschnitt 10 Tiengen – Lauchringen besteht bereits seit 1997.

Folgende weitere Ausbauten der A98 sind geplant:

- Abschnitt 4 Autobahndreieck Hochrhein – Karsau: Der Abschnitt befindet sich aktuell im Bau.

- Abschnitt 5 Karsau – Schwörstadt: Für diesen Abschnitt läuft das Planfeststellungsverfahren, sodass mit einem Beginn der Bauarbeiten in den nächsten Jahren gerechnet werden kann.

- Abschnitt 6 Schwörstadt – Murg: Dieser Abschnitt befindet sich in der Vorplanung. Für den Trassenverlauf stehen aktuell vier Varianten zur Diskussion, die allesamt vom Land Baden-Württemberg für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet wurden.

- Abschnitte 8 und 9 Hauenstein – Tiengen: Für die beiden 13 km langen Abschnitte A 98.8 und A 98.9 Hauenstein – Waldshut-Tiengen liegen verschiedene Variantenuntersuchungen vor. Derzeit ruhen hier aber die Planungen.

Im Zusammenhang mit den Ausbauplänen für die Osttangente ist die Diskussion um die Umfahrungsfunktion der A98 für den Transitverkehr zu erwähnen. In der Vereinbarung über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel vom 22. April 1999 wurde festgehalten, dass auf Wegweisungs-Massnahmen, die die A98 (D) und ihre Verbindung zur A3 (CH) als grossräumige Umfahrung von Basel fördern, verzichtet wird. In jüngster Zeit gab es politische Vorstösse von baselstädtischer und Baselbieter Seite, um die Umfahrungsfunktion und damit eine Entlastung für die A2/A3 im Agglomerationszentrum offiziell zu ermöglichen. Dagegen steht der Widerstand der Gemeinden und Städte (und teilweise auch kritische Stimmen aus dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Aargau) im Umfeld der A861 und der A98, inklusive des Anschlusses A3 Rheinfelden-West. Die Diskussion erscheint vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung auf der A98 und der verbreiteten Nutzung von Navigationsgeräten aber ohnehin von der Realität überholt worden zu sein. Die A98 übernimmt passiv bereits eine grossräumige Umfahrungsfunktion für einen Teil des Transitverkehrs. Die potenzielle Wirkung einer aktiven Umleitung wird unter der Federführung des ASTRA eruiert.

4.4.5 Parkierung

Sowohl das Parkplatzangebot als auch das Benutzungsregime der Parkplätze auf öffentlichem Grund regeln die Gemeinden autonom. Auf Basis der Eigenleistung V1 «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation erarbeitete die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2015b) im Rahmen der Strategie Strasse erste Fachgrundlagen, die einen Überblick über die aktuell geltenden kommunalen Parkierungsregimes bieten sowie erste Bausteine für eine Harmonisierung identifizieren. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchungen werden im Folgenden vorgestellt. Die Analyse fokussiert auf den inneren Bereich der Agglomeration, weil dort der Nachfragedruck am grössten ist. Die Analysen zum Park-and-Ride-Angebot sind in Kapitel 4.4.8 dargelegt.

Parkplatzregime auf öffentlichem Grund
In den letzten Jahren ist im Grossraum Basel eine neue Dynamik zur Regulierung der Parkierung entstanden. Anstoss dazu gab die im Jahr 2011 verabschiedete Parkraumbewirtschaftung der Stadt Basel. Die Stadt hat sämtliche nicht gebührenpflichtigen weissen Parkplätze und nicht markierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund zwischen 2013 und Mitte 2016 zur blauen Zone umgewandelt. Weiter führte die Stadt eine Gebührenpflicht für die Langzeitparkierung in Form einer Besucherparkkarte bzw. einer Pendlerparkkarte ein. Mehrere umliegende Gemeinden passten als Reaktion darauf ebenfalls ihr Parkierungsregime an,

um unerwünschte Auswirkungen wie das verstärkte Parkieren von Pendlern in stadtnahen Wohnquartieren zu vermeiden. Die bestehenden Parkierungsregelungen der stadtnahen Gemeinden[31] bestehen im Allgemeinen aus folgenden Elementen:

Tabelle 24: Parkierungsregimes auf öffentlichem Grund

Parkierungsregime		**Räumliche Abgrenzung**
Unbeschränktes Parkieren		› Keine unbeschränkten Parkplätze: Basel, Birsfelden › In einzelnen Gebieten unbeschränkt: Riehen, Allschwil, Binningen, Reinach, Lörrach › Generell unbeschränkt: Bottmingen, Münchenstein, Muttenz, Weil am Rhein, St-Louis, Huningue
Gebührenfreies Parkieren mit Parkscheibe (zeitliche Beschränkung)		› Flächendeckend: Stadt Basel, Birsfelden (zusätzlich Bewilligungspflicht für regelmässiges Nachtparkieren) › In Teilgebieten: Riehen, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Reinach, Münchenstein, Muttenz, Huningue › Ortszentrum und Stadtgrenze: Weil am Rhein, St-Louis
Gebührenparkplätze, differenziert nach Lage, Parkierungsdauer, Zeitpunkt		› Basel, Lörrach (Innenstadt) › Erstes Zeitfenster gebührenfrei: Riehen, Binningen, Birsfelden › Generell keine gebührenpflichtigen Parkplätze: Allschwil, Bottmingen, Weil am Rhein (Ausnahme Parkplatz Sparkasse), Huningue
Bewohnerparkzone (D): Reservierte Parkplätze für Anwohner mit entsprechendem Bewohnerparkausweis		› Lörrach
Parkkarten		
Nutzungstyp	Beschrieb / Hauptzweck	Räumliche Abgrenzung
Anwohnerparkkarte	Zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone	› Abgabe an gemeldete Anwohnende und teilweise gleichermassen Betroffene: Basel (140.–/J.), Binningen (30.–, ohne Gültigkeitsbeschränkung), Birsfelden (60.–/J.), Lörrach (30 Euro/J.), Münchenstein (30.–/J.), Muttenz (30.–/J.), Reinach (kostenlos), Riehen (8.–/J.), Weil am Rhein (30 Euro/J.), St-Louis (kostenlos)
Tagesparkkarte	Verlängertes Parkieren in der blauen Zone	› Gebührenpflichtige Abgabe, von allen Personen erwerbbar: Basel, Riehen, Binningen, Reinach, Münchenstein, Lörrach › Gebührenpflichtige Abgabe an EinwohnerInnen, WochenaufenthalterInnen und Gewerbetreibende: Birsfelden
Angestelltenparkkarte	Zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone im Umkreis des Arbeitsgebers	› Unbeschränkter Bezug: Riehen, Weil am Rhein, Münchenstein, Muttenz, Weil am Rhein, St-Louis › Beschränkte Anzahl: Binningen (max. 10 % der Belegschaft, max. 10 Bewilligungen für Geschäftsfahrzeuge) › Zusätzliche Auflagen: Basel (ÖV-Arbeitsweg >60 Min. oder Arbeitsbeginn/-ende ausserhalb der ÖV-Zeiten), Birsfelden und Reinach (Nachweis fehlender Privatparkplätze)
Gewerbeparkkarte / Handwerkergenehmigung	Zeitlich unbeschränktes und gebührenfreies Parkieren für Handwerker und Servicemonteure an wechselnden Kundenstandorten	› Einheitliche Regelung in den Kantonen BS und BL › Lörrach (Ausnahmegenehmigung nach StVO)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel 2015b, eigene Darstellung

31 Folgende Gemeinden wurden in der Analyse berücksichtigt: Allschwil, Basel, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Huningue, Lörrach, Münchenstein, Muttenz, Reinach, Dornach, Riehen, St-Louis, Weil am Rhein

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

Gebührenpflichtige Parkplätze sind vor allem in den Zentren der Städte Basel und Lörrach zu finden. In den weiteren untersuchten Gemeinden sind sie entweder räumlich eng begrenzt oder nicht vorhanden. Ausserdem sind in diesen Gemeinden die ersten 30 bis 60 Minuten in der Regel gebührenfrei. In mehreren der untersuchten Gemeinden gibt es immer noch unbeschränkte öffentliche Parkplätze, die tendenziell abseits vom Ortszentrum liegen.

Ergänzend zum allgemeinen Parkierungsregime haben die Gemeinden nutzerspezifische Parkberechtigungen festgelegt (Parkkarten). Von den untersuchten Gemeinden ist nur in Bottmingen und Huningue keine Differenzierung nach Nutzerkategorien vorhanden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in dieser Gemeinde mit Ausnahme von einigen zentral gelegenen Gebieten unbeschränkt parkiert werden kann.

Die Abgabe der Parkkarten ist vor allem bei den Angestelltenparkkarten unterschiedlich geregelt. In einigen Gemeinden können die Mitarbeitenden von ortsansässigen Betrieben ohne Auflagen eine Parkkarte beantragen. In Basel wird die Abgabe einer Pendlerparkkarte an die Bedingung geknüpft, dass entweder bei Arbeitsbeginn/-ende kein ÖV zur Verfügung steht oder der ÖV-Arbeitsweg länger als 60 Minuten dauert. Auch Binningen verfügt über eine restriktive Regelung, indem maximal 10 % der Betriebsbelegschaft Parkkarten erwerben können und die Anzahl Parkierungsbewilligungen für Geschäftsfahrzeuge begrenzt ist. In Allschwil hat das Stimmvolk die Einführung von entsprechenden Regelungen abgelehnt. Weiter fordern Birsfelden und Reinach für die Abgabe einer Angestelltenparkkarte den Nachweis, dass der Arbeitgeber zu wenige Privatparkplätze zur Verfügung stellen kann.

Die Preise für die Parkkarten variieren stark; einige Gemeinden geben Anwohnerkarten kostenlos ab (Reinach, St-Louis), in Basel sind sie mit 140 Franken pro Jahr am teuersten. Im schweizweiten Vergleich sind die Preise der Parkkarten in der Basler Agglomeration eher niedrig.

Parkplatzregime auf Privatgrund

In der Schweiz ist die Erstellung von Parkplätzen auf Privatgrund in der kantonalen Baugesetzgebung geregelt. Die baselstädtische Parkplatzverordnung (PPV) formuliert eine Obergrenze für die zulässige Anzahl von Abstellplätzen, während die Kantone BL, AG und SO eine Mindestzahl an Abstellplätzen verlangen. In Deutschland definiert die Landesbauordnung Baden-Württemberg eine Verpflichtung von einem Stellplatz je Wohnung für Wohngebäude (Art. 37 Abs. 1 LBO). Für weitere Nutzungen ist die Stellplatzanzahl so zu definieren, dass eine ordnungsgemässe Nutzung der Anlage unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse sichergestellt ist. Die Gemeinden können aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen die Stellplatzverpflichtung mit Ausnahme der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in ihren örtlichen Bauvorschriften einschränken oder für Wohnungen auch erhöhen (Art. 74 Abs. 2 LBO). In Frankreich werden die Anforderungen auf regionaler oder lokaler Ebene geregelt. Im SCOT können gemäss der nationalen Gesetzgebung Minimal- oder Maximalvorgaben festgelegt werden, die in den Plans locaux d'urbanisme (PLU) zu berücksichtigen sind. Falls keine solchen Vorgaben bestehen, ist die Regelung der Parkplatzerstellung direkt den Gemeinden überlassen. Im Fall von Saint-Louis und Huningue sind

im Reglement zum PLU Kennziffern zur Parkplatzerstellung für verschiedene bauliche Nutzungen enthalten, die in den dazugehörigen Bestimmungen klar als einzuhaltende Mindestmasse präzisiert sind.

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)
Zur Eindämmung der negativen verkehrlichen und umweltseitigen Auswirkungen von verkehrsintensiven Einrichtungen ist die Regulierung der Parkierung ein zentrales Thema. Diese erfolgt einerseits über die Parkplatzbewirtschaftung und anderseits die Regelung der Parkplatzerstellung. In der Schweiz werden die Betreiber zwar nicht explizit zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet, die Gerichtspraxis stützt diese aber. Die Pflicht zur Parkraumbewirtschaftung wird in der Regel in der Baubewilligung verfügt.

Die Bemessung der zulässigen Anzahl zu erstellender Parkplätze ist in den Regionen unterschiedlich geregelt. In Basel-Stadt kommt ein Fahrtenmodell zur Anwendung, das für verkehrsintensive Nutzungen die maximal zulässige Fahrtenanzahl festlegt. Ergänzend dazu gelten die in der Parkplatzverordnung (PPV) definierten nutzungsspezifischen Ausgangszahlen für zulässige Parkplätze. Für Läden über 10 000 m^2 BGF legt das Bau- und Verkehrsdepartement die Ausgangszahl in einer Richtlinie fest (Art. 6 Abs. 3 PPV). Der Kanton Basel-Landschaft definiert keine nutzungsspezifischen Vorgaben für die Parkplatzerstellung bei verkehrsintensiven Anlagen, für Einkaufszentren mit mehr als 1000 m^2 Fläche fordert der Kanton aber ein Verkehrsgutachten. Der Kanton Basel-Landschaft formuliert ausserdem Standortanforderungen für grössere Verkaufseinheiten in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV). In Deutschland schreibt die bundesrechtliche Raumordnungsverordnung (RoV) für die Errichtung von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vor. Dieses zielt darauf ab, mit dem erzeugten Verkehr das Umfeld möglichst wenig zu belasten. Weiterhin wird die zulässige Anzahl Parkplätze in der Landesbauordnung und der ergänzenden Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) geregelt.

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

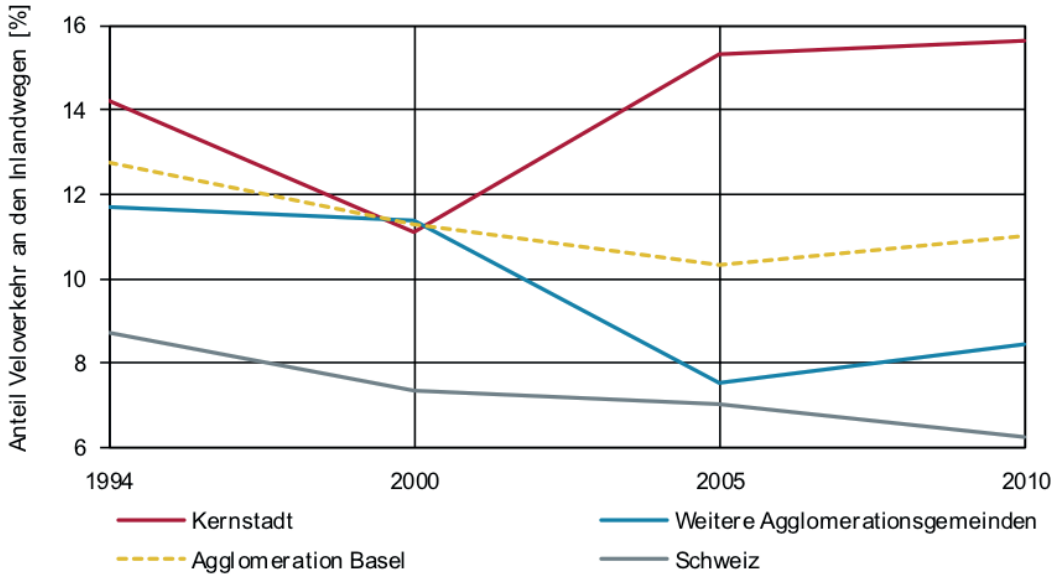
Das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt schätzt die Anzahl der Parkplätze in der blauen Zone inklusive der bereits ummarkierten und noch dazukommenden Parkplätze auf rund 23 000. Dem stehen 2015 rund 25 000 verkaufte Anwohnerparkkarten und etwa 6000 Gewerbeparkkarten gegenüber. Die Anzahl der monatlich verkauften Besucherparkkarten steigt laufend und erreichte im Dezember 2015 einen Stand von ca. 12 000 Tageskarten und ca. 8000 Halbtageskarten pro Monat.

Die übrigen Gemeinden verfügen nur über Teilerfassungen ihres Parkplatzangebots (Parkplätze mit Parkuhren, Parkplätze in Parkhäusern). Die Stadt Lörrach weist beispielsweise rund 2000 Parkplätze in neun Parkhäusern und ca. 1200 weitere Parkplätze in verschiedenen Parkzonen aus. Die meisten Parkhäuser in Basel und Lörrach sind zudem an ein dynamisches Parkleitsystem angeschlossen.

4.4.6 Veloverkehr

Das Potenzial des Veloverkehrs ist gross. In der Agglomeration Basel sind gemäss Mikrozensus 2010 rund die Hälfte aller Etappen nicht länger als 5 km, 34% der mit dem Auto zurückgelegten Etappen weniger als 3 km lang, und jede 10. Autofahrt beträgt weniger als 1 km[32]. Der Anteil des Veloverkehrs an den Inlandwegen ist in der Agglomeration Basel (11%) und insbesondere in der Kernstadt (16%) deutlich höher als im gesamtschweizerischen Vergleich (6%). Damit ist der Veloverkehr in der Agglomeration Basel bereits gut aufgestellt. Der seit 1994 erkennbare Trend des rückläufigen Veloverkehrs ist gestoppt. Der Anteil des Veloverkehrs nimmt in der Kernstadt sowie in den weiteren Agglomerationsgemeinden von Basel seit 2005 wieder zu.

Daten zum Veloverkehr werden in der Agglomeration Basel nur punktuell erhoben. Einzig Basel-Stadt verfügt über ein Netz von 20 Dauerzählstellen, mit dem die Velofahrenden erhoben werden. Im Kanton Basel-Landschaft sind zurzeit fünf Velozählstellen in Betrieb. Diese liegen im Agglomerationsgebiet oder entlang von wichtigen, vielfrequentierten Velorouten in den Talachsen. Drei Zählstellen sind seit ca. Anfang 2012 in Betrieb, zwei Zählstellen seit Mitte 2015. In Solothurn werden die Daten alle fünf Jahre anlässlich der kantonalen Verkehrszählung von Hand erhoben. Der Kanton Aargau, der Landkreis Lörrach und die Pays de Saint-Louis verfügen über keine Zahlen zum Radverkehr.



Figur 44:
Entwicklung Anteil Veloverkehr nach Raumtypen 1994–2010*

* In dieser Darstellung sind nur die Werte des Schweizer Agglomerationsteils berücksichtigt, weil keine Daten für den französischen und deutschen Teil vorliegen. Die Wege der Bevölkerung der inneren und äusseren Korridore, der Regionalzentren sowie des ländlichen Raums sind zusammengefasst dargestellt (weitere Agglomerationsgemeinden), weil dadurch die Stichprobengrösse repräsentativer wird.

Quellen: BFS 2012, Basis: 3429 (Stand: 1994) bis 13 531 (Stand: 2010) Inlandwege pro Person mit Wohnort in der Agglomeration Basel, eigene Darstellung

32 Basis: 5 227 Etappen in der Agglomeration Basel mit dem Auto.

In den letzten Jahren wurden in weiten Teilen der Agglomeration Basel grosse Anstrengungen unternommen, um die Signalisation für den Veloverkehr zu verbessern. In den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn sind nahezu alle kantonalen Radrouten ausgeschildert worden, und der Landkreis Lörrach hat nach der abgeschlossenen Planung im Jahr 2015 begonnen, das Kreisnetz im Umfang von 440 km zu signalisieren. Die Investition beläuft sich agglomerationsweit auf insgesamt mehr als 0,5 Mio. CHF Zusätzlich dazu werden punktuell laufend neue Markierungen angebracht, Velowege asphaltiert und beleuchtet und kleinere Gefahrenstellen entschärft.

In der **Kernstadt Basel** sind auf allen Ebenen Verbesserungen umgesetzt worden. So wurden diverse neue Velostreifen markiert, neue T30-Zonen eingerichtet, zwei grössere Veloabstellanlagen erstellt und jährlich rund 200 Laufmeter kleine Anlagen montiert. Für eine verbesserte Durchlässigkeit öffnete der Kanton Basel-Stadt über 20 Einbahnstrassen und einzelne Fusswege für den Veloverkehr und passte Lichtsignalanlagen so an, dass Velofahrende bevorzugt oder einfacher über Kreuzungen gelangen. Zusätzlich sind rund ein Drittel der Stoppstrassen in vortrittsberechtigte Strassen ummarkiert worden, und es ist versuchsweise bei einzelnen Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt worden.

Als Grundlagen für weitere Verbesserungen beim Veloverkehr sind der Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt inklusive Umsetzungsprogramm sowie das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach besonders hervorzuheben. Der vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt im Oktober 2014 verabschiedete Teilrichtplan Velo ist behördenverbindlich und bildet damit die Planungsgrundlage für eine velofreundliche Infrastruktur. Zum einen legt er das kantonale Veloroutennetz fest und nennt mögliche Standorte für neue, grosse Veloabstellanlagen, zum anderen zeigt er den Planungsstand von Netzergänzungen auf. Der neue Teilrichtplan Velo unterscheidet zum ersten Mal zwei unterschiedliche Velonetze: Das Pendlernetz richtet sich an geübte Velofahrende, die schnell und direkt ans Ziel kommen wollen, das Basisnetz ist auch für Velofahrende mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ausgelegt. Das Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans Velo definiert priorisierte Schwachstellen im Kanton Basel-Stadt für einen ersten Schritt zur Umsetzung des Netzes.

Ziel des Radverkehrskonzepts des **Landkreises Lörrach** war es unter anderem, ein Radroutennetz festzulegen. Die Routenkategorien gliedern sich wie im Teilrichtplan Velo des Kantons Basel-Stadt in das Pendler- und das Basisroutennetz sowie zusätzlich in ein Verdichtungsnetz. Vorschläge für notwendige Ausbaumassnahmen und Lückenschlüsse werden erarbeitet und entsprechend der Priorität aufgelistet. Die Umsetzungsphase einzelner Massnahmen begann nach Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes und ist Aufgabe der unterschiedlichen Baulastträger (Gemeinden, Landkreis Lörrach, Land Baden-Württemberg, Bundesrepublik Deutschland). Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses fanden sechs Regionalkonferenzen statt. Hier wurden der Netzentwurf, die Routenverläufe und die angedachten Lückenschlüsse mit den Städten und Gemeinden, den Interessenvertretungen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und sinnvolle Massnahmen besprochen.

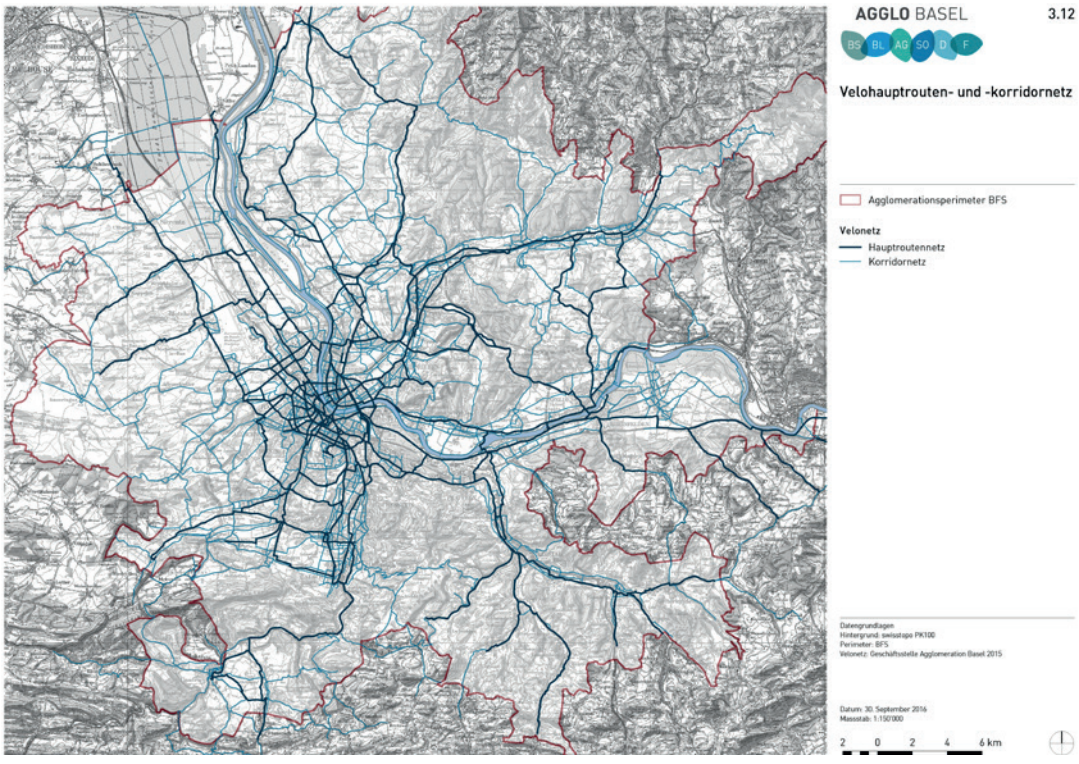
Im **Kanton Basel-Landschaft** definiert der kantonale Richtplan (KRIP) in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur das kantonale Radroutennetz, das primär dem täglichen Verkehr dient, und beschreibt in verschiedenen Objektblättern Festlegungen zum Veloverkehr. Gemäss dem Auftrag im kantonalen Richtplan ist der Langsamverkehr zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze, die möglichst rasch zu realisieren sind. Auf der Basis des Regionalplans «Radrouten im Kanton Basel-Landschaft» wurde das Netz der kantonalen Radrouten seit 1984 kontinuierlich ausgebaut. Durch Massnahmen im Agglomerationsprogramm der ersten und zweiten Generation wurden letzte grosse Netzlücken geschlossen. Seit Frühling 2015 sind des Weiteren alle Routen signalisiert. Das Netz der kantonalen Radrouten ist somit im Grundsatz sehr gut ausgebaut. Für die weitere Entwicklung wird der

Fokus auf eine Netzhierarchisierung gelegt werden, entsprechend der Definition des Hauptrouten- und Korridornetzes im Agglomerationsprogramm.

Der **Kanton Aargau** veröffentlichte im März 2015 das Konzept zum Fuss- und Radverkehr. Das Konzept liefert neben Grundlagen und Strategien zur Umsetzung des kantonalen Radroutennetzes auch Ideen, um die Infrastruktur des Fuss- und Radverkehrs in den Regionen und Gemeinden weiterzuentwickeln. Damit sollen Städte und Gemeinden auf das Potenzial des Fuss- und Radverkehrs aufmerksam gemacht und unterstützt werden, Massnahmen umzusetzen.

Im **Kanton Solothurn** wurde im April 2014 der aus der Vernehmlassung überarbeitete Grundlagenplan «Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil» veröffentlicht. Das darin definierte kantonale Velowegnetz wird ergänzt mit einem Erläuterungsbericht und dem Bericht mit den Ergebnissen der Vernehmlassung. Dieser Netzplan (Karte und Erläuterungsbericht) ist eine Grundlage für den kantonalen Richtplan.

Im **Teilraum Frankreich** wird der Veloförderung nach der Umstrukturierung der Regionen ein immer grösseres Gewicht beigemessen. Die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) als Zusammenschluss der Gemeinden nimmt sich verstärkt der Veloförderung an. Sie war aktiv an den Workshops der französischen Gemeinden zur Definition des Korridornetzes beteiligt.



Figur 45: Hauptrouten- und Korridornetz

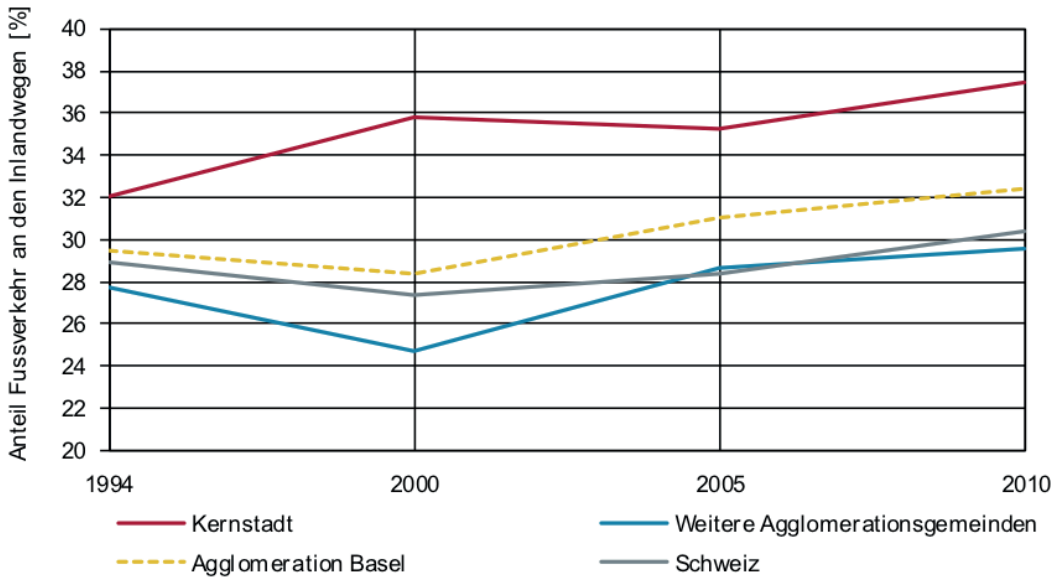
Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Hauptroutennetz, das vor allem für Velo-Pendler innerhalb der Agglomeration gedacht ist und durch die Fachgruppe Velo schon in der 2. Generation definiert wurde, ist überprüft und punktuell angepasst worden. Die grosse Neuerung in Hinblick auf die 3. Generation ist die Definition eines Korridornetzes. Dieses untergeordnete Korridornetz zeigt auf, wo sich Velofahrende in den Gemeinden bewegen. Die lokalen Behörden haben dieses Netz in den Korridorworkshops definiert und miteinander abgestimmt. Damit konnte die Veloförderung und vermehrte Sensibilisierung für den Veloverkehr auf die kommunale Ebene getragen werden. Eine vertiefte Analyse des Korridornetzes ist für die 4. Generation geplant.

Entwicklungstrends
Der Trend hin zu einer immer grösseren Anzahl von E-Bikes und das Bedürfnis der Pendlerinnen und Pendler nach möglichst hindernisfreien Strecken führt dazu, dass die Veloplanung neben der Optimierung und Vervollständigung der Velonetze immer stärker in Richtung Hierarchisierung geht. Auch wenn in einzelnen Kantonen wie im Aargau Studien und Untersuchungen angestossen wurden, befindet sich die Planung von Schnellradrouten noch in einem Anfangsstadium. Aber der Wunsch nach einer Potenzialanalyse und Abstimmung innerhalb der Agglomeration ist bei allen Teilräumen gross. Der Kanton Basel-Stadt nimmt an einem Pilotprojekt des ASTRA teil. Darin wird untersucht, ob und wie sich sogenannte Fahrradstrassen als mögliches zukünftiges Planungsinstrument zur Verbesserung der Veloinfrastruktur eignen. Gestützt auf die Erfahrungen und Untersuchungen aus Basel-Stadt und Aargau und den Schlussfolgerungen des ASTRA wird das Thema Schnellrouten als wichtiger Baustein im Hinblick auf die 4. Generation angesehen.

4.4.7 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat als umweltschonendes, gesundheitsförderndes und flexibles Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Zu Fuss gehen ist die elementarste Form der Mobilität. Jeder Mensch nimmt zeitweilig als Fussgänger am Verkehrsgeschehen teil, denn jeder Weg ist zumindest mit einem kurzen Fussweg verbunden, sei es als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram sowie zu individuellem Motorfahrzeugverkehr. Gemäss Auswertungen des Mikrozensus 2010 legt die Bevölkerung des schweizerischen Teils der trinationalen Agglomeration Basel im Jahr 2010 rund 32% aller täglichen Wege zu Fuss zurück. Rund 37% der Wege legt die städtische Bevölkerung im Kanton Basel-Stadt zu Fuss zurück. In den letzten Jahren ist der Fussverkehrsanteil in der Agglomeration Basel stets gestiegen, insbesondere wegen der zunehmenden Bedeutung in der Kernstadt.



Figur 46:
Entwicklung Anteil Fussverkehr nach Raumtypen 1994–2010 (nur CH-Teil der trinationalen Agglomeration Basel)*

* In dieser Darstellung sind nur die Werte des Schweizer Agglomerationsteils berücksichtigt, weil keine Daten für den französischen und deutschen Teil vorliegen. Die Wege der Bevölkerung der inneren und äusseren Korridore, der Regionalzentren sowie des ländlichen Raums sind zusammengefasst dargestellt (weitere Agglomerationsgemeinden), weil dadurch die Stichprobengrösse repräsentativer wird.

Quellen: BFS 2012, Basis: 3429 (Stand: 1994) bis 13 531 (Stand: 2010) Inlandwege pro Person mit Wohnort in der Agglomeration Basel, eigene Darstellung

In städtischen Agglomerationen sind zwei Formen von Fussgängerinfrastrukturen besonders wichtig:

› Fussgängerflächen im öffentlichen Strassenraum, sowohl in den Innenstadtgebieten bzw. Ortszentren als auch in den Wohnquartieren

› Fusswegverbindungen in den siedlungsnahen Erholungsräumen und Gewerbegebieten, teilweise regionale oder kantonale Wanderwege

Im gesamten Agglomerationsraum besteht ein dichtes Fussverkehrsnetz. Besonders innerhalb des Siedlungsgebiets ist jedoch die Qualität der Fussgängerflächen wichtiger als deren simple Verfügbarkeit. Diese Qualität ergibt sich aus der Strassenraumgestaltung und der Interaktion mit dem übrigen Verkehr.

In der Basler Innenstadt sind zahlreiche Gassen als Fussgängerzonen ausgestaltet oder zumindest für den motorisierten Strassenverkehr gesperrt (motorfahrzeugfreie Begegnungszonen). Auch in Lörrach und in den beiden Rheinfelden bestehen solche Fussgängerzonen. Entsprechend hoch ist die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen.

Mit der Tempo-30-Zone in der Schweiz, Deutschland und Frankreich und der Begegnungszone in der Schweiz, der zone de rencontre in Frankreich sowie den Tempo-20/30-Zonen und dem verkehrsberuhigten Bereich in Deutschland bestehen in allen Ländern der trinationalen Agglomeration Basel rechtlich und fachlich fundierte Konzepte zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung der Koexistenz von MIV, Fuss- und Veloverkehr. Diese sind auch in Wohnquartieren und kleineren Ortszentren umgesetzt. Karte 3.13 gibt eine räumliche Übersicht zu den Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerbereichen in der Agglomeration Basel.

Im **Kanton Basel-Stadt** hat der Grosse Rat im Jahr 2013 einer Erweiterung der Tempo-30-Zonen zugestimmt. Weitere siedlungsorientierte Strassen sollen in die Tempo-30-Zonen integriert werden. Zudem lässt der Grosse Rat die Einführung von permanenten oder betriebszeitlich beschränkten Tempo-30-Zonen auf gewissen verkehrsorientierten Strassenabschnitten untersuchen. Der Kanton prüft ausserdem laufend die Errichtung von weiteren Begegnungszonen aufgrund von Anwohnerbegehren. Seit Januar 2015 ist das Verkehrskonzept Innenstadt umgesetzt. Dieses sieht in der Innenstadt von Basel eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h vor. Weiterhin ergänzen Begegnungszonen und reine Fussgängerzonen die Tempo-30-Zonen.

Der **Kanton Basel-Landschaft** verlangt von den Gemeinden, im Rahmen ihrer Strassennetzpläne die Fusswegnetze aufzuzeigen, und plant bei grösseren Bauprojekten und ÖV-Erschliessungen mit. In den meisten stadtnahen, urbanen Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft sind fast alle Wohnquartiere Tempo-30-Zonen. In Liestal bestehen diese noch nicht flächendeckend, in Allschwil wurden bisher keine derartigen Massnahmen eingeführt. Von den Regionalzentren verfügt Sissach als einzige Gemeinde über relativ flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen. In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum sind Tempo-30-Zonen punktuell oder gar nicht vorhanden. Ausnahmen sind die Gemeinden Böckten und Zwingen (äusserer Korridor) sowie Diepflingen (ländliche Gemeinde), die bereits in praktisch allen Wohnquartieren Tempo 30 eingeführt haben. Begegnungszonen sind vor allem in den Gemeinden der inneren Korridore (Aesch, Arlesheim, Binningen, Reinach, Therwil, Oberwil, Muttenz, Liestal, Pratteln) sowie im Regionalzentrum Sissach vorzufinden. In den ländlicheren Gemeinden Laufen, Lausen und Niederdorf gibt es in den Dorfzentren zwar Begegnungszonen, aber keine Gebiete mit einer maximal festgesetzten Geschwindigkeit von 30 km/h.

Die Fachstelle Fuss- und Radverkehr des **Kantons Aargau** prüft die Fussverkehrspläne, die Bestandteil der kommunalen Gesamtpläne Verkehr (KGV) sind. Die Fachstelle führt ein Verzeichnis der Gemeinden mit Fussverkehrsplänen. In der neuen Mobilitätsstrategie kommt dem Fuss- und Radverkehr in den Zentren und urbanen Räumen künftig eine höhere Bedeutung zu. In den Aargauer Agglomerationsgemeinden bestehen Tempo-30-Zonen in Kaiseraugst, Magden, Mumpf und Rheinfelden, während in den weiteren Gemeinden keine solchen vorhanden sind. Begegnungszonen gibt es derzeit keine, in Rheinfelden sind entsprechende Zonen im Gebiet der Altstadt geplant.

In **Deutschland** gibt es eine Fussverkehrsbeauftragte auf Landesebene, angesiedelt bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Im Jahr 2015 konnten sich Kommunen für vom Land initiierte Fussverkehrs-Checks bewerben. 15 Modellkommunen waren vorgesehen, 30 wurden dann untersucht. Auch die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) haben beschlossen, sich verstärkt neben der Radverkehrsförderung für die Fussverkehrsförderung einzusetzen. Der Landkreis Lörrach ist Mitglied in der AGFK-BW. Zudem fördert das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in seiner Novelle von 2015/16 verstärkt Fussverkehrsmassnahmen. Auf deutscher Seite bestehen verbreitet verkehrsberuhigte Strassen, insbesondere die flächendeckende Verbreitung von Tempo-30-Zonen in den ländlicheren Gebieten ist bemerkenswert. In Lörrach sind die Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen stadtweit verkehrsberuhigt. In Raum Weil am Rhein sowie in den Gemeinden des Kandertals bestehen in den meisten Quartierstrassen Tempo-30-Zonen. Zudem ist der zentrale Teil der Hauptstrasse in Weil am Rhein als Tempo-30- und Tempo-20-Zone ausgestaltet. In Rheinfelden gibt es im Zentrum eine Fussgängerzone, aber keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren.

Im **Kanton Solothurn** werden die Fusswegnetze auf kommunaler Ebene im Rahmen der Orts- und Erschliessungsplanungen gemacht. Der Kanton überprüft diese und macht in seinen Stellungnahmen insbesondere Vorschläge zu Querungen von Kantonsstrassen. Die Mehrheit der Solothurnischen Gemeinden der Agglomeration Basel verfügt über keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Ausnahmen sind Hofstetten-Flüh, wo Tempo 30 bereits seit 2010 flächendeckend umgesetzt ist. Zudem soll Dornach künftig ganzheitlich zur Tempo-30-Zone werden.

Auf **französischer Seite** sind die Bemühungen zur Aufwertung von Fussgängerflächen am wenigsten weit fortgeschritten. In Wohnquartieren gibt es vereinzelt Tempo-30-Zonen. Die Ortskerne dagegen (insbesondere das Zentrum von Saint-Louis) sind mit Ausnahme einzelner gesperrter Plätze weiterhin mit üblichem Innerortstempo befahrbar und Trottoirs klar von der Fahrbahn abgetrennt.

Entwicklungstrends
Zahlreiche Gemeinden bemühen sich, ihre Ortskerne durch verkehrliche Beruhigung und angepasste Strassenraumgestaltung aufzuwerten. Entsprechend ist weiterhin mit lokalen Verbesserungen für die Fussgänger zu rechnen. So läuft derzeit in einigen Gemeinden der Agglomeration Basel (z.B. Rheinfelden CH, Dornach) die flächendeckende Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf den siedlungsorientierten Strassen. Auch weitere Begegnungszonen sind geplant. Potenzial besteht vor allem noch für Begegnungszonen in den Vorortsgemeinden der Agglomeration Basel und in den Korridorzentren. In Siedlungsschwerpunkten wie Allschwil, Bottmingen und Münchenstein gibt es bis heute keine Begegnungszonen.

4.4.8 Intermodalität

Zugang zum ÖV
Der Zugang zur S-Bahn hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Sämtliche Haltestellen der S-Bahnlinien S1 und S3 sind saniert oder neu gebaut sowie behindertengerecht und mit Veloabstellplätzen ausgestattet. Weiterhin sind die Zugänge der bestehenden 16 Haltepunkte der Wiesentalbahn sowie die 4 neuen S-Bahn-Stationen an der Linie in Lörrach (Dammstrasse, Museum/Burghof, Schwarzwaldstrasse) und Schopfheim kinderwagen-/rollstuhlgängig und die Perronhöhen niveaugleich für die FLIRT-S-Bahn-Züge ausgebaut.

Karte zu Kapitel:
Kartenband, Karte 3.14

Derzeit gibt es noch keinen grenzüberschreitend vereinbarten Standard der Bahnsteighöhen, so dass diese uneinheitlich sind. Dies erschwert mobilitätseingeschränkten Personen den autonomen Zugang. Die Vereinheitlichung ist jedoch eine wichtige Voraussetzung für den Zugang zur trinationalen S-Bahn Basel.

Park-and-Ride (P+R)
Seit der 1987 im Konzept «Bahnhof Plus»[33] skizzierten Verknüpfung von MIV und Bahnangebot wurde im Schweizer Teil der Agglomeration Basel ein dichtes Netz von P+R-Anlagen realisiert.

Eine durch TEB erstellte Studie zeigt das Angebot und die Nutzung von P+R- und B+R-Angeboten auf den grenzüberschreitenden ÖV-Linien in der Agglomeration Basel. Die Studie berücksichtigt nicht nur die offiziell mit P+R bezeichneten, sondern alle in unmittelbarer Haltestellenumgebung zur Verfügung stehenden Parkplätze. Der Erhebungsperimeter der ersten Erfassung umfasste die S-Bahn-Haltestellen im TEB-Gebiet ohne Birstal/Laufental und Ergolztal. Für diese Korridore wurde das Angebot jedoch in einer ergänzenden Erhebung des Kantons Basel-Landschaft erfasst. Im PTV-Bericht ist eine Übersicht über die Auslastung der P+R-Standorte zu finden (vgl. Figur 47). Zusammengefasst bestehen folgende

33 Erhältlich als Broschüre: «Bahnhof Plus – Konzept und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen. Von der Bandstadt zur Bahnstadt» Regierungsrätliche Delegation für Regionalplanung beider Basel (Hrsg.), 1987.

Aussagen zum aktuellen P+R-Angebot (vgl. PTV 2011d, PTV 2012, PTV 2013, Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2015):

- In der Agglomeration Basel ist grundsätzlich ein dichtes P+R-Angebot vorhanden. Alle relevanten S-Bahn-Haltestellen umfassen zumindest ein minimales P+R-Angebot.

- Auch an den grenzüberschreitenden Linien besteht derzeit schon die Möglichkeit für P+R. Diese werden je nach Lage, Bedeutung, Erreichbarkeit, Tarifierung und Zustand intensiv genutzt. Einige Haltestellen verfügen schon zum heutigen Zeitpunkt über zu geringe Kapazitäten.

- In Deutschland und Frankreich ist die ÖV-Feinverteilung weniger gut auf das Schienenangebot abgestimmt als in der Schweiz. Zu den S-Bahn-Haltestellen bestehen folglich oft ungenügende ÖV-Zubringer. Dadurch entsteht eine grosse Nachfrage nach P+R-Angeboten an den Grenzstandorten wie Stein-Säckingen, Weil am Rhein und Saint-Louis.

- An Tram- und Bushaltestellen sind P+R-Anlagen nur vereinzelt vorhanden. Teilweise wird in grenznahen Gebieten auch wild parkiert (z. B. Burgfelderstrasse für das Tram 3). An vielen Haltestellen ist P+R aufgrund der knappen Flächenverhältnisse nicht möglich.

- Die Mehrheit der Parklätze entlang der Schienenstrecken im TEB-Raum ist mässig bis hoch ausgelastet. Im Pays de Saint-Louis, am Oberrhein und im Wiesental weisen die meisten P+R-Plätze eine hohe Auslastung auf.

- Im Ergolztal sind die Parkplätze entlang der Linie der S3 in Frenkendorf-Füllinsdorf, Gelterkinden und Liestal zu fast 100% belegt, die meisten weiteren Haltestellen weisen eine Auslastung von über 70% auf.

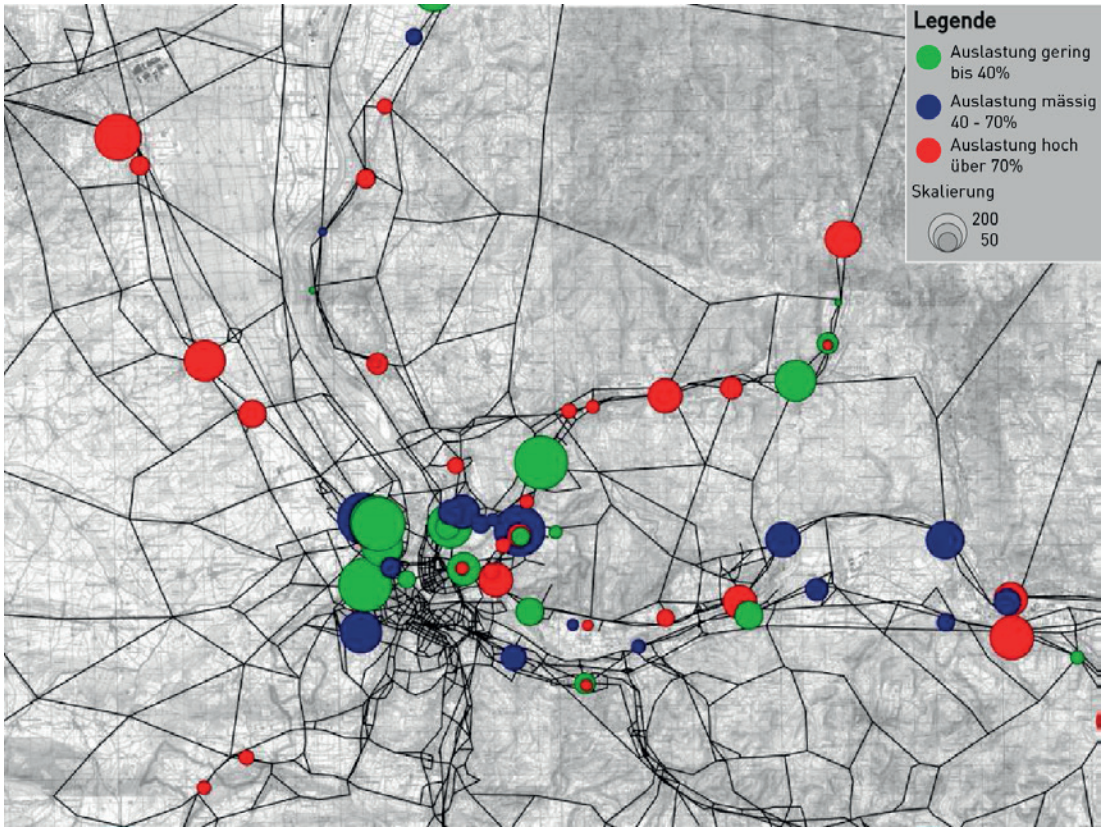
- Im Birstal und in Laufental/Thierstein liegt die Belegung bei den kostenlosen Parkplätzen mit Ausnahme von Duggingen bei über 80%. Bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen beträgt die Belegung zwischen 25 und 60% und ist damit deutlich niedriger. Dieser Unterschied zeigt sich beispielhaft in Aesch, wo die kostenlosen Parkplätze über 100% belegt sind, die kostenpflichtigen jedoch nur mit ca. 25%.

- Kapazitätserweiterungen sind an mehreren Standorten geplant.

Unterschiede bestehen in der Bewirtschaftung der Parkplätze. In der Schweiz ist die Benutzung der P+R-Anlagen, die in der Regel die Transportunternehmen realisieren, meist kostenpflichtig. In Frankreich und Deutschland ist das Abstellen der Fahrzeuge weitestgehend kostenlos.

Im Jahr 2012 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die Pendlerfondsverordnung. Mit dem Pendlerfonds[34] können Projekte in der gesamten triantionalen Agglomeration Basel kofinanziert werden, die dazu beitragen, im Kanton Basel-Stadt den Parkdruck auf öffentlichem Grund zu reduzieren und bisherige Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr oder die kombinierte Mobilität zu verlagern (unter anderem durch P+R-Anlagen). Die Finanzierung erfolgt über die Pendler- und Besucherparkkarten. Zahlreiche Projekte wurden bisher mitfinanziert. Bisher unterstütze Projekte im Bereich P+R-Anlagen sind Ausbauten in Bartenheim, Hausen-Raitbach und Saint-Louis sowie Neubauten in Schopfheim-West, Rheinweiler und Bad Bellingen.

34 www.pendlerfonds.ch



Figur 47:
Grösse und Belegung der Parkmöglichkeiten für Pkw im TEB-Raum (ohne Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal)

Quellen: PTV 2011d, bearbeitet

Entwicklungstrends
Mit dem mittelfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel bei gleichzeitiger Überlast auf dem HLS-Netz wird die Attraktivität von P+R tendenziell zunehmen. Die steigende Auslastung der bestehenden P+R-Anlagen wird örtlich zu Ausbaubedarf führen. Besonders im Fricktal und auf der deutschen und französischen Seite zeichnet sich dies ab. Die Umsetzung von P+R-Anlagen gerade an den attraktiven ÖV-Haltestellen wird künftig aufgrund von Nutzungskonflikten eine Herausforderung sein.

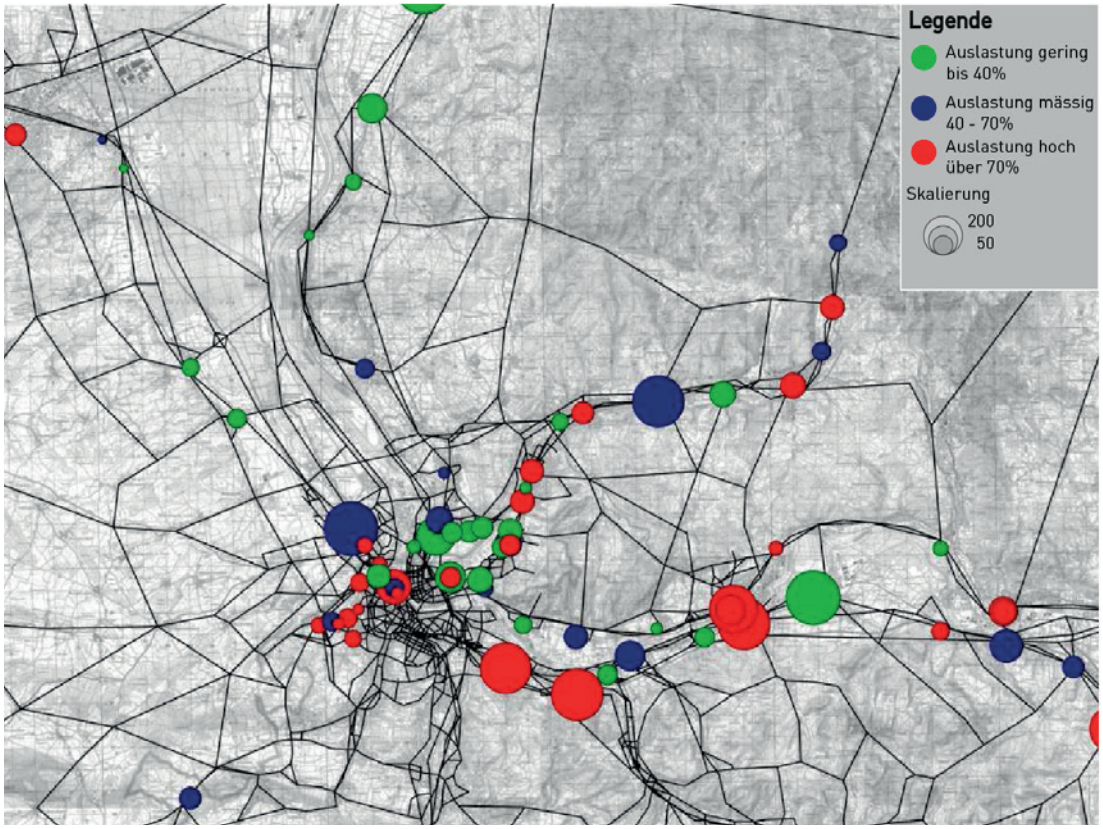
Bike-and-Ride (B+R)
Figur 48 zeigt die Auslastung der B+R-Plätze im TEB-Raum. Grosser Handlungsbedarf besteht entlang der S1 Basel – Frick/Laufenburg im Hochrheintal sowie im Wiesental, wo vielerorts die Kapazitäten bereits ausgeschöpft sind. Dies betrifft insbesondere auch Haltepunkte mit einem grossen B+R-Angebot wie Pratteln, Muttenz und beide Rheinfelden. Im Westen Basels (Allschwil, Gebiet Bachgraben) sind die vergleichsweise kleinen Anlagen stark ausgelastet. Hierbei besteht die Problematik, dass nur begrenzt Platz für Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum in der Nähe der Tram- und Bushaltestellen vorhanden ist. Am Bahnhof Saint-Louis und entlang der Strecke Richtung Mulhouse sowie entlang der Oberrhein-Strecke präsentiert sich die Situation entspannter. Auch nördlich von Basel sind die B+R-Plätze mehrheitlich gering ausgelastet (PTV 2011d).

Defizite bestehen in der Basler Kernstadt. Die 2002 eröffnete unterirdische Velostation beim Centralbahnplatz wurde aufgrund der hohen Nachfrage mehrfach erweitert. Einstellplätze und die Veloboxen sind hier kostenpflichtig. Trotzdem bestehen Wartelisten für Monats- und Jahresabonnemente.

Karte zu Kapitel:
Kartenband, Karte 3.15

Angaben zur Auslastung in den Korridoren Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal sind in der ergänzenden PTV-Studie aus dem Jahr 2012 ersichtlich. Im Ergolztal sind die meisten Veloabstellplätze entlang der Strecke Basel – Olten stark belegt. Viele Haltestellen weisen eine Auslastung von über 70 % auf. In Gelterkinden und Tecknau sind die Abstellanlagen überbelegt, in Sissach ist eine Erweiterung im Bau. Die Abstellplätze, die an der Waldenburgerbahn liegen, sind verhältnismässig eher gering ausgelastet. Eine Ausnahme ist die Station Talhaus, die eine Überbelegung aufweist. Entlang der S-Bahn von Basel Richtung Laufen sind die Abstellanlagen in Duggingen und Zwingen überbelegt. Die Mehrheit der weiteren Anlagen ist zu mehr als 60 % belegt (PTV 2012).

Figur 48:
Grösse und Belegung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder im TEB-Raum (ohne Birstal, Laufental/Thierstein und Ergolztal)



Quellen: PTV 2011d, bearbeitet

Die hohe Nachfrage nach gesicherten Aufbewahrungsangeboten ist in der oft mangelhaften Sicherheit öffentlich zugänglicher Abstellanlagen und damit verbundener Probleme wie Diebstahl und Vandalismus zu suchen. Ein neues Konzept wird für die im Dezember 2009 eröffnete Velostation am Bahnhof St. Johann eingesetzt. Die Benützung ist kostenlos, wird jedoch automatisch überwacht. Am Bahnhof Liestal wurde 2010 eine neue Velostation eröffnet, die mehr bewachte (116) als unbewachte (93) Veloabstellplätze anbietet. Die 2011 in Lörrach eröffnete neue Velostation bietet ebenfalls abschliessbare Veloboxen. Der Pendlerfonds finanzierte ausserdem die Erstellung von neuen Veloboxen in Grenzach-Wyhlen, Steinen, Efringen-Kirchen und Schliengen (Veloboxen und Abstellplätze) mit. Weitere mitfinanzierte Projekte sind der Ausbau bzw. die Neuerstellung von B+R-Anlagen in Bad Bellingen, Eimeldingen, Rheinweiler, Schopfheim, Schopfheim-West und Therwil.

Entwicklungstrends
Das bereits heute unzureichende Angebot an B+R-Anlagen wird sich weiter verknappen, insbesondere wegen den geplanten Angebotsausbauten sowie der Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der starken Zunahme von Elektro-Bikes steigen auch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit, Komfort und Lademöglichkeiten. Eine Förderung der Velo-ÖV-Intermodalität ist nur da möglich, wo diese Randbedingungen garantiert sind. Hinzu kommt der örtliche Bedarf für den Ausbau von Velostationen in den Korridoren. In Muttenz dürfte mit der Umsiedlung der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) die Nachfrage steigen, genauso wie im Einzugsgebiet der verlängerten Tramlinie 3 zum Bahnhof Saint-Louis.

Car Sharing
Car Sharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum ÖV. Die spezifische Stärke liegt in einer hohen Verfügbarkeit von individueller motorisierter Mobilität bei geringem Flächenverbrauch. Zudem wird durch die Verfügbarkeit am Zielort meist ein Teil der Weglänge mit dem ÖV zurückgelegt. Allerdings ist die Nutzung in der Regel Mitgliedern vorbehalten.

Im inneren Teil der Agglomeration Basel besteht ein dichtes Netz von Car-Sharing-Standorten. Darüber hinaus läuft in der Kernstadt und der näheren Umgebung seit 2014 eine zweijährige Pilotphase für ein stationsungebundenes Car-Sharing-Angebot («Catch a Car»). In den Korridoren liegen die Car-Sharing-Standorte mehrheitlich an den Bahnlinien, wobei das Leimental, das Birstal und das Ergolztal gut abgedeckt sind, im Fricktal und im Laufental ist die Verfügbarkeit geringer. Abgesehen vom im Jahr 2014 neu eröffneten Car-Sharing-Standort in Efringen-Kirchen und den Standorten in Weil am Rhein gibt es an der Oberrheinlinie keine Car-Sharing-Angebote. Im Wiesental und am Hochrhein gibt es vereinzelt Angebote (sechs Standorte), im Pays de Saint-Louis fehlen diese mit Ausnahme von Saint-Louis gänzlich.

Verbesserungsfähig ist die Freizügigkeit zur Benutzung von Car-Sharing-Angeboten anderer Organisationen. In Deutschland (Flinkster) und der Schweiz (Mobility) besteht diese Möglichkeit, und auch die Car-Sharing-Plattform Stadtmobil Südbaden arbeitet teilweise mit ausländischen Partnern zusammen, die Reservierungsmöglichkeiten sind aber teilweise eingeschränkt oder mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Ein grenzüberschreitendes Angebot Schweiz-Frankreich existiert bisher nicht.

4.4.9 Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Im Jahr 2013 verunfallten in der Agglomeration Basel 2,1 Personen pro 1000 Einwohner. Dies ist im Vergleich zu den anderen grossen Agglomerationen eine niedrige Rate (vgl. Tabelle 25).

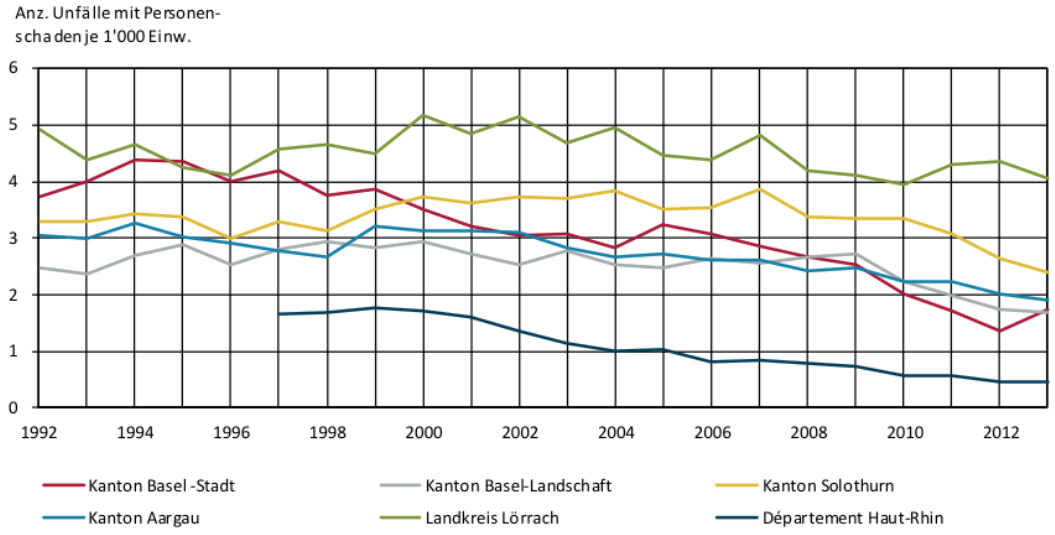
Tabelle 25: Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr 2013 (MOCA-Indikator)

Agglomeration	Anzahl Verunfallte pro 1000 Einwohner
Zürich	2,3
Bern	2,7
Genf	3,0
Lausanne	2,8
Basel	2,1

Quelle: ARE 2014

In allen Teilgebieten der Agglomeration Basel sind jährliche Unfallstatistiken verfügbar. Zwischen den Ländern bestehen aber definitorische und methodische Unterschiede. Unabhängig davon zeigen die Zahlen jedoch im Allgemeinen sinkende Unfallraten. Vor allem in den Nordwestschweizer Kantonen sind die Unfälle mit Personenschaden in den letzten 4 – 5 Jahren gut sichtbar zurückgegangen. Im trinationalen Vergleich fallen die bezogen auf die Bevölkerungszahl sehr geringen Unfallzahlen im Département Haut-Rhin gegenüber den höheren und stärker schwankenden Unfallzahlen im Landkreis Lörrach auf. Hier können aber auch methodische Unterschiede eine Rolle spielen.

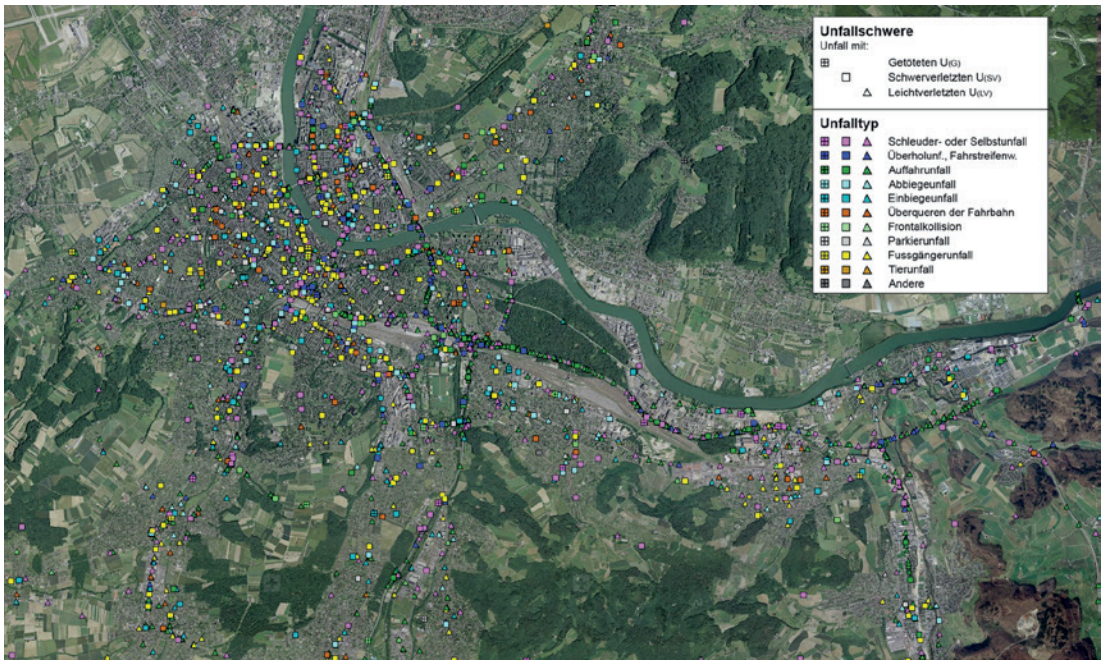
Figur 49: Unfälle mit Personenschaden 2011 – 2013



Quellen: DDT du Haut-Rhin – Service des Transports, des Risques et de la Sécurité (www.sr68.fr), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, BFS STAT-TAB; eigene Darstellung

In der Schweiz stellt das ASTRA online eine Karte zur Verfügung, auf der die aktuellsten Unfalldaten über alle Strassenebenen (National-, Kantons- und Gemeindestrassen) hinweg klassiert nach Unfalltyp und -schwere dargestellt sind. Die folgende Abbildung zeigt den Ausschnitt dieser Karte für den inneren Teil der Agglomeration Basel. Wenig überraschend zeigt sie eine Häufung von Fussgängerunfällen innerhalb des Stadtgebiets. Auffallend sind die Häufungen am Centralbahnplatz und entlang der Tramachse zwischen Barfüsserplatz und Marktplatz, auch wenn es sich dabei nicht um eigentliche Unfallschwerpunkte handelt.

Auf der Autobahn und auf einzelnen, stark befahrenen Zufahrtsachsen zum Stadtzentrum ereignen sich gehäuft Auffahrunfälle mit zumeist leichtem Personenschaden.



Figur 50:
Unfälle mit Personenschaden 2011–2013

Quelle: ASTRA Unfalldaten (Karte auf www.map.geo.admin.ch)

Unfallschwerpunkte
Gemäss Art. 6a Abs. 3 der Strassenverkehrsverordnung analysieren Bund, Kantone und Gemeinden ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung. Die Lokalisierung von Unfallschwerpunkten ist in der neuen VSS-Norm SN 641 724 geregelt («Strassenverkehrssicherheit Unfallschwerpunkt-Managment»). Der Berechnungswert entspricht der Summe der nach Unfallschwerekategorie gewichteten Anzahl von Unfällen der letzten drei Jahre innerhalb einer definierten Zone im Strassennetz[35].

Basel-Stadt: Der Kanton Basel-Stadt konnte die Anzahl der Unfallschwerpunkte in den letzten Jahren kontinuierlich senken – von 47 im Jahr 2001 auf nur mehr 7 im Jahr 2010. Dafür wurde Basel von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) Ende 2011 mit dem bfu-Sicherheitspreis ausgezeichnet. Mittlerweile sind im Kanton alle Unfallschwerpunkte saniert, und es werden keine statistisch relevanten Unfallschwerpunkte mehr ausgewiesen (Kantonspolizei Basel-Stadt 2014).

Basel-Landschaft: Im Kanton Basel-Landschaft gibt es im Agglomerationsperimeter aktuell Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen. Je nach Priorität erfolgen Massnahmen sofort oder im Rahmen von geplanten Sanierungsarbeiten. Weiter erfolgen auch kleinere, rasch umsetzbare Massnahmen (z. B. Optimierung der Markierung/Signalisation).

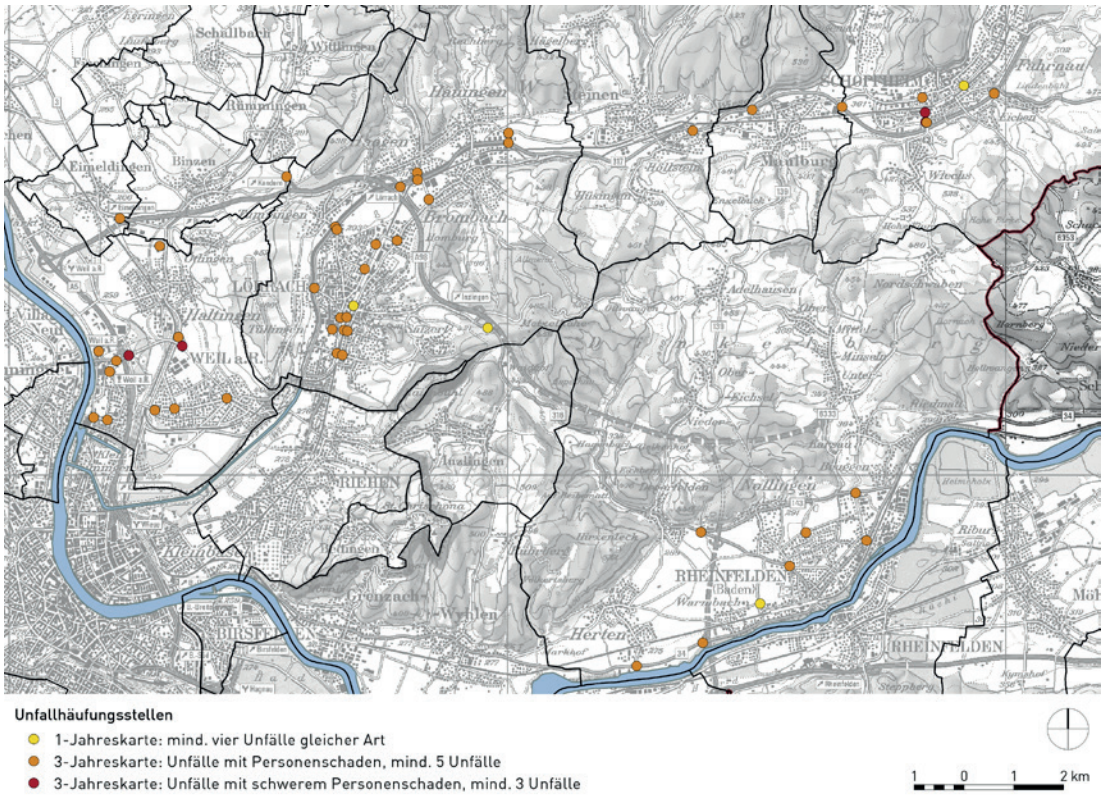
35 Als solche gelten Strassenabschnitte mit einer Länge von 50 m innerorts, 150 m ausserorts und 200 m auf Autobahnen und Autostrassen.

Aargau: Der Kanton führt eine Liste der Unfallschwerpunkte. Diese wird jeweils intern priorisiert und mit anstehenden Sanierungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen abgeglichen. Auf diese Weise besteht ein Programm, mit dem die Unfallschwerpunkte nach und nach saniert werden.

Solothurn: Im solothurnischen Teilperimeter der Agglomeration Basel ist aktuell ein Unfallschwerpunkt in Bättwil ausgewiesen und zwar an der Stelle, wo das Tramtrassee die Hauptstrasse quert.

In **Deutschland** werden Unfallhäufungsstellen (UHS) ausgewiesen[36]. Im Landkreis Lörrach werden aktuell 54 Unfallhäufungsstellen ausgewiesen (Stand 2013). In der Auswertung für 2011 (AP2) waren es noch 64 UHS. Es gibt im Perimeter der Agglomeration Basel nur vier Unfallhäufungsstellen, an denen sich innert drei Jahren mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden ereignet haben. Für die zwei UHS in Schopfheim sind Massnahmen zur Verbesserung der Situation beschlossen. Die anderen beiden UHS mit mindestens drei Unfällen mit schwerem Personenschaden in drei Jahren liegen in Weil am Rhein und sind neu hinzugekommen. Hier liegen noch keine Planungen für deren Behebung vor.

Figur 51:
Unfallhäufungsstellen
im deutschen
Agglomerationsteil

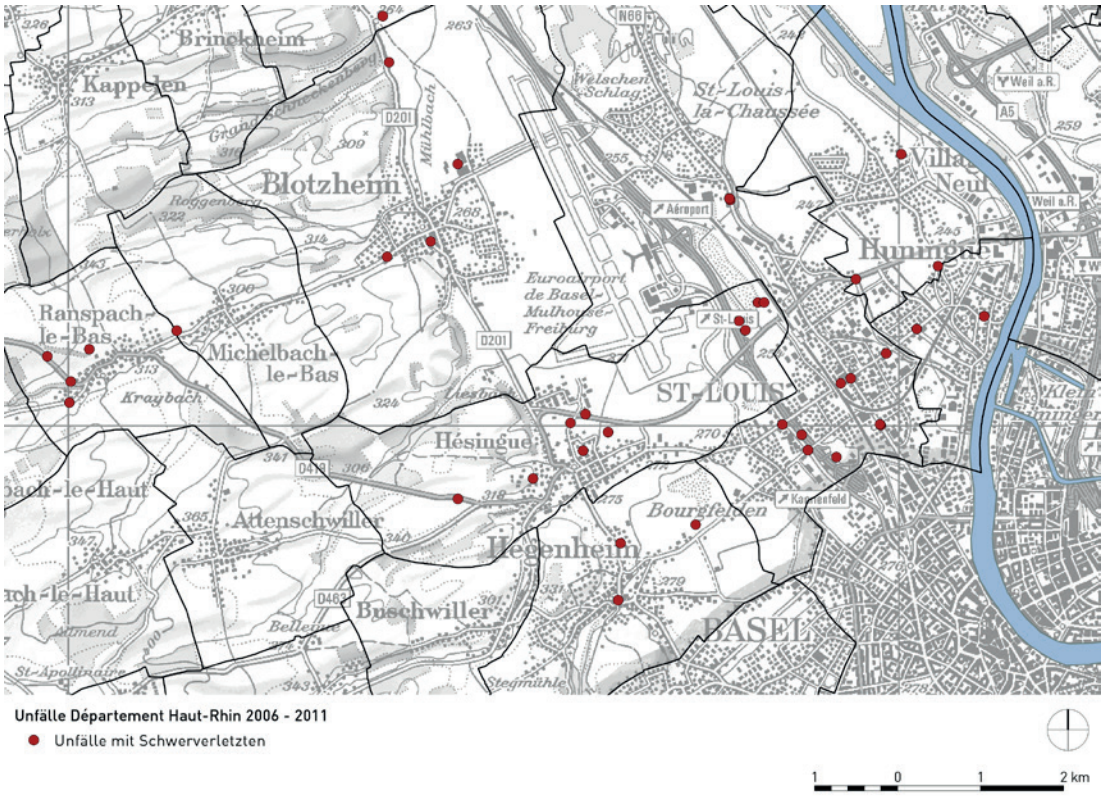


Quelle: Polizeipräsidium Freiburg; eigene Darstellung

36 Dazu muss eine der folgenden Situationen vorliegen: (1) vier Unfälle gleichen Typs in einem Jahr, (2) fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren oder (3) drei Unfälle mit schwerem Personenschaden in drei Jahren.

In **Frankreich** betreiben die Staatsbehörden pro Departement eigene Websites zum Thema Strassenverkehrssicherheit, auf denen sie Informationen zum aktuellen Strassenzustand und zur Unfallprävention sowie Unfallstatistiken veröffentlichen. Bis Ende 2006 wurden aus Unfalldaten über einem Zeitraum von fünf Jahren sogenannte Zones d'Accumulations d'Accidents Corporels (ZAAC) bezeichnet. Seither gibt die staatliche Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) eine neue Methodik vor, in der Zones de Vigilance Accrues (ZVA) bezeichnet werden. Diese sind inhaltlich breiter definiert als ZAAC, da neben dem Unfallgeschehen auch die örtlich-räumliche Situation (z. B. gefährliche Kurven, Abschnitte mit reduzierter Geschwindigkeitsbegrenzung) berücksichtigt wird. Mehrere Abschnitte der D419 zwischen Basel und Altkirch sind als ZVA ausgewiesen. Hinzu kommen je ein kurzer Abschnitt auf der D66 und auf der D469 in St-Louis.

Obschon keine ZAAC mehr ausgewertet werden, sind die detaillierten französischen Unfalldaten auf der staatlichen Plattform für öffentliche Daten (https://www.data.gouv.fr) zugänglich. Rund die Hälfte der erfassten Unfalldaten der Jahre 2006 bis 2011 sind räumlich zugeordnet. Diese Darstellung zeigt zum Beispiel mehrere registrierte Unfälle auf der D469 in St-Louis (Strassenverbindung zwischen Huningue und Hésingue). Eigentliche Schwerpunkte lassen sich aus den Daten aber nicht herauslesen.



Figur 52:
Unfälle auf französischem Gebiet 2006 – 2011

Quelle: https://www.data.gouv.fr, eigene Darstellung
Hinweis: Die Karte enthält nur einen Teil der erfassten Unfälle. Unfälle mit fehlenden geografischen Koordinaten sind nicht dargestellt.

4.4.10 Erreichbarkeit

Für eine räumliche Darstellung der Erreichbarkeiten in der Agglomeration Basel wurde auf die Reisezeitmatrizen aus dem GVM Basel zurückgegriffen. Diese erlauben es, ausgehend von einer Modellzone die Reisezeit im ÖV und im MIV zu jeder anderen Modellzone darzustellen. Für die vorliegenden Auswertungen (Karten 3.10 und 3.11) wurden die Reisezeiten nach Basel Bankverein dargestellt, da dieser zentrale Ort sowohl per ÖV als auch per MIV erreichbar ist.

Im direkten Vergleich fallen als Erstes die grossflächig deutlich kürzeren Reisezeiten im MIV auf. Dies ist auf höhere Geschwindigkeiten (in der Auswertung sind die Fahrzeiten bei einer mittleren DWV-Belastung unterstellt) und vor allem auf nicht enthaltene Zugangs- und Abgangszeiten für die Parkierung zurückzuführen.

Die zweite Auffälligkeit betrifft die unterschiedlichen Reisezeiten ausgehend von den Korridoren und den ländlichen Gebieten. Im MIV sind diese Unterschiede eher gering, die Reisezeiten nehmen mit zunehmender Entfernung von Basel Bankverein recht gleichmässig zu. Im ÖV ergeben sich je nach verfügbarem System, Angebotsdichte und notwendigen Umsteigevorgängen stärkere Differenzen für eine ähnliche Luftlinienentfernung. Diese Reisezeitunterschiede sind besonders interessant, da sie die Attraktivität des ÖV massgeblich beeinflussen. Diesbezüglich sind vor allem die hohen ÖV-Reisezeiten aus dem Sundgau auffallend. Hier ist der ÖV gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig. Ebenfalls gut erkennbar ist der Effekt der Bahnangebote. Diese ermöglichen relativ schnelle Verbindungen auch von weiter entfernten Orten aus. Erkennbar ist dieser Erreichbarkeitseffekt vor allem im Ergolztal, teilweise aber auch im Wiesental und am Hochrhein.

4.4.11 Mobilitätsmanagement

In der Basler Agglomeration haben Aktivitäten des Mobilitätsmanagements, also zielgruppenfokussierte Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, zugenommen. Einzelne Gebietskörperschaften wie auch der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) haben in den letzten Jahren Konzepte, Programme und Massnahmen weiterentwickelt.

Das Mobilitätsmanagement im **Kanton Aargau** ist weit fortgeschritten. Bereits im Jahr 2006 erarbeitete der Kanton die Gesamtverkehrsstrategie «mobilitätAARGAU», in der das Mobilitätsmanagement verankert ist. Weiterhin sind im Mobilitätsmanagementkonzept Ziele und Massnahmen formuliert. Ein zentraler Bestandteil des kantonalen Mobilitätsmanagements ist die Geschäftsstelle «aargaumobil». Sie informiert die Gemeinden und Unternehmen über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. Weiter fördert die Geschäftsstelle die Umsetzung von Projekten sowie den Erfahrungsaustausch (BVU 2007, 2013).

Im **Kanton Solothurn** besteht mit dem Programm «so!mobil» ein vergleichbares Angebot. Die dafür verantwortliche Geschäftsstelle informiert zusammen mit ihren Partnern (z. B. LOS!, Energieschweiz, badenmobil) über Mobilitätsangebote, koordiniert die verschiedenen Akteure und berät Unternehmen, Schulen und die Gesamtbevölkerung (so!mobil 2014).

Aufgrund des im Umweltschutzgesetz verankerten 10%-MIV-Reduktionsziels bis 2020 steigt im **Kanton Basel-Stadt** die Bedeutung des Mobilitätsmanagements weiter. Laut dem neuen verkehrspolitischen Leitbild ist in Zukunft eine stärke Fokussierung der Angebote geplant, die Mittel sollen noch konzentrierter eingesetzt werden.

Unter der Dachmarke «Basel unterwegs» gibt es ein bereits seit längerem umgesetztes und profiliertes Programm. Beispielhafte Projekte sind die Mobilitätswoche Basel Dreiland,

Test- oder Leihangebote von E-Bikes oder Cargobikes für Unternehmen oder Familien, Mitmachaktionen wie «bike to work» oder Aktionen für Rücksichtnahme im Verkehr wie «Fair im Verkehr». Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen besteht in Form des Projektes «schlau mobil».

Ein weiteres Standbein ist das wirtschaftsfreundliche Mobilitätsmanagement unter Federführung der Handelskammer beider Basel. Auch der Kanton als grosser Arbeitgeber hat durch Regierungsratsbeschluss den einzelnen Departementen als Mindestvorgabe eine Checkliste zur Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen an die Hand gegeben. Zudem hat der Kanton Basel-Stadt an den nationalen Projekten MIPA und MIWO mitgearbeitet.

In **Basel-Landschaft, Deutschland und Frankreich** sind die bisherigen Bemühungen zur flächigen Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger weit fortgeschritten. In Deutschland beschränken sich die überregionalen Aktivitäten des Landes Baden-Württemberg hauptsächlich auf das betriebliche Mobilitätsmanagement. Weiter ist ein Projekt für die Prüfung und Einführung einer Vereinheitlichung der Tarifierung auf Landesebene geplant.

Eine erfolgreich umgesetzte Eigenleistung aus dem AP2 ist der Bau der Velostation in Lörrach (LV1-35). Eine weitere Dienstleistung bietet die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit der Mobilitätsplattform 3-Löwen-Takt. Diese informiert in Echtzeit über die Angebote der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes und unterstützt die Nutzenden mit Routenvorschlägen bei der Reiseplanung.

In **Basel-Landschaft** bildet der Richtplan eine erste strategische Basis für das Mobilitätsmanagement. Im Rahmen der laufenden Erarbeitung einer kantonalen Mobilitätsstrategie sind ausserdem Absichten zum Ausbau des Mobilitätsmanagements formuliert. Bisher hat der Kanton noch wenige konkrete Massnahmen lanciert, zudem versteht er Mobilitätsmanagement als Massnahmenbereich auf Gemeindeebene. Es bestehen aber punktuell Projekte mit Pilotcharakter (z. B. das Mobilitätsmanagement Salina Raurica). Auch im Teilraum Frankreich gibt es kein übergeordnetes Mobilitätsmanagement-Konzept. Es sind aber vereinzelt Massnahmen umgesetzt (z. B. die erste Car-Sharing-Station in Saint-Louis, betriebliche und infrastrukturelle Unterstützung für Car-Pooling durch das Departement) oder geplant (z. B. Kooperation Car-Sharing und Distribus). In Bezug auf das betriebliche Mobilitätsmanagement verfügt Frankreich über deutlich striktere gesetzliche Regelungen als die anderen Länder. Die französischen Unternehmen sind verpflichtet, mindestens 50 % der ÖV-Transportkosten ihrer Arbeitnehmenden zu finanzieren. Zudem gibt es eine hohe freiwillige Bereitschaft zur Etablierung von PDE («Plans de déplacement d'entreprise» durch Unternehmen).

Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagement-Projekte bestehen nur sehr punktuell oder sind erst in Entwicklung. Es existiert die trinationale Internetplattform «triregio», die Informationen über Fahrpläne und grenzüberschreitende Tarife des öffentlichen Verkehrs liefert. Der TEB ist bestrebt, die grenzüberschreitenden Informationen zu allen existierenden Mobilitätsangeboten zu verbessern. Er prüft derzeit die Trägerschaft und Ausgestaltung einer grenzüberschreitenden und intermodalen Informations- und Auskunftsplattform für die gesamte trinationale Agglomeration.

Die ÖV-Tarifierung ist in der Agglomeration Basel nicht vereinheitlicht. Die Betreiber TNW, RVL, distribus und TER bieten aber grenzüberschreitende Tages-, Monats- und Jahreskarten an. Über die hohe Bedeutung der Weiterentwicklung und Harmonisierung des grenzüberschreitenden Tarifangebotes (inkl. Vertrieb) besteht Einigkeit. Die Mobilitätswoche Dreiland ist von vornherein grenzüberschreitend angelegt.

5 Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramm Basel

Kernaussagen:

› Bei den Siedlungsmassnahmen ging die Umsetzung auf allen Arealen voran, mit Ausnahme von drei Arealen. Die Entwicklung auf den baselstädtischen Arealen Stadtabschluss Ost und West wurden aufgrund eines negativen Volksentscheides vorerst gestoppt. Die Entwicklung des Dreispitz-Areals (Basel-Stadt, Münchenstein) erfuhr eine Neuorientierung aufgrund eines Strategiewechsels, wodurch die Umsetzung vorübergehend gebremst wurde.

› 9 Massnahmen Siedlung aus der 1. Generation sind bereits umgesetzt. Aus den Schwerpunktgebieten der 2. Generation wurden bereits folgende Areale umgesetzt: Pratteln Mitte; Badischer Bahnhof; Zentrum Liestal Nord. Folgende Areale sind teilweise umgesetzt respektive befinden sich im Bau: Erlenmatt; Areal Roche, Bahnhof Pratteln; Zentrumsbildung Niederholz; Messe Basel, Campus Novartis (in Endphase) und Areal Rosental.

› Bei allen übrigen Arealen wurden die planerischen Voraussetzungen für die konkrete Realisierung (Bau) vorangetrieben. Beim ESP Sisslerfeld wurde bspw. die Vermarktung gestartet.

› Alle vier Projekte des sogenannten Vordringlichen Bedarfs (Tramverlängerung St. Johann/Pro Volta, Tramverlängerung nach Weil am Rhein (Tram 8), Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain und die Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal (A22) konnten von der trinationalen Agglomeration Basel bereits realisiert werden.

› Die Umsetzung der Projekte der 1. Generation läuft zwar etwas langsamer an, als Anfangs gedacht, es gehen aber immer mehr Projekte in Bau.

› Bei den Projekten der 1. Generation konnten bereits zwei grosse Strassenprojekte umgesetzt werden. Sowohl die Beruhigung der Ortsdurchfahrt Reinach (M71c) als auch die Umgestaltung des Luzerner-/Wasgenrings in Basel (M27) sind mit insgesamt mehr als CHF 16 Mio. Bundeshilfe realisiert worden. Derzeit im Bau befindet sich zudem die Ortsdurchfahrt Kaiseraugst (M67). Der Bushof Laufen als wichtiges Teilelement der zukünftigen Entwicklung von Laufen wurde Ende August 2016 in Betreib genommen. Bei den Fuss- und Veloprojekten sind knapp die Hälfte der Massnahmen oder Teilmassnahmen der 1. Generation bereits realisiert oder in Bau.

› Neben den Eigenleistungen der 1. Generation sind auch bereits einige der 2. Generation umgesetzt oder stehen kurz vor der Realisierung.

› Erfreulich ist, dass das mit Abstand grösste Projekt der 2. Generation, die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14) sich bereits in der Umsetzung befindet, ebenso wie das P+R in Saint-Louis (Ö28). Die Inbetriebnahme der Tramverbindung ist für Ende 2017 vorgesehen.

5.1 Einleitung

Die Siedlungsmassnahmen werden kontinuierlich vorangebracht. Die planerischen Abläufe gemäss behördenverbindlichen Instrumenten erfordern ihre Zeit. Oft sind Zonenplanänderungen nötig, bspw., wenn gemäss der Zielsetzung «Siedlungsentwicklung nach innen» höhere Ausnützungsziffern angestrebt werden. Auch die qualitätssichernden Verfahren wie Testplanungen benötigen Zeit. Ausserdem beansprucht der politische Prozess Zeit, da er gut vorbereitet werden muss, sonst scheitern Areal-Entwicklungsprojekte an der Gemeindeversammlung. Nichtsdestotrotz wurden einige Areale bereits überbaut oder befinden sich derzeit in der konkreten Realisierung.

Die Umsetzung der Projekte, die in der 1. Generation im A-Horizont gesetzt wurden, hat sich als langwieriger herausgestellt als ursprünglich erhofft. Verzögerungen durch politische und planerische Prozesse bei den Kantonen bzw. Gemeinden haben dazu geführt, dass bisher rund die Hälfte aller Massnahmen realisiert werden konnten oder im Bau sind.

Dies führt dazu, dass sich die Umsetzung von Projekten der 1. und 2. Generation überschneidet. So befinden sich bereits sieben Projekte der 2. Generation im Bau, insbesondere die grenzüberschreitende Tramlinie 3 nach Saint-Louis.

Seit 2011 haben sich die Mitglieder der Trägerschaft darauf verständigt, dass für die Koordination bzw. Organisation die Geschäftsstelle mit der Fachgruppe Umsetzung zuständig ist. Hierzu wurde zwischen den Mitgliedern eine Vereinbarung unterzeichnet, in der die Aufgaben und Zuständigkeiten der Fachgruppe Umsetzung sowie der Geschäftsstelle im Prozess geregelt wurde. Die Zusammenarbeit bei der Umsetzung zwischen den Kantonen und der Geschäftsstelle Agglo Basel einerseits und die Koordination mit dem Bund andererseits haben sich seit der 2. Generation gut eingespielt und die Abläufe sind routinierter geworden.

In dem vorliegenden Kapitel ist der Stand der Umsetzung der 1. und 2. Generation erläuternd in Text, Tabellen und Grafiken für die Bereiche Siedlung und Verkehr (ÖV, MIV, LV und V) dokumentiert. Das Kapitel soll dazu dienen schnell einen Überblick über den Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel zu erhalten. Für weitere, projektspezifische Informationen findet sich in Anhang 6 detaillierte Tabellen, die den Umsetzungsstand jedes einzelnen Projekts aufzeigen.

5.2 Siedlung

5.2.1 Umsetzung der 13 Schwerpunktgebiete

Im Rahmen der 1. Generation wurden 41 Massnahmenblätter Siedlung erfasst. Es handelte sich dabei um ganze Siedlungsachsen (S004 Siedlungsachse Lörrach-Weil am Rhein-Huningue-Saint-Louis), einzelne Areale mit mehr oder weniger konkreter Planung (z.B. S007 Erlenmatt), um grosse Entwicklungsschwerpunkte ESP mit langfristigem Umsetzungshorizont (S031 Wirtschaftlicher Entwicklungschwerpunkt (ESP) Rheinfelden Ost mit Möhlin), um Entwicklungsziele gemäss kantonalem Richtplan BL (z.B. S103 Entwicklung Bahnhofsgebiet Grellingen), um eine Aufwertung einer bestehenden Nutzung (S39 St. Jakob / Schänzli) oder um eine längerfristig angelegte Stadtentwicklung, die laufend mit neuen Projekten und Zielen weiter voran gebracht wird (S011 Entwicklung beider Rheinfelden).

Im Rahmen der 2. Generation wurden 13 Schwerpunktgebiete definiert. 21 Massnahmen Siedlung aus der 1. Generation wurden dabei berücksichtigt (siehe Umsetzungstabelle im Anhang 6). Knapp die Hälfte der übrigen 20 Massnahmen Siedlung aus der 1. Generation sind bereits umgesetzt.

Im Rahmen der 3. Generation wurden die Schwerpunktgebiete aus der 2. Generation übernommen, jedoch wurden die einzelnen Areale in eigenen Massnahmenblättern detaillierter erfasst. So war es möglich die geforderten Inhalte für die einzelnen Massnahmen gemäss der Weisung der 3. Generation zu erheben und darzustellen. Die so gewählte Darstellungsform für die Massnahmen Siedlung der 3. Generation wird das Ausfüllen der Tabelle für das Umsetzungsreporting in Zukunft vereinfachen. Werden wie in der 2. Generation nur Massnahmenblätter für die einzelnen Schwerpunktgebiete ausgewiesen, ist es schwierig einen genauen Umsetzungszeitpunkt festzulegen, weil dieser je nach im Schwerpunktgebiet erfassten Areal unterschiedlich sein kann.

Die Schwerpunktgebiete der 2. Generation wurden im Rahmen der 3. Generation weiterentwickelt, teilweise neu gruppiert und es konnten dank der Korridorprozesse komplett neue Schwerpunktgebiete mit neuen Arealen erfasst werden. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den in der 3. Generation erzielten Fortschritt.

Tabelle 26:
Stand der Umsetzung der Schwerpunktgebiete aus AP2

Schwerpunktgebiet	Arealbezeichnung AP3	Arealbezeichnung AP2	Stand Umsetzung
Saint-Louis	Entwicklungspol Saint-Louis West	Entwicklungspol Saint-Louis West	Die ÖV-Erschliessung ist heute ungenügend und wird mit der Fertigstellung der Tram 3 einen guten Stand aufweisen. Die ersten Überbauungen sind deshalb für das Jahr 2017 geplant, abgestimmt mit der Realisierung der Tram 3.
	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	Etude Avant Projet du projet d'aménagement wird im 2016 erstellt. Die Nutzung des Gebietes bedingt eine bessere ÖV-Erschliessung. Erste Überbauungen (centre commercial) sind deshalb in Abstimmung mit der Planung und Realisierung von Erschliessungsmassnahmen ab 2020 geplant.
Basel-West / St. Johann	Novartis Campus	Novartis Campus	Die vorgesehenen Massnahmen wurden umgesetzt; die Rheinuferpromenade wurde im Frühjahr 2016 eingeweiht.
	VoltaNord	Bahnhof St. Johann (VoltaNord)	Im Jahr 2014 konnte die umfangreiche Testplanungs- und Synthesephase abgeschlossen werden. Auf dieser Basis wurde der Bebauungsplan erarbeitet, der Mitte 2016 öffentlich aufgelegt wurde.
	Stadtabschluss Nordwest	Stadtabschluss Nordwest	Aufgrund negativer Volksabstimmung findet vorerst keine Umsetzung der Arealentwicklung statt; lediglich 1 Baufeld mit unbestrittener Einzonung befindet sich in Entwicklung durch IBS.
	Unicampus Schällemätteli	Unicampus Schällemätteli	Der Neubau des Biozentrums befindet sich derzeit in der Realisierung. Die Inbetriebnahme ist für 2017 vorgesehen. Auf dem Baufeld 4 (Standort Anatomisches Museum) läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie für ein neues Raumprogramm.
Bachgraben - Allschwil	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	2015 wurde für das Teilareal Basel Link ein Masterplan abgeschlossen. Ab 2015 (noch bis 2020) wird das Areal Basel Link überbaut. Die Hälfte des Teilareals A47 ist bereits bebaut und die zweite Hälfte wird derzeit bebaut (bis 2020). Das Teilareal im Brühl soll neu genutzt werden – Start der Umnutzung noch offen.
Basel Süd AP2: Basel-Dreispitz	Dreispitz	Dreispitz	Da die Grundeigentümerin Christoph Merian Stiftung einen Strategiewechsel für das Dreispitz-Areal vorgenommen hat, werden derzeit Inhalte und Organisation der Arealentwicklung neu entwickelt. Es ist vorgesehen, dass die künftige Entwicklung unverändert auf Teilgebiete mit höherer Entwicklungsdynamik fokussieren soll, dies voraussichtlich aber ohne Bebauungsplan über den gesamten Perimeter des Dreispitz.
	Bernoulli / Walkeweg	Bernoulli / Walkeweg	Für den Teilperimeter «Am Depot Dreispitz» (ehem. «Bernoulli») ist seit 2014 ein Bebauungsplan zur Realisierung des Hochhauses rechtsgültig. Für die Platzgestaltung werden momentan Mittel beantragt. Die Baurechtsvergabe zur Realisierung des Hochhauses steht bei der IBS an. Für den Teilperimeter «Am Walkeweg» liegt seit 2014 ein Bebauungsplan 1. Stufe vor. Für eine Realisierung ab 2021 (Familiengartenvereinbarung) wird 2017 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt.
	Wolf-Nord	Wolf	Mit der Grundeigentümerin SBB wurden verschiedene Nutzungsszenarien für das Areal ermittelt und Leitsätze einer gemeinsamen Arealstrategie beschlossen. Im Herbst 2016 wurden Stakeholder begrüsst. Ein Studienauftragsverfahren ist ab Dezember 2016 vorgesehen.
Gstad/ Schoren/ Untere Widen AP2: Birsstadt	Gstad	Im Tal / Münschenstein Unter Gstad	Eine Zonenplanänderung wurde im Juni 2016 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Damit kann die geplante Umstrukturierung für Mischnutzung und für Zentrumsnutzung mit hoher Dichte angegenen werden.
	Untere Widen, Schoren	Im Tal / Münschenstein Unter Gstad	Die zukünftige Nutzung des Arbeitsplatzgebiets von kantonaler Bedeutung ist geklärt: die bestehenden sollen erhalten und die Ansiedlung neuer Betriebe ermöglicht werden, sodass eine höhere Nutzungsdichte erreicht wird.

Schwerpunktgebiet	Arealbezeichnung AP3	Arealbezeichnung AP2	Stand Umsetzung
Reinach / Dornach-brugg / Stöcklin AP2: Birsstadt	Kägen	Gewerbeareal Aesch-Nord / Reinach "Kägen"	Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet aufgezont und neues Verdichtungs- und Arbeitsplatzpotenzial geschaffen. Zurzeit wird die Machbarkeit der Verkehrserschliessung, die optimiert werden muss, geprüft und wird das neue geschaffene Nutzungspotenzial laufend realisiert (private Grundeigentümer).
	Hinterkirch	Gewerbeareal Aesch-Nord / Reinach "Kägen"	Quartierplanpflicht mit Ziel einer Mischnutzung wurde festgelegt. Die Entwicklung des Areals hin zu Wohnen/ Arbeiten wurde bereits gestartet.
Widen / Birsmatt AP2: Birsstadt	Birsmatt	Gewerbegebiet Aesch/Dornach "Öpfelsee"	Bereits in der Realisierungsphase ist ein Quartierplan unmittelbar vis à vis des Bahnhofes Aesch. Die Entwicklung soll im Rahmen der aktuell gestarteten Zonenplanrevision weiter fortgesetzt werden.
	Widen	Gewerbegebiet Aesch/Dornach "Öpfelsee"	Im Jahr 2014 beschloss die Gemeindeversammlung der Gemeinde Dornach das Teilleitbild „Widen“, welches die vorgängig erarbeiteten raumplanerischen Entwicklungsvorstellungen des Masterplanes „Widen“ behördenverbindlich regelt. Nutzung, Nutzungsmix, Erschliessung, Städtebau und Freiraumkonzept sind für das Gebiet planerisch erörtert und auf die Gesamtentwicklung der Birsstadt abgestimmt. Die Konkretisierung der Planung ist zurzeit in Gang.
Aesch Nord AP2: Birsstadt	Aesch Nord	Gewerbeareal Aesch-Nord / Reinach "Kägen"	Die Nutzung dieses Arbeitsplatzgebietes von kantoanler Bedeutung befindet sich derzeit in Diskussion. Aufgrund der vorhandenen guten ÖV-Erschliessung Tramhaltestelle (7,5-Minuten-Takt) eignet sich das Gebiet für Mischnutzung. In der Birsstadt braucht es zum Ausgleich von Wohnen und Arbeiten mehr Wohnraum. Gemäss ersten Planentwürfen der Gemeinde würden dank zukunftsorientierter, verdichteter Bauweise kein Gewerbgebiet verdrängt, sondern es würde mit attraktivem Wohnraum ergänzt.
Muttenz AP2: Muttenz / Pratteln	Bahnhofsgebiet Muttenz	Bahnhofsgebiet Muttenz	Im Juni 2016 wurden die Teilzonenvorschriften Polyfeld vom Regierungsrat genehmigt. Realisiert sind bereits: Umbau der so genannten "Züblin-Halle" für ein Oldtimerzentrum Pantheon, Neubau für die Rennbahnklinik, Neubau Strafjustizzentrum Basel-Landschaft, Wohnüberbauung Lutzert-Garten, Wohnüberbauung "Brüggli", Umbau des Geschäftsliegenschaften "Cube". Dezeit in Realisierung: Neubau FHNW. Das Varianzverfahren für die Sekundarschulbauten wurde Mitte 2016 abgeschlossen. Für die Neugestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes liegt eine Vorstudie vor.
Pratteln/ Grenzach-Wylen AP2: Muttenz / Pratteln	Bahnhofsgebiet Pratteln	Bahnhofsgebiet Pratteln	Ist teilweise umgesetzt. Geplant ist noch eine Umnutzung des Gewerbeareals, die 2016 vorbereitet wird.
	Pratteln Mitte	Pratteln Mitte	umgesetzt
Salina Raurica AP2: Salina Raurica / Kaiseraugst	Salina Raurica - Pratteln	Salina Raurica	2016 wurde die Erarbeitung eines städtebauliches Gesamtkonzept gestartet.
	Salina Raurica - Augst	Salina Raurica	Im Mai 2016 wurde die Nutzungsplanung genehmigt.

Schwerpunktgebiet	Arealbezeichnung AP3	Arealbezeichnung AP2	Stand Umsetzung
Kaiseraugst AP2: Salina Raurica / Kaiseraugst	ESP Kaiseraugst	Kaiseraugst	Der ESP Kaiseraugst ist insbesondere für die Entwicklung der F. Hoffmann-La Roche von Bedeutung. Von der Gemeindeversammlung wurde ein Eckdatenpapier, welches die Entwickung durch die F. Hofmann-La Roche beschreibt, abgesegnet. Es gibt bzgl. der zu ergreifenden verkehrlichen Massnahmen eine vertragliche Vereinbarung zwischen den Gemeinden Rheinfelden und Kaiseraugst sowie dem Kanton, dem Bund und der Firma F. Hofmann-La Roche. Diese Massnahmen werden nach und nach umgesetzt. Diverse andere Vorhaben sind schon im Bau oder fertiggestellt (u.a. Lehrlingsausbildungszentrum, IT-Innovationszentrum, Produkionsanlagen).
Rheinfelden	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Stadtentwicklung beider Rheinfelden	Strukturplan Bahnhof (zentrales Entwicklungsgebiet von Rheinfelden CH) wurde 2013 vom Gemeinderat genehmigt. Im Teilgebiet «Bahnhofsareal» wurde 2012 ein Studienauftrag durchgeführt. Im Teilgebiet Bahnhof West wurden erste Überbauungsstudien durchgeführt. Die Konzept- und Vorprojektpahse ist im 2016 in Bearbeitung. Neben diesem zentralen Entwicklungsgebiet der Stadt Rheinfelden wurden für verschiedene grosse Areale Konkurrenzverfahren durchgeführt - bedeutsame Projekte wurden bereits realisiert.
	Flächennutzungsplan Rheinfelden	Neuer Flächennutzungsplan Rheinfelden	Die im Flächennutzungsplan ausgeschiedenen Entwicklungsareale werden fortlaufend entwickelt. Die Überbauung eines der Areale startete 2016.
ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost AP2: Unteres Fricktal	ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost		Ende 2015 wurde die Grundlage «Analyse und strategische Disposition» abgeschlossen. Zur Zeit wird das Entwicklungskonzept erarbeitet: Optimierung verkehrliche Anbindung; Sicherstellen der städtebaulichen Qualitäten, des zweckmässigen Nutzungsmixes (Wohnen Arbeiten Freizeit) und der verträglichen Dichte.
Stein/Bad-Säckingen/ Wallbach/ Mumpf AP2: Unteres Fricktal	ESP Sisslerfeld	ESP Sisslerfeld	Die Vermarktung wurde gestartet (Aargau Services), Mobilitätsplan befindet sich im Abschluss und wird nachfolgend umgesetzt.
Riehen AP2: Basel-Ost / Riehen	Stettenfeld	Stettenfeld	Die Zonenplanrevision / 1. Stufe Nutzungsplanung Stettenfeld wurde 2015 vom Riehener Einwohnerrat beschlossen. Die Genehmigung der Zonenplanrevision durch den Regierungsrat Basel-Stadt erfolgt 2016.
	Stadtabschluss Ost	Stadtabschluss Ost	Negative Volksabstimmung, vorerst keine Umsetzung.
	Zentrumsbildung Niederholz	Zentrumsbildung Niederholz	2016 wird die Wohnüberbauung Rüchligareal realsiert und wird der Investor für die Zentrumsbebauung bestimmt.

Schwerpunktgebiet	Arealbezeichnung AP3	Arealbezeichnung AP2	Stand Umsetzung
Kleinbasel	Erlenmatt	Erlenmatt	Die Bautätigkeit hat ab 2013 markant zugenommen. Die Wohnungsbautätigkeit auf dem westlichen Teil des Erlenmatt-Areals ist heute fertiggestellt. Die beiden grossen öffentlichen Plätze befinden sich in der Erarbeitung bzw. schon in Realisierung; der Erlenmatt-Park ist zu rund zwei Dritteln fertiggestellt und für die Öffentlichkeit nutzbar. Weitere durch den Bebauungsplan definierte Baufelder werden durch private Eigentümer entwickelt und bis 2025 realisiert; die notwendigen Erschliessungsstrassen sind bereits heute vorhanden.
	Messe Basel	Messe Basel und Areal Rosental	Mit der Eröffnung der neuen Messehalle über dem Messeplatz im Jahr 2013 wurde eine wesentliche Kapazitätserweiterung vorgenommen. 2014 führte die Messe Basel eine Testplanung über das Areal des heutigen oberirdischen Parkhauses durch. Der Bebauungsplan, der hier eine Neunutzung ermöglicht, geht in Kürze in die Vernehmlassung.
	Areal Roche	Areal Roche	Die Verdichtung des Areals Roche hat mit dem Hochhaus «Bau 1» bereits eingesetzt: das Gebäude wurde 2015 fertiggestellt. Für die nächsten Bauetappen aud dem Nordareal wurde ein Bebauungsplan erstellt und 2016 genehmigt.
	Areal Rosental	Messe Basel und Areal Rosental	Auf einem Teilbereich des Rosentalareals hat die Syngenta die bauliche Erweiterung vorgenommen. Für einen andere Teilbereich wurde der Neubau des Instituts für Zahnmedizin entwickelt, der kurz vor der Realisierung steht. Die Vorbereitungen für eine neue gesamthafte Arealentwicklung laufen derzeit beim neuen Grundeigentümer Kanton Basel-Stadt.
	Badischer Bahnhof		abgeschlossen

Schwerpunktgebiet	Arealbezeichnung AP3	Arealbezeichnung AP2	Stand Umsetzung
Basel Nord AP2: Kleinhüningen / 3Land	Hafen- und Stadtentwicklung CH		Die Transformation der rheinnahen Hafenareale hat mit den 2012 initiierten Zwischennutzungen und einfachen baulichen Massnahmen zur Öffnung des Klybeckquais begonnen und wird laufend fortgesetzt. 2013 wurde ein städtebaulicher Studienauftrag abgeschlossen, der die bisherigen Entwicklungsziele bestätigt und vertieft hat. 2014 beschloss der Grosse Rat einen Planungskredit für die Grundlagenarbeiten der Hafen- und Stadtentwicklung. Die einzelnen Projektbestandteile des Hafenausbaus wurden seither prioritär behandelt und sind inzwischen weit fortgeschritten. Für die Ausbaustufe 1 (bi-modaler Terminal) wurde 2016 bereits das Bewilligungsverfahren gestartet. 2014 wurden im Richplan entsprechende Objektblätter angepasst/vertieft. Diverse fachliche Grundlagenstudien sind derzeit in Arbeit. 2017/18 wird die Entwicklung im Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck gesamthaft und behördenverbindlich festgelegt.
	Industrie Klybeck CH		Die Planungsvereinbarung wurde 2016 unterzeichnet. Eine städtebauliche Testplanung, als Grundlage für den Stadtteilrichtplan wird 2016 aufgegleist.
	Weil am Rhein D		Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomeration und der Conseil Départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.
	Huningue Sud F		Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomeration und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.
	Huningue Centre/ Nord F		Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomeration und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.
	Campus Novartis		abgeschlossen
	Weil Friedlingen D		Die Stadt Basel, die Stadt Weil am Rhein, die Ville de Huningue, die Communauté d'Agglomeration und der Conseil départemental du Haut-Rhin haben 2012 die gemeinsamen Entwicklungsziele und die Erarbeitung eines gemeinsamen Raumkonzepts vereinbart. 2016 werden die Ergebnisse des Raumkonzepts und das weitere Vorgehen wiederum in einer Planungsvereinbarung festgehalten.
Liestal	Zentrum Nord		in Umsetzung bzw. bereits umgesetzt

Nicht mehr im AP3:

Stadtabschluss Ost	Kern
Badischer Bahnhof	Kern
Stadtabschluss Nordwest	Kern

5.2.2 Strategische Massnahmenblätter im Bereich Siedlung

Im Rahmen von AP2 wurden 3 strategische Siedlungsmassnahmenblätter erarbeitet:

- Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie
- Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie
- Hochhausstrategie

5.2.2.1 Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie

Zu Beginn der Arbeiten von AP3 wurde konkretisiert, wie die agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie in der Agglomeration Basel sinnvollerweise umgesetzt wird (siehe dazu auch Kapitel 3 zum Erarbeitungsprozess).

In einem ersten Schritt wurde in der Geschäftsstelle gemeinsam mit einem externen Büro (BHP Raumplan) eine Auslegeordnung erarbeitet. Die Auslegeordnung führte zu folgenden Erkenntnissen:

- Die Zielsetzungen der Planungen der verschiedenen Ebenen (Region, Gemeinde, Areal) in der Agglomeration Basel widersprechen sich nicht und stimmen mit dem Zukunftsbild überein
- Der Umsetzungstand in den 13 Schwerpunktgebieten variiert von grundeigentümerverbindlichen Festlegungen über das gesamte Gebiet (Erlenmatt) über räumliche Konzepte (3Land), isolierte, nicht flächendeckende Gebietsplanungen (Allschwil), erste Gespräche (unteres Fricktal), bis hin zu fehlenden Aktivitäten.

Da auf der Ebene der Zielsetzungen kein Handlungsbedarf identifiziert wurde, wurde im Rahmen von AP3 ein operativer Ansatz mit Einbezug der Gemeinden verfolgt. Die bauliche Siedlungsverdichtung kann nicht losgelöst von den verkehrlichen Auswirkungen und unabhängig von qualitativen Aspekten wie den Freiräumen oder Landschaftswerten diskutiert werden. Die genannten Gesichtspunkte betreffen in der Regel einen grösseren Raum und nicht nur eine Gemeinde, weshalb der Einbezug der Gemeinden auf regionaler Ebene respektive in funktionalen Räumen erfolgen soll. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurde der Korridorprozess konzipiert (vgl. Kapitel 3.4).

Das Thema der Siedlungsverdichtung konnte im Rahmen der 3. Generation auf Korridorebene vertieft werden. Die Akteure wurden für das Thema sensibilisiert, und in den meisten Korridoren wurden entweder Grundlagenstudien (Erhebung der Siedlungspotenziale), Raumkonzepte, Zukunftsbilder oder Leitbilder erstellt. Die Korridorprozesse ermöglichten es, agglomerationsrelevante Areale (Entwicklungspotenziale von mehr als 200 EW/AP) in den inneren/äusseren Korridoren und Regionalzentren zu erfassen.

Weiterführende Informationen können dem aktualisierten Massnahmenblatt S01 «Siedlungsverdichtung fördern», den Korridorberichten und dem Kapitel 9.2 entnommen werden.

5.2.2.2 Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie

Analog zur Siedlungsverdichtung ist auch die agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie auf operativer Ebene anzugehen. Auch sie ist Bestandteil des Korridorprozesses. Bekräftigt wurde dieser Handlungsbedarf auf regionaler und kommunaler Ebene durch die Einführung des neuen Raumplanungsgesetzes auf Schweizer Seite, das nun die Ausdehnung

des Siedlungsgebietes auf kantonaler Ebene verbindlich festlegt. Auf deutscher und französischer Seite sind der Siedlungsausdehnung ebenfalls Grenzen gesetzt: Auf deutscher Seite gibt es entsprechende nationale Vorgaben im Baugesetzbuch, und in Frankreich wurden die Anforderungen an die Siedlungsbegrenzung mit Grenelle II nochmals verschärft.

In Bezug auf die Siedlungsbegrenzung ist das Zusammenspiel von übergeordneter Ebene (Kantone, Regionalverband Hochrhein Bodensee) und regionaler wie kommunaler Ebene sehr wichtig. In den Korridoren wird geklärt, wie mit den übergeordneten Rahmenbedingungen umgegangen wird und wie ein nachhaltiges Bestehen der ländlichen Gemeinden ohne weitere Ausdehnung der Siedlungsfläche in regional abgestimmten Entwicklungskonzepten (Zukunftsbildern und Raumkonzepten) funktionieren kann.

Intensiv beschäftigt haben sich mit diesen Anforderungen die beiden Frenkentäler. In einer Testplanung wurden verschiedene Ansätze für eine nachhaltige, ressourcenschonende Entwicklung erarbeitet, die im Rahmen des Modellvorhabens weiterverfolgt wird. Speziell zu erwähnen ist hier der Ansatz der residentiellen Ökonomie und der damit verbundenen Ausrichtung auf innovative Versorgungsdienstleistungen. Im Laufental/Thierstein beschäftigte man sich im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes mit den Perspektiven der ländlichen Gemeinden. Es wurden 5 Gemeindetypen gebildet, deren Entwicklungsperspektiven und -aufgaben sich an den übergeordneten Vorgaben orientieren. Im Erarbeitungsprozess fand eine wichtige Sensibilisierung statt. Die jeweiligen Gemeinden der unterschiedlichen Typen haben ihre Rollen und Entwicklungsgrenzen verinnerlicht. Im Kandertal werden die Entwicklungsperspektiven im Zusammenhang mit dem Ziel der Reaktivierung der Kandertalbahn diskutiert. Die Siedlungsentwicklung soll hier konzentriert entlang der Bahn-/Talachse erfolgen. Zu starkem Siedlungsdruck mit Zersiedlungstendenz in den ländlichen, noch verträglich in die Landschaft eingebetteten Dorfstrukturen soll mit einer Entwicklungsstrategie, die in einem Leitbildprozess erarbeitet wird, entgegengewirkt werden.

Im französischen Teil der Agglomeration Basel gibt es mit den drei im Perimeter des Agglomerationsprogrammes liegenden Communautés des Communes (d'agglomération des Trois Frontières, du Pays de Sierentz, de la Porte du Sundgau) und dem noch eine Ebene höher angesiedelten und alle drei Communautés des Communes umfassenden Pays de Saint-Louis bereits eine institutionalisierte Zusammenarbeit. Die Organisationstruktur, das Syndicat Mixte des Pays de Saint-Louis, verfügt über ein regionales Planungsinstrument, dem Schema Cohérence du Territoire (SCOT). Entwicklungsstrategien auf der französischen Seite der Agglomeration Basel haben mit dem SCOT einen behördenverbindlichen Rahmen. Der SCOT wird bis Ende 2016 an die neuen Anforderungen des Gesetzes Grenelle II angepasst. Die griffigeren Vorgaben in Bezug auf die Siedlungsbegrenzung finden damit Eingang in den SCOT.

Weitere Informationen sind dem Massnahmenblatt S02 «Siedlungsbegrenzung durchsetzen» sowie den Korridorberichten zu entnehmen.

5.2.2.3 Hochhausstrategie

Auch das Thema der Hochhäuser muss aufgrund der Schnittstellen mit den Themen Verkehr und Landschaft auf Ebene der Korridore diskutiert werden. Die resultierenden Mobilitätsbedürfnisse und die Beeinflussung der räumlichen Identität eines Korridors durch die Entstehung eines Hochhauses und damit durch den Eingriff in die Landschafts- und Siedlungsstruktur müssen genau analysiert werden.

Dieser vielschichtige Themenkomplex konnte im Rahmen der Korridorprozesse noch nicht in allen Korridoren vertieft angegangen werden. Die Herangehensweise an die Thematik

wurde hingegen bereits in der Fachgruppe Raumplanung diskutiert und wird im aktualisierten Massnahmenblatt S03 «Hochhausstrategie» behandelt.

Am Hochrhein wurden im Rahmen der Siedlungspotenzialstudie bereits Potenzialgebiete für Hochhäuser angesprochen. Im Birstal wurden im Rahmen des Raumkonzeptes Birsstadt die wichtigsten Koordinations- und Entwicklungsgebiete erfasst. In einem nächsten Schritt gilt es z. B. in diesen Gebieten zu klären, wo Hochhäuser als siedlungsstrukturierende Elemente sinnvoll in Betracht gezogen werden sollen. Das Schwerpunktgebiet Aesch-Nord ist gemäss kantonalem Hochhauskonzept (BL) ein möglicher Hochhausstandort. Hier bestehen bereits Ideen für eine Überbauung mit Hochhäusern. Ein qualitätssicherndes Verfahren steht allerdings noch aus. An der Ergolzachse (S-Bahn-Gemeinden im Ergolztal) ist gemäss der Verdichtungsstudie Baselland «die Verdichtung in Form von kleinen Hochhausclustern grundsätzlich denkbar».[37] In Liestal bestehen hierzu bereits konkrete Pläne – das Postgebäude sowie der Bahnhof sollen umgenutzt und durch Hochhäuser ersetzt werden – ein Hochhaus-Cluster ist hier also in Planung.

5.3 Verkehr

5.3.1 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehres sind alle drei Projekte des vordringlichen Bedarfs gebaut und bereits in Betrieb. Bereits im Jahr 2008 konnte die Tramverlegung St. Johann/ Pro Volta in Betrieb genommen werden. 2013 erfolgt die Inbetriebnahme des Bahnhofs Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain und im Dezember 2014 nahm das Tram 8 nach Weil am Rhein ihren Betrieb auf.

In der 1. Generation hat das eidgenössische Parlament drei ÖV-Projekte mit einem Bundesanteil von gut CHF 20 Mio. bewilligt. Das kleinste davon, der Bushof Laufen (Ö102), ist in Betrieb. Der Baustart der ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Ö47) ist für 2018 geplant, mit einer Beteiligung des Bundes von rund CHF 6.6 Mio. Offen ist die Umsetzung der ÖV-Erschliessung Erlenmatt (Ö11b), dem grössten Projekt der 1. Generation. Das Stimmvolk von Basel-Stadt hat das Tramprojekt im Mai 2014 abgelehnt, weshalb diese Erschliessung neu diskutiert werden muss. Der Grosse Rat hat trotz des Volksentscheides die Anbindung der Erlenmatt als optionalen Streckenabschnitt wieder in den Streckenplan aufgenommen (im Dezember 2015).

Erfreulich ist, dass das mit Abstand grösste Projekt der 2. Generation, die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis (Ö14) sich bereits in der Umsetzung befindet, ebenso wie das P+R in Saint-Louis (Ö28). Die Inbetriebnahme der Tramverbindung ist für Ende 2017 vorgesehen und wird dem grenzüberschreitenden, öffentlichen Verkehr eine neue Dimension geben. Der Baustart der beiden weiteren Projekte, der Doppelspurausbau für das Tram in Binningen (Ö19) und der Bushof in Muttenz (Ö29) sind für 2019/2020 vorgesehen. Der Grund für die kleine zeitliche Verzögerung ist bei beiden Projekten die noch nicht definitiv gesicherte Finanzierung. Die notwendigen Schritte hierzu sind aber von den zuständigen Kantonen eingeleitet.

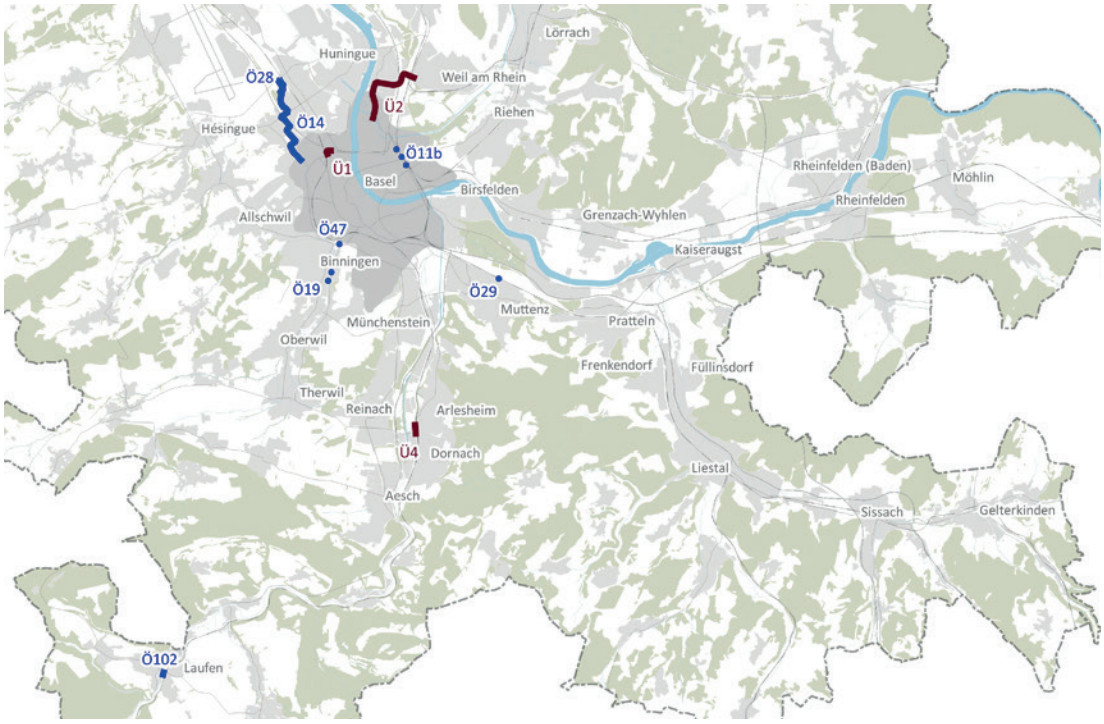
37 Verdichtungsstudie baselland – potenziale und visionen, Januar 2011

Tabelle 27:
Übersicht Umsetzung Projekte ÖV

AP-Nr.	ARE-Code	Name	Träger	Stand/Baubeginn	Bundesbeitrag Mio
Dringliche Projekte					
Ü1	2701.083	Tramverlängerung St. Johann/Pro Volta	BS	in Betrieb	–
Ü2	2701.084	Tramverlängerung nach Weil am Rhein (Tram 8)	BS	in Betrieb	–
Ü4	2701.082	Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain	BL	in Betrieb	–
1. Generation					
Ö11b	2701.004	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	BS	offen	12,37
Ö47	2701.006	ÖV-Direktverbindung Leimental–Basel SBB (Margarethenstich)	BS	2018	6,59
Ö102	2701.009	Busbahnhof Laufen	BL	in Betrieb	2,77
2. Generation					
Ö14	2701.2.021	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	BS	2015	30,74
Ö19	2701.2.024	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, «Spiesshöfli» / Binningen	BL	2020	7,84
Ö28	2701.2.142	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	CA3F	2016	2,19
Ö29	2701.2.029	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	BL	2019	2,04

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Figur 53:
Übersichtskarte Projekte ÖV



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Eigenleistungen aus der 1. Generation, die die Beschleunigung des strassengebundenen ÖV zum Ziel haben, sind bereits umgesetzt (ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalen, Busspuren). Der Umsetzungsstand der beiden Eigenleistungen der 2. Generation im Bereich ÖV ist unterschiedlich. Während die Aufwertung des Vorplatzes der ÖV-Drehscheibe Laufen (Ö30) erfolgt ist, muss bei der Umsetzung der ÖV-Drehscheibe Breitenbach (Ö31) aufgrund von noch nicht gesicherter Finanzierung mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung gerechnet werden. Bei den «Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen» befinden sich die beiden Projekte des strassengebundenen ÖV (Ö34 und Ö37) im Soll. Die beiden Tramprojekte der 2. Generation als Eigenleistungen im B-Horizont, die neue Tramverbindung Petersgraben (Ö24) und der Tramknoten Schützenhaus (Ö25), sind entsprechend deren Priorisierung noch nicht umgesetzt und sind Bestandteil der 3. Generation. Mit der Weiterentwicklung der Tramnetzentwicklung wurden die Planungen am Tram 30 intensiviert. Derzeit wird die Abhängigkeit der Tramverbindung Petersgraben (Ö24) mit dem Tram 30 abgeklärt

Tabelle 28: Eigenleistungen oder «nicht Mitfinanzierte Massnahmen» ÖV

AP-Nr.	Code ARE	Name	Träger	Stand/Baubeginn
1. Generation				
Ö11a	2701.003	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	BS	in Betrieb
Ö104	2701.010	Busspuren auf Strasse	BL	in Betrieb
Ö105	2701.011	ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	BL	in Betrieb
2. Generation				
Ö24	2701.2.044	Neue Tramverbindung Petersgraben	BS	2023
Ö25	27.01.2.045	Tramknoten Schützenhaus	BS	2027
Ö28	27.01.2.143	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis – Anpassungen der Bahnhofsanlage	CA3F	
Ö30	27.01.2.146	ÖV-Drehscheibe Laufen – Aufwertung Vorplatz	BL/Laufen	in Betrieb
Ö31	27.01.2.031	ÖV-Drehscheibe Breitenbach	SO/Breitenbach	offen
Ö34	27.01.2.025	ÖV-Priorisierung und Busspuren	BS/BL	2015
Ö37	27.01.2.027	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse-Bachgraben-Allschwil	BS	in Betrieb

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ist das grosse Projekt des vordringlichen Bedarfs, die Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal (A22) gebaut und im Dezember 2013 eröffnet worden.

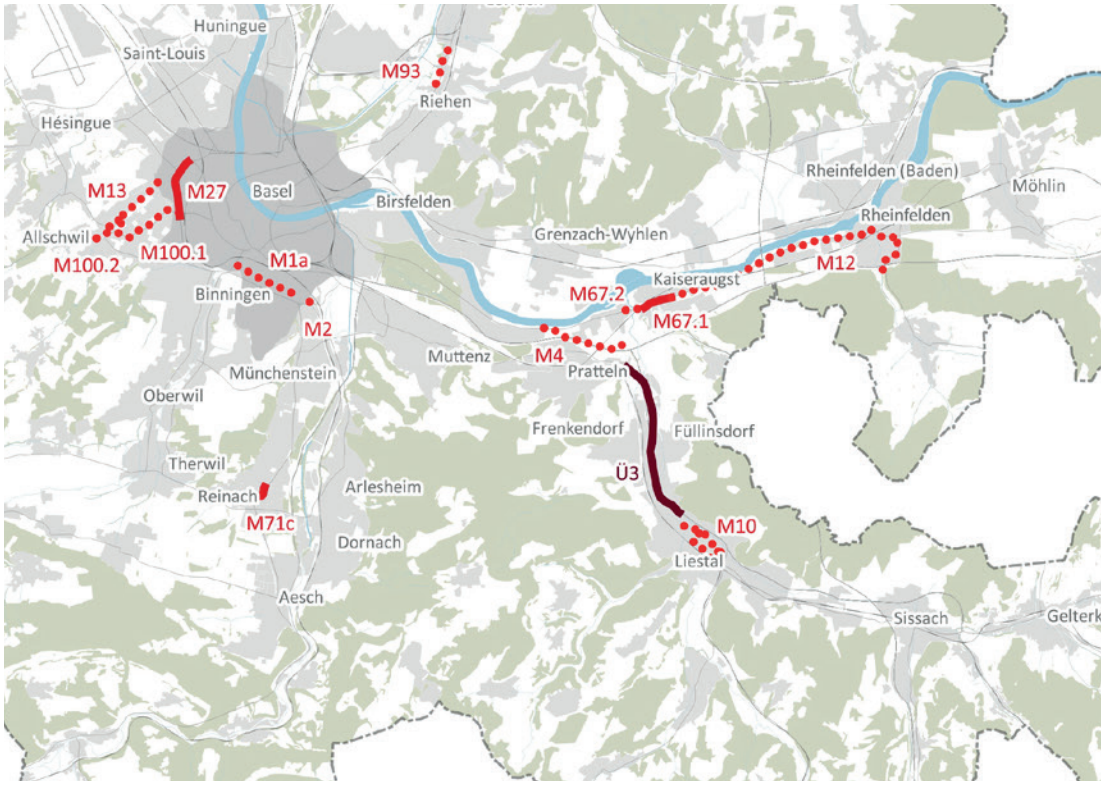
Bei den Projekten der 1. Generation konnten bereits zwei grosse Strassenprojekte umgesetzt werden. Sowohl die Beruhigung der Ortsdurchfahrt Reinach (M71c) als auch die Umgestaltung des Luzerner-/Wasgenrings in Basel (M27) sind mit insgesamt mehr als 16 Mio. CHF Bundeshilfe realisiert worden. Im 2017 werden hier die Schlussabrechnungen erfolgen. Derzeit im Bau befindet sich zudem die Ortsdurchfahrt Kaiseraugst (M67), die ursprünglich zusammen mit jener in Augst umgesetzt werden sollte. Aufgrund der unterschiedlichen politischen Prozesse wurde dieses kantonsübergreifende Projekt in zwei Etappen aufgeteilt. Die Verkehrsberuhigung in Riehen mit dem Umbau der Lörracherstrasse (M93) steht kurz vor Baubeginn, die Umgestaltung / Erneuerung der Baslerstrasse in Allschwil (M100) wurde aufgrund von Umpriorisierungen nach hinten geschoben und in zwei Etappen aufgeteilt.

Die Massnahmen für den MIV aus der 2. Generation weisen unterschiedliche Umsetzungsstände auf. Abgeschlossen werden konnte bisher die Finanzierungsvereinbarung der Tempo 30-Massnahmen im Gundeldinger Quartier mit deren Umsetzung bereits im 2016 begonnen wurde. Sie sind eine erste Etappe der flankierenden Massnahmen (M1a), die zweite Etappe mit dem Umbau der Gundeldingerstrasse Ost soll 2018 erfolgen und wird auch eine erste Etappe der Knotenanpassungen Dreispitz (M2) enthalten. Ebenfalls weit fortgeschritten ist die Strassenraumgestaltung im Bachgraben in Allschwil (M13). Der Baubeginn ist aufgrund der Koordination mit der Umgestaltung der Baslerstrasse (M100, 1. Generation) noch ungewiss, es wird aber nach derzeitigem Stand von 2018 ausgegangen. Die Massnahme H3 - Verlegung Rheinstrasse (M4) ist in Kürze baureif, sowohl Projektgenehmigung als auch Kreditgenehmigung sind im 1. Semester 2017 zu erwarten. Für die Massnahme Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost (M10) ist der Beschluss zum Projektierungskredit für das 1. Semester 2017 vorgesehen. Bei der Massnahme Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst (M12) muss mit einer grösseren zeitlichen Verzögerung gerechnet werden, auf Erfahrungen aus der Pilotregion Baden-Wettingen konzeptionell und infrastrukturmässig aufgebaut werden soll. Die Planungsarbeiten wurden aufgenommen. Mit dem Baubeginn ist bis 2021 zu rechnen.

AP-Nr.	Code ARE	Name	Träger	Stand/Baubeginn	Bundesbeitrag Mio
Dringliche Projekte					
Ü3	2701.XXX	Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal	BL	in Betrieb	–
1. Generation					
M27	2701.014	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	BS	in Betrieb	5,85
M67	2701.021	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Kaiseraugst	AG	2016	3,93
M67	2701.021	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst	BL	offen	
M71c	2701.023	Beruhigung Ortszentrum Reinach	BL	in Betrieb	10,68
M93	2701.028	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	BS	2017	4,50
M100	2701.031	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	BL	2018	20,32
2. Generation					
M1a	2701.2.054	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	BS	2016/2018	2,72
M2	2701.2.055	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	BS	2018	8,51
M4	2701.2.056	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	BL	2019	16,34
M10	2701.2.059	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	BL	2021	1,89
M12	2701.2.060	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	AG	2025	1,57
M13	2701.2.061	Strassenraumgestaltung Bachgraben	Allschwil / BL/BS	2018	2,52

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 29: Übersicht Umsetzung Projekte MIV



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Figur 54: Übersichtskarte Projekte MIV

Die Eigenleistungen der 1. Generation sind grösstenteils umgesetzt (5 Projekte). Mit der Umsetzung des Projekts Strassenerschliessung Erlenmatt wurde bereits 2007 begonnen. Die Inbetriebnahme der einzelnen Objekte des Projektes erfolgt gestaffelt, koordiniert mit der Entwicklung auf den einzelnen Baufeldern. Aktueller Stand 2016: ca. 80% umgesetzt. Bei der Massnahme Knotenpunkte in Rheinfelden (M84) waren Finanzierungsverhandlungen die Ursache für die grosse zeitliche Verzögerung der Realisierung. Bei der Massnahme Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse (M101) wurde auf Wunsch des ASTRA der Umbau vorerst sistiert (zusammenhang mit der Erneuerung des Schänzlitunnels).

Bei der 2. Generation werden die Eigenleistungen in Aesch (M7, 2017) und Liestal (M15, 2018) in den nächsten zwei Jahren angegangen. Die Investitionen von 22 Mio. CHF in Pratteln zur Aufwertung und Beruhigung des Ortszentrums (M14) sind für eine Gemeinde kaum zu stemmen. Die Umsetzung folgt deshalb abgespeckt und über die Jahre verteilt.

Tabelle 30: Eigenleistungen oder «nicht Mitfinanzierte Massnahmen» MIV

AP-Nr.	Code ARE	Name	Träger	Stand/Baubeginn
1. Generation				
M19	2701.013	Strassenerschliessung Erlenmatt	BS	2007
M62	2701.019	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	BL	in Betrieb
M81	2701.024	Kunimatt Pratteln: 3 Kreisel	BL	in Betrieb
M83	2701.025	Knotenpunkte in Kaiseraugst	AG/Kaiseraugst	in Betrieb
M84	2701.026	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	AG/Rheinfelden	2019
M91	2701.027	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Campus Novartis)	BS	in Betrieb
M99	2701.030	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	AG/Kaiseraugst	in Betrieb
M101	2701.032	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	BL	2021
2. Generation				
M7	2701.2.057	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	BL	2016
M14	2701.2.062	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	Pratteln	offen
M15	2701.2.063	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	BL/ Liestal	2018

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

5.3.3 Velo- und Fussverkehr

Aus der 1. Generation ist knapp die Hälfte der Massnahmen oder Teilmassnahmen bereits realisiert oder im Bau. Damit hat die Agglomeration Basel bereits rund 25 Mio. CHF in Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs investiert und dafür ca. CHF 10 Mio. über das Agglomerationsprogramm zurückbekommen. Weitere 13 Massnahmen sollen im 2017/2018 umgesetzt werden, so dass Ende 2018 rund 75% der Massnahmen realisiert sind. Bei sieben Projekten ist mit Verzögerungen zu rechnen, wobei alle bis spätestens 2025 umgesetzt werden sein sollen. Bei drei Projekten ist die Umsetzung derzeit offen. Beim Projekt Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim (LV4) wurden die Planungen gestoppt und es wird nicht mehr weiterverfolgt (definitive Abstandnahme).

Aus der 2. Generation sind zwei Projekte ausgeführt worden, sieben Projekte mit einer Bundesbeteiligung von rund CHF 6.5 Mio. sind auf 2017 terminiert und vier weitere auf 2018.

Damit wären innerhalb der vorgesehenen Zeitperiode für die 2. Generation ca. 62% der A-Massnahmen umgesetzt. Acht Projekte können erst nach 2019 realisiert werden, wobei keines sistiert ist.

Tabelle 31:
Übersicht Umsetzung LV

AP-Nr.	Code ARE	Name	Träger	Stand/Baubeginn	Bundesbeitrag Mio
1. Generation					
LV1	2701.034	Veloparking Badischer Bahnhof	BS	2020	1,59
LV2	2701.035	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	BS	2018	1,19
LV4	2701.036	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	SO	offen	0,40
LV7	2701.037	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue	BS	in Betrieb	3,45
LV12	2701.08	Konzept LV A-Liste (40 Teilmassnahmen)	Kantone/ Gemeinden	ab 2011	15,24
2. Generation					
LV1 - 1	2701.2.072	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	Rheinfelden/ AG	2017	2,04
LV1 - 4	2701.2.075	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	BL	2021	2,38
LV1 - 8	2701.2.079	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	BL	in Betrieb	0,51
LV1 - 13	2701.2.084	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	CMS/BL	2018	1,70
LV1 - 21	2701.2.092	Reinach: Fuss- /Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	Reinach/BL	2019	1,70
LV1 - 26	2701.2.097	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	BS	ab 2018	2,72
LV1 - 27	2701.2.098	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	BS	2019	1,36
	2701.2.149	LV A-Liste (14 Teilmassnahmen)	Kantone/ Gemeinden	ab 2016	4,01

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Figur 55:
Übersichtskarte
Projekte LV

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die Eigenleistungen der 2. Generation im Bereich Fuss- und Velo sind gut zur Hälfte umgesetzt (acht Massnahmen). Bei den übrigen sieben Projekten sind Finanzierungsfragen zu klären oder es bestehen Abhängigkeiten zu anderen Projekten, wodurch es zu kleineren Verzögerungen kommt.

Tabelle 32: Eigenleistungen oder «nicht Mitfinanzierte Massnahmen» LV

AP-Nr.	Code ARE	Name	Träger	Stand/Baubeginn
2. Generation				
LV1-6	2701.2.077	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	Laufen	2016
LV1-14	2701.2.085	Münchenstein: Fuss- und Radweg Loogstrasse	Münchenstein	in Betrieb
LV1-15	2701.2.086	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse	Münchenstein	in Betrieb
LV1-16	2701.2.087	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	Oberwil	2020
LV1-23	2701.2.094	Zwingen: Fuss- und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	BL	2022
LV1-29	2701.2.100	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse-Theodor Herzl-Strasse	BS	offen
LV1-30	2701.2.101	Basel: Veloverbindung Gellert-St. Jakob-Dreispitz	BS	in Betrieb
LV1-31	2701.2.102	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	BS	offen
LV1-32	2701.2.103	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	BS	ab 2013
LV1-33	2701.2.104	Basel: Veloverbindung Lange Erlen	BS	in Betrieb
LV1-34	2701.2.105	Velo Oberrhein	Weil am Rhein/ Eimeldingen/ Efringen-Kirchen	ab 2015
LV1-35	2701.2.106	Velostation Lörrach	Stadt Lörrach	in Betrieb
LV1-36	2701.2.107	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	CA3F/Huningue/Saint-Louis	offen
LV1-37	2701.2.108	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	CA3F	offen
LV2-17	2701.2.125	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	CA3F/Huningue/Saint-Louis	offen

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

5.3.4 Verkehrsstrategien (V-Projekte)

Alle drei Eigenleistungen der Verkehrsstrategien befinden sich seit Ende 2012 in der Umsetzung. Die Themen wurden bei der inhaltlichen Konzeption der 3. Generation von Beginn an berücksichtigt (siehe Kapitel 3.3.1).

Die Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V1) und der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements (V3) sind Bestandteil der Trinationalen Strategie Strasse der 3. Generation. Der Aufbau des Mobilitätsmanagements (V2) wurde federführend vom Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) bearbeitet. Diese drei bisherigen Eigenleistungen sind wiederum eine Eigenleistung in der 3. Generation (siehe Massnahmenblätter V1, V2 und V3).

6 Zukunftsbild 2030

Kernaussagen:

› Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde in seinen Grundzügen und den Raumtypen gegenüber AP2 nicht verändert.

› Es gibt drei neue ländliche Entwicklungsachsen: Waldenburgertal (BL), Kandertal (D), Hegenheim – Bartenheim (F).

› Die Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen ist recht unterschiedlich. Das Ziel ist ein verstärktes Wachstum in den inneren Korridoren sowie in den Regionalzentren.

› Der bis 2030 weiter zunehmende Verkehr soll hauptsächlich über den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.

› Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist zur Erreichung dieser Ziele nötiger denn je. Die konsequente planerische Umsetzung der definierten Siedlungsschwerpunkte und eine verstärkte gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in den Korridoren sind dabei von entscheidender Bedeutung.

6.1 Genese des Zukunftsbildes und Grundsätze der Agglomerationsentwicklung

6.1.1 Grundlagen

Im Rahmen der 3. Generation wurde das Zukunftsbild 2030 weiterentwickelt, und zwar basierend auf der Neuausrichtung der sich im Laufe der 3. Generation in Überarbeitung befindenden kantonalen Richtpläne (AG, BL, BS, SO), des Regionalplanes Hochrhein-Bodensee und des SCOT. Die Änderungen am Zukunftsbild werden seitens der Gemeinden gestützt, wie im Rahmen der Korridorprozesse überprüft werden konnte. Das nachfolgend dargestellte Zukunftsbild hat sich in Bezug auf die Flughöhe und den Konkretisierungsgrad im Vergleich zur 2. Generation nicht geändert. Das Zukunftsbild soll der Agglomeration als übergeordneter Rahmen und als Leitkonzept dienen, das mit vertiefenden Arbeiten in den Korridoren, z. B. mit der Erarbeitung von Korridor-Zukunftsbildern, präzisiert werden kann (siehe Korridorberichte).

6.1.2 Anpassungen und Weiterentwicklungsprozess

Die Weiterentwicklung des Zukunftsbildes wird von der Fachgruppe Raumplanung von Agglo Basel begleitet. Dabei ist die Abstimmung der Planungsinstrumente der sechs Gebietskörperschaften von Agglo Basel untereinander und mit dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogrammes Basel von zentraler Bedeutung.

Das Zukunftsbild wurde an die Planungsinstrumente der 6 Teilräume angepasst, indem folgende Änderungen vorgenommen wurden:

Das Zukunftsbild enthält **drei neue ländliche Entwicklungsachsen:** das Waldenburgertal im Kanton Basel-Landschaft, das Kanderntal im Landkreis Lörrach und eine Achse im Pays de Saint-Louis. Im Kandertal wurde die Gemeinde Kandern – als Endpunkt der ländlichen Entwicklungsachse – als Regionalzentrum eingestuft. Dies entspricht der Bedeutung von Kandern für die ländliche Entwicklungsachse Kandertal.

Bei der Lancierung des Korridorprozesses wurden die Gemeinden den Korridoren zugeordnet. Dabei wurde Birsfelden dem Korridor Hochrhein zugeteilt – analog dem Entwurf des Raumkonzeptes des Kantons Basel-Landschaft. Dadurch **verkleinert sich die Kernstadt** im Vergleich zum Zukunftsbild der 2. Generation. Gewisse Gemeinden haben eine Scharnierfunktion, weil sie zwischen Raumtypen oder zwischen zwei Korridoren liegen und eine funktional zweckmässige Zuteilung schwierig ist. Birsfelden ist dafür ein sehr gutes Bespiel – die Gemeinde liegt nicht nur zwischen zwei Korridoren, dem Hochrhein- und dem Birstal, sondern auch zwischen diesen beiden Korridoren und der Kernstadt Basel. Derzeit untersuchen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in einer Studie die Abgrenzung der Kernstadt. Diese Ergebnisse werden voraussichtlich in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation einfliessen.

In drei Fällen wurde der innere Korridor vergrössert. Im Leimental wurde der innere Korridor bis nach Ettingen verlängert. Die zukünftige Erschliessung mit dem Express-Tram begründet diese Änderung. Am Hochrhein wurde der innere Korridor auf der deutschen Seite bis nach Wyhlen gezogen, somit liegen die seit der Gebietsreform im Jahr 1975 zu einer Gesamtgemeinde gehörenden Ortsteile Grenzach und Wyhlen beide im inneren Korridor. In Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Siedlungsstruktur sind die beiden Ortsteile vergleichbar. Auf der französischen Seite wurden die beiden Gemeinden Hésingue und Hégenheim neu dem inneren Korridor zugeteilt, womit die Konformität

zwischen Agglomerationsprogramm und SCOT des Pays de Saint-Louis sichergestellt ist. In siedlungsstruktureller Hinsicht wiederspricht diese Änderung dem Grundgedanken des Zukunftsbildes nicht.

Im Ergolztal gibt es neu nicht nur einen, sondern zwei Endpunkte des äusseren Korridors. Das nördliche Ende liegt in Ormalingen – eine mit Gelterkinden (S-Bahn-Halt) zusammengewachsene Gemeinde. In südlicher Richtung endet der ländliche Korridor bei der mit einem S-Bahn-Halt ausgestatteten Gemeinde Tecknau. In der zweiten Generation wurde dieses V-förmige Ende der Ergolzachse nicht vollständig gezeichnet.

Nicht alle Änderungen sind konform mit den im Rahmen der 2. Generation definierten Zielsetzungen. Die neuen ländlichen Entwicklungsachsen im Kandertal und im Pays de Saint-Louis sowie die Zuordnung von Hésingue und Hégenheim erfüllen die geforderte ÖV-Erschliessungsqualität (noch) nicht. Aus siedlungsstruktureller Sicht ist diese Zuordnung aber schlüssig. Die ÖV-Erschliessungsqualität in Deutschland und Frankreich darf nicht mit jener in der Schweiz verglichen werden. Es gelten andere Standards und Schwellenwerte für die Festlegung der anzubietenden ÖV-Erschliessung. Ausserdem ist das Kriterium der ÖV-Erschliessung nicht nur in Bezug auf den aktuellen Zustand zu verstehen, sondern hat auch prospektiven Charakter.

6.1.3 Absichten und Grundsätze

Die Absichten und Grundsätze, die dem in der 2. Generation erarbeiteten Zukunftsbild zu Grunde liegen, haben, unter Berücksichtigung des oben geschilderten Kontextes in Deutschland und Frankreich, in der 3. Generation nach wie vor Gültigkeit.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt eine nachhaltige räumliche Entwicklung, und zwar gestützt auf die vorliegenden funktionalen Gegebenheiten. Die naturräumlichen und urbanen Strukturen sind heute noch erkennbar und ermöglichen das Zeichnen eines klar gegliederten Zukunftsbildes. Die prägenden räumlichen Strukturen – Kernstadt, innere und äussere Korridore – gilt es zu stärken, und eine sich an diesen funktionalen Zusammenhängen orientierende Entwicklung gilt es sicherzustellen.

Dabei stehen vier Grundsätze im Vordergrund:

- Ein attraktives Grosszentrum mit einer hohen Identität, starker regionaler Ausstrahlung und einer Konzentration von verschiedenen Zentrumsfunktionen
- Optimale Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft basierend auf einer effizienten Erschliessung durch LV, ÖV und MIV
- Eine hohe Wohn- und Lebensqualität mit gesunden, möglichst lärm- und emissionsfreien Lebensbedingungen und einer guten Versorgungstruktur
- Gute Naherholungsmöglichkeiten im Alltag durch zugängliche, nahe gelegene Erholungsräume. Intakte Landschaften dienen als grossräumiges strukturgebendes Element und als Erholungsmöglichkeit

6.1.4 Strukturierende räumliche Elemente

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist ein räumliches Leitbild, das aufzeigt, an welcher Siedlungsstruktur und welchem Verkehrssystem sich die Agglomeration künftig orientieren möchte. Zur Darstellung des Zukunftsbildes wurden verschiedene räumliche Elemente definiert. Mit Hilfe dieser Elemente werden im Zukunftsbild die Landschaftsräume beschrieben, und zwar hinsichtlich Lage, Bedeutung und Funktion. Die anzustrebende künftige Siedlungsentwicklung wird mit den Elementen sowohl grob strukturiert als auch konkret verortet. Die Elemente des Verkehrs zeigen die wichtigsten Systemkomponenten des Verkehrs auf und verorten die zentralen Bausteine des künftigen Verkehrsangebots. Nachfolgende räumliche Elemente werden im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel dargestellt:

› **Landschaft**

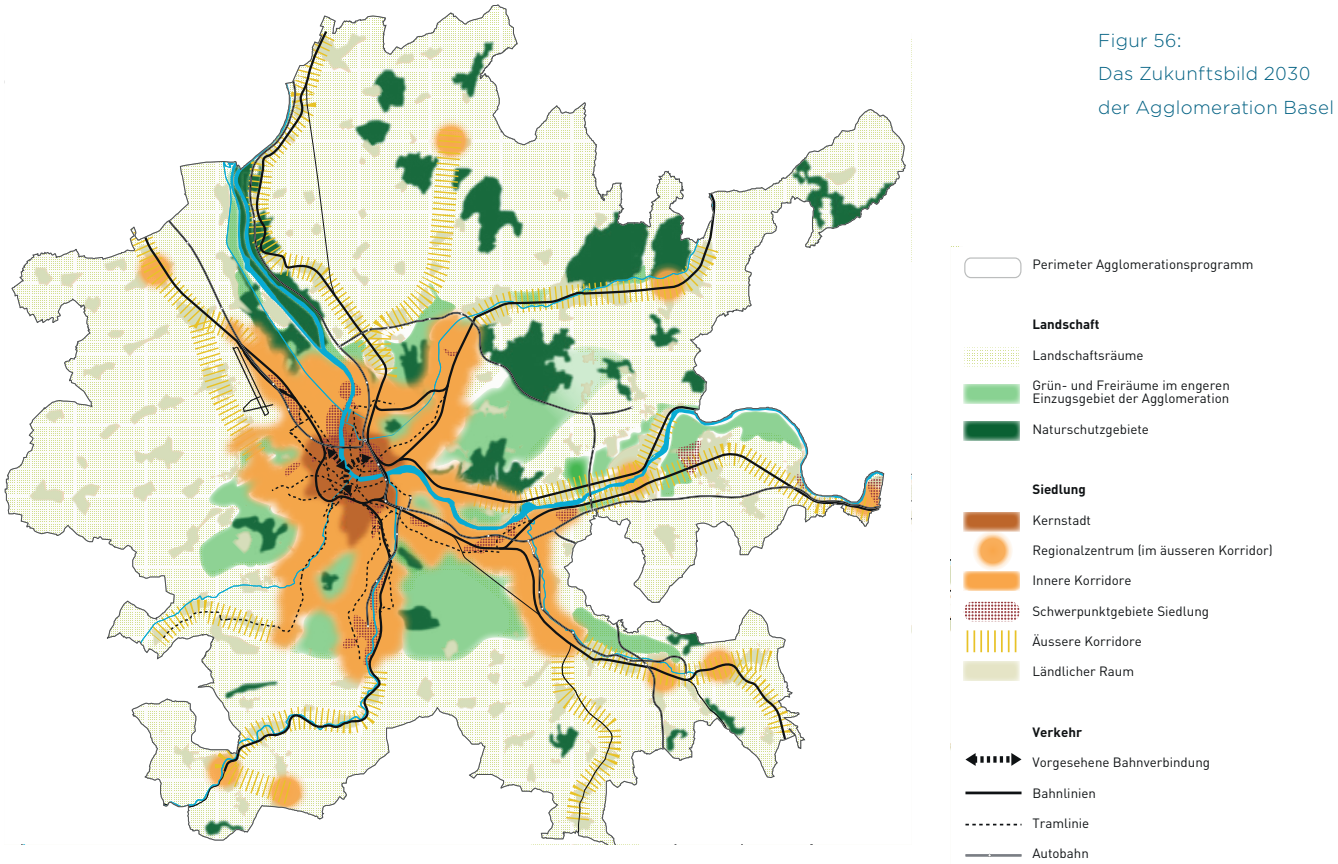
- Landschaftsräume
- Naherholungsgebiete im engen Einzugsgebiet der Agglomeration
- Naturschutzgebiete

› **Siedlung**

- Kernstadt
- Regionalzentren (im äusseren Korridor)
- Innere Korridore
- Schwerpunktgebiete Siedlung
- Äussere Korridore
- Ländlicher Raum

› **Verkehr**

- S-Bahn
- Tramlinien
- Autobahnen
- Vorgesehene Bahnverbindungen



Figur 56:
Das Zukunftsbild 2030
der Agglomeration Basel

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

6.1.5 Zielsetzungen nach Bereichen

Landschaft: Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur
Die fingerartige Grünraumstruktur wird aufgewertet und durch das Verhindern der flächigen Siedlungserweiterung geschützt. Die verstärkte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen in der weiteren Agglomeration erfordert die Aufwertung der siedlungsnahen Fluss- und Freiräume, um den zunehmenden Naherholungsbedürfnissen gerecht zu werden. Darüber hinaus sind die identitätsstiftenden Landschaftskammern zu erhalten. Wichtige Naturräume wie die Flussräume oder die zusammenhängenden nahen freien Grünflächen sowie die Wald- und Erholungsgebiete sind zu schützen und untereinander zu vernetzen.

Siedlung: Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen
Das Agglomerationsprogramm Basel verfolgt das Ziel, den Kern, die Korridore und die wichtigsten Nebenzentren aufzuwerten und suburbanen Strukturen mit einer gezielten Verdichtung eine neue urbane Identität zu verleihen. Die Wahrung einer hohen Siedlungsqualität, vor allem durch das Schaffen von vielfältigen, qualitativ hochwertigen Freiräumen, steht dabei im Zentrum.

Die Entwicklungsschwerpunkte in der Kernstadt und in den inneren Korridoren werden deutlich aktiver entwickelt als heute. In den gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen des weiteren Siedlungsgebietes der Agglomeration Basel wird die quantitative und qualitative Siedlungsverdichtung gefördert. Die Siedlungsflächen im ländlich geprägten Agglomerationsraum sollen nicht weiter ausgedehnt werden. Die nötigen Entwicklungspotenziale werden

durch Verdichten an geeigneten Orten und das Aktivieren von Bauflächen in den bestehenden Bauzonen geschaffen.

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Siedlungsstruktur des Zukunftsbildes nach Definition und jeweiliger Zielsetzung beschrieben. Für die räumliche Abgrenzung der einzelnen Elemente wurden siedlungsstrukturelle wie auch verkehrliche Kriterien herangezogen. Zur Abgrenzung der inneren urbanen Korridore gegenüber den äusseren Korridoren und ländlichen Gemeinden dienen folgende Kriterien:

1. Mindestens 15-Minuten-S-Bahn-Takt oder/und 7,5-Minuten-Tram- oder Bustakt nach Basel. Dieses Kriterium hat prospektiven Charakter und bezieht sich also nicht nur auf die aktuelle Situation (betrifft insbesondere Deutschland und Frankreich).

2. Die maximale Reisezeit in die Kernstadt beträgt 10 Minuten.

3. Es besteht ein mit der Kernstadt zusammenhängendes Siedlungsgebiet.

Kernstadt: Die Abgrenzung der Kernstadt wurde relativ eng gefasst. Ausschlaggebendes Kriterium war die Einwohner- und Bebauungsdichte. Die Kernstadt umfasst das Gebiet der Stadt Basel. Im Gegensatz zum AP2 gehört Birsfelden nicht mehr zur Kernstadt, sondern zu den inneren Korridoren.

Der notwendige Wohn- und Arbeitsraum für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen soll, wo immer möglich, im Kern der Agglomeration Basel entstehen. Zielsetzung ist, das Angebot an attraktiven Wohn- und Arbeitsräumen weiter auszubauen. Zu diesem Zweck werden einerseits die Entwicklungsschwerpunkte in der Kernstadt aktiviert und mit Hochdruck entwickelt (z. B. 3Land und Dreispitz). Andererseits werden auf bereits bebauten Flächen – trotz bereits dichter Bebauung und unter Berücksichtigung von Denkmalschutzregelungen – neue Wohn- und Arbeitsräume unter Wahrung der städtebaulichen Qualität mit Verdichtungsmassnahmen geschaffen.

Innere Korridore: Ausserhalb der Kernstadt werden die Korridore in einen inneren und einen äusseren Korridor unterteilt. Korridorgebiete, die die oben genannten Kriterien erfüllen, werden zu den inneren Korridoren gerechnet. Zum inneren Korridor werden demnach zusammenhängende Siedlungsgebiete gezählt, von denen aus man heute oder im Zielzustand des Zukunftsbildes 2030 mit maximal 10-minütiger Reisezeit das Zentrum erreicht und die über einen 15-Minuten-Takt mit der S-Bahn und/oder einen 7,5-Minuten-Takt mit Tram oder Bus bereits heute verfügen oder eine derartige Erschliessungsqualität im Zuge der weiteren Siedlungsentwicklung erreichen werden.

Analog zur Zielsetzung der Kernstadt sollen auch in den inneren Korridoren die erforderlichen Wohn- und Arbeitsräume für eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen entstehen. Den inneren Korridoren kommt bei der Umsetzung dieser Strategie eine zentrale Rolle zu, da in diesen Gebieten noch deutlich grössere Potenziale zur Verdichtung bestehen als im Kern selbst. Der Fokus liegt dabei, wie im Kern auch, zum einen auf der Aktivierung der Entwicklungsschwerpunkte und zum anderen auf der Siedlungsentwicklung nach innen in den bereits erschlossenen Bauzonen. Siedlungsentwicklung nach innen mit höheren Dichtesprüngen findet vorzugsweise an ÖV-affinen Standorten in den Talachsen entlang der Bahn- bzw. Tramlinien statt.

Äussere Korridore: Korridorgebiete, die eine gute S-Bahn- und/oder Tram-Erschliessung aufweisen (30-Minuten Takt)[38], zählen zu den äusseren Korridoren. Die äusseren Korridore schliessen an die inneren Korridore an und erstrecken sich bis zur funktionalen Grenze der Agglomeration Basel (Perimetergrenze).

In den äusseren Korridoren wird eine moderate Innenentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen, vor allem an S-Bahn-Stationen angestrebt. Auch hier gibt es Schwerpunktgebiete, deren Entwicklung für die Bereitstellung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum wichtig ist. Entwicklungen in den Ortszentren sollen zudem gefördert werden.

Regionalzentren: Neben der Kernstadt und den Korridoren sind im Zukunftsbild Regionalzentren abgebildet. Sie zeichnen sich in den meisten Fällen durch eine sehr gute ÖV-Erschliessung (S-Bahn-Umsteigepunkt und/oder IC-/IR-Halt) und damit einhergehend durch eine besondere Erschliessungsqualität aus (z. B. Rheinfelden, Sissach). Die Regionalzentren liegen räumlich im äusseren Korridorgebiet, nehmen aber wichtige regionale Funktionen wahr und haben eine regionale Ausstrahlung (z. B. Schopfheim, Laufen/Breitenbach, Bad Säckingen/Stein und Sierentz). Zentrumsgebiete, die ausserhalb des Kerns, jedoch noch innerhalb des inneren Korridors, liegen, werden im Zukunftsbild nicht speziell gekennzeichnet und zählen zum inneren Korridor (z. B. Liestal, Lörrach, Saint-Louis).

Unter Einbezug des Ortsbildschutzes soll künftig eine kontrollierte Siedlungsentwicklung nach innen an gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen in direkter Nähe zum Bahnhof möglich sein. Grössere Areale, die als Siedlungsschwerpunkt im Agglomerationsprogramm ausgewiesen werden, sind auch hier von grosser Bedeutung.

Ländlicher Raum: Zum ländlichen Raum zählen jene Gemeinden, die ausserhalb der Korridore liegen und hinsichtlich ihrer ÖV-Erschliessung im Vergleich zu den anderen Raumtypen abfallen. Die Siedlungsflächen werden nicht mehr erweitert. Die Entwicklung wird innerhalb der bestehenden Bauzone mittels Erhöhung des Ausbaugrades bereits bebauter Baufelder und durch das Schliessen von Baulücken gewährleistet. In gut begründeten Fällen bleiben ausgewählte Neueinzonungen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C) und gemäss den Vorgaben der übergeordneten Planung jedoch vorbehalten.

Verkehr: Nachhaltiger Verkehr durch Optimierung und Ausbau des Verkehrssystems
Aus gesamtverkehrlicher Sicht steht ein nachhaltiger Umgang mit dem Verkehr im Vordergrund. Der öffentliche Verkehr (S-Bahn, Tram, Bus) wird ausgebaut, beim MIV sind punktuelle Optimierungen insbesondere auf den Hauptachsen notwendig. Die Bedingungen für die kombinierte Mobilität mit ihren Schnittstellen und die sanfte Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) werden verbessert, um die Effizienz des Verkehrssystems im Ganzen zu erhöhen.

Das Agglomerationsprogramm strebt das sinnvolle Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel (situationsabhängig und wesensgerecht) durch Mobilitätsmanagement, die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger sowie die Steuerung der Verkehrsströme durch Verkehrsmanagement an. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Agglomeration Basel sollen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr prioritär behandelt werden, ohne dabei den wesensgerechten Einsatz des MIV zu vernachlässigen.

Der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel steht hier im Vordergrund. Im Kernbereich und den inneren Korridoren steht ein dichtes, unter den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln abgestimmtes ÖV-Angebot zur Verfügung. Dabei bilden komfortable Umsteigebezie-

38 Ausnahme sind die zwei neu aufgenommen äusseren Korridore im Ausland: Kandertal und Achse Hégenheim – Blotzheim – Sierentz. Hier bestehen ausreichend Busangebote. Im Kandertal bleibt die Reaktivierung der Bahnstrecke ein Langfristziel.

hungen von ÖV auf ÖV sowie von ÖV auf LV mit minimalen Wartezeiten einen Kernbaustein der entsprechenden Teilstrategie.

Die S-Bahn als ÖV-Hauptträger für schnelle und direkte Verbindungen von einzelnen Korridoren in den Kern sowie für Durchbindungen von Korridor zu Korridor soll hinsichtlich Kapazität und Durchmesserlinien ausgebaut und in der Kernstadt und den inneren Korridoren der Agglomeration durchgehend auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Dem Herzstück Basel kommt hierbei eine zentrale Rolle zu, da mit den Durchbindungen eine ideale ÖV-Erschliessung der Schwerpunktgebiete im Kern und den inneren Korridoren möglich ist sowie umsteigefreie Direktverbildungen ermöglicht werden.

Neben der trinationalen S-Bahn Basel sollen Tramnetzausbauten und punktuelle Verstärkungen des Feinverteilers das ÖV-Angebot in der Agglomeration Basel ergänzen. Auch hier liegt der Fokus auf der Erschliessung von Schwerpunktgebieten der künftigen Entwicklung (Hafen/3Land, Kleinbasel, Saint-Louis, Salina Raurica, Bachgraben und Dreispitz). Im Rahmen der punktuellen Verstärkungen im Feinverteiler werden in Zukunft neue Linien realisiert, die die steigende Nachfrage im Agglomerationsverkehr abdecken können.

Das Agglomerationsprogramm setzt sich für einen siedlungsverträglichen Verkehr ein. Dies bedeutet, dass der MIV im Kern, wo er zum gravierenden Problem geworden ist, auf ein siedlungsverträgliches Mass reduziert und der Strassenraum auf allen stark befahrenen Abschnitten – auch für den LV – aufgewertet wird. In den Regionalzentren, wo Probleme bestehen, soll die Umweltverträglichkeit des Verkehrs durch verkehrsplanerische Massnahmen erhöht werden.

Der Verkehr ist so zu organisieren, dass der ÖV keine Behinderungen mehr erleidet und negative Folgen wie Staus im Siedlungsraum vermieden werden können. Der Schwerverkehr soll möglichst von den Zentren und den stark besiedelten Strassenzügen ferngehalten werden. Durch eine effiziente Steuerung des Verkehrs und mit Hilfe von verkehrsorganisatorischen Massnahmen können die gefahrenen Kilometer minimiert werden.

Beim MIV beschränken sich die Massnahmen auf punktuelle Ausbauten, lokale Optimierungen von Netzkapazitäten und Erschliessungen von Entwicklungsschwerpunkten sowie die Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Strassennetz. Um möglichst viel Verkehr vom untergeordneten Strassennetz auf das Hochleistungsstrassennetz lenken zu können, ist dessen Kapazitätssicherung eine zentrale Aufgabe.

Für den Fuss- und Veloverkehr wird in der weiteren Agglomeration ein sicheres und funktionales Fuss- und Velonetz mit Abstellanlagen an geeigneten Standorten bereitgestellt.

Für den kombinierten Verkehr wird das P+R-Angebot an geeigneten S-Bahn- und Tram-Haltestellen ausgebaut. Die P+R-Standorte müssen dabei so gewählt werden, dass sie das ÖV-Angebot nicht konkurrenzieren. Dies bedeutet, dass sie insbesondere an Orten erstellt werden, wo dem Auto die Aufgabe des Feinverteilers zukommt, da aufgrund des Kostendeckungsgrades ein Busangebot nicht nachhaltig angeboten werden kann.

Beim Güterverkehr verfolgt die Agglomeration Basel eine bi- bzw. trimodale Beförderungspolitik: Der Strassen-, Bahn- und Schiffsgüterverkehr sind gut aufeinander abzustimmen. Der Strassengüterverkehr soll – wenn möglich – auf dem übergeordneten HLS-Netz geführt werden und ist möglichst umfeldschonend (Lärm, Luft) abzuwickeln. Bei der Güterlogistik werden Stückgut- und Massengutumschlag entflochten (Rheinhafen Basel und Birsfelden/Auhafen).

6.2 Zielsetzungen des Zukunftsbildes

6.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale

Das Ziel, in welchem Ausmass die Bevölkerung wachsen und sich in der Agglomeration Basel verteilen soll, basiert auf den Grundgedanken des Zukunftsbildes. So soll sich der Bevölkerungszuwachs im Wesentlichen auf die Kernstadt, die inneren Korridore und die Regionalzentren konzentrieren – also dort, wo die Bevölkerung effizient mit dem ÖV und Infrastrukturen versorgt werden kann. Weiter sind die Annahmen der revidierten kantonalen Richtpläne wegleitend, die wiederum die Grundgedanken des Zukunftsbilds aus dem AP2 berücksichtigt haben.

Die Annahmen in den Richtplänen enthalten keine Zielkomponente für das absolute Wachstum in ihren Kantonen, sondern dienen als Berechnungsgrundlage für die Angebotsplanung. Bei der Angebotsplanung wird der Raum- und Verkehrsstruktur Rechnung getragen, und es wird beabsichtigt, das Wachstum gemäss vordefinierter Raumtypen in gut erschlossene Gebiete zu lenken. Im Folgenden wird neben der Trendentwicklung von Lenkungszielen gesprochen, welche also primär eine andere Verteilung beinhalten im Sinne des Zukunftsbildes (v.a. stärkere Dynamik in den inneren Korridoren). Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt legt im Gegensatz zu den anderen drei Kantonen ein explizites Wachstumsziel im Richtplan fest (200 000 Einwohner bis 2030), verfolgt damit aber im Vergleich zu den anderen Kantonen aufgrund der begrenzten Möglichkeiten eine zurückhaltende Wachstumsstrategie. Das im 2009 genehmigten Richtplan festgesetzte Wachstumsziel kann heute als überholt betrachtet werden und wird bereits neu diskutiert. Gemäss neuesten Schätzungen der Bauzonenkapazitäten ist ein höheres Bevölkerungswachstum möglich (ca. 212 000 Einwohner bis 2030). Der Kanton Basel-Stadt verfolgt deshalb das Ziel, an der in den letzten Jahren erreichten Trendumkehr festzuhalten, und orientiert sich beim Lenkungsziel am Trendwachtum. Die Wachstumsannahmen der Kantone Solothurn und Aargau basieren auf kantonalen Berechnungen, die zwischen dem mittleren und hohen Szenario des BFS liegen. Diese berücksichtigen eine gelenkte Entwicklung mit überdurchschnittlichem Wachstum in städtisch geprägten und unterdurchschnittlichem Wachstum in ländlich geprägten Räumen. Der Kanton Basel-Landschaft geht gemäss seiner Einschätzung vom hohen Szenario des BFS aus und nimmt eine gleichmässige Entwicklung in allen Raumtypen an. Der Kanton Basel-Landschaft verfolgt damit das Ziel die Bevölkerungsverteiltugn auf einem Niveau von zwei Dritteln der Einwohner in den Gemeinden des inneren Korridors zu stabilisieren, was zwar noch keine Umkehr, aber immerhin ein Brechen des Trends darstellt. Für die ländlichen Gemeinden bedeutet dieses Lenkungsziel ein Halten bei 16% gegenüber 18% gemäss Trend. Im französischen Teilraum der Agglomeration Basel werden die Kennzahlen des SCOT herangezogen. Diese liegen über den vom statistischen Amt berechneten Bevölkerungsprognosen. Grund für die höheren Annahmen ist die dynamische Entwicklung im Grenzraum. Im deutschen Teilraum stützt sich das Zielbild auf die Trendentwicklung der Prognosen IHK/RVHB (vgl. Tabelle 34).

Tabelle 33:
Datengrundlagen für die Lenkungsziele

Gebietskörperschaft	Datengrundlage	Publikation	Zeitraum*
Deutschland	Industrie- und Handelskammer und Regionalverband Hochrhein-Bodensee: Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2013 – 2030 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone	2014	Bis 2030
Frankreich	SCOT	2013	Bis 2030
Aargau	Kantonaler Richtplan AG, Überarbeitung Gelenkte Bevölkerungsprognose	2014	Bis 2040
Basel-Landschaft	Raumkonzept BL, Überarbeitung 2015 BFS-Szenario hoch, gleichmässiges Wachstum in sämtlichen Gemeinden, Entwurf Landratsvorlage zur Anpassung des kantonalen Richtplanes (Sachbereich Siedlung).	2014	Bis 2030
Basel-Stadt	Kantonaler Richtplan BS, Anpassung 2012	2014	Bis 2030
Solothurn	Kantonaler Richtplan SO, Überarbeitung Wüest & Partner: Kantonale Bevölkerungsprognose, hohes Szenario	2014	Bis 2030

* Im Kanton Aargau müssen die Bevölkerungsprognosen auf das Jahr 2030 zurückgerechnet werden. Die weiteren Gebietskörperschaften machen Angaben bis zum Jahr 2030.

Quelle: eigene Darstellung

Weiter berücksichtigt die Zielentwicklung die entsprechenden Bauzonenkapazitäten. Der Leitgedanke der Konzentration ist planerisch notwendig. Dennoch muss die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums auf die limitierten Wohnraumkapazitäten in einzelnen funktionalen Räumen Rücksicht nehmen. Insbesondere die Kapazitäten der Kernstadt und die Akzeptanz für Siedlungserweiterungen sind beschränkt. Zusätzlich sind bei der Festlegung der angestrebten Bevölkerungsentwicklung die politischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Nur so bleibt das Ziel realistisch. Unter Beachtung dieser Aspekte entstanden schliesslich die vorliegenden Lenkungsziele der Bevölkerungsentwicklung (vgl. Tabelle 34).

Das Lenkungsszenario geht in der Summe mit einem Bevölkerungswachstum von 69 000 Personen von 2013 – 2030 von einem leicht höheren Wachstum aus als der Trend-Bevölkerungszuwachs. Dieser Zuwachs entspricht einem jährlichen Wachstum der Agglomerationsbevölkerung um 0,5 %.

Gebiet	Einwohner			Anteile			Absolutes Wachstum		Jährliches Wachstum[% p.a.]	
	2013*	2030 *		2013	2030		2013 – 2030*		2013 – 2030	
		Trend	Lenkung		Trend	Lenkung	Trend	Lenkung	Trend	Lenkung
Funktional-Räumliche Gliederung										
Kernstadt	173 000	183 000	183 000	22%	22%	22%	10 000	10 000	0,3%	0,3%
Innere Korridore	348 000	375 000	386 000	45%	44%	45%	27 000	38 000	0,4%	0,6%
Äussere Korridore	102 000	111 000	112 000	13%	13%	13%	9000	10 000	0,5%	0,6%
Regionalzentren	99 000	106 000	107 000	13%	13%	13%	7000	8000	0,4%	0,5%
Ländlicher Raum	60 000	69 000	68 000	8%	8%	8%	9000	8000	0,8%	0,7%
Agglomeration	782 000	844 000	851 000	100%	100%	100%	62 000	74 000	0,5%	0,5%
Administrative Gliederung										
Basel-Stadt	195 000	206 000	206 000	-	-	-	11 000	11 000	0,3%	0,3%
Basel-Landschaft	257 000	279 000	292 000	-	-	-	22 000	35 000	0,5%	0,7%
Aargau	41 000	45 000	47 000	-	-	-	4000	6000	0,6%	0,9%
Solothurn	23 000	25 000	25 000	-	-	-	2000	2000	0,5%	0,5%
Deutschland	193 000	203 000	203 000	-	-	-	10 000	10 000	0,3%	0,3%
Frankreich	72 000	85 000	84 000	-	-	-	13 000	11 000	1,0%	0,9%

Tabelle 34:
Entwicklung Bevölkerung Trend- und Lenkungsszenario

* Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS (CH), institut national de la statistique et des études économiques INSEE (F), Prognose IHK/RVHB (D), Raumplanungsämter der Kantone AG, BS, BL, SO, eigene Darstellung

6.2.2 Verkehrliche Zielsetzungen (MOCA-Indikatoren)

Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse
Die Wohngebiete und Arbeitsplätze sind in der Agglomeration Basel im Vergleich zu anderen Grossagglomerationen bereits überdurchschnittlich gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (vgl. Kapitel 4.3.5). Ziel ist es, dass bis ins Jahr 2030 **60% der Bevölkerung** und **75% der Beschäftigten** der Agglomeration Basel gut oder sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind (ÖV-Güteklassen A und B). Dies entspricht einer Steigerung von vier Prozentpunkten und bedeutet, dass sich knapp die Hälfte des Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums an Standorten der ÖV-Güteklassen A und B konzentriert. Somit muss sich die Siedlungsentwicklung noch stärker auf die sehr gut erschlossenen ÖV-Standorte ausrichten.

In den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum soll der Anteil der Einwohner in Gebieten **ohne ÖV-Güteklasse gesenkt** werden (jeweils 1 Prozentpunkt, jedoch ausgehend von deutlich kleineren Anteilen im Vergleich zu den ÖV-Güteklassen A–D). Der Anteil an Arbeitsplätzen ohne ÖV-Erschliessung soll in den äusseren Korridoren ebenfalls reduziert werden. Hierbei ist aber zu beachten, dass ein ÖV-Ausbau im periurbanen Raum eine genügend grosse Nachfrage benötigt, damit das ÖV-Angebot einigermassen rentabel sein kann.

Tabelle 35:
Entwicklungsziele
Einwohner und Beschäftigte
nach ÖV-Güteklassen

Gebiet	2013					Ziel 2030				
	A	B	C	D	ohne	A	B	C	D	ohne
Einwohner	27%	29%	22%	17%	5%	29%	31%	22%	14%	4%
Beschäftigte	49%	22%	16%	10%	3%	51%	24%	16%	7%	2%

Quelle: ARE 2014, eigene Darstellung

Modal Split und Verkehrsentwicklung

Vor dem Hintergrund der raumstrategischen Ziele und der verkehrlichen Ausbaumassnahmen zeigt die nachfolgende Tabelle, wie sich verkehrlich das Ziel- bzw. Lenkungsszenario des Agglomerationsprogramms Basel von der Trendentwicklung 2030 unterscheidet (vgl. Tabelle 36).

Zielsetzung ist es, dass die Gesamtverkehrsleistung gegenüber dem Trend nicht zunehmen wird. Dies ist insofern eine Herausforderung, weil gegenüber der Trendentwicklung deutlich mehr Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in die inneren Korridore gelenkt werden soll. Hinsichtlich des Modal Splits soll der öffentliche Verkehr deutlich stärker zulegen, von +29% im Trend- auf +40% im Zielszenario. Vor dem Hintergrund des markanten Angebotsausbaus der trinationalen S-Bahn Basel und des Tramnetzes sowie der Siedlungsmassnahmen ist dies aber durchaus realistisch, da hierfür im Jahr 2030 nur zusätzlich 0,6 Mio. tägliche Personenkilometer im ÖV (8% der Pkm des Trend-Szenarios) erforderlich werden. Umgekehrt soll das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit +7% gegenüber der Trendentwicklung gedämpft werden. Damit würde sich der MIV-Anteil am Gesamtverkehr (inkl. Fuss- und Veloverkehr) um fünf Prozentpunkte von heute 75,9% auf 70,9% reduzieren[39]. Das Wachstum im Veloverkehr soll verdoppelt werden (+25%), und beim Fussverkehr wird ein leicht höheres Wachstum gegenüber der Referenzentwicklung angestrebt (+40%).

Das Modal-Split-Ziel für die Gesamtregion ist insgesamt zwar anspruchsvoll, das umfangreiche Massnahmenpaket kann die Anteile des Fuss-, Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs aber spürbar erhöhen. Dies wird zu einer Reduktion des MIV-Anteils führen.

Tabelle 36:
Trend- und Zielprognose
2030 Verkehr
(Mio. Pkm pro Tag)*

	Ist		2030 Trend-Szenario			2030 Ziel-Szenario			2030
	Mio. Pkm	%-Anteil	Mio. Pkm	%-Anteil	Differenz %	2030	%-Anteil	Differenz %	ΔTrend-Ziel %
MIV	20,50	75,9%	22,72	73,2%	+11%	22,03	70,9%	+7%	-4%
ÖV	5,81	21,5%	7,51	24,2%	+29%	8,13	26,2%	+40%	+11%
Velo	0,54	2,0%	0,61	1,9%	+13%	0,68	2,2%	+25%	+12%
Fuss	0,16	0,6%	0,215	0,7%	+34%	0,220	0,7%	+40%	+6%
Total**	27,01	100%	31,06	100%	+15%	31,06	100%	+15%	--

* Zur Festlegung der Zielwerte des Modal Splits wurden die Angaben aus dem Gesamtverkehrsmodell herangezogen, weil damit die gesamte Agglomeration und nicht nur der Schweizer Teil berücksichtigt werden kann. Daraus resultiert ein deutlich höherer MIV-Anteil als bei den Berechnungen aus dem Mikrozensus (vgl. ARE 2014).
** Gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.
Quelle: Gesamtverkehrsmodell Basel; Berechnung INFRAS

39 Im Perimeter Basel-Stadt verlangt das Umweltschutzgesetz (als Folge der Städteinitiative) sogar eine MIV-Reduktion von mindestens 10% bereits im Jahr 2020.

Unfälle
Die Unfallrate in der Agglomeration Basel ist mit 2,1 Verunfallten pro 1000 Einwohner im schweizweiten Vergleich bereits sehr niedrig. Ziel ist es, diesen Wert bis im Jahr 2030 auf 2,0 Verunfallte pro 1000 Einwohner weiter zu reduzieren. Insbesondere die Unfälle von Velofahrern und Fussgängern gilt es weiter zu stabilisieren (teilweise gegenläufige Trends).

Für weitergehende Zielsetzungen, die über die MOCA-Indikatoren hinausgehen, wird an dieser Stelle auf die entsprechenden Teilstrategien verwiesen (z. B. Teilstrategie MIV).

6.2.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist eine zentrale Zielsetzung der Agglomerationsprogramme. Die wichtigste Voraussetzung für eine Verkehrsminderung ist die «richtige» raumplanerische Entwicklung, also die Lenkung des strukturellen Wachstums auf Gebiete mit bereits guter Verkehrserschliessung und die Eindämmung der Zersiedlung in peripheren Gebieten. Mit der Teilstrategie Siedlung unterstützt und ergänzt das Agglomerationsprogramm die entsprechenden Ziele gemäss den kantonalen Richtplänen, dem Regionalplan (D) oder SCOT (F).

Die Agglomeration Basel stimmt die Angebote für den zukünftigen Verkehr auf die Ziele der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklungen sowie die damit verbundenen Verkehrszwecke ab. Weil das zukünftige Wachstum vermehrt in den Siedlungsschwerpunkten der inneren Korridore und Zentren stattfinden soll, sind dort auch in besonderem Masse verkehrliche Massnahmen zu treffen. Die verstärkte Nutzung von bereits bestehenden, gut erschlossenen Standorten hat oberste Priorität. Beispielsweise sollen verkehrsintensive Einrichtungen dort angesiedelt werden, wo die Verkehrsinfrastruktur bereits vorhanden ist oder durch leichte Anpassungen ausreichend dimensioniert werden kann.

Einzelne Siedlungsschwerpunkte weisen aber noch Erschliessungsdefizite auf. Kurz- bis mittelfristig sind hier namentlich die Gebiete Roche, Salina-Raurica, Saint-Louis/Technoport, Allschwil/Bachgraben, Dreispitz sowie gewisse Areale im Birstal zu nennen. Längerfristig ist insbesondere das Entwicklungsgebiet 3Land im Dreiländereck CH/D/F besser zu erschliessen.

Das Agglomerationsprogramm setzt sich auch für einen siedlungsverträglichen Verkehr in bestehenden Siedlungsgebieten ein. Dies bedeutet, dass der MIV im Kern, wo er zum gravierenden Problem geworden ist, auf ein siedlungsverträgliches Mass reduziert, möglichst auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz gelenkt und der Strassenraum auf stark befahrenen Abschnitten aufgewertet wird. Die Netzqualitäten für den Fuss- und Veloverkehr und die Aufenthaltsqualitäten sind zu verbessern, die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen. In den Regionalzentren soll die Umweltverträglichkeit des Verkehrs durch verkehrsplanerische und -steuernde Massnahmen erhöht werden.

Abstimmung von Siedlung und Verkehr heisst aber auch Vermeidung unnötiger Doppelausbauten von ÖV und MIV. Die Zielsetzung des Agglomerationsprogramms ist klar:
Der (v. a. strukturell bedingt) unvermeidlich zu erwartende Mehrverkehr bis 2030 ist vorwiegend über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Strassenseitige Ausbauten konzentrieren sich somit hauptsächlich auf das Hochleistungsstrassennetz (ÜM-Massnahmen). Auf dem übrigen Strassennetz stehen Optimierungs- und Gestaltungsmassnahmen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses sowie zur Aufwertung der Siedlungsgebiete und Ortskerne im Vordergrund. Massnahmen des Verkehrsmanagements erhalten aus gesamtverkehrlicher Sicht eine zunehmende Bedeutung.

7 Handlungsbedarf

Kernaussagen:

› Die Schwachstellen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr haben sich gegenüber AP2 teilweise verstärkt. Es sind aber auch positive Entwicklungen zu beobachten.

› Der Zersiedlungstrend in den periurbanen Agglomerationsgebieten hat sich zugunsten eines stärkeren Wachstums in den städtischen Gebieten verlangsamt.

› In den inneren Korridoren sind die Reserven unbebauter Bauzonen knapp. Um in den inneren Korridoren das gewünschte hohe Bevölkerungswachstum zu erzielen, ist eine konsequente Siedlungsverdichtung bebauter Zonen zwingend. Das stellt hohe Anforderungen an die raumplanerischen Umsetzungsprozesse der nächsten Jahre.

› Die siedlungsnahen Freiräume stehen zunehmend unter Druck. Siedlungsverdichtung bei gleichzeitig attraktiver Freiraumplanung wird immer wichtiger.

› Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stossen an ihre Grenzen. Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel zum 15-Minuten-Takt in den inneren Agglomerationsgebieten sowie die weitere Tramnetzentwicklung sind dringend.

› Das übergeordnete Strassennetz ist zunehmend überlastet (Personen- und Güterverkehr). Grösster Handlungsbedarf besteht im Osten von Basel (neuer Rheintunnel). Ohne Ausbauten und ein verstärktes Verkehrsmanagement wird der Druck auf das untergeordnete Strassennetz immer grösser.

› Der Veloverkehr hat ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Der konsequente Ausbau des Velohauptroutennetzes ist weiter zu verfolgen.

7.1 SWOT Landschaft und Umwelt

Mit den Freiräumen zwischen den Siedlungskorridoren und dem Rhein verfügt die Agglomeration Basel über attraktive zentrumsnahe Frei- und Grünräume. Viele dieser beliebten Naherholungsgebiete sind jedoch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt, der in Zukunft weiter zunehmen wird. Dies schafft Konflikte zwischen Schutzzielen und Nutzeransprüchen, aber auch zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Zudem ist die Vernetzung der Landschaftsräume über die Täler hinweg durch Verkehrsinfrastrukturen und Siedlungen oft stark eingeschränkt.

In zahlreichen Gemeinden der Agglomeration ist bedingt durch Wachstum an den Rändern ein hoher Druck auf die umliegende freie Landschaft zu beobachten. Die regionalen Pläne, die dem Siedlungsgebiet Grenzen setzen, sind gefordert, den Landschaftsschutz in Zukunft konsequenter zu verfolgen.

Trotz einer grossräumigen Abnahme im langjährigen Vergleich sind die Belastungen durch Luftschadstoffe in der Agglomeration Basel weiterhin zu hoch. Besonders in der Stadt Basel und an stark verkehrsexponierten Standorten überschreiten die Jahresmittelwerte die Grenzwerte (Stickoxide, Feinstaub). Von Ozon-Grenzwertüberschreitungen im Sommer sind vor allem die erhöhten Jura-Gebiete betroffen.

Von übermässigen Lärmbelastungen sind vor allem Gebiete in Nähe des HLS-Netzes und an den Hauptverkehrsachsen in den Korridoren betroffen.

Tabelle 37
SWOT Landschaft und Umwelt

Stärken	Schwächen
› Attraktive, teils ausgedehnte Landschafts- bzw. Grünräume im Umfeld des Agglomerationszentrums › Hochwertiges Angebot an städtischen Parks › Rhein und angrenzende Auengebiete als identitätsstiftendes und verbindendes Landschaftselement › Intakte Kulturlandschaft abseits der Korridore › Durch regionale Pläne gesicherte Grün-/Freiraumstruktur	› Vielerorts Zerschneidung oder Fragmentierung der freien Landschaft durch Infrastrukturbauten und Siedlungen › Eingeschränkte ökologische Vernetzung der Landschaftsräume über die Korridore hinweg › Regelmässige Überschreitung von Luftschadstoff-Grenzwerten (Stickoxide, Feinstaub, Ozon) › Örtlich hohe Lärmbelastungen an Strassen- und Schienenachsen (insb. Hauptverkehrsachsen) › Schlechte Erreichbarkeit der Erholungsräume, Erholungspotenziale entlang des Rheins wenig genutzt
Chancen	**Risiken**
› Stärkeres Umweltbewusstsein der Bevölkerung › Natur- und Landschaftswerte gewinnen an Bedeutung › Verdichtetes, flächensparendes Wohnen gewinnt dank guter Wohnkonzepte an Attraktivität › Veränderung der Lebensstyle, stärkere Identifizierung mit dem Wohnort und seinen Qualitäten, Bedürfnis und stärkeres Engagement für den Erhalt und die Verbesserung von Umwelt, Natur und Landschaft › Technischer Fortschritt und Innovationen im Bereich der Mobilität und des Gebäudeparks › Gestalterische und umweltplanerische Aufwertung von städtischen oder stadtnahen Grünräumen	› Wachstum der Siedlungsfläche (Bevölkerungswachstum, zunehmender individueller Flächenverbrauch) › Zunehmender Nutzungsdruck auf siedlungsnahe Frei- und Grünräume › Negative Umweltauswirkungen durch ein überlastetes HLS-Netz › Verlust der potenziellen Parkflächen durch flächenintensive Wohnkonzepte in den Siedlungsgebieten der Agglomeration.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.2 SWOT Siedlung

Bedingt durch die Topografie ist im Raum Basel eine Agglomeration mit klar definierten Siedlungsachsen entstanden. In den Korridoren zeigen sich aber Zersiedelungstendenzen mit schlecht strukturierten Ortsübergängen, peripheren Gewerbe- und Industriegebieten und ausgreifenden Siedlungsrändern. Zudem verfügen viele Gemeinden im äusseren Bereich der Agglomeration über umfangreiche Bauzonenreserven. Diese gefährden das Ziel des Fokussierens der Entwicklung auf die Kernstadt und die inneren Korridore.

Erfreulicherweise konnte die Schrumpfung der Stadt Basel in der jüngsten Vergangenheit gestoppt werden. Basel-Stadt verfolgt als kleiner Stadtkanton mit fehlenden freien Flächen eine Transformations- und Verdichtungsstrategie. Potenziale dazu sind vorhanden.

Die Raumplanung in der Agglomeration Basel ist trotz grenzüberschreitender Zusammenarbeit durch eine schwache Koordination gekennzeichnet. Dies zeigt sich beispielsweise anhand der zahlreichen geplanten oder neu eröffneten Einkaufszentren und Fachmärkte. Mit den im Rahmen der 3. Generation gestarteten Korridorprozessen wurde die Koordination bereits verbessert und wird zukünftig weiter gestärkt.

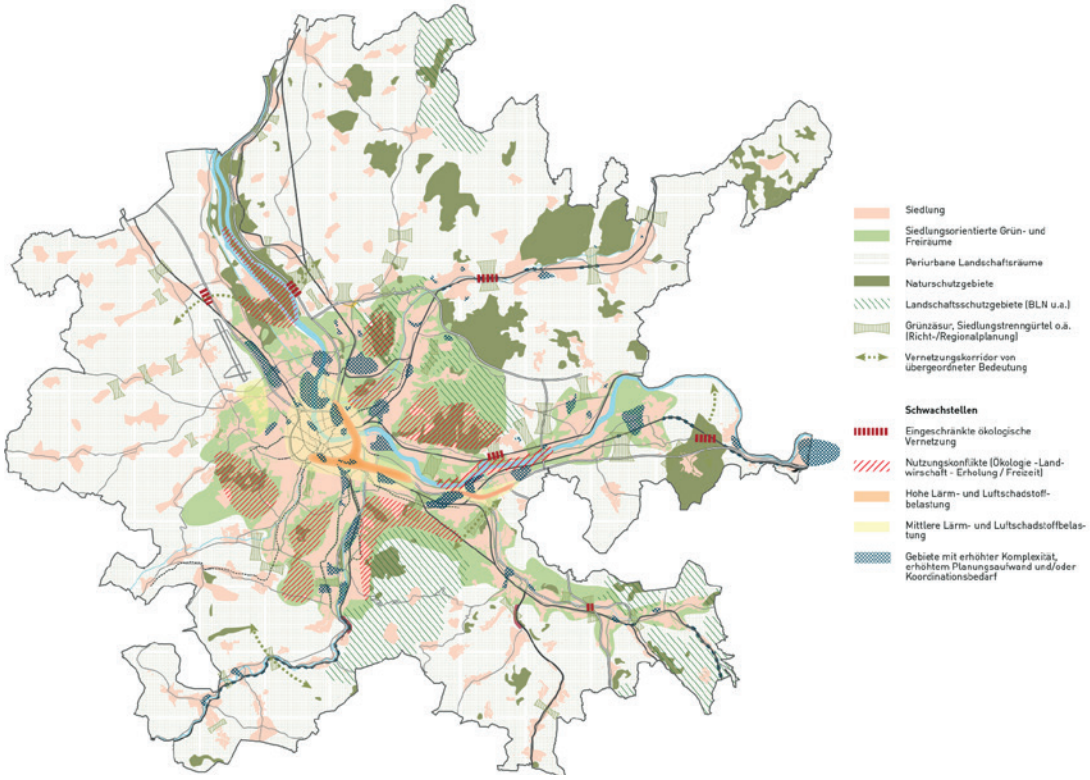
Stärken	Schwächen
› Klar definierte Siedlungsachsen, d. h. teilweise natürliche Begrenzung des Siedlungsraums durch die Topografie › Trendwende hinsichtlich Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt › Laufende und zukünftige geplante Transformation städtischer Entwicklungsgebiete › ESP-Positivplanung (alle Kantone), teilweise mit Nutzungsvorgabe (BS, AG)	› Grosse Baulandreserven in den peripheren Gemeinden › Kernstadt ist aufgrund der hohen Nutzungsdichte nur beschränkt in der Lage, einen Beitrag für die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration zu leisten › Ausgreifende Siedlungsränder v. a. in den äusseren Korridoren, Zersiedelungstendenzen › Erhöhter Planungsaufwand und Koordinationsbedarf bei komplexen Innenentwicklungs- und Transformationsgebieten › Hohe Komplexität aufgrund der grossen Anzahl von Gebietskörperschaften (u. a. unterschiedliche Gesetze).
Chancen	**Risiken**
› Stärkere Siedlungsbegrenzung durch Festlegung des Siedlungsgebiets in den überarbeiteten Richtplänen › Vorhandene Potenziale für Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den inneren Korridoren; insbesondere in den definierten Schwerpunktgebieten › Absehbarer Trend von zunehmenden Arbeitsplätzen an zentral gelegenen Entwicklungsschwerpunkten › ÖV-Ausbau und allgemeine Strukturaufwertung in der Kernstadt und den Korridoren › Nutzung der vorhandenen Innenentwicklungspotenziale (insbesondere in den Schwerpunktgebieten)	› Stärkstes prozentuales Bevölkerungswachstum im Trend liegt ausserhalb der dichten Agglomerationsteile (ländlicher Raum) › Anzeichen für Überangebot an Einkaufszentren und Fachmärkten › Autoorientierte Planungsmuster aufgrund des niedrigen ÖV-Anteils in den deutschen und französischen Gebieten › Verlust der Siedlungsqualität

Tabelle 38: SWOT Siedlung

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die folgende Figur gibt einen räumlichen Überblick zu den Schwachstellen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Umwelt.

Figur 57:
Schwachstellen Siedlung, Landschaft und Umwelt



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.3 SWOT Verkehr

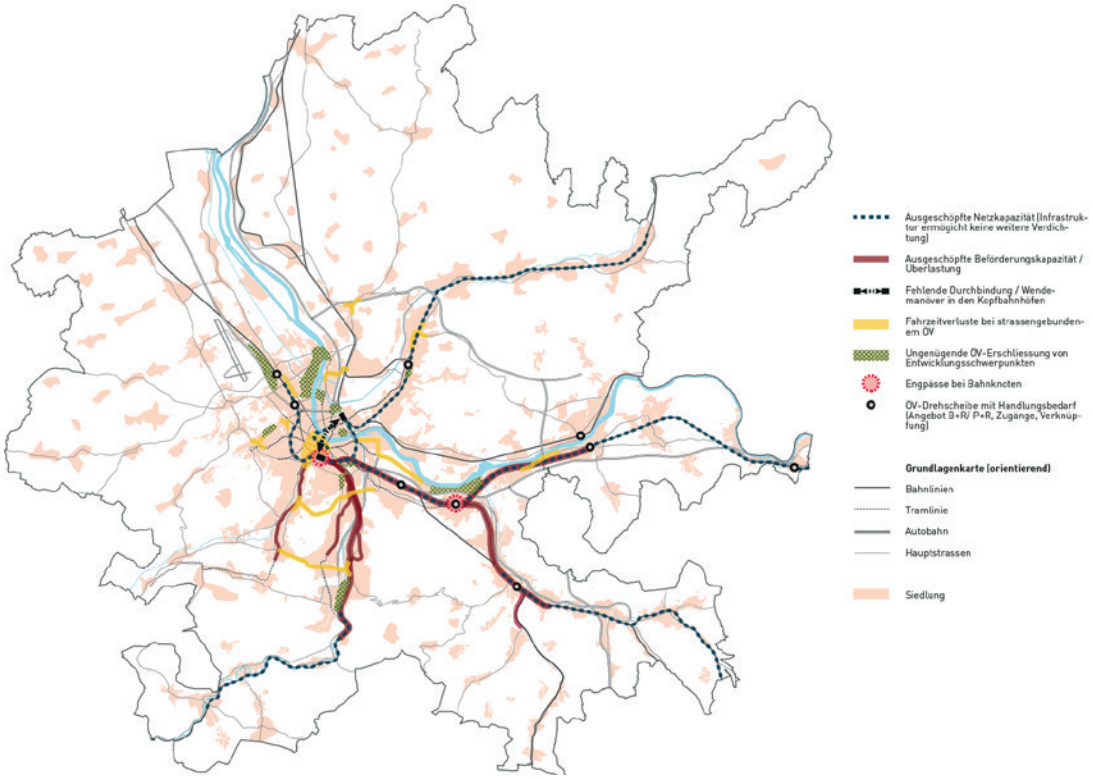
Die Synthese von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken erfolgt beim Verkehr differenziert nach Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlichem Verkehr und kombinierter Mobilität sowie Strassenverkehr. Querschnittsthemen wie die Verkehrssicherheit werden integriert berücksichtigt.

In der Agglomeration Basel ist grundsätzlich ein gutes **ÖV-Angebot** vorhanden. Das Schienennetz ist auf den Zulaufstrecken zum Basler Bahnknoten vielerorts ausgelastet (Saint-Louis – Basel, Lörrach – Basel Bad Bahnhof, Basel – Muttenz – Liestal – Gelterkinden). Weiter gibt es ausgelastete Netzkapazitäten im Wiesental zwischen Steinen und Schopfheim, im Laufenthal/Thierstein sowie im Fricktal. Auf diesen Strecken ist eine Verdichtung der S-Bahn erschwert oder unmöglich. Bei Betrachtung der Beförderungskapazitäten fällt auf, dass die S-Bahn-Linien auf den Zulaufstrecken im Schweizer Agglomerationsteil überlastet sind. Weitere Schwächen beim Bahnnetz sind die fehlenden Durchbindungen im Verkehr Schweiz–Wiesental/Hochrhein, die zu Wendemanövern in den Kopfbahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof führen, sowie die ungenügende Flughafenanbindung mit der Bahn.

Auf dem Tramnetz bestehen infrastrukturelle Engpässe auf dem Abschnitt zwischen Basel Aeschenplatz und Claraplatz. Die Beförderungskapazitäten sind insbesondere auf den Linien in Richtung Leimental (Linie 10, 17) und Birstal (Linie 11) überlastet.

Beim strassengebunden ÖV entstehen Fahrzeitverluste durch Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln. Hervorzuhebende Konfliktstellen befinden sich in der Kernstadt Basel, auf der Verbindung Basel – Weil am Rhein, auf der Ausfallachse Richtung Saint-Louis sowie auf der Tangentialen im Leimental. Weiter können Fahrzeitverluste im Raum Allschwil, Binzen, Lörrach und Birsfelden entstehen. Die daraus resultierenden Verspätungen führen zu einem Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs.

Weiter besteht die Problematik, dass einzelne Entwicklungsschwerpunkte ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, um den erwarteten Nachfragezuwachs zu befriedigen.



Figur 58:
Schwachstellen öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 39:
SWOT Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

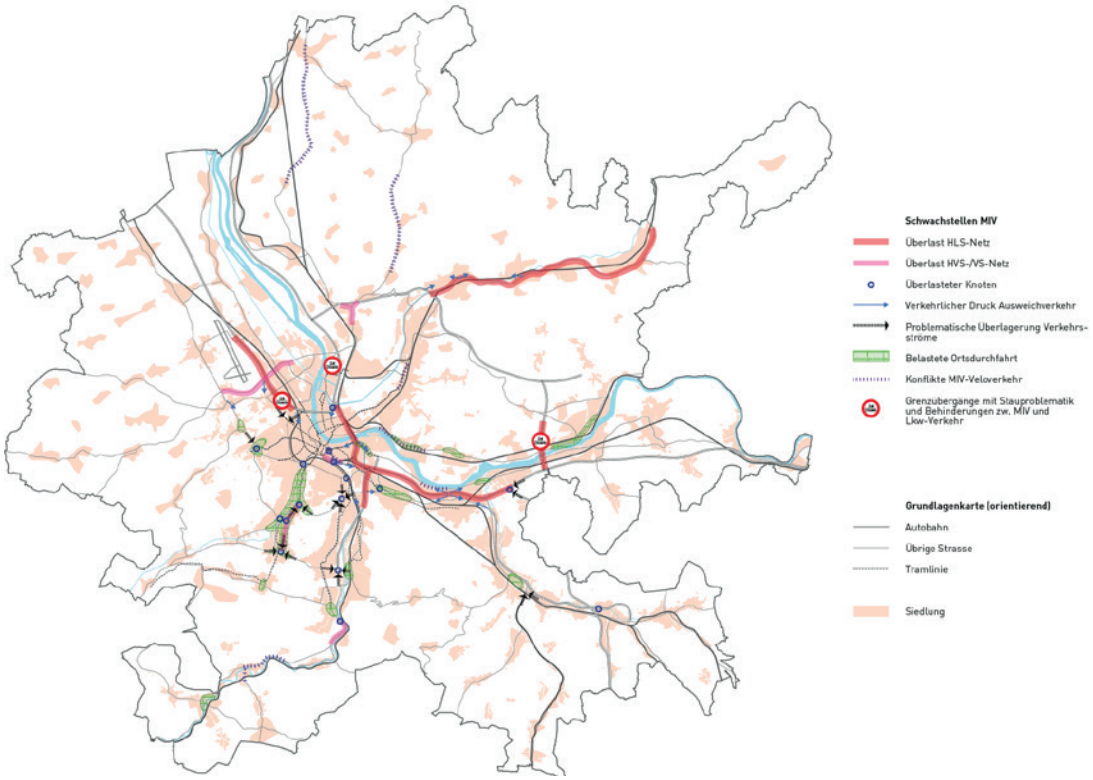
Stärken	Schwächen
› Attraktives S-Bahn-Netz im schweizerischen Agglomerationsteil und im Wiesental › Sehr dichtes Tramnetz in der Kernstadt und gut ausgebautes Tramnetz mit Ästen in allen Siedlungskorridoren (Kernstadt und innere Korridore) › Fahrgastzahlenzuwachs auf den meisten Bahn- und Tramlinien in den letzten Jahren › Hohe Kundenzufriedenheit › Zweckmässige Tarifangebote auf schweizerischer und deutscher Seite	› Relativ niedriger ÖV-Anteil in den deutschen und französischen Teilen der Agglomeration › Kapazitive Engpässe im erweiterten Basler Bahnknoten › Unvorteilhafte Netztopologie (Wendemanöver im Bahnverkehr D–CH) und dezentral gelegene Bahnhöfe › Ausgeschöpfte Beförderungskapazitäten zu den Spitzenzeiten (v. a. Tramlinien Unterbaselbiet, S-Bahn Ergolztal und Laufental) › Fehlende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke (D) › Fehlende Bahnanbindung des EuroAirports › Geringe Bahnhaltestellendichte in der Kernstadt › Eigenbehinderung des Tramverkehrs infolge hoher Taktdichte in der Basler Innenstadt › Lange Fahrzeiten aus dem Leimental nach Basel › Fahrzeitverluste zahlreicher Buslinien (v. a. Raum Leimental-Birseck, Stadt Basel) › Fehlende Tangentialverbindungen (S-Bahn, Tram) › Wenige umsteigefreie grenzüberschreitende Bahnlinien
Chancen	**Risiken**
› Entlastung des Tram- und Busnetzes und Attraktivitätssteigerung im grenzüberschreitenden Verkehr durch Verbesserung des trinationalen Bahnangebots › Zunahme der grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehre aufgrund von trinationalen Planungen und technischen Harmonisierungen › Steigende ÖV-Nachfrage aufgrund der jüngsten Strukturentwicklungen sowie der Förderung der (angestrebten) Siedlungsdynamik in der Kernstadt und in den inneren Korridoren › Zusätzliche Verlagerungspotenziale durch knapper werdenden Strassenraum › Erhöhung des ÖV-Anteils auf deutscher und französischer Seite	› Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems ist abhängig von grossen Infrastrukturprojekten (übergeordnete Massnahmen des Bundes), Risiko von Verzögerungen › Mangelnde Zuverlässigkeit des städtischen Feinverteilers durch hohe Angebotsdichte des ÖV bei gleichzeitiger Überlagerung mit anderen Verkehren

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Im **Strassenverkehr** gehen die grössten Probleme von stark belasteten oder überlasteten Knoten und Strecken aus. Durch die sehr starke Belastung des HLS-Netzes, insbesondere im Abschnitt zwischen den Verzweigungen Hagnau, Wiese und Muttenz Süd/Münchenstein, erhöht sich auch der Druck auf das untergeordnete Netz (fehlende Entlastungswirkung). Dies trifft insbesondere auf die Achse Nauenstrasse – Bahnhof SBB und das Gundeldinger Quartier zu, aber auch auf die Parallelachsen zu den Hochleistungsstrassen im Birstal und im Raum Pratteln – Muttenz – Basel. Durch ein weitgehend unabhängiges Verkehrsmanagement auf beiden Netzen (fehlende Abstimmung an den Netzübergängen) werden diese Probleme noch verstärkt. Im Aargau zeichnen sich Fahrzeitverluste in den Hauptverkehrszeiten im Umfeld des A3-Anschlusses Rheinfelden-West auf der angrenzenden Kantonsstrasse K292 ab. Auf französischer Seite sind die grenznahen Abschnitte der A35 in den Spitzenstunden stark ausgelastet. Regelmässig ergeben sich Rückstaus auf der Autobahn, Überlastungen auf der RD105 sowie den Anschlüssen A35/RD105 und A35/Aéroport. Die Zeitverluste provozieren Ausweichverkehre im gesamten französischen Grenzraum. Diese Situation ist im Sektor Allschwil – Hégenheim – Saint-Louis akzentuiert wegen den Pendlerströmen aus dem französischen Sundgau.

Auf dem untergeordneten Netz treten Staus vor allem im Umfeld überlasteter Knoten auf. Häufungen solcher problematischer Knoten bestehen im Leimental und im Birseck (Kreuzung von radialen und tangentialen Verkehrsströmen), im Ergolztal, in Liestal und an vereinzelten Knoten in Basel, Muttenz und Allschwil.

Im Bereich der Parkraumpolitik verfolgt der Kanton Basel-Stadt eine restriktive Angebotspolitik zur Eindämmung des Parkverkehrs. Der dadurch erzeugte Druck auf die umliegenden Gemeinden zeigt sich in der Einführung zahlreicher kommunaler Parkraumkonzepte in der jüngsten Vergangenheit. Obschon eine eigentliche, grenzüberschreitende Harmonisierung noch fehlt, geht der Trend in eine positive Richtung.



Figur 59:
Schwachstellen
Strassenverkehr

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 40: SWOT Motorisierter Individualverkehr (inkl. Verkehrssteuerung und Parkierung)

Stärken	Schwächen
› Dichtes Strassennetz mit guter Feinerschliessung in den inneren und äusseren Agglomerationsgebieten › Ausserhalb der Spitzenzeiten im Allgemeinen noch gut funktionierendes HLS-Netz › Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel (laufende Umsetzung) › Zunehmend Parkraumbewirtschaftungskonzepte in den Vorortsgemeinden (aber mangelhafte Abstimmung) › Kurze Reisezeiten und damit Erhöhung der Erreichbarkeit in der Agglomeration	› Stark ausgelastetes bis überlastetes HLS-Netz in Spitzenzeiten, deren Anzahl zunimmt («mehrere Spitzenstunden pro Tag») und eine hohe Zusammenbruchswahrscheinlichkeit zur Folge hat › Stark ausgelastete bis überlastete Knoten, v. a. an den Kreuzungen von radialen und tangentialen Hauptverkehrsachsen (z. B. Leimental, Birseck) › Stark belastete Strassen in Stadtquartieren (z. B. Quartiere Breite und St. Alban) bzw. Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen, Allschwil, Binningen, Therwil, Bottmingen, Aesch, Dornach, Ettingen, Oberwil) › Dadurch zahlreiche Unverträglichkeiten mit der Siedlungsentwicklung und Konfliktsituationen zwischen MIV und ÖV bzw. LV (Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit) › Stauanfälligkeit des Schwerverkehrs, insbesondere an den Grenzübergängen, teilweise Beeinträchtigung des MIV (v. a. Saint-Louis und Rheinfelden) › Teilweise fehlendes Verkehrsmanagement auf dem HLS-Netz (A18, A2, A98), fehlendes Verkehrsmanagement zwischen HLS-Netz und untergeordnetem Netz › Nicht abgestimmte Parkraumbewirtschaftung zwischen den Gemeinden des inneren Agglomerationsperimeters
Chancen	**Risiken**
› Harmonisierung der Parkraumpolitiken › Bessere Ausschöpfung des Potenzials im Bereich Mobilitätsmanagement › Regionales, integriertes Verkehrsmanagement › Verlagerung von Teilen des Schwerverkehrs auf Schiene und Schiff	› Mehrverkehr auf dem untergeordneten Netz durch Überlastung des HLS-Netzes. Dadurch wird die Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten und Zentren beeinträchtigt und die Unverträglichkeiten mit der Siedlungsentwicklung nach innen nehmen zu. › Instabile Netzhierarchie durch Widerstände an den HLS-Netzübergängen › Starke Zunahme des Güterverkehrs, da sich im europäischen Raum die Güterverkehrsrouten verändern (z. B. Bedeutungsverschiebung zwischen Hafen Rotterdam und Mittelmeer) › Parksuchverkehr, insbesondere auf französischer und deutscher Seite sowie in Basel-Stadt

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

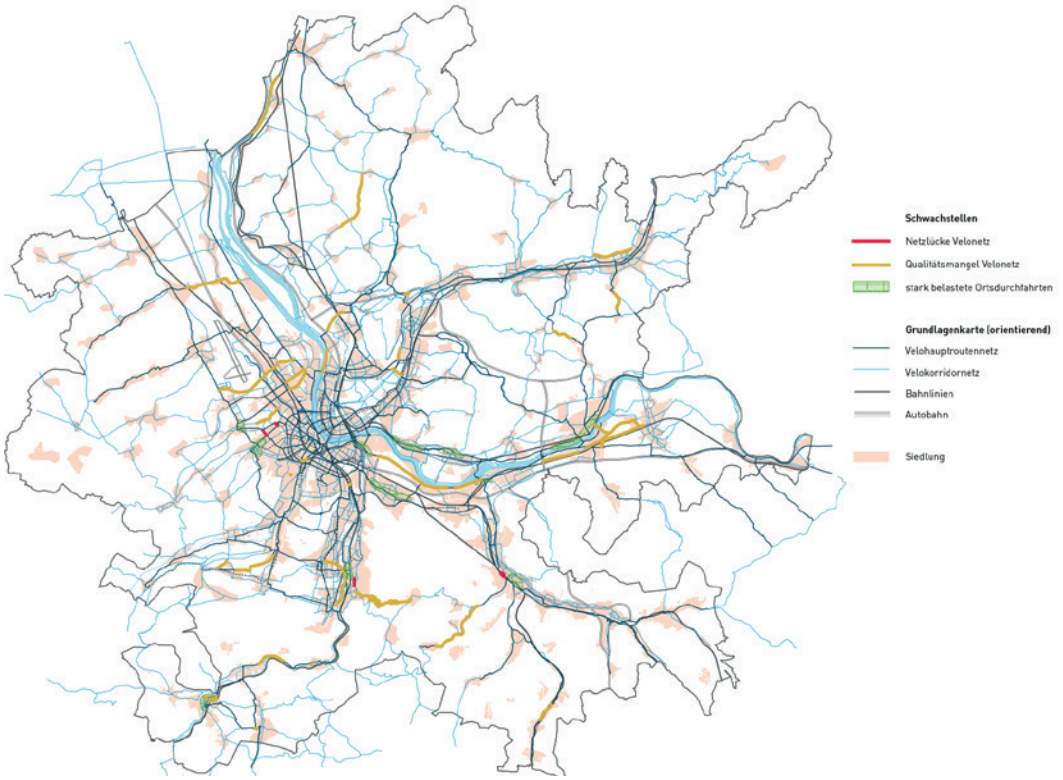
Obschon in der Agglomeration Basel ein dichtes **Velonetz** besteht, konnten in Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretern und Interessenverbänden zahlreiche Schwachstellen eruiert werden (vgl. Kapitel 3.3.2.4). Neben effektiven Lücken im angestrebten Netz und Qualitätsmängeln auf der Strecke ist vielerorts auch kein quantitativ und/oder qualitativ ausreichendes Abstellangebot vorhanden. Vor allem die B+R-Abstellanlagen an zahlreichen Standorten in der Stadt Basel und an den Schienenstrecken im Fricktal und im Wiesental sind stark ausgelastet. Dass die Ansprüche an die Abstellsicherheit gestiegen sind, zeigt die hohe Nachfrage nach abschliessbaren Veloboxen und den bewachten Velo-Abstellplätzen im Bahnhof SBB. Ein solches Angebot fehlt noch vielerorts.

Weiter sind für den Fussverkehr die **Fussgängerzonen** in den städtischen Zentren und die zahlreichen Tempo-30-Zonen in Gemeinden vor allem auf Schweizer Seite zu erwähnen. Im französischen Agglomerationsteil und teilweise auch auf deutscher Seite sind die Verkehrsberuhigung und die Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren dagegen noch weniger verbreitet.

Stärken	Schwächen
› Bereits dichtes, attraktives Veloroutennetz › Vereinzelt neue Veloabstellanlagen mit hoher Sicherheit in einigen Bahnhöfen (abschliessbare Veloboxen, Überwachung) › Fussgängerzonen in den städtischen Zentren (Basel, Lörrach, Rheinfelden) › Begegnungs- und Tempo-30-Zonen in zahlreichen Gemeinden in der Schweiz und (teilweise) in Deutschland › Erhöhte Aufmerksamkeit für den Veloverkehr in den Gemeinden	› Stark ausgelastetes B+R-Angebot in der Kernstadt (v. a. Basel SBB) und an wichtigen Haltepunkten im gesamten Agglomerationsgebiet › Punktuelle Lücken in den Velonetzen › Mängel im Ausbaustandard (Schwachstellen) › Mangelnde Anzahl und teilweise mangelhafte Sicherheit von Abstellanlagen › Ortsdurchfahrten mit hoher Trennwirkung › Keine systematische Qualitätserhebung für Veloverkehr auf demKorridornetz – ausser in Basel
Chancen	**Risiken**
› Schliessen von Lücken im Hauptroutennetz › Verbessern der Qualität des Korridornetzes › Investitionen in kommunalen Veloverkehr durch Sensibilisierung › Ausspielen des komparativen Vorteils des Veloverkehrs (ggü. ÖV) auf tangentialen Relationen › Erweiterung von bzw. Schaffung neuer Begegnungs- und/oder Tempo-30-Zonen › Zunahme kombinierter Mobilitätsketten ÖV–Velo infolge des deutlichen Angebotsausbaus der trinationalen S-Bahn Basel › E-Bikes erlauben neue Nutzungsmöglichkeiten	› Flächenkonflikt und konkurrierende Flächenansprüche zwischen Fuss- und Veloverkehr, Tram und Strassenverkehr im Agglomerationskern › Steigende Sicherheitsansprüche des LV, falls ein überlastetes HLS-Netz zu Mehrverkehr auf dem untergeordneten Netz führen sollte › Prioritätensetzung zu Ungunsten des Fuss- und Veloverkehrs bei knappen Finanzen › Konflikte durch höhere Geschwindigkeiten (E-Bikes) nehmen zu › Steigende Sicherheitsanforderungen an die Veloinfrastruktur durch höhere Geschwindigkeiten (E-Bikes)

Tabelle 41: SWOT Fuss- und Veloverkehr

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel



Figur 60: Ausgewählte Schwachstellen der Fuss- und Velonetze

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

7.4 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf leitet sich aus dem Vergleich von Analyse und SWOT mit dem Zukunftsbild ab, orientiert sich aber auch an den Ausführungen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Im Folgenden sind die wichtigsten Aspekte zum Handlungsbedarf für die drei Themenbereiche Landschaft und Umwelt, Siedlung sowie Verkehr zusammengefasst aufgeführt. Diese dienen als unmittelbare Basis für die Teilstrategien (Verweise in den Klammern).

Landschaft und Umwelt

› **Städtischen und stadtnahen Grünraum aufwerten und vernetzen (►L1):**

Neben den grossräumigen Landschaftskammern und Gewässern sind es vor allem die grünen Oasen innerhalb des Siedlungsgebietes, die in städtischen Räumen eine hohe Lebensqualität sicherstellen. Noch kennt die Agglomeration Basel zahlreiche solcher Oasen. Der Nutzungsdruck ist jedoch hoch, entsprechend erhalten nachhaltige Quartierplanungen einen immer stärkeren Stellenwert.

› **Gewässerorientierte Erholungs- und Freiräume sichern und aufwerten (►L2):**

Die Flussläufe sind wohl das prägendste Landschaftselement der Agglomeration Basel. Deren Erhalt und Aufwertung als Ausgleichs- und Erholungsraum ist essenziell für die allgemeine Standortattraktivität. Gefragt sind integrierte Schutz- und Nutzungskonzepte entlang der verschiedenen Flussläufe von Rhein, Wiese, Birs, Birsig, Ergolz, Magdener Bach, Möhlinbach und Sissle.

› **Naturnahe Landschaftskammern vor Zerschneidung bewahren und vernetzen (►L3, L4, L5):**

Viele der stadtnahen Naherholungsgebiete sind einem hohen Nutzungs- und Baudruck ausgesetzt. Siedlungs-, Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen zerschneiden schon heute weite Teile der Agglomeration. Diesen Trend gilt es zu brechen. Handlungsbedarf besteht diesbezüglich in allen Korridoren, je nachdem liegen die Ursachen stärker in einer hohen Bevölkerungs- (z. B. Fricktal) oder Arbeitsplatzdynamik (z.B. Randgebiete von Basel-Stadt) oder in den Infrastrukturen (z. B. Raum Muttenz-Pratteln).

› **Luft- und Lärmbelastung in stark belasteten Gebieten reduzieren (►diverse):**

Die Reduktion von Emissionen und Immissionen ist ein übergeordnetes Handlungsfeld. Trotz Verbesserungen in Teilbereichen (v. a. lufthygienisch) sind vor allem verkehrsexponierte Standorte nach wie vor übermässig belastet. Dies betrifft namentlich Gebiete der inneren Korridore in unmittelbarer Nähe von HLS- und HVS-Netzen.

Siedlung

› **Zukünftiges Bevölkerungswachstum von den äusseren Agglomerationsgebieten auf die Kernstadt, die inneren Korridore und die Regionalzentren verlagern (►S1, S2, S3):**

Dieser Handlungsbedarf stellt die eigentliche Kernzielsetzung des «Zukunftsbildes» respektive des gesamten Agglomerationsprogramms Basel dar. Die grösste Bevölkerungsdynamik zeigt sich heute in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum. In der Kernstadt ist das Bevölkerungswachstumspotenzial beschränkt; die Nutzungsdichte ist bereits sehr hoch. Durch den Mix der abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen soll dieser Trend abgeschwächt werden.

› **Entwicklungspotenziale in Schwerpunktgebieten (Arbeiten und Wohnen) und den übrigen verkehrlich sehr gut erschlossenen Standorten realisieren (►S1, S2):**

Die Potenziale zur Siedlungsentwicklung nach innen (Arealentwicklungen und bauliche Verdichtung) ermöglichen in den inneren Korridoren sowie etwas begrenzter auch in der

Kernstadt ein bedeutendes Wachstum. Aufgrund ihrer Grösse und dem damit einhergehenden grossen Potenzial stehen die Schwerpunktgebiete Siedlung im Fokus. Hier gilt es kurz- und mittelfristig die grössten planerischen Energien einzusetzen. Hinzu kommen weitere klein- und mittelgrosse Entwicklungsschwerpunkte, vor allem auf Bahnhofsarealen der Korridorgemeinden (detailliertere Infos in den Korridorberichten). Bei der Siedlungsentwicklung nach innen ist besonders auf eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität zu achten, indem z. B. den Freiräumen die nötige Beachtung geschenkt wird.

› **Trinationale Zusammenarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung verstärken (►verschiedene):**

Die länderübergreifende Zusammenarbeit in der Agglomeration Basel hat eine lange Tradition, ist aber aufwändig und je nach Fachgebiet unterschiedlich entwickelt. Im Verkehr ist namentlich die trinationale S-Bahn-Planung weiter zu festigen, unter Beteiligung aller Gebietskörperschaften sowie der Transportunternehmen. Zudem ist die Zusammenarbeit in der neu gegründeten Fachgruppe Strasse weiter zu führen. Die Zusammenarbeit zwischen den Raumplanungsstellen hat sich in den letzten Jahren stark verbessert. Zu häufig bleibt sie jedoch auf die konzeptionelle Arbeit begrenzt. In Zukunft sind vermehrt auch Vollzugsfragen bis hin zu möglichen Harmonisierungen von Rechtsgrundlagen zu thematisieren.

Verkehr

› **Öffentlichen Regionalverkehr deutlich attraktivieren, insbesondere auf den grenzüberschreitenden Verkehren und in der Kernstadt (►V1-1, S2):**

Die Angebotsdichte in den drei Ländern ist noch sehr unterschiedlich und die grenzüberschreitenden Verbindungen auf wenige Linien begrenzt. In den Schweizer Korridoren (Ergolz-, Frick-, Birs- und Laufental) ist das Angebot insgesamt gut, jedoch Opfer seines Erfolges und erreicht vielerorts die Beförderungskapazitäten. Ausbauten zum 15-Minuten-Takt sind zwingend. Auf deutscher und französischer Seite ist das Angebot insgesamt zu erhöhen, um den (noch) niedrigen Modal Split auf Schweizer Verhältnisse zu heben. Neben Taktverdichtungen sind dazu vor allem neue Durchbindungen notwendig, zwecks Reduzierung der Reisezeiten und Schaffung von Direktverbindungen (Durchmesserlinien).

› **Tramnetz erweitern, Lücken schliessen und Zuverlässigkeit erhöhen (►V1-2, V2, V3):**

S-Bahn-Ausbauten und dabei vor allem das Herzstück Basel werden einen bedeutenden Beitrag zur Entlastung des stark belasteten Tram- und Busnetzes der gesamten Agglomeration Basel leisten. Linienspezifische Tramnetzergänzungen sowie das Schliessen bestehender Lücken im Agglomerationskern sind jedoch unabdinglich. Auch hier liegt der Fokus auf der besseren Erschliessung von Schwerpunktgebieten im Bereich Siedlung. Hinzu kommt der Handlungsbedarf, mittels gezielten Ausbauvorhaben die Stabilität des Gesamtsystems zu erhöhen (Schaffen von Redundanz), namentlich in der stark belasteten Basler Innenstadt. Die Zuverlässigkeit des Feinverteilers kann jedoch nur im Verbund mit MIV- und LV-Massnahmen erhöht werden.

› **Neue tangentiale ÖV-Angebote prüfen und in Einklang mit der Siedlungsstrategie schrittweise realisieren (►V1-2, V3-1):**

Die Analyse hat den Handlungsbedarf bei den tangentialen Relationen klar aufgezeigt. Der ÖV hat hier gegenüber der Strasse einen deutlichen komparativen Nachteil. Tangentiale Relationen sind in der Regel diffuser als radiale und die Rentabilität solcher ÖV-Angebote schwierig einzuschätzen. Kurz- und mittelfristig stehen neue Angebote im Einzugsbereich der Kernstadt mit grossem Gesamtsystemnutzen und Lückenschluss-Charakter im Vordergrund (z.B. Tram Claragraben oder Tram Petersgraben). Längerfristig zeichnet sich auch der Bedarf grossräumigerer Tangenten zwischen den inneren Korridoren ab. Hier sind vor allem die Entwicklungen in den zwei grossen Planungsgebieten ELBA (Südwesten) sowie 3Land (im Norden) entscheidend.

› **Funktionalität des übergeordneten Strassennetzes langfristig gewährleisten und regional abstimmen (►V2-1, V2-2):**

Bereits im heutigen Zustand ist die Auslastung des HLS-Netzes während mehrere Spitzenstunden kritisch, und die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrszusammenbruchs ist hoch. Damit ist die Funktionalität des übergeordneten Strassennetzes, die eine Grundvoraussetzung für die gewünschte Netzwirkung ist, stark gefährdet. Sie sollte jedoch stabilisiert bzw. gewährleistet werden können. Auch sind die Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz regional abzustimmen, damit stabile Netzzustände erreicht werden können.

› **Strassen in dichten Siedlungsgebieten entlasten und Verkehr auf übergeordnetes HLS-Netz lenken (►V2):**

Um die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit in dichten Siedlungsgebieten (Kernstadt und innere Korridore) zu erhöhen, ist der MIV auf den siedlungsorientierten Strassen möglichst zu reduzieren, verträglich auszugestalten und eine Verlagerung auf den ÖV (welcher zwar ebenfalls Immissionen verursacht, aber pro Personenkilometer deutlich weniger) und LV anzustreben. Neben Gestaltungs- und Steuerungsmassnahmen im untergeordneten Netz muss diesem Handlungsbedarf vor allem durch eine Lenkung auf das übergeordnete HLS-Netz begegnet werden. Die entsprechende Kapazitätssicherung ist vorrangig. Stark belastet und zu optimieren sind aber auch neuralgische Knoten im sekundären HLS-System, insbesondere im Raum Aesch (A18).

› **Güterstrassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln und Modal Split (Bahn, Schiff) erhöhen (►V5):**

Im Raum Basel als nördlichem Tor der Schweiz ist der Güterverkehr sowohl Chance (v. a. wirtschaftlich) als auch Last in Bezug auf Umwelt und Lebensqualität. Insbesondere den überdurchschnittlich wachsenden grenzquerenden Güterverkehr gilt es noch stärker auf Bahn und Schiff zu verlagern. Der verbleibende Strassengüterverkehr ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln. Gefordert sind insbesondere eine (gesamtregionale) Verkehrssteuerung sowie eine effiziente Abwicklung in den (trimodalen) Umschlagsknoten.

› **Anteil Veloverkehr erhöhen und attraktives grenzüberschreitendes Velo-Hauptroutennetz schaffen (►V3):**

Pendlerrouten wurden in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Der Handlungsbedarf im Alltagsverkehr ist aber nach wie vor sehr hoch, insbesondere grenzüberschreitend und in Deutschland und Frankreich. Das Velo hat gegenüber dem ÖV insbesondere auch auf den tangentialen Relationen einen Vorteil (wo die Topografie nicht zu hügelig ist). Diese Potenziale gilt es vermehrt zu nutzen.

› **Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen und öffentliche Strassenräume aufwerten (►V2-3, V3-4):**

In engem Bezug zur Entlastung des städtischen Strassenraumes stehen kleinräumige Gestaltungsmassnahmen (Plätze und Streckenabschnitte). Neben der Sicherung der Stabilität des Gesamtverkehrssystems erhöhen diese auch die Sicherheit und leisten Beiträge zur Minderung der Immissionen (z. B. Lärm infolge von Geschwindigkeitsreduktion). Die Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes ist eine Daueraufgabe (Organisation Mischverkehr MIV – ÖV – LV, Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsmöglichkeiten, Velospuren etc.). Die Kernstadt und weitere Zentren der Agglomeration Basel können diesbezüglich bereits viele Fortschritte vorweisen (verkehrsberuhigte Zonen, Strassenabschnittserneuerungen). Insbesondere Ortszentren der Korridore haben aber noch Handlungsbedarf.

› **Verhaltensorientierte Massnahmen trinational besser abstimmen (►V4):**

Das Mobilitätsmanagement ist auch aufgrund der unterschiedlichen Strukturen in den drei nationalen Teilräumen im Raum Basel im Vergleich mit anderen Agglomerationen noch eher wenig entwickelt. Trotz vorhandener trinationaler ÖV-Angebote und Schnittstellenabstimmung bei der Veloplanung besteht hier Handlungsbedarf. Im Vordergrund stehen gebündelte intermodale Informationsangebote zu allen Verkehrsmitteln, die allen Bewohnern und Besuchern der Agglomeration einen Vorteil bieten.

8 Teilstrategien

Kernaussagen:

› Die Grobstrukturierung der Teilstrategien hat sich gegenüber AP2 nicht verändert.

› Im Bereich Landschaft wurden die Teilstrategien weiter differenziert. Der Umgang mit den unter Druck stehenden Grün- und Freiräumen in siedlungsnahen städtischen Räumen wird stärker betont als im AP2.

› Die Teilstrategie Siedlung betont noch stärker die notwendigen Umsetzungsprozesse zur Transformation der Schwerpunktgebiete Siedlung. Im Rahmen der Korridorprozesse wurden die Schwerpunktgebiete auf der Ebene von Arealen weiter konkretisiert. Die Umsetzung von Schwerpunktgebieten ist eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung der im Zukunftsbild postulierten stärkeren Lenkung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in die inneren Korridore und in die Kernstadt.

› Im Verkehr wurden vor allem die Teilstrategien ÖV und MIV als Folge der neuen trinationalen Grundlagen komplett überarbeitet.

› Ein komplett überarbeitetes trinationales Angebotskonzept für die S-Bahn Basel sowie eine Überprüfung und Weiterentwicklung des Tramnetzkonzeptes stellen die wesentlichen Neuerungen in der Teilstrategie öffentlicher Verkehr dar.

› Im Rahmen des Prozesses zur Strategie Strasse wurde für das AP3 ein trinationales Zielnetz sowie Grundlagen zur möglichen Ausgestaltung von Verkehrsmanagement- und Parkraummanagement-Massnahmen erarbeitet.

› Die Teilstrategie Fussgänger- und Veloverkehr wurde im Rahmen der Korridorprozesse weiterentwickelt. Es wird neu zwischen einem übergeordneten Velohauptroutennetz und den Korridornetzen unterschieden.

› Eine neue Teilstrategie zum Mobilitätsmanagement ergänzt das bisherige Spektrum an Verkehrsstrategien.

› Die Teilstrategie Güterverkehr wurde vor allem auf den Prozess Strategie Strasse hin abgestimmt. Eine vollständige Überarbeitung ist einer der geplanten Schwerpunkte im AP4.

8.1 Übersicht

Das in Abstimmung mit Vertretern der beteiligten Gebietskörperschaften entwickelte **Zukunftsbild 2030** basiert auf den folgenden Grundsätzen:

› Landschaft und Grünräume: erhalten, aufwerten und vernetzen der fingerartigen Grünraumstruktur

› Siedlung: konsequent nach innen entwickeln

› Verkehr: nachhaltig ausbauen (trinationale S-Bahn Basel)

Diese Grobstrukturierung dient als Basis für die Entwicklung von Teilstrategien und Massnahmen. Für den Verkehr erfolgt eine weitere Differenzierung in fünf Teilstrategien:

› Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

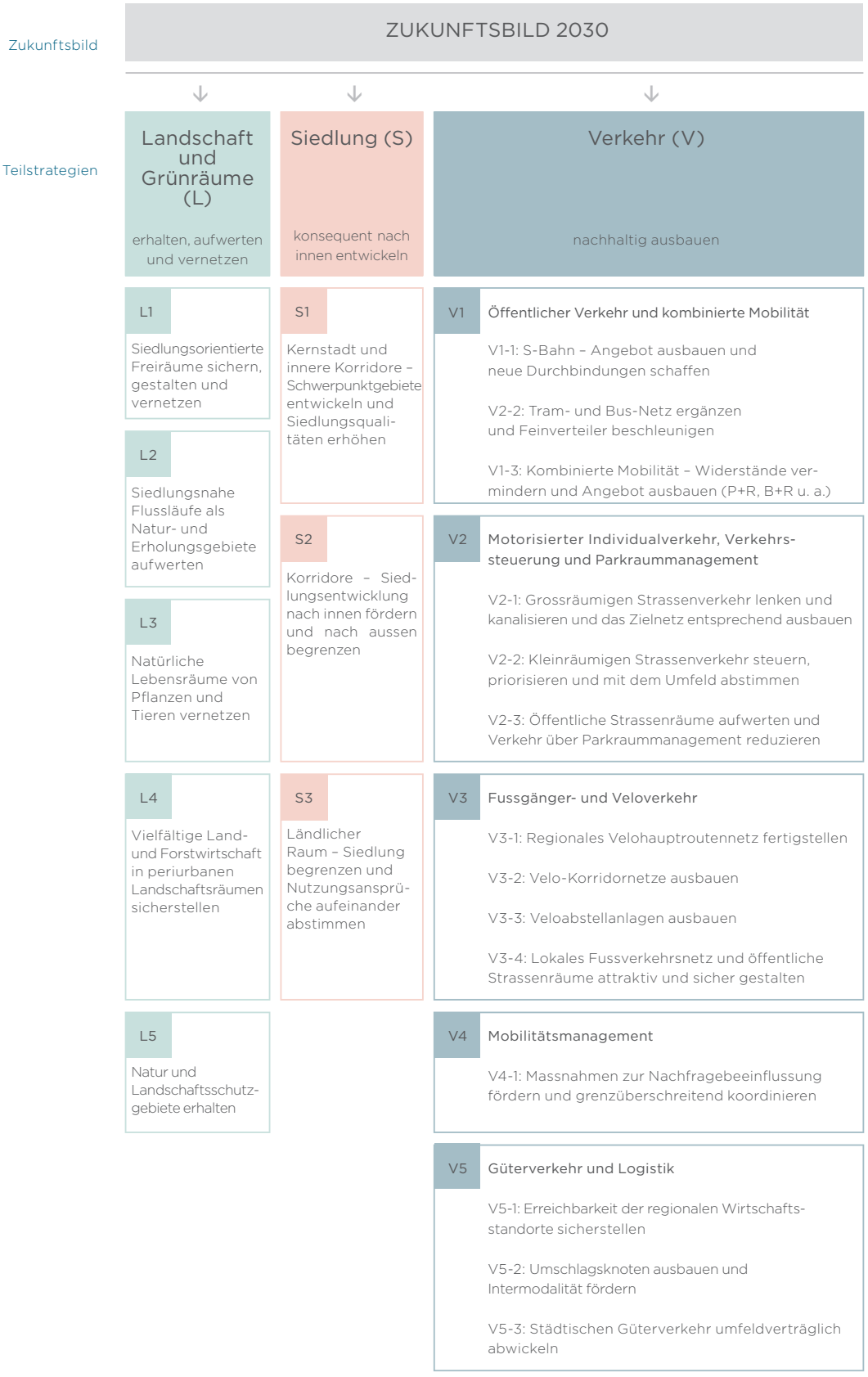
› Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement

› Fussgänger- und Veloverkehr

› Mobilitätsmanagement

› Güterverkehr und Logistik

Innerhalb der Teilstrategien bestehen starke Abhängigkeiten, auf die es systematisch einzugehen gilt. Die folgende Figur zeigt die Strukturierung der Teilstrategien mit den jeweiligen strategischen Stossrichtungen. Die Teilstrategien definieren die Handlungsanweisungen zum Erreichen des Zukunftsbildes und stellen damit die strategische Grundlage zur Herleitung der Massnahmen dar.



Figur 61:
Übersicht Teilstrategien

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

8.2 Landschaft und Grünräume

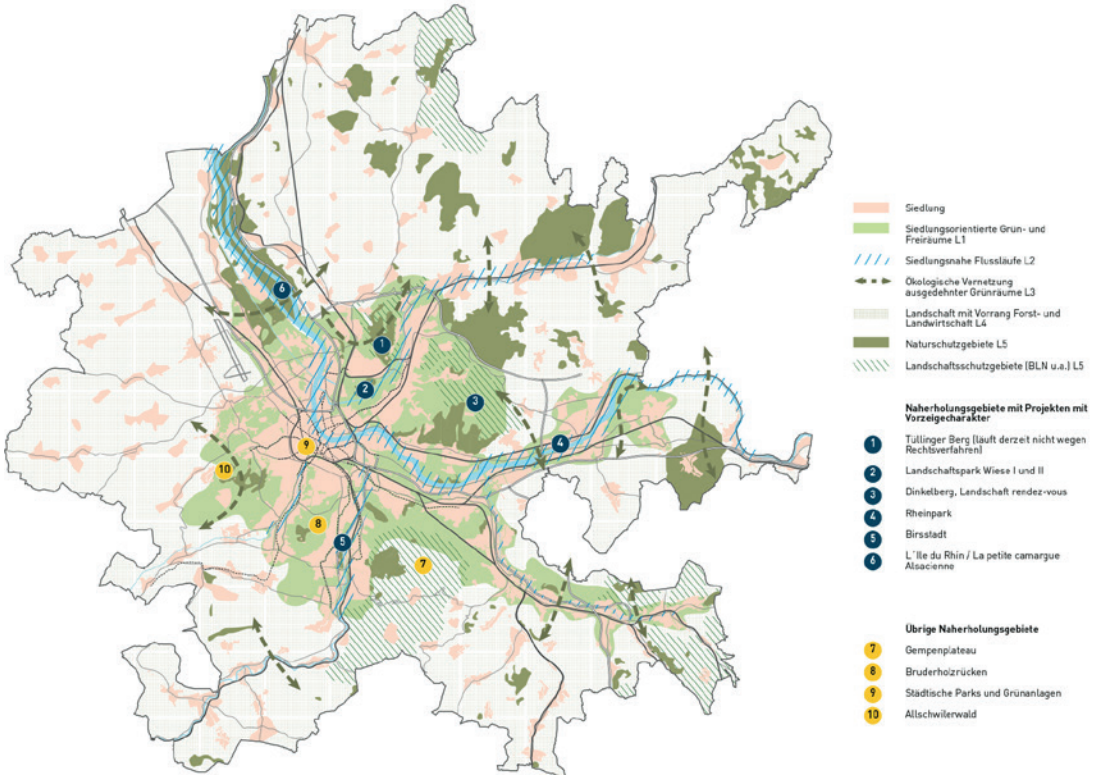
Als Grundlage für die Formulierung der Strategien im Bereich Landschaft und Grünräume werden verschiedene Freiraumtypen und deren vorrangige Funktionen festgelegt. Die Festlegung von Vorrangfunktionen dient der Koordination der verschiedenen Nutzungsansprüche. Sie sollen als Anhaltspunkte bei raumplanerischen Abwägungsprozessen dienen. Die Typisierung der Freiräume erfolgt nach einer geografisch-naturräumlichen Logik und gliedert sich in die definierten Siedlungsraumtypen (siehe Kapitel 4.2.1) ein. Gewisse Freiraumtypen erstrecken sich über mehrere Freiraum- und Siedlungskategorien und sind verbindende Elemente mit einem breiteren Spektrum an Funktionen.

Tabelle 42: Freiraumtypen und vorrangige Grundfunktionen

Freiraumtyp	Freiraumfunktionen	Hauptsächliche Lage in Raumkategorie	Teilstrategie
Siedlungsorientierte Freiräume	› Freizeit- und Erholungsraum (prioritär) › Produktionsraum für Land- und Forstwirtschaft	› Innere Korridore › Kernstadt	L1
Siedlungsnahe Flussläufe	› Klimaschutz und ökologischer Ausgleich › Freizeit- und Erholungsraum	› Raumübergreifendes Element	L2
Ökologische Vernetzungsgebiete	› Lebensraum für Flora und Fauna › Klimaschutz und ökologischer Ausgleich › Freizeit- und Erholungsraum	› Raumübergreifendes Element	L3
Landschaft mit Vorrang der Land- und Forstwirtschaft	› Produktionsraum für Land- und Forstwirtschaft (prioritär) › Freizeit- und Erholungsraum	› Ländlicher Raum › Äussere Korridore	L4
Landschaftsschutzgebiete	› Lebensraum für Fauna und Flora › Produktionsraum für Land- und Forstwirtschaft	› Ländlicher Raum › Äussere Korridore	L5
Naturschutzflächen	› Lebensraum für Fauna und Flora › Klimaschutz und ökologischer Ausgleich	› Ländlicher Raum › Äussere Korridore	L5

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Figur 62: Teilstrategie Landschaft und Grünräume



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel (Grundlagen: SIGRS – GISOR, BAFU, LUBW)

Im Folgenden werden die fünf Teilstrategien vorgestellt, die sich an den erläuterten Freiraumtypen orientieren. Diese sind in Figur 62 zusammengefasst dargestellt.

L1: Siedlungsorientierte Freiräume sichern, gestalten und vernetzen
Die siedlungsorientierten Freiräume stehen unter besonders hohem Nutzungsdruck und müssen vielen verschiedenen Interessen gerecht werden. Sie bestehen aus ausgedehnten stadtnahen Grünräumen, aus landwirtschaftlichen Restflächen und aus öffentlich zugänglichen Parks, Grünanlagen, Plätzen oder Strassenräumen innerhalb des städtischen Gebiets. Diese Grün- und Freiräume sind unverzichtbar, da sie insbesondere für die Stadtbevölkerung sehr vielseitige Naherholungsfunktionen wahrnehmen, zum Beispiel als Spielwiese, als Ort der Erholung und Ruhe, als sozialer Treffpunkt oder als Naturerlebnis. Für weniger mobile Stadtbewohner/-innen sind diese Anlagen oft die einzigen erreichbaren Grünräume. Deren Erhalt und Gestaltung ist ein wichtiger Aspekt für eine qualitätsvolle Siedlungsverdichtung.

In den siedlungsorientierten Freiräumen haben Erholungs- und Freizeitnutzungen eine hohe Bedeutung. Die Forst- und Landwirtschaft muss die Bedürfnisse der Naherholenden berücksichtigen. Die unbebauten stadtnahen Natur- und Landschaftsräume sind möglichst zu erhalten. Die Erarbeitung von regionalen Freiraumkonzepten gewährleistet eine gesamtheitliche, überkommunale Planung. Um den vielfältigen Anforderungen der Benutzer/-innen gerecht zu werden und die Anlagen auch bei steigendem Nutzungsdruck intakt zu halten, sind ausserdem innovative Nutzungs- und Gestaltungskonzepte notwendig. Weiter sollen die siedlungsorientierten Freiräume gut mit dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar sein, und die Vernetzung innerhalb der Freiräume ist sicherzustellen.

Die internationale Bauausstellung IBA Basel 2020 setzt sich für die grenzüberschreitende Landschaftsplanung im Raum Basel ein. Die von der IBA begleiteten Projekte (u.a. Rheinliebe mit dem Rheinuferrundweg, Landschaftsraum Wiese) sowie die weiteren überregionalen Landschaftsprojekte (z. B. Freiraumkonzept Birsstadt) sind, wo nötig, weiter zu entwickeln und umzusetzen.

L2: Siedlungsnahe Flussläufe als Natur- und Erholungsgebiete aufwerten
Den Flussläufen im Agglomerationsgebiet Basel fällt eine besondere Rolle als Grün-, Vernetzungs- und gleichzeitig als Naherholungsräume zu. Diese Funktionen sind zu sichern und noch besser aufeinander abzustimmen. Dabei gilt es, die teilweise gegenläufigen Interessen des Naturschutzes, der Erholungssuchenden und der Siedlungsentwicklung bestmöglich zu kombinieren. Für die Flussräume am Rhein bis nach Pratteln, an der Ergolz, der Birs, der Birsig und an der Wiese bestehen Projekte mit dem Ziel, die vielfältigen Funktionen dieser Räume (z. B. als Ort der Erholung und der Freizeit, als Biotop für Tiere und Pflanzen, als Regulator des lokalen Klimas etc.) besser aufeinander abzustimmen. Dazu bedarf es neben naturräumlichen Aufwertungsmassnahmen auch klarer Zugangsregelungen für die Erholungssuchenden.

L3: Natürliche Lebensräume von Pflanzen und Tieren vernetzen
Die Vernetzungsgebiete sind wichtige Lebensräume für Fauna (Wildtierpassierbarkeit) und Flora (ökologische Verbundsysteme). Sie grenzen das Siedlungsgebiet ab (Siedlungstrenngürtel, Grünzäsuren) und nehmen auch Erholungs- und Freizeitfunktionen wahr. Die ökologischen Vernetzungsachsen sind in den Richtplänen festgesetzt. Bei Siedlungserweiterungen sind diese Gebiete nicht in Betracht zu ziehen.

L4: Vielfältige Land- und Forstwirtschaft in periurbanen Landschaftsräumen sicherstellen
In weiten Teilen des ländlichen Raums und der äusseren Korridore nimmt die Land- und Forstwirtschaft eine vorrangige Funktion ein. Unter Berücksichtigung der ökologischen Vielfalt und dem Ziel, kleinräumige und vielseitige Landschaften zu sichern, sind diese Funktionen mit Priorität zu behandeln. Das Siedlungsgebiet soll sich in den betroffenen Gebieten nicht weiter ausdehnen, der Kulturlandverlust ist zu stoppen. Erholungs- und Freizeitnutzungen müssen die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft berücksichtigen.

L5: Natur- und Landschaftsschutzgebiete erhalten
Die an das urbane Agglomerationsgebiet angrenzenden ausgedehnten Natur- und Landschaftsschutzflächen (BLN u. a.) sind langfristig zu erhalten (Dinkelberg, Tüllinger Berg, Röttler Wald, Markgräflerland, Gempenplateau, Bruderholzrücken, Allschwilerwald, l'Ile du Rhin, Jurapark). Diese Räume dienen dem ökologischen Ausgleich, dem Klimaschutz sowie dem Landschaftsschutz. In diesen Gebieten sollen keine Siedlungserweiterungen oder Infrastrukturausbauten stattfinden. Die Sicherung ist mit den entsprechenden Instrumenten in den Richtplänen, dem Regionalplan sowie dem SCOT (Vorranggebiete Natur/Landschaft, Naturschutzgebiete, Siedlungstrenngürtel etc.) weitgehend abgedeckt.

Massnahmenblätter und Korridorprozesse
In den Massnahmenblättern L1 bis L12 werden die Potenziale und Aktivitäten der wichtigsten «Leuchtturmprojekte» im Bereich Landschaft und Umwelt dargelegt. Darüber hinaus hat die Geschäftsstelle Agglomeration Basel neu ein Massnahmenblatt «L13: Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren» erstellt. Damit wird das Ziel verfolgt, die kantonalen Vorgaben zu präzisieren und korridorweise die Koordination über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg sicherzustellen.

8.3 Siedlung

Die weitere Siedlungsentwicklung soll konsequent nach innen erfolgen, und die Siedlungsflächenerweiterung ist zu begrenzen. Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus AP2 erfolgte im Rahmen der 3. Generation unter anderem durch die Lancierung der **Korridorprozesse** (siehe Kapitel 3.4). Diese haben zum Ziel, die kommunalen Planungsarbeiten und -absichten mit dem Agglomerationsprogramm und den übergeordneten Planungsinstrumenten (kantonale Richtpläne, SCOT, Regionalplan) abzustimmen und die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst gut zwischen den Gemeinden und den übergeordneten Behörden zu koordinieren. Im Siedlungsbereich identifizieren die Korridore Schwerpunktgebiete und Verdichtungspotenziale und konkretisieren die entsprechenden Entwicklungsziele und Umsetzungsschritte. In Bezug auf die Entwicklungsziele ist der Siedlungsqualität eine hohe Bedeutung beizumessen. Die **Siedlungsqualität** sowie die **«Gouvernance»** stehen verstärkt im Fokus der aktualisierten Massnahmenblätter S01 bis S03 (siehe Kapitel 9.4).

Die Inhalte der Strategie Siedlung (S1 bis S3) orientieren sich an den Raumkategorien des Zukunftsbildes mit ihrem spezifischen Handlungsbedarf, wobei die Schwerpunktgebiete Siedlung eine wichtige Rolle einnehmen (siehe Figur 63). Die verkehrliche Anbindung und die Vernetzung der Schwerpunktgebiete untereinander ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Dabei sind zwei Kriterien von Bedeutung: die Nutzung und die Grösse der Schwerpunktgebiete. In Bezug auf das Kriterium **«Nutzung»** sind zwei Arten von Schwerpunktgebieten zu unterschieden:

- **Wohn-, Arbeitsplatz- und verkehrsintensive Schwerpunktgebiete** sind prioritär zentral und in gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten anzusiedeln.

- **Flächen- und güterverkehrsintensive Schwerpunktgebiete** liegen teilweise bewusst ausserhalb der dicht besiedelten Gebiete. Ortsdurchfahrten werden dadurch verkehrlich nicht belastet. Sie sind gut durch die Schiene und/oder das übergeordnete Strassennetz erschlossen.

In AP3 wird das Kriterium **«Grösse»** neu berücksichtigt, indem folgende 3 Typen unterschieden werden:

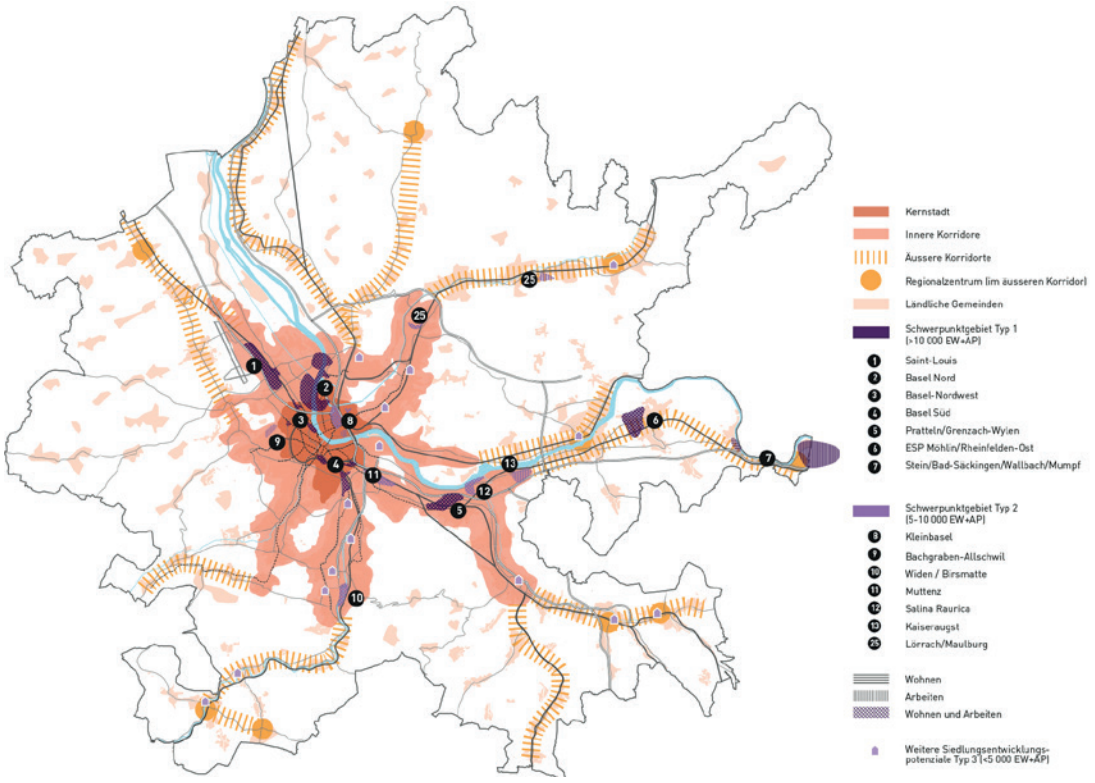
- **Typ 1 «mehr als 10 000 EW/AP»:** Die 7 Schwerpunktgebiete dieses Typs umfassen 17 Areale von kantonaler Bedeutung und 10, darunter 5 in Deutschland und Frankreich, die nicht in einem kantonalen Richtplan enthalten sind.

- **Typ 2 «zwischen 5000 und 10 000 EW/AP»:** Die 6 Schwerpunktegebiete dieses Typs beinhalten bis auf zwei baselstädtische Areale nur Areale von kantonaler Bedeutung.

- **Typ 3 «zwischen 1000 und 5000 EW/AP»:** Bei den 13 Schwerpunktgebieten dieses Typs, bestehend aus insgesamt 47 Arealen, sind 18 Areale von kantonaler Bedeutung. Von den 29 Arealen, die nicht in einem kantonalen Richtplan enthalten sind, liegen 11 Areale in Deutschland.

Jedes Schwerpunktgebiet muss im Rahmen der Gebietsplanung bezüglich seiner gesamtverkehrlichen Erschliessungsqualität analysiert werden. Vor dem Hintergrund der strategischen Ausrichtung des Agglomerationsprogramms ist insbesondere die ÖV-Erschliessung daraufhin zu überprüfen, ob sie ausreichend ist, um einen Grossteil des neu generierten Verkehrs aufzunehmen. Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots können in allen drei Grössen-Typen erforderlich sein, sind aber am drängendsten bei den grossen Schwerpunktgebieten mit einem hohen Verkehrspotenzial. Eine gute LV-Anbindung an die wichtigsten Anziehungspunkte (Bahnhof, Schulen etc.) ist in allen Fällen sicherzustellen. Die MIV-Kapazität ist auch zu gewährleisten, insbesondere in Schwerpunktgebieten mit flächen- und güterverkehrsintensiver Nutzung.

Figur 63:
Teilstrategie
Siedlungsentwicklung



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

S1: Kernstadt – Schwerpunktgebiete aktivieren und Siedlungsqualitäten erhöhen
Unverbaute Bauzonen in der Kernstadt sind praktisch inexistent. Verdichtungsreserven im Bestand sind zwar vorhanden, aber dispers verteilt und grundsätzlich schwierig zu realisieren. Die grössten Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale in der Kernstadt liegen in Schwerpunkten der Siedlungs- und Stadtentwicklung. Die wichtigsten sind im kantonalen Richtplan aufgeführt – sie sind in den Massnahmenblättern Siedlung entsprechend des Massstabs des Agglomerationsprogrammes neu gruppiert und beschrieben. Ein weiteres Handlungsfeld mit Potenzial in Kerngebieten ist das **Bauen in die Höhe.** Das Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Stadt ist geprägt durch eine langjährige Tradition im Bauen von Hochhäusern. Der Kanton hat im Jahr 2010 ein entsprechendes «Hochhauskonzept»[40] verfasst, worin Grundsätze definiert und Potenzialgebiete ausgeschieden werden. Dieser Ansatz wird in der Kernstadt gezielt umgesetzt; eine Anpassung des Hochhauskonzepts ist vorgesehen.

40 Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt 2010: Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt, Juni 2010

S2: Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen begrenzen
Während sich in der Kernstadt die meisten grossen und mittleren Schwerpunktgebiete befinden, weisen die Korridore in der Summe die bedeutendsten Entwicklungspotenziale der Agglomeration Basel auf. Sie teilen sich gemäss Zukunftsbild in innere und äussere Korridore auf:

Die **inneren Korridore** sollen laut Zukunftsbild dem Grundsatz der «Viertelstunden-Takt-Region» entsprechen, d. h. mindestens einen 15-Minuten-Bahntakt und/oder einen 7,5-Minuten-Tram- oder Bustakt nach Basel-Stadt aufweisen. Um die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern, sollen Schwerpunktgebiete aktiviert und höhere Einwohnerdichten in den Talböden angestrebt werden. Auch hier kann punktuell Bauen in die Höhe ein Mittel zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen darstellen. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein Hochhauskonzept erarbeitet.[41] Wesentliche Inhalte des Hochhauskonzepts werden als Objektblatt in den kantonalen Richtplan im Bereich Siedlung / Siedlungsqualität (S2) aufgenommen. Auch vereinzelte Agglomerationsgemeinden kennen entsprechende Ansätze (z. B. Pratteln, Münchenstein). Die Verdichtungspotenziale durch Hochhäuser gilt es in den inneren Korridoren noch besser auszuloten und zu realisieren. Dabei ist der Eignung aus regionaler Sicht respektive aus Korridoroptik grosse Bedeutung beizumessen. Die Siedlungsqualität ist sicherzustellen und Fragen bezüglich der Funktion und raumstrukturierenden Wirkung von Hochhäusern sind zu beantworten.

Die **äusseren Korridore** schliessen sich den inneren an und weisen eine gute ÖV-Erschliessung auf. Mit Ausnahme des Leimentals, des Kandertals und des äusseren Korridors im Pays de Saint-Louis liegen die Korridore an Linien der S-Bahn. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann sich hier auf weniger und vor allem kleinere Schwerpunktgebiete abstützen, mit Ausnahme des Korridors Hochrhein, dessen Raumstruktur einen ganz spezifischen Charakter aufweist.[42] Hohe Einwohnerdichten sind weniger flächig als in den inneren Korridoren und konzentrieren sich in erster Linie auf die Regionalzentren. Freiraum- und Grünzäsuren sind insbesondere entlang der Korridore und in den äusseren Korridoren auch zwischen den Gemeinden aufrechzuerhalten respektive auszubauen. In den Regionalzentren der äusseren Korridore gilt bezüglich der Hochhäuser das Gleiche wie für die inneren Korridore.

Ob innerer oder äusserer Korridor – eine gute **ÖV-Erschliessung der weiterzuentwickelnden Areale/Quartiere und je nach vorgesehener Nutzung auch ein möglichst direkter Zugang zum übergeordneten Strassennetz** ist die Grundbedingung, und die entsprechenden verkehrlichen Massnahmen sind die Basis für diese strategische Stossrichtung. Bei weniger gut erschlossenen grösseren Arealen ist es deshalb wichtig, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten, um die Nutzung der nachhaltigen Verkehrsträger zu fördern.

In den Korridoren ist auch die Thematik der **verkehrsintensiven Einrichtungen** wichtig. Ziel ist es, diese möglichst an bestehenden Standorten und Verkehrsnetzen zu realisieren. Auf Schweizer Seite haben mittlerweile alle Kantone entsprechende Anforderungskriterien in den Richtplänen. Diese gilt es konsequent umzusetzen, um neue Einrichtungen auf die Schwerpunktgebiete zu lenken. In Deutschland und Frankreich sind die Standorte für derartige Nutzungen auf kommunaler Ebene geregelt. Regional harmonisierte Standortkriterien gibt es noch nicht. Die konkrete Umsetzung der baulichen Verdichtung stellt eine grosse Herausforderung dar. Eine agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie, wie noch in AP2 geplant, erwies sich aufgrund der hohen Bedeutung des lokalen Kontextes als wenig zielführend. Stattdessen sollen die Korridorprozesse des Agglomerationsprogrammes wesentliche Umsetzungshilfe leisten.

41 Metron 2014: Hochhauskonzept Basel-Landschaft, Schlussbericht, 25.02.2014
42 Gemäss der neuen Agglomerationsdefinition des BfS ist Stein/Bad-Säckingen ein Kern. Aufgrund der Grösse der Siedlungsschwerpunktge-biete ist diese Definition nachvollziehbar. Am Hochrhein weist der äussere Korridor nicht die gleiche Charakteristik auf wie in den anderen Korridoren.

S3: Ländlicher Raum – Siedlung begrenzen und Nutzungsansprüche aufeinander abstimmen
Die Siedlungsbegrenzung im ländlichen Raum erfolgt gemäss Zukunftsbild primär über die ordentlichen Raumplanungsinstrumente der kantonalen Richtpläne, der Regionalplanung (D) und des SCOT (F) bzw. deren Umsetzung auf der kommunalen Planungsstufe (Nutzungsplanung). **Die Kantone definieren das Siedlungsgebiet gemäss den Vorgaben des revidierten RPG abschliessend** (Stand Richtplanung siehe Kapitel 4.1). **Im aktuell gültigen SCOT ist das Siedlungsgebiet auch abschliessend definiert.** Beabsichtigt wird, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossene Siedlungsflächen in peripheren Gemeinden im Rahmen der nächsten SCOT-Revision zu reduzieren. Mit den «Loi Grenelle» wird der haushälterische Umgang mit dem Boden viel konsequenter verfolgt. Ziele in Bezug auf Bodenverbrauch, minimale Gebäudehöhen und Ausnützungsziffern sowie Dichtevorgaben im Umfeld von ÖV-Haltestellen werden im Rahmen der SCOT-Revision festgelegt werden. Auf deutscher Seite ist der Revisionsprozess des Regionalplans erst gestartet, wobei der aktuell noch verbindliche **Regionalplan sowie die gesetzlichen Grundlagen und Vorgaben in Deutschland seit mehreren Jahren bereits das Ziel der vorrangigen Innenentwicklung verfolgen** (z. B. Plansatz 2.0.1 des Regionalplan 2000: «Die regionale Siedlungsstruktur ist für den Bedarf aus Wohn- und Arbeitsstätten [..] unter Beachtung folgender Grundsätze weiterzuentwickeln: [..] Ausschöpfung der Flächenpotenziale durch innere Entwicklung [..], Verdichtung der Bebauung bei bestehenden und geplanten Siedlungsgebieten [..]). Gemäss Paragraph 1a Abs. 2 des deutschen Baugesetzbuches ist bei allen städtebaulichen Planungen folgender Grundsatz zu berücksichtigen: «Sparsamer Umgang mit Grund und Boden, vor zusätzlicher Inanspruchnahme von Flächen für eine bauliche Nutzung ist Massnahmen der Innenentwicklung, wie Nachverdichtung und Wiedernutzung von Flächen, der Vorrang zu geben». **Während in den übergeordneten Instrumenten die Begrenzung verordnet wird, wirkt das Agglomerationsprogramm anreizorientiert.** Mit der Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots an Wohnraum in den inneren Korridoren, der Kernstadt sowie an gut erschlossenen Lagen der äusseren Korridore wird für die Wohnungssuchenden ein wichtiger Anreiz geschaffen, sich in diesen gut erschlossenen Räumen niederzulassen. Mit dem Agglomerationsprogramm werden qualitätssichernde Verfahren und Abstimmungsprozesse (trägerschaftsintern und in den Korridorprozessen) sichergestellt und unterstützt.

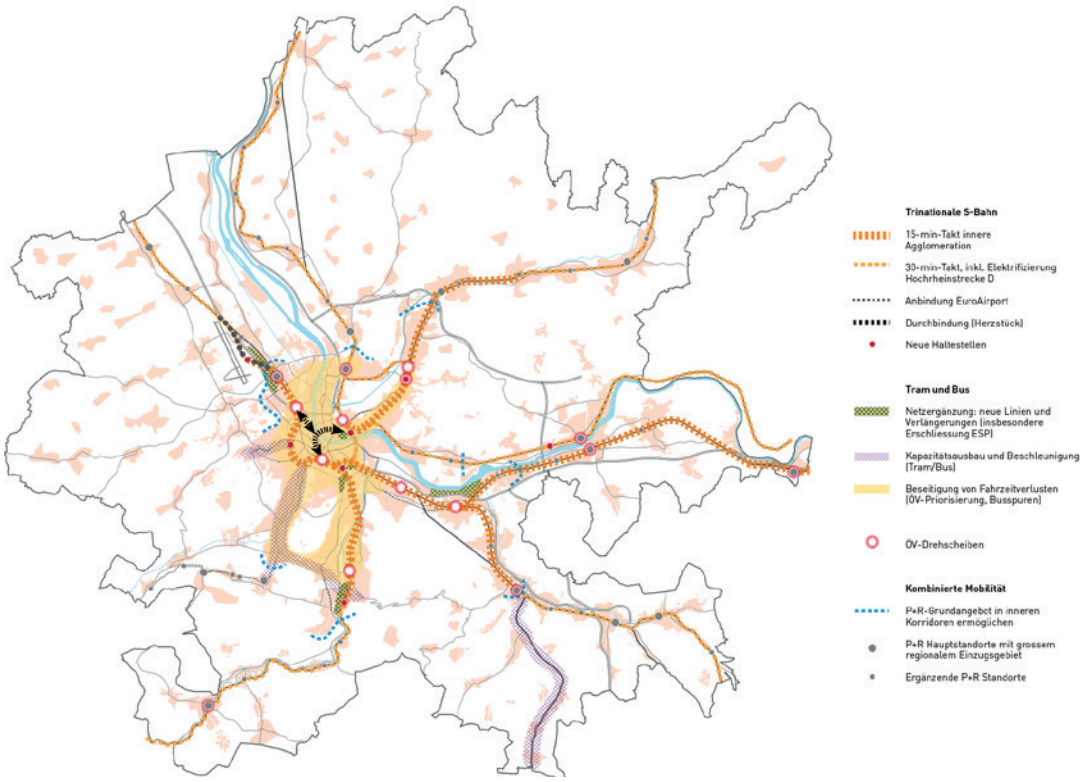
Neben der generellen Siedlungsbegrenzung ist im ländlichen Raum die Thematik von ungenutzten, kleinparzellierten Arbeitszonen bedeutend. Im Rahmen der Korridorprozesse des Agglomerationsprogramms soll der Austausch zu dieser Thematik gefördert und sollen Bestrebungen zur überkommunalen Zusammenarbeit gestärkt werden, indem eine **Zusammenlegung von Arbeitszonenreserven zur räumlichen Optimierung** gemeinsam angegangen wird oder alternative, sich nicht auf die Ausdehnung der Siedlungsfläche abstützende wirtschaftliche Strategien gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden.

8.4 Verkehr

Im Folgenden werden die einzelnen Teilstrategien im Verkehr vorgestellt (siehe Übersicht in Kapitel 8.1). Die allgemeinen Ziele zur Abstimmung Siedlung und Verkehr sind im Kapitel «Zukunftsbild» erläutert (Kapitel 6).

8.4.1 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Die folgende Abbildung zeigt die strategischen Stossrichtungen des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität:



Figur 64: Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

V1-1: S-Bahn Basel – Angebot ausbauen und neue Durchbindungen schaffen
Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms misst der S-Bahn eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei. Die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs soll insbesondere auf den grenzüberschreitenden Verkehren und in der Kernstadt gesteigert werden. Ein wesentliches Ziel ist es, die trinationale S-Bahn in der Agglomeration Basel deutlich auszubauen und die Korridore grenzüberschreitend miteinander zu verbinden. Dies erhöht die Anforderungen an eine grenzüberschreitend abgestimmte Angebotsplanung. Die vom Prozess Agglomerationsprogramm ausgelöste Dynamik führte zur Gründung der «Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel», die das trinationale Angebotskonzept erarbeitet hat.

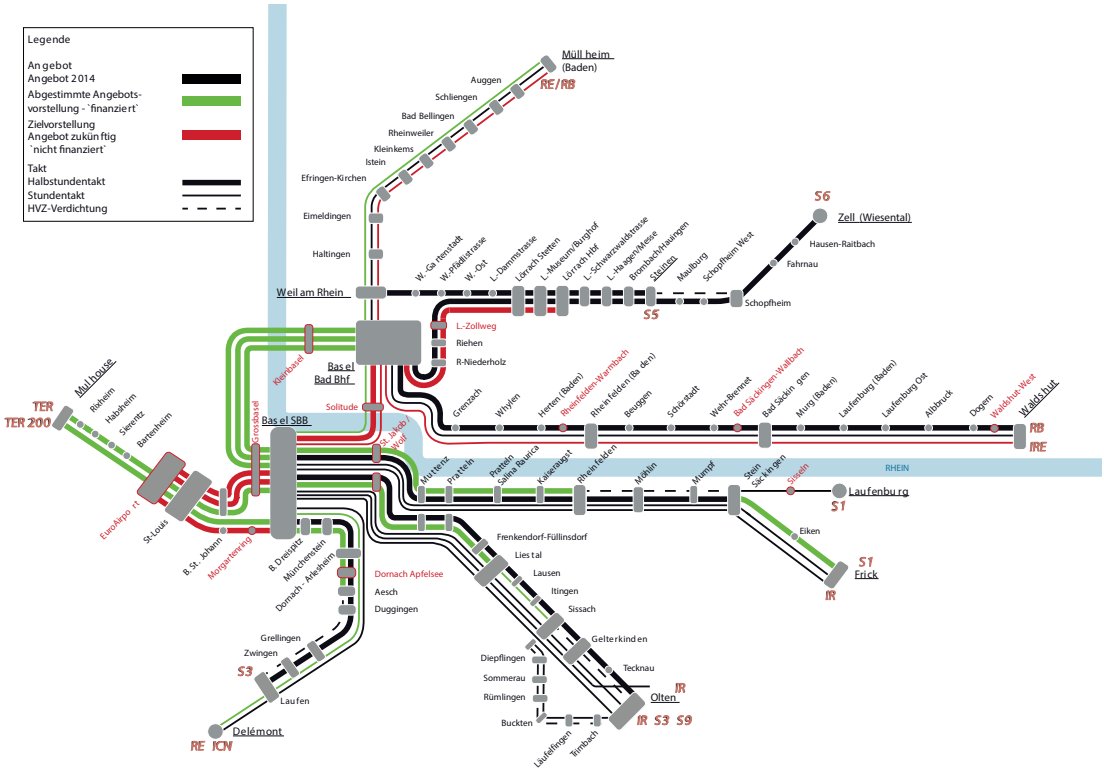
Die trinationale S-Bahn Basel soll in zwei Etappen ein neues, deutlich verbessertes Angebotsniveau erreichen. Mittelfristig steht die Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Angebots im Vordergrund (Taktverdichtung, neue Haltestellen), langfristig insbesondere die regionale Erreichbarkeit (Durchbindung mit Herzstück).

Der Ausbau des S-Bahn-Netzes stellt eine Hauptstossrichtung der Teilstrategie öffentlicher Verkehr dar. Die meisten in diesem Zusammenhang notwendigen Kernmassnahmen (Entflechtung der Zulaufstrecken und Ausbau des Knotens Basel, Herzstück Basel) sind bekannt und in der Planung aufeinander abgestimmt.

Weiter sollen neue S-Bahn-Haltestellen eine adäquate Anbindung von städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkten an das öffentliche Regionalverkehrsnetz sicherstellen. Im Vordergrund stehen folgende neue Haltestellen: Basel Morgartenring, Basel Solitude, St. Jakob / Wolf, Dornach Apfelsee, Lörrach Zollweg und Rheinfelden-Warmbach.

Darüber hinaus soll der EuroAirport an das Schienennetz angebunden werden. Als einziger Landesflughafen der Schweiz ist dieser bisher nicht direkt mit der Bahn erreichbar. Die Varianten- und Voruntersuchungen sowie die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens sind abgeschlossen. In den nächsten Jahren sollen weitere Studien erfolgen und die zweite Phase des Mitwirkungsverfahrens stattfinden. Die Problematik ist derzeit, dass die Gesamtfinanzierung noch nicht gesichert ist.

Figur 65:
Angebotskonzept trinationale S-Bahn Basel mit Herzstück (Langfristhorizont)



Quelle: EBP/SMA 2014, bearbeitet

Für die Umsetzung des trinationalen Angebotskonzepts sind bedeutende übergeordnete Massnahmen notwendig. Einige Ausbauten sind bereits bewilligt und teilweise in Umsetzung, andere sind noch nicht gesichert. In den letzten Jahren wurden folgende Weichen auf übergeordneter Ebene gestellt:

› Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Ausbauschritt 2025 (STEP AS 2025) werden Infrastrukturausbauten finanziert, die für die Einführung des 15-Minuten-Takts im inneren Agglomerationsbereich notwendig sind (vgl. Kapitel 4.4.2.3). Dabei

handelt es sich insbesondere um Massnahmen zur Entflechtung des Bahnverkehrs im Zulauf des Knotens Basel (Kapazitätsausbau Basel Ostkopf, Ergolz- und Laufental, Entflechtung Basel-Muttenz und Pratteln). Bereits vorher wird der Bahnhof Liestal ausgebaut (ZEB).

› Mit dem beim Bund im Jahr 2015 eingereichten Strategischen Entwicklungsprogramm Ausbauschritt 2030 (STEP AS 2030) werden weitere bedeutende Ausbauten beantragt. Dazu zählen neben weiteren S-Bahn Streckenausbauten und -Haltestellen auch Tramprojekte (z. B. Salina Raurica, Wendeschlaufe Bottmingen).

› Die Kantonsparlamente beider Basel entschieden sich im Jahr 2010 nach eingehender Prüfung und Bewertung der Varianten für das Herzstück Basel für die «Linienführung Mitte mit Ausbauoption Y». Diese Variante umfasst eine S-Bahn-Durchmesserlinie zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof sowie einen Abzweiger aus der Innenstadt zum Bahnhof St. Johann (vgl. Kapitel 4.4.2.3). Im Jahr 2014 bewilligten die Parlamente der beiden Kantone einen Planungskredit für die Ausarbeitung eines Vorprojekts. Das Herzstück Basel ermöglicht Fahrzeitgewinne durch neue Durchbindungen von S-Bahn-Linien und entlastet das innerstädtische Tramnetz.

› Auf deutscher Seite bleibt die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Erzingen das vorrangige Ziel, um diesen Korridor besser in das regionale Schienenverkehrsnetz einbinden zu können. Im Jahr 2013 unterzeichneten die betroffenen Regionen gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg die «Basler Erklärung», die einen Vorschlag für eine Gesamtfinanzierung enthält. Diese ist bisher noch nicht endgültig vereinbart. In einem weiteren Schritt sollen Entwurfs- und Genehmigungsplanung[43] erfolgen.

› Die Région Grand Est erarbeitet zurzeit ein Konzept für den Angebotsausbau im Südelsass und dem Korridor Basel – Mulhouse.

V1-2: Tram- und Bus–Netz ergänzen und Feinverteiler beschleunigen

Im Bereich des Nahverkehrs zielt die Teilstrategie ÖV darauf ab, die Feinverteilung zu erweitern sowie deren Zuverlässigkeit und Qualität (Reisezeiten) zu sichern. Kernelement des Ausbaus ist eine namhafte Erweiterung des Tramnetzes sowie dessen optimale Abstimmung auf das S-Bahn-Netz. Die Planung basiert auf der 2012 von den beiden Basel verabschiedeten strategischen Tramnetzplanung. Diese wurde im Rahmen der Erstellung des Agglomerationsprogramms 3. Generation grenzüberschreitend weiterentwickelt. Das **trinationale Tramnetz Basel** enthält folgende Zielsetzungen (vgl. Figur 66):

› Grössere Nachbarorte Basels innerhalb des inneren Korridors, die aufgrund der Landesgrenzen nicht ans Tramnetz angebunden sind, werden ins Netz integriert (grenzüberschreitende Tramlinie nach Saint-Louis, Huningue)

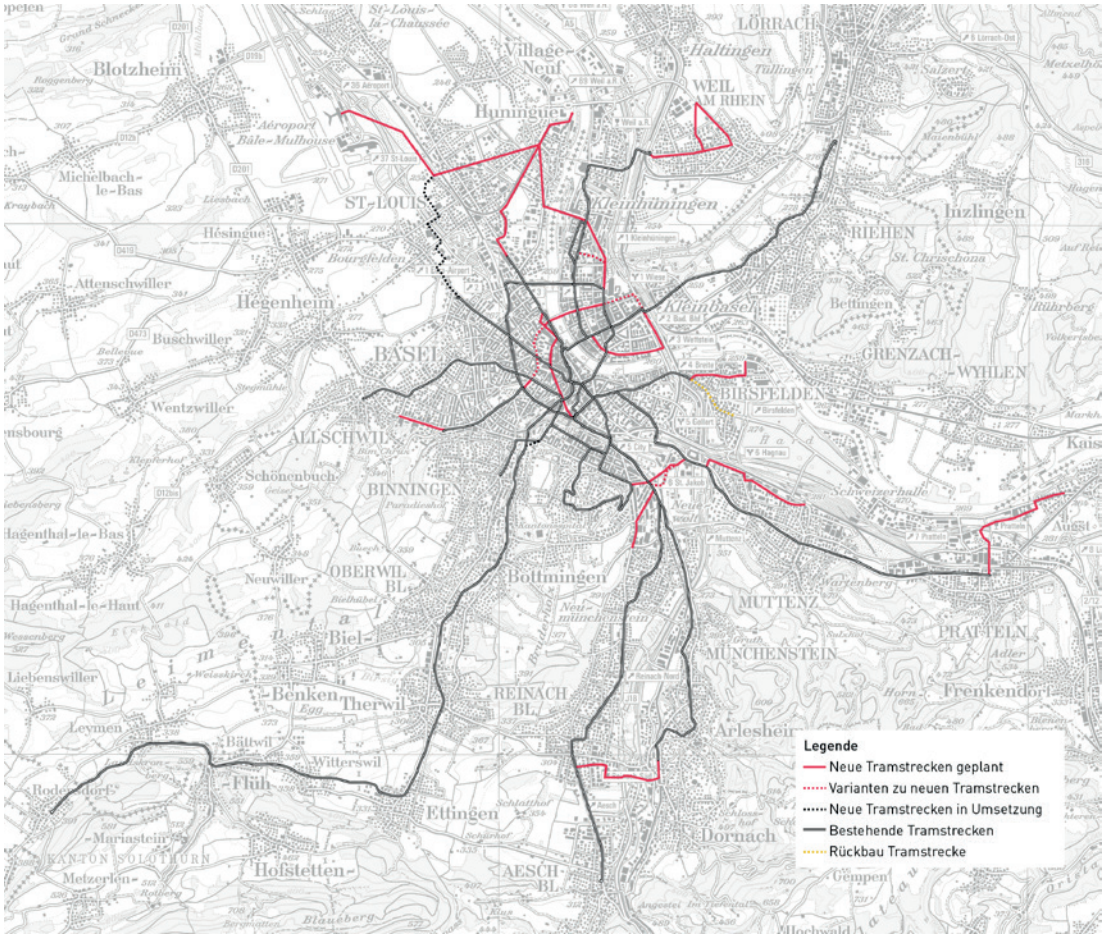
› Wichtige Entwicklungsgebiete werden mit Tramlinien erschlossen (Kleinbasel / Roche, Salina Raurica, Dreispitz-Areal etc.)

› Es werden mehr Tramlinien als bisher mit dem S-Bahn-Netz verknüpft (mehr Verknüpfungspunkte)

› Durch innerstädtische Netzergänzungen wird die heute stark belastete Achse Barfüsserplatz – Schifflände entlastet, der Betrieb wird effizienter und stabiler

43 Dieser Ausarbeitungsgrad entspricht nach Schweizer Terminologie etwas mehr als dem Vorprojekt (vgl. Regierungsrat Basel-Stadt 2014A).

Figur 66:
Trinationales
Tramnetz Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Das Konzept «Tramnetz 2020» wird in Etappen umgesetzt. Die Etappen sind mit den einzelnen Generationen des Agglomerationsprogramms abgestimmt. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbetrachtung wurden Nutzen bzw. Wirksamkeit der einzelnen Tramprojekte mit den Kosten verglichen. Darauf basierend hat der Kanton Basel-Stadt die Umsetzung der neuen Streckenabschnitte in der Kernstadt neu priorisiert und genehmigt (Beschluss des Grossen Rats vom Dezember 2015).

Das Tramnetz orientiert sich an den S-Bahn-Knoten und ist intermodal ausgerichtet. Somit stärkt der Ausbau des Tramnetzes die trinationale S-Bahn Basel als strukturierendes Element der Siedlungsentwicklung. Die Verknüpfung von S-Bahn und Tram wird verbessert und gleichzeitig der Druck auf den Bahnhof Basel SBB reduziert. Das «Tramnetz 2020» ist bewusst so ausgestaltet, dass es keine Investitionen beinhaltet, die nach Realisierung des Herzstücks der trinationalen S-Bahn Basel obsolet wären.

Das entwickelte Netzdesign erfordert mehrere Infrastrukturausbauten, insgesamt ergeben sich rund 20 neue Streckenabschnitte in verschiedenen Umsetzungshorizonten. Neben Netzergänzungen ist auch die Verlängerung von einzelnen Linien vorgesehen (z. B. Tram Weil am Rhein bis Läublinpark, Allschwil-Letten). Tangentiale Erweiterungen sind auch zu einem späteren Zeitpunkt relativ problemlos möglich. Einzelne innerstädtische Lückenschlüsse sind als Eigenleistungen definiert.

Neben den zusätzlichen Strecken beinhaltet das Konzept auch den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Tramachse im Leimental. Dies ist der am stärksten besiedelte Raum in der Agglomeration ohne S-Bahn-Anbindung. Der abschnittsweise Ausbau soll die Streckenkapazität erhöhen und eine Beschleunigung ermöglichen. Die Finanzierung soll weitgehend über STEP AS 2030 erfolgen.

An diversen Stellen in Tram- und Busnetz ist des Weiteren die Beseitigung von Fahrzeitverlusten bzw. die Verbesserung der **Zuverlässigkeit bestehender Tram- und Buslinien** erforderlich. Kernmassnahmen in diesem Zusammenhang sind die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen sowie eine angepasste Strassenraumgestaltung inkl. der Schaffung eigener Trassees, wo dies erforderlich und räumlich möglich ist.

Die Einführung der **Linienschifffahrt** auf dem Rhein als neues ÖV-Systemelement wird zurzeit von Basel-Stadt aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt. Das Nachfragepotenzial wird als ungenügend und die Kosten als zu hoch eingestuft. Hier setzt man weiterhin auf die Angebote privater Anbieter.

V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen (P+R, B+R, u. a.)

In der kombinierten Mobilität liegt ein grosses Potenzial zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens mit verhältnismässig wenig zusätzlichen Mitteln. Widerstände hinsichtlich Zugänglichkeit, Reisezeit und Komfort beim Wechsel des Verkehrsmittels sind ab- und die Angebote auszubauen. Drei Massnahmenbereiche prägen den Ausbau der kombinierten Mobilität:

- **ÖV-Drehscheiben:** Darunter werden die für die Agglomeration Basel wichtigsten multifunktionalen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs verstanden. Hier geht es einerseits um die verbesserte Verknüpfung innerhalb des ÖV (v. a. Busbahnhöfe und Tramanbindungen an bestehenden Bahnhöfen), anderseits um die Gestaltung des Strassenraums (Zugänglichkeit von MIV und LV). Handlungsbedarf besteht v. a. an den Bahnhöfen Rheinfelden, Muttenz, Breitenbach, Saint-Louis und Lörrach-Stetten/Riehen Grenze.

- **Park-and-Ride-Angebote:** Die Fahrgäste sollen möglichst frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und dadurch das Strassennetz entlasten. Bei der Planung von P+R-Angeboten ist darauf zu achten, dass diese den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr nicht konkurrenzieren. Das P+R-Angebot ist mit der Parkraumpolitik in der Kernstadt und den umliegenden Gemeinden zu koordinieren. Es ist ein mehrstufiges, agglomerationsweit abgestimmtes P+R-Konzept vorgesehen:

  - In den inneren Korridoren soll ein gewisses Grundangebot von P+R-Plätzen möglich sein.

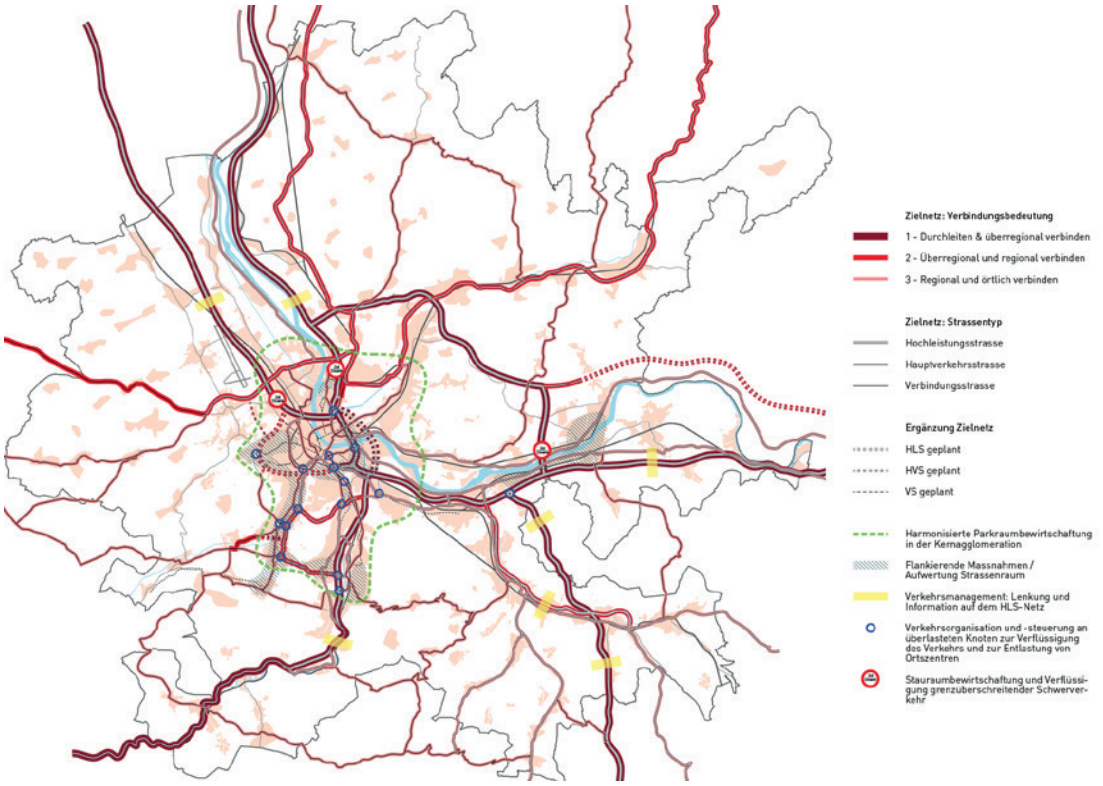
  - In den äusseren Korridoren sollen vermehrt P+R-Plätze angeboten werden. Es soll ein abgestuftes P+R-Angebot entlang der Korridore entstehen. Abhängig vom ÖV-Angebot des Schienenverkehrs, von der Grösse des Einzugsgebiets sowie der ÖV-Feinverteilung gibt es zwei verschiedene Standorttypen: Einerseits grosse P+R-Standorte an den Schnellzug- und S-Bahn-Haltestellen mit grossen regionalen Einzugsgebieten: Zell (D), Steinen (D), Haltingen (D), Sierentz (F), Laufen (BL), Sissach (BL), Gelterkinden (BL), Rheinfelden (CH/D) und die beiden Tram-Zugänge Flüh (SO), und Ettingen (BL) und andererseits ergänzende P+R-Standorte mit einem kleineren regionalen oder lokalen Einzugsgebiet. Dies betrifft faktisch sämtliche weiteren S-Bahn-Haltestellen. Ein besonderes Augenmass bei der Angebotsplanung erfordern die Grenzstandorte in Frankreich (Saint-Louis) und Deutschland (Lörrach, Weil am Rhein). Dort besteht eine besonders grosse Nachfrage nach P+R-Plätzen, weil oftmals die ÖV-Feinverteilung weniger gut mit dem Schienenangebot abgestimmt ist.

› **Bike-and-Ride-Angebote:** Ein attraktives B+R-Angebot ist an Bahn-, Tram- und Bushaltestellen der gesamten Agglomeration notwendig. Neben dem mengenmässigen Angebot an Veloabstellplätzen und deren sicherer Zugänglichkeit ist die Gewährleistung der Aufbewahrungs- und der (subjektiven) Personensicherheit an solchen Stationen für die Attraktivität des Angebots von zentraler Bedeutung.

8.4.2 Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung

Entwicklung und Betrieb der Strasseninfrastruktur stehen im Spannungsfeld zwischen der Sicherstellung der regionalökonomisch erwünschten Erreichbarkeit und Standortattraktivität auf der einen Seite und den Ansprüchen an ein siedlungsverträgliches und flächeneffizientes urbanes Verkehrssystem auf der anderen Seite. Im Rahmen der für das Agglomerationsprogramm völlig neu erstellten und mit allen relevanten Fachgremien in der trinationalen Region detailliert abgestimmten Strategie Strasse (Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2015a/b/c) wurde dazu – neben der Schwachstellenanalyse – auch die Basis für die folgenden strategischen Ausführungen gelegt.

Figur 67:
Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

V2-1: Grossräumigen Strassenverkehr lenken und kanalisieren und das Zielnetz entsprechend ausbauen

Mit der Strategie Strasse wurde ein Zielnetz definiert. Dieses Zielnetz umfasst alle Elemente des länder- und kantonsgrenzenübergreifenden Strassennetzes der Agglomeration. Den Netzelementen wurde eine trinational abgestimmte Sichtweise und ein gemeinsames Verständnis zu Hierarchie und Funktionalität des grenzüberschreitenden Strassennetzes zugrunde gelegt.

Basis dafür sind strategische Grundsätze, die mit vorhandenen (nationalen und regionalen) Planungsgrundlagen kompatibel sind. Diese Grundsätze befassen sich 1. mit der Einbettung der Strategie Strasse in die Gesamtverkehrspolitik, 2. mit den Funktionalitäten zur Netzdefinition und 3. mit umsetzungsorientierten Festlegungen zur Ableitung allfälliger Massnahmen.

Im Ergebnis dieser strategischen Grundsätze besitzt jedes Netzelement eine ganz bestimmte Verbindungsbedeutung und einen (baulich orientierten) Strassentypus. Deren Festlegung greift das bestehende Strassennetz auf, ist mit der umfassenden Schwachstellenanalyse verzahnt und auf das Zukunftsbild sowie die anderen Teilstrategien abgestimmt. Die Hierarchisierung der Netzelemente ist Voraussetzung zur Lenkung der Verkehrsströme.

Figur 68: Typisierung der Netzelemente

Strassentyp		Verbindungstypen 1 Durchleiten und überregional verbinden	2 Überregional und regional verbinden	3 Regional und örtlich verbinden	4 Örtlich sammeln und erschliessen
A	Hochleistungsstrasse Autobahn Autoroutes	1A	2A		
B	Hauptverkehrsstrasse Landstrasse Routes express	1B	2B	3B	
C	Verbindungsstrasse (ausserorts) Hauptverkehrsstrasse anbaufrei Réseau principal		2C	3C	
D	Verbindungsstrasse (innenorts) Hauptverkehrsstrasse angebaut Réseau complémentaire		2D	3D	
E	Sammelstrasse Erschließungsstrasse Voies de liaison			3E	4E
F	Erschließungsstrasse Erschließungsstrasse Voies de dessert				4F

Legende: Verkehrsorientierung; Siedlungsorientierung

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel 2015

Ein Kernanliegen der strategischen Grundsätze zur Strategie Strasse und damit der Teilstrategie MIV im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist die Kanalisierung des Strassenverkehrs auf den übergeordneten Netzelementen aus Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen. Mit der Kanalisierung soll hohen Belastungen in der Fläche und Durchgangsverkehren in den dafür unverträglichen Bereichen vorgebeugt werden. Dabei gilt: Je klarer die Strassennetzhierarchie baulich und betrieblich umgesetzt ist, desto griffiger ist die Kanalisierung.

Allerdings kann das HLS-Netz im Zentrum der Agglomeration zu den Hauptverkehrszeiten seine Entlastungswirkung nicht mehr wunschgemäss erfüllen (siehe Schwachstellenanalyse). Um dies sicherzustellen, ist der Kapazitätsausbau der Osttangente (Rheintunnel) eine eminent wichtige Massnahme. Ebenso kann der Kapazitätsausbau der A2 zwischen Hagnau und Augst/Pratteln, Muttenz oder Birsfelden entlasten.

Abgestimmt auf das Zielnetz wurde als Bestandteil der Strategie Strasse eine Teilstrategie zum Verkehrsmanagement erstellt (Geschäftsstelle Agglo Basel 2015c). Die darin – wiederum länder- und kantonsgrenzenübergreifend – definierten Grundsätze sind mit der Netzstrategie abgestimmt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass neben den baulichen Kapazitäten auf dem übergeordneten Strassennetz zur Kanalisierung auch Verkehrsmanagementmassnahmen und organisatorische Anpassungen im untergeordneten Strassennetz erforderlich sind. Damit wird der Strassenverkehr auf die dafür geeigneten Achsen gelenkt und auf dem untergeordneten Strassennetz dosiert.

Da dem Ausbau der Strasseninfrastruktur Grenzen gesetzt sind, gewinnen Verkehrsmanagementmassnahmen zur optimierten Ausnützung der Kapazitäten und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auch während Nachfragespitzen generell an Bedeutung. Die Agglomeration Basel verfolgt das Ziel, das Verkehrsmanagement über Landesgrenzen und Zuständigkeitsbereiche hinweg abzustimmen und schrittweise zu integrieren. Wichtig ist dies namentlich auch mit Blick auf den grenzquerenden Einkaufsverkehr, der mit der Aufwertung des Frankens stark zugenommen hat.

V2-2: Kleinräumigen Strassenverkehr steuern, priorisieren und mit dem Umfeld abstimmen
Neben der grossräumigen Lenkung des Strassenverkehrs ist die umfeldverträgliche Abwicklung auf lokaler Ebene mit den hohen Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten ein besonders herausforderndes Aufgabenfeld. Das Agglomerationsprogramm verfolgt das Ziel, mittels angepassten Verkehrsregimes und Massnahmen der Verkehrssteuerung einen geordneten Verkehrsablauf sicherzustellen sowie Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern und Belastungen für das Umfeld zu reduzieren. Wichtige Themen sind die Behebung von Behinderungen des strassengebundenen ÖV (z. B. im Raum Birstal – Leimental – Allschwil), die Entlastung von stark ausgelasteten Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen, Therwil, Dornach, Hésingue, Hégenheim) und die Optimierung von problematischen Knoten (z. B. Vollanschluss Aesch). Zudem sollen Durchgangsverkehre in Wohnquartieren unterbunden werden.

Die Prioritäten bei der Steuerung ergeben sich grundsätzlich aus der Abwägung zwischen Verkehrsorientierung und Siedlungsorientierung des Netzelements. Wichtig ist dabei das Ziel, bestehende Steuerungssysteme zunehmend in teilräumlich abgestimmte Verkehrsmanagements- bzw. Steuerungskonzepte einzubinden (z. B. Bewirtschaftungssysteme zur Verflüssigung des Verkehrs in Ortsdurchfahrten).

V2-3: Öffentliche Strassenräume aufwerten und Verkehr über Parkraummanagement reduzieren
Im Umfeld von Siedlungsgebieten verfolgt das Agglomerationsprogramm die Aufwertung von belasteten Strassenabschnitten mit einer Kombination von baulich-gestalterischen und betrieblichen Massnahmen (z. B. Dornach, Aeschenplatz). Ziele in diesem Zusammenhang sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten sowie die sichere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Sowohl in Ortszentren als auch in Wohnquartieren wird eine erweiterte Verkehrsberuhigung mit Tempo-30 und Begegnungszonen angestrebt.

Die beabsichtigten HLS-Ausbauten sind mit flankierenden Massnahmen im untergeordneten Netz zu begleiten, um lokal unerwünschte Mehrbelastungen zu verhindern und Entlastungswirkungen abzusichern.

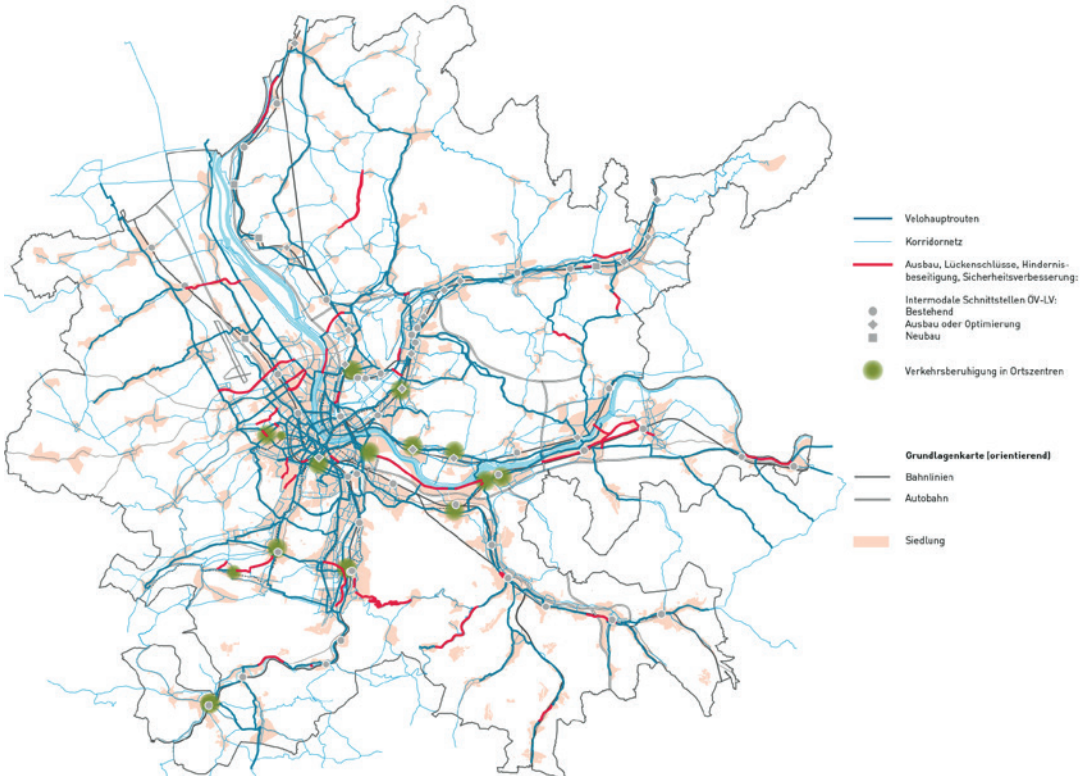
Ein wichtiges Handlungsfeld zur Beeinflussung des Strassenverkehrsaufkommens in den zentralen Gebieten der Agglomeration ist die Parkraumbewirtschaftung. Diesbezüglich hat die Stadtbasler Parkraumpolitik (insbesondere Umwandlung weisser in blaue Parkplätze) in den letzten Jahren eine gewisse Dynamik in den umliegenden Gemeinden ausgelöst. Die kommunalen Regelungen gehen in ihrer Gesamtheit zumindest in eine ähnliche Richtung, indem eine Bepreisung oder Beschränkung der Parkierung an zentrumsnahen Lagen und gebietsbezogene Nutzerpriorisierungen eingeführt wurde. Allerdings sind die Regelungen bisher wenig koordiniert, beispielsweise im Hinblick auf das Parkkartensortiment, dessen Vertrieb und die Preise. Die Preise der Parkkarten in der Basler Agglomeration sind im schweizweiten Vergleich eher tief. In einzelnen Gemeinden (v. a. französische und deutsche) steht die Parkraumbewirtschaftung erst ganz am Anfang. Weitergehende Anstrengungen und eine verstärkte Harmonisierung sind das erklärte Ziel der Teilstrategie. Da die Kompetenzen für die Regelungen bei den Gemeinden liegen, sind für den weiteren Harmonisierungsprozess die Korridorprozesse des Agglomerationsprogramms prädestiniert. Wichtig sind dabei gegenseitige Information und die Dokumentation von Auswirkungen einzelner Parkraumbewirtschaftungskonzepte.

8.4.3 Velo- und Fussverkehr

Ein attraktives Angebot für den Veloverkehr definiert sich durch zusammenhängende, direkte und sichere Verbindungen (vgl. Velohauptroutennetz in Figur 69) sowie durch Zugänge zu zentralen Einrichtungen und Abstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität an Ziel und Quelle. Dies ist prioritär auf den Alltagsverkehr (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) auszurichten, ohne jedoch die Bedürfnisse des Freizeit- und Erholungsverkehrs zu vernachlässigen.

Die Qualität der Infrastruktur für den Fussverkehr kann durch die Umgestaltung und Beruhigung von Ortszentren deutlich erhöht werden. Zudem sind Ausbauten und Optimierungen beim Zugang zu multimodalen Schnittstellen nicht nur für den Velo-, sondern auch für den Fussverkehr von grosser Wichtigkeit.

Figur 69:
Teilstrategie Velo- und Fussverkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Im Hinblick auf den Ausbau der Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr wurden vier strategische Stossrichtungen für die Teilstrategie Velo- und Fussverkehr entwickelt:

V3-1: Regionales Velohauptroutennetz optimieren und fertigstellen
Regionale Hauptrouten sollen sichere, direkte und schnelle Veloverbindungen insbesondere für den Alltags- und Pendlerverkehr sicherstellen. Die Infrastruktur muss hierfür eine hohe Qualität aufweisen (Belag, Breite, Signalisation, Beschilderung etc.). Die Optimierung der Infrastruktur für den Veloverkehr ist daher eine ständige Aufgabe der verantwortlichen Behörden. Je nach Raumstruktur decken die regionalen Hauptrouten in den Teilgebieten der Agglomeration unterschiedliche Funktionen ab:

› Schnelle und direkte Verbindungen innerhalb des Korridors und in Richtung trinationaler Kernstadt

› Direkte tangentiale Verbindungen zwischen den Talachsen am Rande Basels bzw. des Agglomerationskerns sowie in den äusseren Korridoren (soweit die Topographie es zulässt und soweit entsprechende Verbindungsbedürfnisse bestehen)

› Direkte Veloverbindungen zur Querung des Agglomerationskerns Basel

Neben der Ausrichtung der Veloverkehrsinfrastruktur auf den Alltagsverkehr ist aber auch eine entsprechende Infrastruktur für den Freizeitverkehr erforderlich. Hierbei ist davon auszugehen, dass die Netze für Alltags- und Freizeitverkehr teilweise identisch sind, teilweise aber auch unterschiedliche Routenführungen haben.

Ergänzend ist daher das Netz der regionalen Hauptrouten daraufhin zu überprüfen, ob es auch den Ansprüchen des Freizeitverkehrs dient. Es muss überprüft werden, ob mit dem bestehenden Netz die skizzierten Funktionalitäten gewährleistet werden können oder ob Mängel bestehen.

Die Projekte der Teilstrategie V3-1 können folgenden Kategorien zugeordnet werden:

› 1a: Ausbauten (Lückenschluss/zusätzliche Verbindung)

› 1b: Aufwertung (Qualitätsverbesserung, Schwachstellenbehebung)

Darunter zählen Massnahmen zu Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität auf den bestehenden Netzelementen wie auch der Neubau von Strecken und Kunstbauten zur Überwindung von Hindernissen (Verkehrsinfrastruktur, natürliche Elemente).

Die Hauptverantwortung über das regionale Hauptroutennetz liegt bei den übergeordneten Behörden der trinationalen Agglomeration Basel (Kantone, Landkreise, CA3F).

V3-2: Velo-Korridornetze etablieren und ausbauen
Die Teilstrategie Velo umfasst neben dem regionalen Velohauptroutennetz (V3-1) eine zweite, untergeordnete und wesentlich dichtere Netzstruktur. Die sogenannten Korridornetze wurden zusammen mit den Städten und Gemeinden der einzelnen Korridore erarbeitet (vgl. Korridorprozess Kapitel 3.4). Neben der inhaltlichen Arbeit hat die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden auch zu einer Sensibilisierung der Korridorgemeinden für das Themenfeld Velo beigetragen.

Die Korridornetze decken in den Gemeinden der Korridore unterschiedliche Funktionen ab:

› Gute Anschlüsse jeder Gemeinde an das Velohauptroutennetz

› Sichere, durchgehende Verbindungen innerhalb eines Korridors oder einer Gemeinde

› Lokale Erschliessung von zentrale Einrichtungen (Arbeitsplatzgebiete, Siedlungen, Schwimmbäder, Schulen, Bahnhöfe etc.)

Die Projekte der Teilstrategie V3-2 können folgenden Kategorien zugeordnet werden:

› 2a: Anschlüsse an das Velohauptroutennetz

› 2b: Verknüpfung / Verbindung benachbarter Gemeinden

› 2c: Lokale Erschliessung von zentralen Einrichtungen (Schwimmbäder, Schulen, Bahnhöfe etc.)

› 2d: Lokale Aufwertung (Sicherheit, Qualitätsverbesserung)

› 2e: Lokaler Lückenschluss

In der Kernstadt Basel sind alle Routen des kantonalen Teilrichtplans Velo 2013, die nicht zu den regionalen Hauptrouten gehören, Bestandteil des Korridornetzes.

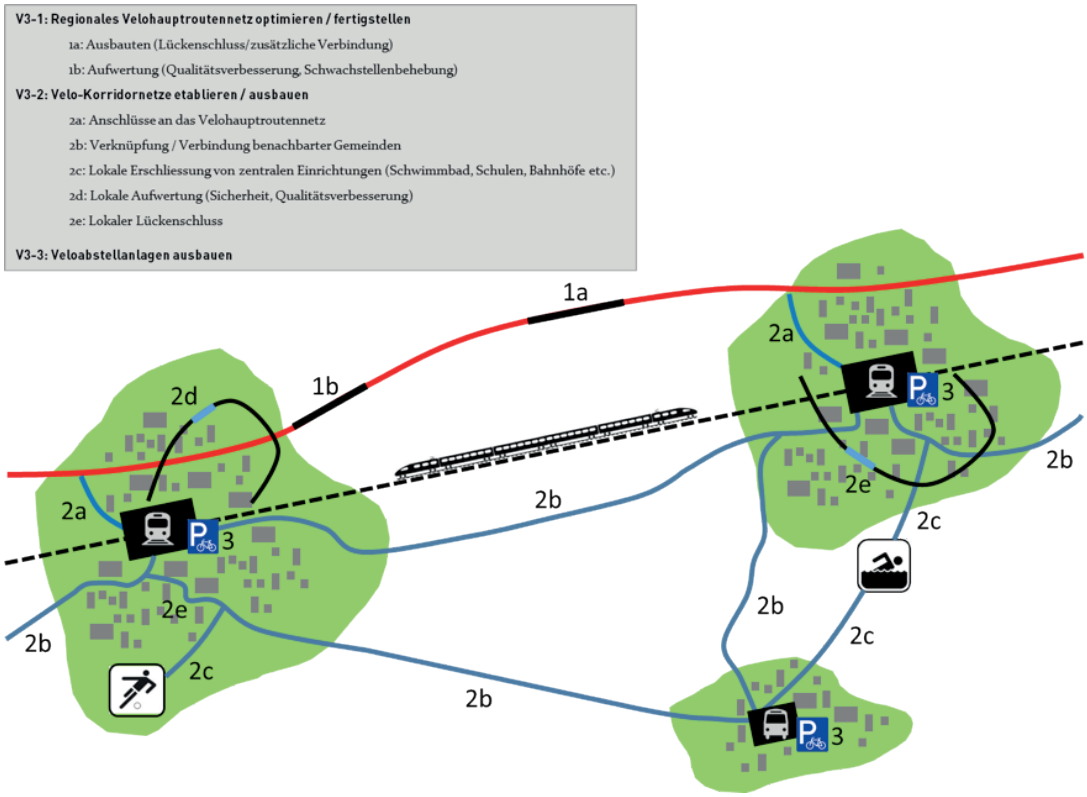
Die Hauptverantwortung über die Korridornetze liegt, mit Ausnahme der kantonalen Netzelemente, bei den Gemeinden der Korridore.

V3-3: Veloabstellanlagen ausbauen

Abstellanlagen für Velofahrende sind insbesondere in den Städten der Agglomeration an sehr vielen Orten gefragt und sollen nach Bedarf ausgebaut werden. Primär soll allerdings die Zugänglichkeit für Velofahrende an den Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr (S-Bahn-Stationen, Tram-/Busknoten, Busbahnhöfe etc.) und dem Veloverkehr (von und zu Wohnquartieren, Arbeitsplatzschwerpunkten, Freizeiteinrichtungen) verbessert werden. Dazu gehören auch Massnahmen für die Langzeitparkierung von Velos (Bike-and-Ride, Velostationen, gedeckte Abstellplätze etc.).

Die drei Stossrichtungen im Veloverkehr fasst die folgende Figur skizzenhaft zusammen:

Figur 70: Strategische Stossrichtungen Veloverkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

V3-4: Lokales Fussverkehrsnetz und öffentliche Strassenräume attraktiv und sicher gestalten

Den Fussgängerinnen und Fussgängern soll in der Agglomeration Basel ein attraktives, feinmaschiges und sicheres Fussverkehrsnetz zur Verfügung stehen. Strassenraumgestaltungen sollen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr auf dem bestehenden kommunalen Strassennetz in den Quartieren und Ortszentren sowie auf den Kantonsstrassen, insbesondere den Ortsdurchfahrten, verbessern.

Da die zu Fuss Gehenden die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und äusserst umwegempfindlich sind, bedarf es zwingend Massnahmen zu ihrer Sicherheit sowie direkter und attraktiver Verbindungen. Deshalb muss darauf geachtet werden, dass die Durchlässigkeit für den Fussverkehr innerhalb von Quartieren und die Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu Orten für Freizeit und Erholung gewährleistet und attraktiv sind. Zudem sind die Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten, Senioren und Kindern entsprechend zu berücksichtigen.

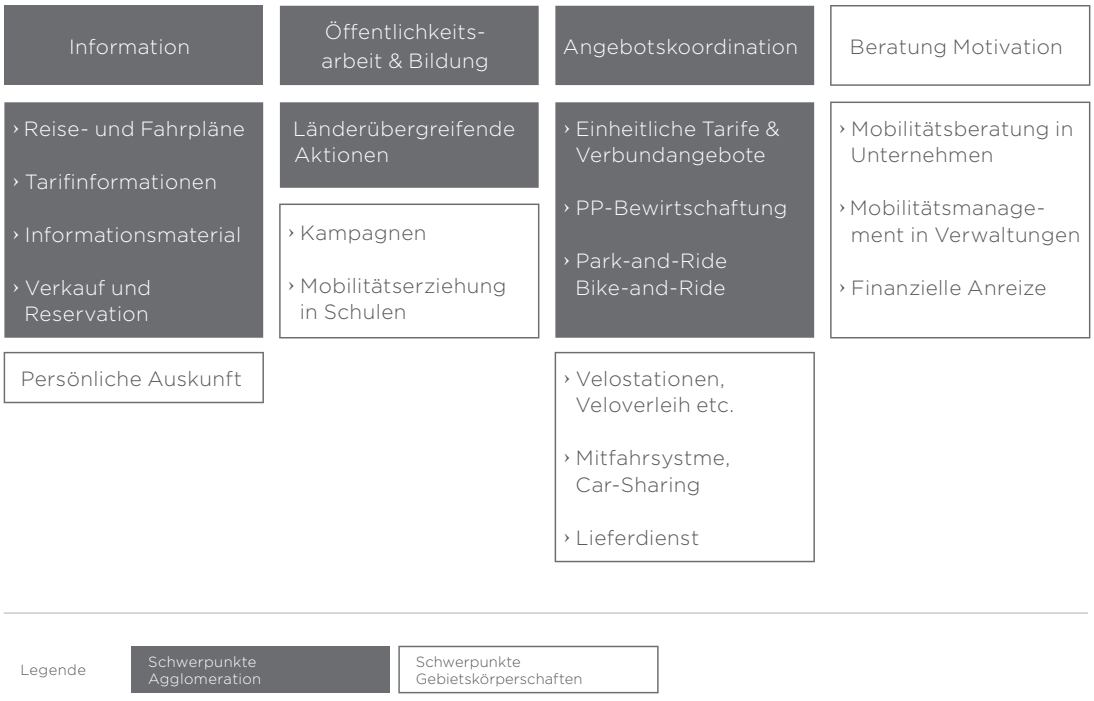
Der Rhein ist für die Agglomeration Basel in vielerlei Hinsicht von grosser Wichtigkeit, vor allem dient er auch der Naherholung für grosse Teile der Bevölkerung. Neben den Fusswegen innerhalb der Gemeinden und Städte sollen deshalb die Zugänge und die Fusswege entlang des Rheins verbessert und attraktiver gestaltet werden.

8.4.4 Mobilitätsmanagement

V4-1: Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung fördern und grenzüberschreitend koordinieren
In der Agglomeration Basel haben Aktivitäten des Mobilitätsmanagements, d. h. zielgruppenfokussierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, zugenommen. Die entsprechende Auslegeordnung macht Kapitel 4.4.11. Die Aktivitäten konzentrieren sich noch weitgehend auf einzelne Gebietskörperschaften. Grenzüberschreitende Aktivitäten sind nur sehr punktuell vorhanden, beispielsweise hinsichtlich Informationen im öffentlichen Verkehr («triregio»). Allerdings ist in allen Massnahmenbereichen des Mobilitätsmanagements ein trinationaler, respektive grenzüberschreitender Ansatz erforderlich.

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist bestrebt, die grenzüberschreitenden Informationen zu den existierenden Mobilitätsangeboten zu bündeln. Derzeit wird überprüft, wie eine intermodale Informations- und Auskunftsplattform für alle Mobilitätsangebote in der gesamten trinationalen Agglomeration ausgestaltet bzw. getragen werden könnte.

Ziel ist, grenzüberscheitende Aktivitäten, soweit sinnvoll und erforderlich, auszubauen und besser zu koordinieren. Die folgende Darstellung zeigt die Schwerpunkte aus Sicht der Agglomeration und grenzt diese von den Aktivitäten ab, die weiterhin schwerpunktmässig bei den verschiedenen Gebietskörperschaften liegen sollen.



Figur 71: Schwerpunkte Mobilitätsmanagement

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Für den Schwerpunkt der verbesserten Information ist der TEB konzeptionell federführend zuständig. Entsprechende Konzepte für eine agglomerationsweite Mobilitätsinformationsplattform sind gestartet. Erforderlich ist jedoch eine dauerhafte Trägerschaft und Betriebsfinanzierung.

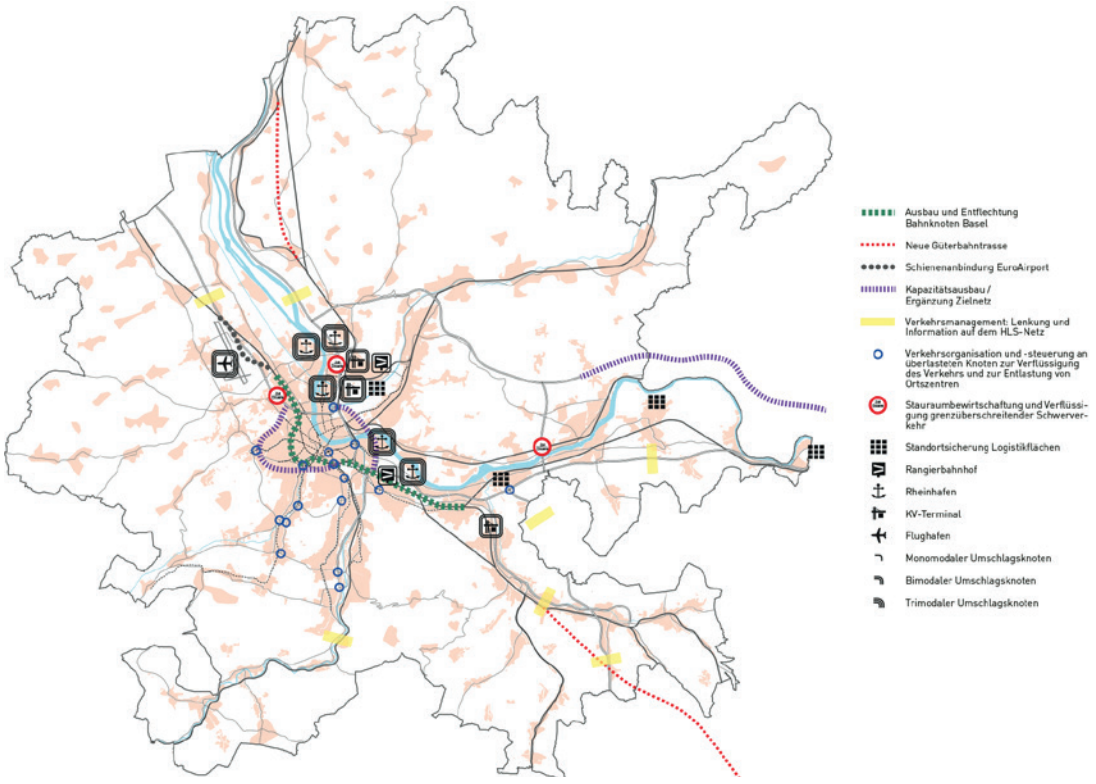
Das zweite Schwerpunktthema betrifft die Park-and-Ride-Politik sowie die Parkraumbewirtschaftung. Hier ist die Geschäftsstelle Agglo Basel für die weitere Prozesskoordination verantwortlich. Erste Grundlagenkonzepte liegen vor (u. a. GS Agglo Basel 2015b). Die teilräumliche Koordination und Umsetzung soll im Rahmen der Korridorprozesse erfolgen.

Weitere Mobilitätsmanagmentmassnahmen wie Car-Sharing, Carpooling, Mobilitätsberatung, u. a. sollen die einzelnen Gebietskörperschaften in Zusammenarbeit mit privaten Organisationen weiterführen. Länderübergreifende Aktionen und Kampagnen sind sinnvoll, werden aber von Agglo Basel vorderhand nicht aktiv initiiert.

8.4.5 Güterverkehr und Logistik

Der Agglomeration Basel fällt im nationalen Vergleich eine Sonderstellung im Güterverkehr und in der Logistikwirtschaft zu. Aufgrund der Lage im Dreiländereck CH-D-F und am Ende des schiffbaren Rheins ist Basel eine wichtige Drehscheibe sowohl für den schweizerischen Aussenhandel als auch für den regionalen Güterverkehr. Rund 40% des gesamten Aussenhandels werden über die Region Basel abgewickelt, und rund 10 – 12% der Importe erreichen die Schweiz per Binnenschiff auf dem Rhein. Zudem übernimmt Basel eine wichtige Rolle innerhalb der nationalen Logistikketten mit einer hohen Dichte entsprechender Dienstleister.
Die Sicherstellung der Erreichbarkeit, der Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme und der Attraktivität als Logistikstandort sind deshalb wesentliche Ziele der Teilstrategie Güterverkehr und Logistik. Daneben gilt es aber auch, den städtischen Güterverkehr möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln.

Figur 72:
Teilstrategie Güterverkehr und Logistik



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

V5-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen
Genau wie für den Personenverkehr sind die Engpässe auf dem Hochleistungsstrassen- und auf dem Schienennetz im Agglomerationszentrum und im Zulauf darauf negativ für die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Deshalb haben die vorgesehenen Kapazitätsausbauten aus Sicht des Güterverkehrs höchste Priorität. Im Schienennetz sind dies vor allem die Massnahmen zur Entflechtung auf der östlichen Zulaufstrecke Richtung Basel (Entflechtung Basel-Muttenz, Entflechtung Pratteln) sowie die bereits gebauten oder geplanten neuen Neubaustrecken (Basel – Karlsruhe, 3. Juradurchstich). Strassenseitig ist der Rheintunnel zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente vorrangig.

Eine Spezialthematik in der Agglomeration Basel betrifft die Abwicklung des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs. Die Zollabfertigung des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs konnte in den letzten Jahren zwar verbessert werden, gleichwohl ergeben sich v. a. an den Grenzübergängen in Saint-Louis (A35) und Rheinfelden (A861) weiterhin Lastwagenstaus, die sich negativ auf den MIV auswirken. Die grenzüberschreitende Verkehrssteuerung, die Verzollungskapazitäten und die Stauräume sind so anzupassen, dass der Verkehrsablauf des MIV nicht beeinträchtigt wird.

V5-2: Umschlagknoten konzentrieren und Intermodalität fördern
Das Agglomerationsprogramm Basel geht von einer anhaltenden Zunahme im Containerverkehr aus. Die Erwartung ist, dass sich die Anzahl der umgeschlagenen Container im Grossraum Basel bis 2030 verdoppelt bis verdreifacht. Die Kapazität der bestehenden Terminals wird dazu nicht ausreichen. Das Agglomerationsprogramm unterstützt die aktuellen Planungen für das Containerterminal Basel-Nord in Kleinhüningen westlich der A2, das in zwei Etappen realisiert werden soll. Die erste Etappe sieht den Bau eines bimodalen Terminals Schiene/Strasse vor. In der zweiten Etappe soll das Terminal durch ein neues Hafenbecken für den trimodalen Umschlag Binnenschiff/Schiene/Strasse ergänzt werden.

Wichtig sind auch die umfangreichen Anschlussgleisanlagen im Raum Schweizerhalle und die Sicherung von Anschlussgleisen in Industriegebieten. In Basel-Landschaft betrifft dies insbesondere Lausen (Freiverlad, IKEA u. a.), Frenkendorf (KV-Terminal, Stahlbearbeitung und -versand u. a.), Pratteln (Coop-Areal/-Lager), Münchenstein, Aesch und Liesberg.

V 5-3: Städtischen Güterverkehr umfeldverträglich abwickeln
In Innenstädten mit hohem Personenverkehrsaufkommen und dichter Bebauung ist der städtische Güterverkehr, insbesondere die Anlieferung für das örtliche Gewerbe, ein wichtiger Verkehrserzeuger. Das Agglomerationsprogramm verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit der innerstädtischen Gewerbestandorte sicherzustellen und gleichzeitig eine effiziente und umfeldverträgliche Abwicklung der Güterverkehre zu erreichen.

Aufgrund der heterogenen Start- und Zielpunkte des Güterverkehrs und der unterschiedlichen Erfordernisse der verschiedenen Warengruppen ist der Güterverkehr sehr komplex. Erfahrungen mit City-Logistik-Konzepten in anderen europäischen Städten haben aber gezeigt, dass bei enger Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren wirkungsvolle Massnahmen möglich sind. Neben der zeitlich-räumlichen Regelung der Anlieferung, die in Basel bereits zum Einsatz kommt, steht die Bündelung der ersten bzw. letzten Meile im Vordergrund, entweder über koordinierte Lieferwagenplattformen oder neue niederschwellige Angebote (z. B. Kurierdienste). Die Stadt Basel hat den städtischen Güterverkehr in ihrem verkehrspolitischen Leitbild als Massnahmenbereich festgelegt und hat bis Ende 2015 ein städtisches Güterverkehrskonzept erarbeitet (City Logistik Basel).

9 Massnahmen

Kernaussagen:

› Die Grundlage für die Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese aber teilweise Veränderungen in Ausgestaltung und/oder Priorisierung erfahren.

› Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus den Schwachstellen. Diese konnten die beteiligten Institutionen über eine neue, zentrale Datenbank beantragen. Diese wurden in ersten Beurteilungsrunden der Begleitgremien (Fachgruppen, Geschäftsleitung, Politische Steuerung) auf den Handlungsbedarf und die Kohärenz zum Zukunftsbild und den Teilstrategien geprüft. Danach erfolgte eine systematische Beurteilung entlang den Prüfkriterien des ARE.

› Die vorgesehenen Massnahmen im A-Horizont (2019-2022) liegen mit rund 600 Mio. Franken Investitionskosten etwas tiefer als im AP2. Neben vier Tramprojekten und dem Ausbau von ÖV-Drehscheiben ist die A-Massnahmenliste auch geprägt von Fuss- und Veloverkehrspaketen sowie Strassenraumgestaltungsprojekten.

› Wesentliche Ausbauten im Schienenbereich (inklusive der neuen Durchmesserlinie «Herzstück Basel») sind Bestandteil von STEP Angebotsschritt 2030 und somit beim Bund zur Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) beantragt.

› Die wichtigste übergeordnete Massnahme im Strassenverkehr ist der neue Rheintunnel, dessen Planung das ASTRA zusammen mit der Stadt Basel vorantreibt.

› Die Siedlungsmassnahmen konkretisieren einerseits das weitere Vorgehen zur Realisierung der Schwerpunktgebiete Siedlung (bzw. dessen Teilareale), andererseits definiert das AP3 übergeordnete Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und -begrenzung, koordiniert mit den neuen kantonalen Richtplänen. Insgesamt steht die Forcierung konkreter Umsetzungsprozesse mit den Gemeinden bzw. Korridoren im gesamten Siedlungsbereich im Vordergrund.

9.1 Herleitung

Die Massnahmensammlung und -priorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese teilweise Änderungen in Ausgestaltung und/oder Priorisierung erfahren.

Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen bzw. dem Handlungsbedarf abgeleitet. Dazu hatten die beteiligten Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kantone, Länder) die Möglichkeit, über eine zentrale Datenbank neue oder abgeänderte Massnahmen zu beantragen. Alle Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen (S-Bahn, Tram, Strasse, Raumplanung, Velo, Umwelt) auf deren Handlungsbedarf, Agglomerationsrelevanz sowie Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien geprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren auch die Planungsreife und Finanzierbarkeit. Die aus diesen Fachgruppenprozessen resultierende erste Massnahmenliste wurde von Geschäftsleitung und Politischer Steuerung sorgfältig auf strategische Relevanz und Kohärenz geprüft und zuhanden der breiten Vernehmlassung verabschiedet.

Nach der Vernehmlassung kamen nur noch wenige neue (kleinere) Massnahmen hinzu. Die daraus resultierende Massnahmenliste wurde nochmals einer systematischen Beurteilung gemäss den Prüfkriterien des ARE unterzogen (durch ein externes Büro und die Geschäftsstelle Agglo Basel). Geschäftsleitung und Politische Steuerung verabschiedeten die definitive Massnahmenliste AP3, die die Grundlage für den quantitativen und qualitativen Wirkungsnachweis (Kapitel 9.5) bildet. Die detaillierten Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden.

Die folgende Abbildung zeigt in gestraffter Form den Zusammenhang zwischen Handlungsbedarf (Kapitel 6), Teilstrategien (Kapitel 8) und Gruppen von Massnahmen (Kapitel 9).

Figur 73:
Übersicht Handlungsbedarf – Teilstrategien – Massnahmen (A-Horizont)

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 43
Handlungsbedarf ->
Teilstrategien ->
Massnahmen

Handlungsbedarf	Teilstrategien	Massnahmen (beispielhaft) *
Landschaft und Umwelt		
› Städtischen und stadtnahen Grünraum aufwerten und vernetzen	L1	L2, L8–L10 Landschaftsraum Wiese
› Gewässerorientierte Erholungs- und Freiräume sichern und aufwerten	L2	L3 Rheinfelder Rheinuferrundweg L4 Birspark Landschaft L5 L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne L7 Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein
› Naturnahe Landschaftskammern vor Zerschneidung bewahren und vernetzen	L3, L4, L5	L1 Tüllinger Berg L2, L8–L10 Landschaftsraum Wiese
› Luft- und Lärmbelastung in stark belasteten Gebieten reduzieren	Diverse	Diverse Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen (insbes. Strassengestaltungsprojekte)
Siedlung		
› Zukünftiges Bevölkerungswachstum von den äusseren Agglomerationsgebieten auf die Kernstadt, inneren Korridore und Regionalzentren verlagern	S1, S2, S3	S01 Siedlungsverdichtung fördern S02 Siedlungsbegrenzung durchsetzen S03 Hochhausstrategie
› Entwicklungspotenziale in Schwerpunktgebieten (Arbeiten und Wohnen) sowie übrigen verkehrlich sehr gut erschlossenen Standorten realisieren	S1, S2	S1–S27 Schwerpunktgebiete Siedlung und deren Arealentwicklungsprojekte
› Trinationale Zusammenarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung verstärken	Diverse	S01–S03 aggloweite Siedlungsmassnahmen V1–V5 aggloweite Management-Massnahmen Diverse Umsetzungsprozesse (v.a. Trinationale S-Bahn, Strategie Strasse)
Verkehr		
› S-Bahn-Angebot deutlich ausbauen und grenzüberschreitend verbinden	V1-1, S2	Ü-Projekte Eisenbahn (diverse ZEB-, STEP-Projekte) Ü22 Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann – Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)
› Tramnetz erweitern, Lücken schliessen und Zuverlässigkeit erhöhen	V1-2, V2, V3	Ö02 Tram Grenzacherstrasse Ö01 Tram Klybeck – Kleinhüningen Ö03 Tram Claragraben Ö32 Tram Dreispitz Ö23 Tram Linie 30
› Neue tangentiale ÖV-Angebote prüfen und in Einklang mit der Siedlungsstrategie schrittweise realisieren	V1-2, V3-1	Ö23 Tram Linie 30 Ö29 Tram Hafen - Huningue Süd Ü36 Tramspange Reinach – Dornach Ö06–Ö10 diverse Bushöfe / ÖV-Drehscheiben
› Funktionalität des übergeordneten Strassennetzes langfristig gewährleisten und regional abstimmen	V2-1, V2-2	M1 Vollanschluss Aesch M3 Anschluss Angenstein / Aesch M13 Zubringer Bachgraben M14 Contournement Est Hésingue-Hégenheim Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel Ü38 Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Augst
› Strassen in dichten Siedlungsgebieten entlasten und Verkehr auf übergeordnetes HLS-Netz lenken	V2	V2 Aufbau regionales Verkehrsmanagement Diverse Strassengestaltungsprojekte / Ortsdurchfahrten (Laufen, Therwil, Dornach, Birsfelden sowie Basel-Stadt: Freiburgerstrasse, Heuwaage-Binningerstrasse, Aeschenplatz
› Güterstrassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln und Modal Split (Bahn, Schiff) erhö-hen	V5	Ü33 Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel Ü21 Stauraumbewirtschaftung A35 (F/CH) Ü18 Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis Ü15/Ü16 Ortsumgehung Wyhlen u. Grenzach

Handlungsbedarf	Teilstrategien	Massnahmen (beispielhaft) *
› Anteil Veloverkehr erhöhen und attraktives grenzüberschreitendes Velo-Hauptroutennetz schaffen	V3	LV1–LV9 LV-Korridorpakete (A-, B- und C-Horizont)
› Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen und öffentliche Strassenräume aufwerten	V2-3, V3-4	LV1–LV9 LV-Korridorpakete (A-, B- und C-Horizont)
› Verhaltensorientierte Massnahmen trinational besser abstimmen	V4	V1 Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform V3 Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung

* Der Fokus liegt auf Agglo- oder übergeordneten Massnahmen mit dem grösstem Wirkungspotenzial.

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

9.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die zu den drei Siedlungsstrategien (siehe Kapitel 8.3) gehörigen Massnahmen S01 (Siedlungsverdichtungsstrategie), S02 (Siedlungsbegrenzungsstrategie) und S03 (Hochhausstrategie) aus dem AP2 werden beibehalten, jedoch weiterentwickelt. Daneben wird eine **Massnahmendatenbank mit konkreten Siedlungsmassnahmen (Entwicklungsareale) zu den einzelnen Schwerpunktgebieten** ergänzt. Im Bereich Landschaft wurde ein komplett neues übergeordnetes Massnahmenblatt erarbeitet.

9.2.1 Massnahmen zu den drei Siedlungsstrategien

Bei der **Siedlungsverdichtungsstrategie (S01)** sind die baulichen Verdichtungspotenziale korridorweise und für alle Gemeinden zu erfassen, die möglichen Dichten zu eruieren, im regionalen Kontext zu spiegeln und ggf. zu priorisieren und in verbindlicher Weise als Zielsetzung festzulegen. Auch die konkrete Umsetzung ist Bestandteil von S01. Ausserdem sind die notwendigen Organisationsstrukturen zu schaffen, die zu involvierenden Akteure zu sensibilisieren und qualitative Vorgaben und Verfahren sicherzustellen.

Erläuterung: Die Gebietskörperschaften haben mit ihren Richt- und Regionalplänen punkto Verdichtung weniger Handlungsspielraum als in der Siedlungsbegrenzung. Deshalb liegt der Fokus der Aktivitäten des Agglomerationsprogrammes in der Siedlungsverdichtungsstrategie. Hier wird es konkret darum gehen, die Gemeinden (und Bauherren) in der Umsetzung der Schwerpunktgebiete respektive den darin enthaltenen Arealen und weiteren Verdichtungsprojekten im Sinne des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel und der übergeordneten Konzepte und Strategien (kantonale Raumkonzepte, SCOT, Regionalplan) zu unterstützen. Die entsprechenden Anstrengungen stellen eine Erweiterung der im Rahmen von AP3 lancierten Korridorprozesse dar. Massnahmenseitig geht es stark in Richtung fördern, anstossen und begleiten von Arealplanungen/Testplanungen, Grundlagenbereitstellung, Beratung und Information durch Best-Practice-Vermittlung. In einigen Korridoren sind die Potenzialräume bereits erhoben (siehe Korridorberichte). Die nächste Planungslegislatur ist somit weniger durch neue Konzeptionen geprägt als vielmehr durch konkrete Umsetzungsaktivitäten. Im Massnahmenblatt S01 werden die konkreten Schritte dazu festgelegt.

Das Thema einer **agglomerationsweiten Siedlungsbegrenzungsstrategie (S02)** ist umfassender anzugehen bzw. soll sich nicht nur auf den Verweis zu entsprechenden richtplanerischen Festsetzungen im Zuge von RPG1 beschränken. Letztlich geht es hier um die Entwicklung des ländlichen Agglomerationsraumes und entsprechenden Wechselwirkungen zum städtischen Raum.

Erläuterung: Die Siedlungsbegrenzung wird weitgehend in den Planungsdokumenten der einzelnen Kantone und ausländischen Gebietskörperschaften sichergestellt. In den Schweizer Kantonen ist dabei vor allem der Auftrag gemäss RPG1 handlungsleitend (Festlegung der Siedlungsflächen und Aufzeigen flankierender Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung). Mit dem Hintergrund ungünstig verteilter Bauzonenreserven rücken dabei überkommunale Abstimmungs- und Kompensationsmechanismen immer stärker in den Fokus. Zudem stellt sich zunehmend die Frage, welche Entwicklungschancen die ländlichen Agglomerationsgemeinden haben und wie die planerische Abstimmung mit den städtischen Gemeinden erfolgt. Das AP Basel unterstützt einerseits den Vollzug der kantonalen Vorgaben zur Siedlungsbegrenzung und fördert andererseits den verstärkten Austausch über Entwicklungen im ländlichen Agglomerationsraum. Auch hier bieten die Korridorprozesse die Chance, über die Grenzen innerer und äusserer Korridore hinweg Entwicklungsziele abzustimmen und unter der Prämisse der Siedlungsbegrenzung neue Handlungsansätze für die Entwicklung der ländlichen Räume zu erarbeiten, zum Beispiel, indem innovative Modelle der Regionalentwicklung erarbeitet werden (Vorreiter ist das Modellvorhaben der beiden Frenkentäler).

Schliesslich soll auch die übergeordnete Massnahme der **Hochhausstrategie (S03)** umfassender angegangen werden, im Sinne des integralen Themas der Siedlungsqualität. Hierbei besteht ein enger Konnex zur Freiraumentwicklung in den inneren Korridoren. Potenzialgebiete sind auszuscheiden, und der Erfahrungsaustausch ist grenzüberschreitend zu fördern.

Erläuterung: Eine korridorweise, abgestimmte Planung von Hochhäusern an dafür geeigneten Standorten ist das Ziel des Agglomerationsprogrammes Basel. Damit soll einerseits die Urbanität in den inneren Korridoren gefördert und andererseits die Siedlungsdichte erhöht werden. Die Kantone Basel-Stadt und (neu auch) Basel-Landschaft verfügen über ein Hochhauskonzept. Darin werden geeignete Standorte ausgewiesen, Hinweise zur Gestaltung gemacht und mögliche planerische Vorgehensweisen skizziert. Auch einzelne Gemeinden (Münchenstein, Pratteln, Muttenz) besitzen Hochhauskonzepte. Eine funktionalräumliche Betrachtung und der agglomerationsweite Diskurs fehlen jedoch weitgehend. Gegenstand der Massnahme S03 sind einerseits weitere teilräumliche Potenzialanalysen und Vollzugshilfen, insbesondere bezüglich gestalterischen Aspekten. Das Thema Hochhaus soll aber nicht nur auf einer analytischen Ebene, sondern auch umsetzungsorientiert behandelt werden. Dabei geht es insbesondere darum, Umsetzungshemmnisse zu erkennen und mittels Best-Practice-Ansätzen Erfahrungen und Erkenntnisse aufzubereiten. Geeignete Prozesse zum Einbezug der Bevölkerung und der Politik sind zu konzipieren.

9.2.2 Massnahmen zu den Schwerpunktgebieten

Neben den übergeordneten Massnahmenblättern umfasst das AP3 in den **Schwerpunktgebieten S1 bis S27 zahlreiche konkrete Siedlungsmassnahmen.** In den einzelnen Massnahmenblättern der Schwerpunktgebiete werden die Nutzungsziele, Potenziale und Umsetzungsschritte der einzelnen Entwicklungsareale beschrieben. Hauptträger der Umsetzung sind die betroffenen Gemeinden.

Im Rahmen der 3. Generation fand gegenüber der 2. Generation eine **Neuausrichtung der Massnahmenblätter** statt. Die Massnahmenblätter Siedlung wurden in der 3. Generation so

aufgebaut, dass die in der Weisung zur 3. Generation aufgeführten Kennwerte in den Massnahmenblättern ausgewiesen werden. Dieser Aufbau der Massnahmenblätter ermöglicht es, eine **Datenbank mit fundierten Informationen zu den einzelnen Arealen** der Schwerpunktgebiete aus AP2 und den neu hinzugekommenen Schwerpunktgebieten zu bewirtschaften. Für jedes einzelne Areal eines Schwerpunktgebietes wurde in AP3 ein Massnahmenblatt erstellt. Für jedes Schwerpunktgebiet wurde zudem ein Titelblatt erstellt, das den Schwerpunkt als Ganzes beschreibt und den Bezug zu den Verkehrsmassnahmen herstellt.
In AP3 wurden – basierend auf den Korridor-Grundlagen – gemeinsam mit den Gemeinden neue Areale erhoben. **Ein Massnahmenblatt wurde mit einem internetbasierten Tool erstellt, wenn folgende Kriterien erfüllt waren:**

- Das Areal weist ein **Entwicklungspotenzial von mind. 200 zusätzlichen EW/Arbeitsplätze** auf. Areale dieser Grösse sind hinsichtlich konkreter Abstimmung von Siedlung und Verkehr und für die Zielerreichung der Siedlungsentwicklung nach innen von Bedeutung. Bei dieser Areal-Grösse sind qualitätssichernde Massnahmen wie Grün- und Freiflächenkonzepte und Mobilitätsmanagement (z. B. Mobility-Standort) umsetzbar.

- Das Areal ist **Bestandteil eines Schwerpunktgebietes, das ein totales Entwicklungspotenzial von >1000 zusätzlichen EW/Arbeitsplätzen umfasst.**

- Die **Schwerpunktbildung einzelner Areale erfolgt aufgrund folgender Kriterien: räumlichfunktionaler Bezug, politische Gemeindegrenze, Vernetzung, Qualität eines Gebietes im Sinne einer nötigen Ergänzung eines anderen.** Bei den gebildeten Schwerpunkten treffen ein oder mehrere Kriterien zu. Die meisten Schwerpunktgebiete haben einen räumlichen Bezug untereinander, weil die einzelnen Areale in einer Gemeinde liegen oder die Areale aneinandergrenzen. Letztere können teilweise in zwei oder drei Gemeinden liegen (Koordinationsgebiete Birsstadt, ESP/WSP Rheinfelden/Möhlin, 3Land). Beim Schwerpunkt Lörrach/Maulburg steht bspw. die Koordination zwischen Wohnen und Arbeiten im Vordergrund, weil Lörrach keine eignen grossen Gewerbezonen mehr hat, gleichzeitig aber eine Nachfrage besteht, und Maulburg noch über eine grössere Gewerbezone verfügt (zum Schwerpunktgebiet Lörrach ergänzende Qualität).

In AP3 wurden nicht nur neue Schwerpunktgebiete erfasst, sondern die Schwerpunkte aus AP2 wurden teilweise neu strukturiert (Birsstadt, Hochrhein, Basel-Stadt) und aktualisiert. Die markanteste Veränderung betrifft die Birsstadt. Aus einem Schwerpunktgebiet wurden neu 6 Schwerpunktgebiete. Einerseits kamen 5 neue Areale dazu und wurde die obige Logik zur Bildung von Schwerpunktgebieten angewandt. Andererseits wird damit bewusst eine Differenzierung zwischen der Ebene des Korridors Birsstadt und der SchwerpunktgebietsEbene geschaffen.

Die konkrete Umsetzung der Schwerpunktgebiete Siedlung gemeinsam mit den Gemeinden wurde in der für AP3 handlungsweisenden Projektskizze «Umsetzung Zukunftsbild» (2013) als ein Ziel formuliert, konnte aber im Rahmen von AP3 noch nicht gezielt angegangen werden. In AP3 ging es darum, mit den Gemeinden Organisationsformen in den Korridoren zu etablieren und Projekte entweder auf grösserer Flughöhe (Zukunftsbild, Raumkonzept) und/oder Grundlagenerhebungen (Siedlungspotenzialstudien) anzustossen. Für die Thematisierung der Arealentwicklung war das Fundament nicht gelegt und die Zeit nicht ausreichend. **Das Aufgleisen der überkommunalen Zusammenarbeit in 7 Korridoren ist jedoch bereits ein grosser Erfolg** (der 8. Korridor «Pays de Saint-Louis» ist bereits regional organisiert).

Im Rahmen der 4. Generation wird die in AP3 entwickelte, internetbasierte Siedlungsmassnahmendatenbank eine Hilfe für die Umsetzung der Entwicklungsareale und die verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr sein. Können die wenigen erfassten Areale, die noch

mangelhaft mit dem ÖV erschlossen sind, zukünftig besser an den ÖV angebunden werden, wird ein Beitrag zur Erfüllung der verkehrlichen Zielsetzungen (EW und Beschäftigte nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen) geleistet. In Bezug auf das Ziel einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen ist u. a. der **Umgang mit Begriffen und Kenngrössen** wie «bauliche Dichte», «Einwohnerdichte», «Aussenraumqualitäten» und «Quartierverträglichkeit» zu klären. Eine **Harmonisierung der Begriffe und deren Definition** ist für die Agglomeration Basel und im Sinne des in S01 (siehe oben) erklärten Ziels der Sensibilisierung der Akteure der Siedlungsentwicklung von grosser Bedeutung (Berücksichtigung RPG-Revision).

Auch die **Kombination von Kenngrössen und Raumtypen** gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist wichtig, um Qualitätsanforderungen (wie in S01 enthalten) raumtypengerecht festzulegen. Die Siedlungsmassnahmendatenbank ist entsprechend zu erweitern und gute Realisierungskonzepte von darin enthaltenen Massnahmen sind als Best-Practice-Beispiele (wie in S01 in Aussicht gestellt) hervorzuheben. Mit den Best-Practice-Beispielen aus der Datenbank kann die Bedeutung der Begriffe und Kenngrössen illustriert werden. Wie eine Auswertung der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte (EW&AP/ha) ergeben hat, gibt es beim einen oder anderen Areal Optimierungspotenzial. Bei gewissen Arealen stellt die Kenngrösse EW und AP/ha auch nur eine erste Abschätzung dar, die durch Sensibilisierung und qualitätssichernde Verfahren nach oben korrigiert werden kann (gemäss S01).

Die Siedlungsmassnahmendatenbank wird auch im Rahmen der 4. Generation mit neuen Massnahmen angereichert werden. Als Bespiel kann das Leimental hervorgehoben werden, wo im Rahmen des Korridorprozesses in AP3 vor allem organisatorische Fragen geklärt und die Entwicklungsareale und Verdichtungspotenziale aber noch nicht konsolidiert erfasst werden konnten.

Siedlung

Tabelle 44: Siedlungsmassnahmen

Nr.	Massnahme	Korridor	Gemeinde
S0	Strategische Massnahmen		
S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	Agglo	Agglo
S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	Agglo	Agglo
S0.3	Hochhausstrategie	Agglo	Agglo
Schwerpunktgebiet Typ 1 (>10 000 EW + AP)			
S1	Saint-Louis		
S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West	F	Saint-Louis
S1.2	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	F	Saint-Louis
S2	Basel Nord		
S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	Kern	Basel-Stadt
S2.2	Industrie Klybeck (CH)	Kern	Basel-Stadt
S2.3	Weil am Rhein (D)	Kern	Basel-Stadt
S2.4	Huningue Sud (F)	Kern	Huningue
S2.5	Huningue Centre/Nord (F)	Kern	Huningue
S2.6	Campus Novartis	Kern	Basel-Stadt
S2.7	Weil Friedlingen (D)	Kern	Weil am Rhein
S3	Basel-Nordwest		
S3.1	Felix-Platter-Spital	Kern	Basel-Stadt
S3.2	VoltaNord	Kern	Basel-Stadt
S3.3	Stadtabschluss Nordwest	Kern	Basel-Stadt
S3.4	Unicampus Schällemätteli	Kern	Basel-Stadt
S3.5	Universitätsspital Basel	Kern	Basel-Stadt
S4	Basel Süd		
S4.1	Dreispitz	Kern	Basel-Stadt / Münchenstein
S4.2	Bernoulli/Walkeweg	Kern	Basel-Stadt
S4.3	Wolf-Nord	Kern	Basel-Stadt
S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	Kern	Basel-Stadt
S5	Pratteln/Grenzach-Wyhlen		
S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	Hochrhein	Pratteln
S5.2	Neue Mitte in Grenzach	Hochrhein	Grenzach-Wyhlen
S6	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost		
S6.1	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost	Hochrhein	Rheinfelden AG / Möhlin
S7	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf		
S7.1	ESP Sisslerfeld	Hochrhein	Stein, Sisseln, Eiken
S7.2	Brühl	Hochrhein	Stein
S7.3	Rifeld Ost	Hochrhein	Mumpf
S7.4	Rifeld West	Hochrhein	Mumpf
S7.5	Neumatt	Hochrhein	Stein

Siedlung

Nr.	Massnahme	Korridor	Gemeinde
Schwerpunktgebiet Typ 2 (5000-10 000 EW + AP)			
S8	Kleinbasel		
S8.1	Erlenmatt	Kern	Basel-Stadt
S8.2	Messe Basel	Kern	Basel-Stadt
S8.3	Areal Roche	Kern	Basel-Stadt
S8.4	Areal Rosental	Kern	Basel-Stadt
S8.5	Areal Schoren	Kern	Basel-Stadt
S9	Bachgraben-Allschwil		
S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Leimental	Allschwil
S10	Widen/Birsmatt		
S10.1	Birsmatt	Birstal	Aesch
S10.2	Widen	Birstal	Dornach
S11	Muttenz		
S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	Hochrhein	Muttenz
S11.2	Muttenz Areal Hagnau	Hochrhein	Muttenz
S12	Salina Raurica		
S12.1	Salina Raurica – Pratteln	Hochrhein	Pratteln
S12.2	Salina Raurica – Augst	Hochrhein	Augst
S13	Kaiseraugst		
S13.1	ESP Kaiseraugst	Hochrhein	Kaiseraugst
S25	Lörrach		
S25.1	Südlich Ötlinger Strasse	Wiesental	Lörrach
S25.2	Bühl III	Wiesental	Lörrach
S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	Wiesental	Lörrach
S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen	Wiesental	Lörrach
S25.5	Belist, Haagen	Wiesental	Lörrach
S25.6	Siegmeer, Hauingen	Wiesental	Lörrach
S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	Wiesental	Lörrach
S25.8	MMZ	Wiesental	Lörrach
S25.9	Postareal	Wiesental	Lörrach
S25.10	Buchmatte	Wiesental	Maulburg

Siedlung

Nr.	Massnahme	Korridor	Gemeinde
Schwerpunktgebiet Typ 3 (1000–5000 EW + AP)			
S14	Gstad/Schoren/Untere Widen		
S14.1	Gstad	Birstal	Münchenstein
S14.2	Untere Widen, Schoren	Birstal	Arlesheim
S15	Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin		
S15.1	Kägen	Birstal	Reinach
S15.2	Hinterkirch	Birstal	Reinach
S15.3	Stöcklin	Birstal	Reinach
S16	Birsfelden		
S16.1	Hafen Birsfelden	Birstal	Birsfelden
S16.2	Sternenfeldallee	Birstal	Birsfelden
S17	Aesch Nord		
S17.1	Aesch Nord	Birstal	Aesch
S18	Münchenstein		
S18.1	Gartenstadt	Birstal	Münchenstein
S18.2	Dychrain	Birstal	Münchenstein
S19	Rheinfelden		
S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Hochrhein	Rheinfelden Baden / AG
S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden	Hochrhein	Rheinfelden Baden
S20	Liestal		
S20.1	Zentrum Nord	Ergolztal	Liestal
S20.2	Bahnhof Liestal	Ergolztal	Liestal
S20.3	Oristal	Ergolztal	Liestal
S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	Ergolztal	Liestal
S21	Ergolzachse		
S21.1	Gelterkinden – Eifeld	Ergolztal	Gelterkinden
S21.3	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	Ergolztal	Sissach
S22	Laufen		
S22.1	Kernstadtentwicklung	Laufental	Laufen
S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	Laufental	Laufen
S22.3	Weststrasse	Laufental	Laufen
S23	Zwingen		
S23.1	Papierfabrik	Laufental	Zwingen

Siedlung

Nr.	Massnahme	Korridor	Gemeinde
S23.2	Kernentwicklung	Laufental	Zwingen
S24	Weil am Rhein		
S24.1	Hohe Strasse	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.2	Messeplatz	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.3	Haltigen Ost	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.4	Im Rad	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.5	Heldelinger Boden	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.6	Unterer Brommacker	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.7	Verdichtungspotenzial Kernstadt	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S24.8	Grieloch	Oberrhein/Kandertal	Weil am Rhein
S26	Riehen		
S26.1	Kohlistieg	Wiesental	Riehen
S26.2	Stettenfeld	Wiesental	Riehen
S26.3	Zentrumsbildung Niederholz	Wiesental	Riehen
S27	Schopfheim/Zell		
S27.1	Auf hinter Hofen	Wiesental	Schopfheim
S27.2	Stalten	Wiesental	Schopfheim
S27.3	Bahnhof Zell	Wiesental	Zell

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

9.2.3 Massnahmen zum strategischen Massnahmenblatt Landschaft

Insbesondere die inneren Korridore sind bereits heute grossen Belastungen durch Siedlung und Verkehr ausgesetzt, gleichzeitig soll die weitere Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung vor allem in diesen gut erschlossenen Räumen stattfinden. Die Ansprüche des Immobilienmarktes an eine qualitativ hochstehende Verdichtung steigen zunehmend. Das Thema Landschafts- und Freiraumentwicklung wird deshalb in den meisten Korridoren als sehr wichtig erachtet und im Rahmen von Korridorveranstaltungen behandelt. Der Korridor Birstal verfügt bereits über ein Freiraum- und Landschaftskonzept. Weitere sollen folgen. Dies ist Hauptgegenstand des Massnahmenblattes L13. Auf übergeordneter (kantonaler) Ebene gibt es recht klare Vorgaben. Es fehlt allerdings eine Koordination über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg. In jedem Korridor ist deshalb zu eruieren, inwiefern die übergeordneten Vorgaben räumlich und inhaltlich präzisiert und eine Abstimmung im Korridor nötig ist.

Tabelle 45: Landschaftsmassnahmen

Landschaft und Grünräume

Nr.	Massnahme	Korridor
L0	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren	Agglo
L1	Tüllinger Berg	D
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	BS/D
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg	AG/D
L4	Birspark Landschaft	BL
L5	L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne	F
L6	Kiesgruben 2.0	F/D/CH
L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	D
L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	BS
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	BS/D
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen²	D

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

9.3 Massnahmen Verkehr

Die folgende Tabelle listet die Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Details zum Beschrieb, zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden.

Tabelle 46: Massnahmenliste Verkehr Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation*

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
A-Massnahmen (2019–2022)						
LVA1	LV-Korridorpaket Kern	BS	Fuss-Velo	28,00	A	neu
LVA2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/D	Fuss-Velo	42,33	A	neu
LVA3	LV-Korridorpaket Ergolztal	BL	Fuss-Velo	11,90	A	neu
LVA4	LV-Korridorpaket Birstal	BL/SO	Fuss-Velo	3,84	A	neu
LVA5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	SO/BL	Fuss-Velo	3,20	A	neu
LVA6	LV-Korridorpaket Leimental	BL/SO	Fuss-Velo	4,52	A	neu
LVA7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	BS/F	Fuss-Velo	6,40	A	neu
LVA8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	BS/D	Fuss-Velo	0,65	A	neu
LVA9	LV-Korridorpaket Wiesental	BS/D	Fuss-Velo	6,52	A	neu
Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	BS	Tram	60,00	A	B
Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	BS	Tram	81,50	A	C
Ö3	Tram Claragraben	BS	Tram	25,00	A	B
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	D	Tram	19,58	A	C
Ö5	S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach	D	S-Bahn	2,97	A	neu
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	D	ÖV-Knoten	30,00	A	neu
Ö7	Bushof Bottmingen	BL	ÖV-Knoten	7,00	A	neu
Ö8	Bushof Grellingen	BL	ÖV-Knoten	1,35	A	neu
Ö9	Bushof Frenkendorf	BL	ÖV-Knoten	2,00	A	neu
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	AG	ÖV-Knoten	2,00	A	neu
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	AG	ÖV-Knoten	2,25	A	neu
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	BL	ÖV-Strasse	5,10	A	neu
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	BL	ÖV-Strasse	7,80	A	neu
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	AG	ÖV-Strasse	4,30	A	neu
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	BS	ÖV-Strasse	43,80	A	neu
M1	Vollanschluss Aesch	BL	MIV	55,40	A	ÜM
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	SO/BL	MIV	28,25	A	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	BL	MIV	19,50	A	A
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	6,00	A	neu
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	BL	MIV	18,50	A	neu
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	F	MIV	35,20	A	neu
M7	Basel: Heuwaage-Binningerstrasse	BS	MIV	17,00	A	neu
M8	Basel: Freiburgerstrasse	BS	MIV	7,14	A	neu
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	BL	MIV	3,00	A	neu

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	BL	MIV	3,00	A	neu
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	BL	MIV	5,50	A	neu
TOTAL Mio. CHF				**599,59**	**A**	
B-Massnahmen (2023–2026)						
LVB1	LV-Korridorpaket Kern	BS	Fuss-Velo	42,78	B	neu
LVB2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/D	Fuss-Velo	11,00	B	neu
LVB3	LV-Korridorpaket Ergolztal	BL	Fuss-Velo	1,00	B	neu
LVB4	LV-Korridorpaket Birstal	BL/SO	Fuss-Velo	–	B	neu
LVB5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	SO/BL	Fuss-Velo	1,50	B	neu
LVB6	LV-Korridorpaket Leimental	BL/SO	Fuss-Velo	0,15	B	neu
LVB7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	BS/F	Fuss-Velo	0,76	B	neu
LVB8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	BS/D	Fuss-Velo	4,40	B	neu
LVB9	LV-Korridorpaket Wiesental	BS/D	Fuss-Velo	0,33	B	neu
Ö23	Tram 30	BS	Tram	141,50	B	neu
Ö24	Bushof Zwingen	BL	ÖV-Knoten	2,00	B	neu
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	BL	ÖV-Strasse	7,00	B	neu
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	BS	ÖV-Knoten	1,00	B	neu
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	BL	MIV	177,00	B	neu
M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	F	MIV	22,00	B	neu
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	BL	MIV	60,00	B	neu
M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	BL	MIV	16,80	B	C
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	BL	MIV	5,50	B	neu
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	BL	MIV	35,00	B	neu
M19	Basel: Aeschenplatz	BS	MIV	30,00	B	neu
TOTAL Mio. CHF				**559,72**	**B**	
C-Massnahmen (2027–2030)						
LVC1	LV-Korridorpaket Kern	BS	Fuss-Velo	46,33	C	neu
LVC2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/D	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC3	LV-Korridorpaket Ergolztal	BL	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC4	LV-Korridorpaket Birstal	BL/SO	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	SO/BL	Fuss-Velo	1,20	C	neu
LVC6	LV-Korridorpaket Leimental	BL/SO	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC7	LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis	BS/F	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC8	LV-Korridorpaket Oberrhein / Kandertal	BS/D	Fuss-Velo	–	C	neu
LVC9	LV-Korridorpaket Wiesental	BS/D	Fuss-Velo	–	C	neu
Ö28	Tram Polyfeld	BL	Tram	100,00	C	C
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	BS/F	Tram	76,00	C	C
Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob	BS	Tram	76,00	C	C
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	F	Tram	82,50	C	neu
Ö32	Tram Dreispitz	BS/BL	Tram	60,00	C	B
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	F	Tram	55,00	C	C
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	BL	Tram	45,00	C	neu

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
Ö35	Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt)	BS	Tram	43,50	C	C
Ö36	Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)	BL	Tram	40,00	C	B
Ö37	Tram Hafen	BS	Tram	27,00	C	C
Ö38	Tram Schützenmattstrasse	BS	Tram	21,50	C	Be
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	D	Tram	23,10	C	neu
Ö40	Tram 3 (Technoport - EAP)	F	Tram	22,00	C	neu
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	D	S-Bahn	20,00	C	neu
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	BL	ÖV-Knoten	39,00	C	C
M20	Tunnel Allschwil	BL	MIV	245,00	C	neu
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	BL	MIV	100,00	C	neu
M22	Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	BS	MIV	40,00	C	B
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	BL	MIV	20,00	C	neu
M24	Oberwil, Langmattstrasse	BL	MIV	15,00	C	neu
TOTAL Mio. CHF				**1 198,13**	**C**	

* Projektlisten zu den LV-Paketen finden sich im Anhang
** inklusive Projektierungskosten

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Die beantragten **A-Massnahmen** liegen mit 600 Mio. leicht tiefer als im AP2. Im A-Horizont werden ÖV-seitig vier Tram-Projekte beantragt. Im Zuge der Reevaluation des Tramkonzept 2020 wurde in Basel-Stadt beispielsweise das Tramprojekt Klybeck–Kleinhüningen, welches die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander verbindet, mit einer sehr grossen Priorität eingestuft. Ein weiteres Tramprojekt im A-Horizont ist über STEP Ausbauschritt 2030 zur Finanzierung beim Bund angemeldet (Wendeschlaufe Bottmingen). Die S-Bahn-Projekte werden konsequent als übergeordnete Massnahmen (ÜM) des Bundes ausgewiesen bzw. sind Bestandteil vom STEP Ausbauschritt 2030. Die weiteren ÖV-Massnahmen im A-Horizont fokussieren auf busseitige Verbesserungen, insbesondere rund um ÖV-Knotenpunkte.

Die strassenseitigen A-Massnahmen umfassen zahlreiche Strassenraumgestaltungsprojekte sowie zwei namhafte Ausbau- bzw. Anschlussprojekte (Vollanschluss Aesch, Zubringer Dornach/Aesch an die A18) und deren flankierende Massnahmen. In Anlehnung an die Schwachstellenanalyse und Teilstrategien ist der Handlungsdruck im Raum Leimental – Birstal – Allschwil besonders gross. Ausgewählte Strassenprojekte in Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Frankreich komplettieren die A-Masssnahmenliste.

Die beantragten **B-Massnahmen** liegen mit ca. 560 Mio. Franken deutlich tiefer als im AP2. Dies hat primär damit zu tun, dass die Schienenprojekte (namentlich das «Herzstück Basel») im Rahmen von STEP beantragt werden. ÖV-seitig umfassen die Agglo-B-Massnahmen mit der Umstellung der Linie 30 auf Tram ein weiteres bedeutendes Tramprojekt mit dem neue Kundenpotenziale auf einer sehr starken städtischen Relation (mit abschnittsweise tangentialem Charakter) besser erschlossen und der Verkehrsfluss erhöht werden. Weitere Tram-Projekte wurden aus unterschiedlichen Gründen (Handlungsbedaf, Planungsreife, o. ä.) in den C-Horizont verschoben. Darunter sind neben Netzergänzungen auch die Verlängerung von einzelnen Linien (z. B. Tramlinie 11 nach Huningue). Auch Erweiterungen mit tangentialem Charakter (z. B. Huningue – Saint-Louis) können zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden, abhängig von der jeweiligen Siedlungsentwicklung. Drei weitere Tramprojekte

im B-Horizont sind über STEP Ausbauschritt 2030 zur Finanzierung beim Bund angemeldet (z. B. Tram Salina Raurica, Expresstram Leimental). Auch der B-Horizont ist neben den ÖV-Projekten von Strassengestaltungsprojekten geprägt. Die räumlichen Schwerpunkte verschieben sich gegenüber dem A-Horizont vom Entwicklungsraum Leimental – Birstal – Allschwil zu Gebieten wie Laufen oder Birsfelden. Strassenseitig prägend sind die zwei B-Massnahmen Zubringer Bachgraben/Nordtangente und die Umfahrung Hésingue-Hegenheim. Zu ersterem besteht seitens Basel-Landschaft ein gesetzlicher Auftrag.

Schliesslich beinhaltet das AP3 umfassende Fuss- und Veloverkehrspakete für die Horizonte A und B. Die Einzelprojekte sind in sogenannten Korridorpaketen zusammengefasst und im Anhang 4 zu finden. Aus den Workshops mit den jeweiligen Korridorgemeinden ist zum einen das Korridornetz entstanden, das aufzeigt, wo die Bevölkerung ausserhalb des Hauptroutennetzes Velo fährt, zum anderen waren die Workshops Treiber zur überkommunalen Diskussion und Einreichung von Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs. Grundlage bildet die entsprechende Teilstrategie und hier insbesondere die weitere Konkretisierung des trinationalen Velohauptroutennetzes.

9.4 Übergeordnete Massnahmen (ÜM)

Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen (ÜM) des Bundes und der angrenzenden Länder D/F, sowohl schienen- wie strassenseitig. Die Abhängigkeiten zu den Agglo-Massnahmen sind unterschiedlich und sollen an dieser Stelle kurz erläutert werden. Dies ist umso wichtiger, weil die Finanzierung noch nicht überall gesichert ist, vor allem bei den ÜM-Massnahmen im B- und C-Horizont.

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
A-Massnahmen (2019-2022)						
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	BS/BL	STEP 2025	304,00	A	A
Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)	BS	STEP 2025, SBB	460,00	A	neu
Ü3	Entflechtung Pratteln	BL	STEP 2025	510,00	A	B
Ü4	Vierspurausbau Liestal	BL	ZEB	340,00	A	A
Ü5	Wendegleis Liestal	BL	STEP 2025	16,00	A	neu
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3	D	NEAT	740,00	A	B
Ü7	Neubaustrecke EuroAirport	F	(HGV)	220,00	A	A
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad Bhf - Erzingen (Baden)	BS/D	STEP 2030	200,00	A	C
Ü9	Ausbau Doppelspur Laufental	BL	STEP 2030	130,00	A	B
Ü10*	S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude	BS	STEP 2030	34,10	A	C
Ü11*	S-Bahn-Haltestelle Dornach Öpfelsee	SO	STEP 2030	15,00	A	C
Ü12	Wendeschlaufe Bottmingen	BL	STEP 2030	5,00	A	neu
Ü13	Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein	BL	STEP 2030	41,13	A	neu
Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West	AG	NAF	44,00	A	neu
Ü15	Ortsumgehung Wyhlen	D	BVWP	18,70	A	neu

Tabelle 47: Übergeordnete Massnahmen (ÜM) Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
Ü16	Ortsumgehung Grenzach	D	BVWP	19,8	A	neu
Ü17	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5)	D	BVWP	143,44	A	neu
Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis	F	ÜM	6,00	A	neu
Ü19	Sanierung Osttangente	BS	ÜM	4,50	A	B
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	BS	ÜM	73,00	A	A
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (F/CH)	CH/F	ÜM	8,80	A	A
Total Mio. CHF				**3 333,47**	**A**	
B-Massnahmen (2023-2026)						
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann/Basel Bad Bhf (Herzstück Basel)	BS	STEP 2030	1 500,00	B	C
Ü23	Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)	BS	STEP 2030	–	B	neu
Ü24	Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport	BS/F	STEP 2030	273,60	B	neu
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	BS/BL	STEP 2030	450,00	B	B
Ü26	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden	BL/AG	STEP 2030	–	B	B
Ü27	Wendegleis Aesch, Rechtstbetrieb Basel SBB - Aesch	BL	STEP 2030	30,00	B	neu
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	BS/D	STEP 2030	–	B	C
Ü29*	S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring	BS	STEP 2030	10,00	B	C
Ü30*	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	D	STEP 2030	1,00	B	C
Ü31	Tram Salina Raurica	BL	STEP 2030	174,20	B	B
Ü32	Expresstram Linie 17	BL	STEP 2030	13,80	B	B
Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel	BS	ÜM	1 400,00	B	B
Total Mio. CHF				**3 852,60**	**B**	
C-Massnahmen (2027-2030)						
Ü34	Neubaustrecke 3. Juradurchstich	BL/SO	STEP 2030	5 610,00	C	C
Ü35*	S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob / Wolf	BS	STEP 2030	–	C	neu
Ü36	Tramspange Reinach - Dornach	BL	STEP 2030	101,30	C	C
Ü37	Tramhaltestelle Ruchfeld	BL	STEP 2030	4,20	C	neu
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	BL	NAF	550,00	C	C
Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	BS	NAF	566,00	C	A
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd	BL	NAF	40,00	C	neu
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	BL	NAF	44,00	C	neu
Ü42	A18, Muggenbergtunnel	BL	NAF	152,00	C	B
Ü43	A18, Umfahrung Laufen-Zwingen	BL	NAF	930,00	C	B
Ü44	A22 Anschluss Liestal Zentrum	BL	NAF	44,00	C	A
Ü45	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A 98.6, A 98.7 (2.FB), A 98.8 + A 98.9)	D	BVWP	826,65	C	neu

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ** Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	D	BVWP	116,38	C	neu
Total Mio. CHF				**8 984,53**	**C**	

* Haltestelle ist zentral für die ÖV-Erschliessung eines Schwerpunktgebietes von AP3
** inklusive Projektierungskosten

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Schienennetz

Nachdem in der Region Basel mit den Investitionsprogrammen Bahn 2000 sowie ZEB in den vergangenen Jahren mit anderen Schweizer Grossregionen verglichen eher unterdurchschnittlich investiert wurde, herrscht insgesamt grosser Ausbaubedarf– dies sowohl auf den Zufahrtsachen im Osten und Westen als auch im Knoten selbst (Bahnhof Basel SBB). Die Kapazitäten für weitere Angebotsverdichtungen in Fern- und Regionalverkehr sind ausgeschöpft. Dies führt dazu, dass namentlich die seit Längerem angestrebte 15-Minuten-Takt-Verdichtung der trinationalen S-Bahn Basel in der inneren Agglomeration noch nicht realisiert werden kann. Im Rahmen von STEP/FABI (Ausbauschritt 2025) hat das Bundesparlament nun erste Kredite für den Ausbau des SBB Knoten Basel (Ü2), den Ostkopf und die Entflechtung Basel – Muttenz (Ü1), die Entflechtung Pratteln (Ü3) und Doppelspurausbauten im Laufental (Ü9) zugesprochen. Damit werden die Voraussetzungen für Angebotsverdichtungen ins Ergolz- und Laufental geschaffen. Dies wiederum ist die Voraussetzung, dass sich weitere S-Bahn-Haltestellen auf diesen Linien rechtfertigen (Ü10/11 u. a.).

Aufbauend auf den Projekten STEP AS 2025 hat die Planungsregion Nordwestschweiz das Angebotskonzept 2030 und die dafür notwendigen weiteren Ausbauvorhaben definiert und beim Bund im November 2014 eingereicht (STEP AS 2030). Deren Finanzierung ist nicht gesichert. Darunter fällt zunächst das sogenannte «Herzstück» der trinationalen S-Bahn Basel (Ü22), also die neue unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof. Das Vorhaben ist für den weiteren ÖV-Ausbau der Agglomeration essenziell. Damit werden neue grenzüberschreitende Durchbindungen ermöglicht – mit entsprechenden Reisezeitgewinnen. Das Vorprojekt ist gestartet, und die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat sich auch bereits für eine Vorfinanzierung committet. Gleichzeitig werden die stark belasteten innerstädtischen Tram- und Buslinien sowie der Bahnhof Basel SBB entlastet. Weiterhin werden mit STEP AS 2030 die zusätzlichen S-Bahn-Haltstellen, Ausbauten auf dem Westkorridor zum Bahnhof SBB (F – CH), Ausbauten auf dem Korridor Richtung Rheinfelden und auf der Waldenburgerbahn sowie einzelne Tramprojekte mit Stadtbahneigenschaften (Tram Salina Raurica, Expresstram Linie 10) beantragt. Ohne diese Ausbauten sind in den entsprechenden Korridoren die in der Teilstrategie ÖV des Agglomerationsprogramms geplanten Verdichtungen nicht realisierbar.

Auch weitere übergeordnete Massnahmen im Schienenbereich, namentlich die S-Bahn-Anbindung EuroAirport (Ü7), sind noch nicht definitiv gesichert. Die Anbindung des EuroAirports ist für die Agglomeration als Ganzes sehr wichtig. Sie ist jedoch keine technische Grundvoraussetzung für eine Angebotsverdichtung im Korridor Pays de Saint-Louis. Engpass diesbezüglich ist die Westzufahrt des Knotens Basel SBB.

Ein neuer Juradurchstich ist schliesslich vor allem für die weitere Entwicklung des nationalen und internationalen Fern- und Güterverkehrs entscheidend.

Strassennetz

Strassenseitig hat eine übergeordnete Massnahme die grössten kurz- und mittelfristigen Abhängigkeiten zu den AP-Massnahmen, die Engpassbeseitigung der Basler Osttangente (Ü33). Gegenüber dem AP2 wurde das Projekt komplett überarbeitet. Anstatt einer Spurerweiterung auf dem Bestandesnetz wird ein neuer Rheintunnel geplant. Zu diesem Vorhaben liegt mit Datum 28. Januar 2015 eine Absichtserklärung zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Kanton Basel-Stadt betreffend der Finanzierung des Rheintunnels sowie der flankierenden Massnahmen vor. Darin erklärt sich der Bund bereit, die kostenoptimierte Grundvariante als Verbindung der Nordtangente mit der A2 im Bereich Anschluss Birsfelden zu finanzieren. Das Vorhaben ist auch für die angrenzenden Basler Quartiere absolut zentral (Verkehrsüberlauf wenn HLS-Kapazitäten nicht genügend sind). Das ASTRA hat das Generelle Projekt zum Rheintunnel lanciert und klärt neben der Grundvariante (mit Anschluss nur in Richtung Frankreich) auch den erweiterten Anschluss in Richtung deutscher Grenze. Gleichzeitig treibt der Kanton Basel-Stadt die Planung der flankierenden Massnahmen voran (z. B. Einhausung Breite West, Überdeckung Gellert und Einhausung Scherkesselweg, Neuorganisation Schwarzwaldstrasse, LV-Verbesserungen Scharzwaldbrücke und Breite).

Durch eine stadtverträgliche Osttangente ergibt sich im Kontext des Agglomerationsprogramms mehr Spielraum für attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Quartieraufwertungen. Ohne Ausbau der Osttangente würden vor allem die Anforderungen an die regionale Verkehrssteuerung (V2) sowie die Stauraumbewirtschaftung des grenzquerenden Güterverkehrs (Ü21) nochmals deutlich ansteigen, respektive der Druck auf das untergeordnete städtische Strassennetz würde sich massiv erhöhen.

Im Vergleich zur Osttangente sind die Abhängigkeiten zwischen Agglo-Massnahmen und einem allfälligen City-Anschluss ABAC (Ü39) stark zu relativieren: Grösste Priorität im südlichen Basler Stadtraum hat die Massnahme Zubringer Bachgraben – Nordtangente (M13), dessen zügige Umsetzung in der Volksabstimmung vom 8. März 2015 bekräftigt und im kantonalen Gesetz verankert wurde. Die Vorstudie ist 2016 gestartet worden. Eine Weiterführung nach Binningen und der Anschluss an einen Gundeldinger-Tunnel (d. h. eine vollständige stadtnahe Tangente) bleibt eine Langfristoption, die finanziell nicht gesichert ist.

Von den weiteren ÜM im Strassenverkehr sind vor allem die Güterverkehrsmassnahmen wichtig (Stauraumbewirtschaftung Grenzverkehr und im kombinierten Verkehr der trimodale Umschlagsterminal Basel-Nord) sowie längerfristiger die weiteren Ausbauten im Korridor der A18 (Ü42/43) und auf dem deutschen Strassennetz (A98, B137).

9.5 Eigenleistungen Verkehr

Neben den Massnahmen, die zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds des Bundes beantragt werden, beinhaltet das Agglomerationsprogramm auch sogenannte «Eigenleistungen». Darunter sind Infrastrukturmassnahmen zu verstehen, die als Einzelmassnahmen zu wenig relevant sind, oder nichtinfrastrukturelle Massnahmen, die im Rahmen des Infrastrukturfonds nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen sind. Durch die Integration in die Massnahmenliste unterstreicht das Agglomerationsprogramm Basel vor allem die folgenden Eigenleistungen (Tabelle 48). Es muss an dieser Stelle betont werden, dass diese bei weitem nicht abschliessend sind respektive im Rahmen der rollenden Planungen in den einzelnen Gebietskörperschaften verschiedenste weitere «Eigenleistungen» erfolgen. Dabei denken wir insbesondere an laufende Erhaltungsplanungen worin auch Strassenraumgestaltungen kontinuierlich verbessert werden, an Verkehrssicherheitsmassnahmen von Polizei- und Tiefbauämter, an kleinräumige Massnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses oder an Massnahmen der Luftrein-

halteplanung. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die im AP3 hervorgehobenen Eigenleistungen.

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten Mio. CHF	Prio. AP3
Einzelmassnahmen					
Ö16	Tram 3 (Saint-Louis – Technoport)	F	Tram	8,80	Ae
Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	D	S-Bahn	1,00	Ae
Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	D	ÖV-Knoten	1,66	Ae
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	AG	ÖV-Knoten	0,30	Ae
Ö20	Busverbindung (F) – Bachgraben – St. Johann Bhf (– Kleinbasel)	BS	ÖV-Strasse	0,30	Ae
Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	BS	ÖV-Strasse	0,30	Ae
Ö22	Expressbus Bad Bhf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB	BS	ÖV-Strasse	0,10	Ae
Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	BS	Tram	32,5	Be
M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	AG	MIV	3,82	Ae
LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	BS	Fuss/Velo	k.A.	Ae
LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	BS	Fuss/Velo	0,36	Ae
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	D	Fuss/Velo	0,35	Ae
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	D	Fuss/Velo	0,27	Ae
Management-Massnahmen					
V1	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform	Agglo	Management	0,65	Ae
V2	Aufbau Verkehrsmanagement	Agglo	Management	k.A.	Ae
V3	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	Agglo	Management	k.A.	Ae
V4	Regionales Güterverkehrskonzept	Agglo	Management	k.A.	Ae
V5	Regionales P+R-Konzept	Agglo	Management	k.A.	Ae

Tabelle 48: Eigenleistungen Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Neben ausgewählten ÖV-Massnahmen konzentrieren sich die Eigenleistungen des Agglomerationsprogramms Basel auf Managementmassnahmen (Parkraum-, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) mit grossen Herausforderungen bezüglich des trinationalen Umsetzungsprozesses. In der Initiierung und Koordination solcher grenzüberschreitenden Managementprojekte liegt eine besondere Chance des Agglomerationsprogramms. In allen drei Bereichen wurden seit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation erste Anstrengungen unternommen. Diese gilt es gezielt weiterzuführen. Die Korridorprozesse übernehmen dabei eine wichtige Rolle.

› **V1 Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform:** Initiativen einzelner Gebietskörperschaften zur Sensibilisierung von Bevölkerung und Betrieben sind vorhanden, aber agglomerationsweit besser zu koordinieren. Der TEB prüft zurzeit die Umsetzung einer trinationalen Mobilitäts- und Informationsplattform. Deren Realisierung wäre ein Kernziel der Massnahme. Darüber hinaus sollen vermehrt Erfahrungsaustausche zum Erfolg, Zweckmässigkeit und Abstimmung einzelner Initiativen durchgeführt werden. Es gilt zu prüfen, ob dazu eine ständige Fachgruppe Mobilitätsmanagement im Rahmen des Agglomerationsprogramms zielführend ist (d.h. Überführung der bereits eingesetzten ad hoc Arbeitsgruppe dazu).

› **V2 Aufbau regionales Verkehrsmanagement:** Nachdem Bund und Kantone die Organisation des Nationalstrassennetzes im Zuge des NFA neu organisiert haben (Steuerung für Region Basel erfolgt über Verkehrsmanagementzentrale Emmen), geht es vermehrt darum, auch das untergeordnete Strassennetz systematisch ins Verkehrsmanagement zu integrieren. Als erster Schritt dazu wurde im Rahmen der Arbeiten zur «Strategie Strasse» Ansätze für ein korridorbasiertes Verkehrsmanagement entwickelt (GS Agglo Basel 2015c). Diese Ansätze gilt es weiter zu konsolidieren und mit den kommunalen Konzepten abzustimmen. Im Kanton Basel-Stadt ist derzeit ein städtisches Verkehrsmanagementkonzept in Erarbeitung, das auf der aktuellen LSA-Strategie aufbaut. Der Aufbau eines gesamtregionalen Verkehrsmanagementsystems bleibt das Ziel, ist aber im trinationalen Grenzraum Basel ambitioniert. Die weiteren Schritte sind über die institutionellen Ebenen hinweg abzustimmen (Bund/Länder, Kantone, Gemeinden). Taktgeber ist die anlässlich des AP2 gegründete Fachgruppe Strasse der Agglomeration Basel unter Einbezug der nationalen Vertreter der zuständigen Behörden (ASTRA, Regierungspräsidium Freiburg, DIR-Est etc.).

› **V3 Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung:** Vor allem die Gemeinden im 1. Agglomerationsgürtel (d.h. unmittelbar an Basel-Stadt angrenzend) sollen ihre Parkraumpolitiken stärker aufeinander abstimmen. Die vergleichsweise restriktive Parkraumpolitik von Basel-Stadt soll nicht zu Mehrverkehr in den Gürtelgemeinden führen. Dazu wurde im Jahr 2015 eine Auslegeordnung der heutigen Bewirtschaftungspraktiken und mögliche Stossrichtungen zur Harmonisierung erarbeitet (GS Agglo Basel 2015b). In weiteren Schritten wird es darum gehen, zusammen mit den betroffenen Gemeinden Grundsätze zu definieren und die Umsetzung zu konkretisieren. Dies soll hauptsächlich im Rahmen der Korridorprozesse erfolgen.

› **V4 Regionales Güterverkehrskonzept:** Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens. Allerdings fehlt eine güterverkehrliche Gesamtsicht. Diese Lücke soll mit dem Schwerpunktthema Güterverkehr im Agglomerationsprogramm der 4. Generation behoben werden. Ziel ist die Ausarbeitung eines regionalen Güterverkehrskonzepts. Dieses soll aufbauend auf einer Übersicht des Ist-Zustandes und der Entwicklungsperspektiven (Logistikflächen und -standorte, Umschlagspunkte, Güterverkehrsaufkommen) massgebende Schwachpunkte und Konflikte (auch mit dem Personenverkehr) identifizieren und darauf aufbauend Massnahmen zur Verbesserung der Situation formulieren.

› **V5 Regionales P+R-Konzept:** Eine Erhebung der P+R-Anlagen entlang der S-Bahn in der Agglomeration Basel zeigte, dass deren Auslastung sehr unterschiedlich ist: Gewisse Anlagen sind trotz Bewirtschaftung voll ausgelastet, andere haben noch ausreichend Kapazitäten. Bei der Entwicklung von Bahnhofsgebieten und bei der Veränderung von ÖV-Angeboten stellt sich jeweils die Frage, wie viele P+R-Plätze heute, aber auch in Zukunft zur Verfügung gestellt werden sollen. Aus diesem Grund wird ein P+R-Konzept erarbeitet, das insbesondere das Potenzial der jeweiligen Standorte aufzeigt und somit als Richtwert für konkrete Projekte dienen kann. Dabei sind auch Konflikte mit alternativen Nutzungen zu beachten. Da die Einzugsbereiche der jeweiligen Standorte grenzüberschreitend (kantonal wie national) und die Standorte innerhalb der Agglomeration vergleichbar sein sollen, wird das Konzept für die gesamte trinationale Agglomeration erstellt. Das Konzept zeigt auch auf, wo gezielt noch Potenziale für P+R genutzt werden können und kann damit Auslöser (und Begründung) für konkrete Massnahmen sein.

9.6 Wirkungsnachweis

Der Wirkungsnachweis für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation erfolgt entlang zweier Ansätze. Einerseits werden die verkehrlichen Wirkungen der Massnahmen soweit möglich mit dem GVM Basel quantifiziert, andererseits entlang den Wirkungskriterien gemäss ARE (2015) qualitativ beurteilt.

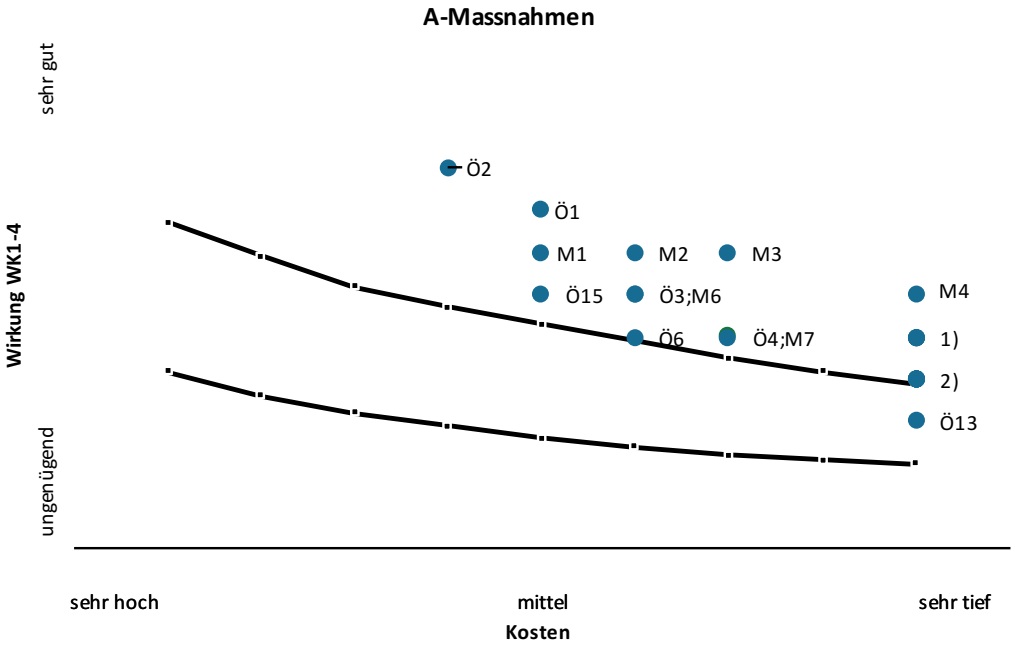
Die Zielsetzung im Verkehrsbereich (vgl. Kap. 6.2.2) sieht gegenüber der Trendentwicklung eine Verlagerung vom MIV zum ÖV vor. Die Resultate aus dem Verkehrsmodell (siehe Anhang 5) bestätigen, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms eine solche Wirkung entfalten. Gegenüber der Trendentwicklung findet im Planfall ein stärkeres Wachstum der Verkehrsleistung im ÖV statt (+5,2 Prozentpunkte). Das angestrebte Ziel von über 8 Mio. Pkm wird allerdings nicht ganz erreicht. Im MIV ist die vom Modell quantifizierte Reduktion ebenfalls geringer als angestrebt. Im Vergleich zur Trendentwicklung nimmt die Verkehrsleistung im MIV um 0,5 Prozentpunkte ab.

Die Auswertung der Modellergebnisse nach Funktionalräumen zeigt ebenfalls zu erwartende Wirkungsrichtungen. Die Massnahmen bewirken vor allem in den gut vom ÖV erschlossenen Räumen der Kernstadt, der inneren Korridore und der Regionalzentren eine Verlagerung hin zum ÖV. Im ländlichen Raum dagegen haben die AP-Massnahmen keinen solchen Effekt. Ingesamt ist festzuhalten, dass die quantifizierbare Wirkung der AP-Massnahmen in die erwünschte Richtung geht. Wichtige Bausteine des Agglomerationsprogramms und deren Effekte, insbesondere die Verbesserungen im Langsamverkehr, bleiben im GVM allerdings zu wenig berücksichtigt, zudem wurden im GVM die verkehrlichen Wirkungen einer stärkeren Siedlungsentwicklung nach innen nicht modelliert[44]. Die Gesamtwirkungen von AP3 sind demnach höher einzuschätzen als mit dem Verkehrsmodell berechnet.

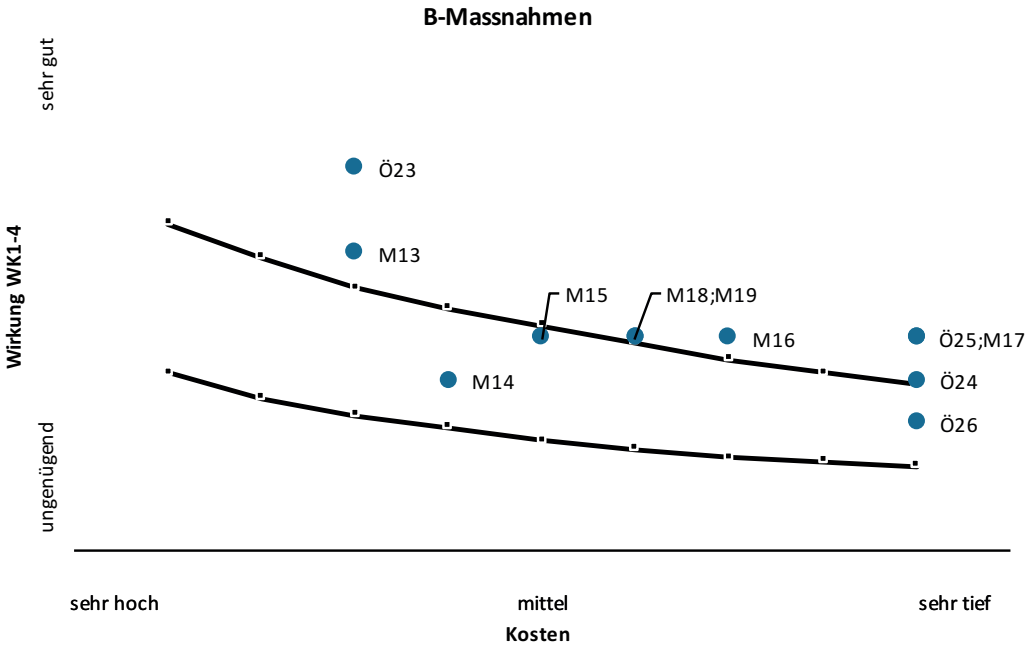
Das GVM weist keine Wirkungen von Einzelmassnahmen aus. Basierend auf quantitativen und qualitativen Grundlagen zeigen die folgenden Ausführungen eine qualitative Würdigung der Wirkungen entlang den (Sub-)Indikatoren der vier Wirkungskriterien WK1 bis WK4 (ARE 2015). Grundlage für diese Wirkungsanalyse bilden die A- und B-Massnahmen sowie die übergeordneten Massnahmen (ÜM), analog der Programmwirkungslogik des ARE. Die folgenden zwei Grafiken zeigen das Kosten-Nutzen-Verhältnis der A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms, 3. Generation; für diejenigen Massnahmen, die nach agglomerationsinterner Priorisierung beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht werden. In vier Tabellen werden dann die Wirkungspotenziale (WK1 – WK4) für das Agglomerationsprogramm im Ganzen zusammenfassend gewürdigt.

44 Dies wäre grundsätzlich möglich gewesen, wurde aber aus methodischen und vor allem auch zeitlichen Gründen nicht noch zusätzlich gemacht.

Figur 74:
Kosten-Nutzen-Verhältnis
der A- und B-Massnahmen



1) Ö5;M5;M8;M11 2) Ö7-Ö12;Ö14;M9;M10



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 49:
Qualitative Wirkungsanalyse WK1 Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (A/B-Massnahmen und ÜM)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
1. Fuss- und Veloverkehr ↗↗	Die Gesamtkonzeption für ein durchgängiges trinationales Velo-Hauptroutennetz aus dem AP2 wird in AP3 konsequent weiterverfolgt. Die wichtigsten Netzlücken wurden pro Korridor erfasst und sukzessive geschlossen. Zusätzlich werden im Rahmen des AP3 die feingliedrigeren Velo-Korridornetze weiterentwickelt. Von allen diesen Massnahmen profitieren sowohl der Alltags- / Pendler- als auch der Freizeitverkehr und es können weitere Veloanteile zurück- und neu gewonnen werden. Die Fussgängerflächen werden im Zuge der lokalen Gestaltungsmassnahmen des öffentlichen Strassenraums aufgewertet. Ähnliche Wirkungen haben die weitere Ausdehnung von Begegnungs- und T-30-Zonen erreicht (Eigenleistung, basierend auf hohem Ausgangsniveau in der Agglomeration Basel) sowie die verschiedenen Umgestaltungsprojekte von ÖV-Drehscheiben / Bushöfen	Velo: gesamte Agglo Fuss: Kernstadt und insbes. Dorfkerne von Laufen, Therwil, Dornach, Birsfelden	› LV-Korridorpakete A und B (LV1-9) › Strassengestaltungsprojekte (M2,4-10) › Mobilitätsinformationsplattform (V1)
2. öffentliches Verkehrssystem ↗↗↗	Die trinationale S-Bahn Basel erfährt mit dem AP3 einen eigentlichen Quantensprung. Das grenzüberschreitende Angebotskonzept wurde komplett überarbeitet. In den inneren Korridoren kann der ¼h-Takt realisiert und die Kapazitäten massiv erhöht werden (i.d.R. durch Überlagerung von zwei Linien pro Korridore jeweils im ½h-Takt). Die Infrastrukturen der übergeordneten Massnahmen sind jedoch unabdingbare Voraussetzung dazu. Die Projekte im Rahmen von STEP AS 2025 sind bewilligt, diejenigen von AS 2030 noch nicht. Letzteres betrifft insbesondere das «Herzstück Basel». Damit werden (neben Neuerschliessung Gross- und Kleinbasels und somit Entlastung Tramnetz) neue Durchmesserlinien und entsprechende Fahrzeitgewinne ermöglicht. Vor allem im grenzquerenden Verkehr kann damit der Modal Split verbessert werden. Der bereits in AP1 und AP2 vollzogene Ausbau des Tramnetzes wird weiter vorangetrieben. Die Tramnetzstrategie 2020 wurde dazu einer systematischen Re-Evaluation unterzogen und die Projekte wurden teilweise neu priorisiert. Mit dem Tram Grenzacherstrasse, wird das riesige neu entstandene Arbeitsplatzgebiet Roche erschlossen. Mit dem Tramprojekt Klybeck-Kleinhüningen werden die Entwicklungsgebiete Klybeck-, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander verbunden. Und mit dem Tram Claragraben profitiert einerseits Basel Nord/Kleinbasel von direkten Verbindungen zum Bahnhof und andererseits kann die Gesamtstabilität des Netzes erhöht werden. Im B-Horizont folgt ein Tramprojekt, mit dem neue Kundenpotenziale auf einer sehr starken städtischen Relation mit abschnittsweise tangentialem Charakter besser erschlossen werden (Linie 30). Im Leimental erfolgt zudem eine Beschleunigung, was in Anbetracht des fehlenden S-Bahn-Korridors sehr wichtig ist. Gänzlich neue Tramtangenten drängen sich hingegen erst längerfristig auf (v.a. Projekt 3Land sowie Reinach-Dornach). Für den Busverkehr wird durch den Ausbau diverser Bushöfe, Strassengestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen vor allem die Betriebsstabilität verbessert.	gesamte Agglo	› diverse Ausbau- / Entflechtungsbauwerke ZEB-/STEP-Projekte (Ü1-5, Ü23-28) › Herzstück Basel (Ü22) › Neubaustrecke EuroAirport (Ü7) › Elektrifizierung Hochrhein (Ü8) › Neue S-Bahn Haltestellen (Ü10-11, Ü29-30) › Tramnetzerweiterung: Grenzacherstrasse, Kleinhünigen, Claragraben, Weil-Läublinpark, Tram Linie 30 › Expresstram Linie 10 (Ü31) und Tram Salina Raurica (Ü31) › Bushöfe / ÖV-Drehscheiben und Busbeschleunigungsmassnahmen (Ö6-11, Ö24-26)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
3. Strassennetz ↗↗↗	Die weiteren Entwicklungsschritte im Strassennetz der Agglomeration Basel können sich mit der Strategie Strasse auf eine komplett neue strategische Grundlage abstützen. Massnahmenseitige Wirkungsträger sind hauptsächlich die Kapazitätssteigerungen auf der A2/Osttangente (Rheintunnel) sowie die Anschlussbauwerke in Aesch, Allschwil, Saint-Louis und Rheinfelden. Diese ÜM ermöglichen zusammen mit den flankierenden Massnahmen sowie dem Ausbau des Verkehrsmanagements die dringend notwendige Verlagerung des MIV sowie des Güterverkehrs vom untergeordneten aufs Nationalstrassennetz. Auf dem untergeordneten Strassennetz werden Verkehrsfluss und Sicherheit in ausgewählten Ortsdurchfahren und an neuralgischen Punkten verbessert. Insgesamt erhöht sich damit die Netzstabilität ohne verkehrsinduzierende neue Kapazitäten zu schaffen. Gleichzeitig können dadurch die Bedingungen für den ÖV und Langsamverkehr verbessert werden.	Kernstadt BS Teilräume: insbes. Aesch, Dornach, Allschwil, Saint-Louis, Laufen, Rheinfelden	› A2 Osttangente (Ü33) › Vollanschluss Aesch und Anschluss Angenstein (M1, M3) › Zubringer Bachgraben und Umfahrung Hegenheim (M13,14) › Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahren (M2,4-10) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V2)
4. Erreichbarkeit ↗↗↗	Die Erreichbarkeit wird ÖV-seitig in der gesamten Agglomeration deutlich erhöht (neue Durchbindungen mit Herzstück, Elektrifizierung, neue Haltestellen, Taktverdichtung und Beschleunigung). Beim Quellverkehr profitieren sowohl die inneren wie äusseren Korridore von Taktverdichtungen und Beschleunigungen. Mit den Tramverlängerungen erhalten Stadt-Randlagen eine urbanere Mobilität und mittelfristig werden auch die tangentialen Verbindungen aufgewertet. Strassenseitig können einige neuralgische Stausituationen entschärft werden. Die wichtigsten übergeordneten Massnahmen sind in Planung. Die Kernfrage lautet jedoch, wie rasch diese umgesetzt sind. Selbst bei einer Umsetzung gemäss heutiger Planung bleibt infolge anhaltenden Gesamtverkehrswachstums die Situation vor allem im grenzquerenden Verkehr angespannt. Basel kann als Gateway Nord der Schweiz den Gesamtverkehr nur bedingt selber steuern. Auf dem Hintergrund der Langfristperspektiven von BFS (Bevölkerung) und Seco (BIP) muss mit einem weiterhin dynamischen grossräumige Personen- und Güterverkehr gerechnet werden. Schliesslich erhöht sich die Erreichbarkeit für Velofahrende mit dem weiteren Velo-Netzausbau beträchtlich.	Kernstadt BS Sämtliche Korridore (insbes. bahnhofsnahe Gebiete)	› siehe Pt. 1 (LV) › siehe Pt. 2 (ÖV) › siehe Pt. 3 (MIV)
5. Intermodalität ↗↗	Die trinationale S-Bahn Basel erfährt angebotsseitig einen Quantensprung (1/4h-Takt im inneren Agglomerationsbereich). In der Folge werden die Buskonzepte angepasst, um schlanke Anschlüsse zu gewährleisten. Infrastrukturseitig werden dazu wichtige ÖV-Drehscheiben ausgebaut. S-Bahn / Tramintegration, Busbahnhöfe, P+R und LV-Zugänge (inkl. Veloabstellplätze) werten die Intermodalität auf. Die LV-Korridorpakete enthalten weitere Massnahmen zur Förderung der Intermodalität, insbes. Velo – ÖV. Mit dem Aufbau des Mobilitätsmanagements (und weiteren Eigenleistungen) setzt das AP3 auch verstärkt auf der Verhaltensebene an. Die agglomerationsweiten Informationssysteme sollen deutlich ausgebaut werden. Ein Interreg-Projekt ist dazu beim TEB aufgegleist.	Insbes. ÖV-Drehscheiben in den Korridoren (Liestal, Laufen, Zwingen, Bottmingen, Grellingen, Frenkendorf, Zoll Lörrach, Rheinfelden, Stein-Säckingen)	› Bushöfe / ÖV-Drehscheiben (Ö6-11, Ö24-26) › LV-Korridorpakete A und B (LV1-9)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
6. Nachfrageseitige Massnahmen ↗	Die Infrastrukturorientierte trinationale Zusammenarbeit ist bereits sehr anspruchsvoll, nachfrageseitige Anstrengungen sind (kulturell und politisch bedingt) noch schwieriger. Das AP3 möchte auch hier einen Schritt weiterkommen. Mit dem Commitment zum Aufbau verschiedener Managementmassnahmen (Parkierungs-, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) soll eine nachhaltige Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV erreicht werden. Insbesondere im grenzquerenden Verkehr besteht infolge tiefem Modal Split noch grosses Potenzial. Schwerpunkte sind die Verbesserung der Informationssysteme sowie die Parkraumbewirtschaftung (v.a. in den Gemeinden der inneren Korridore). Weitergehende Massnahmen (z.B. finanzielle Anreize) obliegen in der Verantwortung der einzelnen Gebietskörperschaften. Auf Stufe Agglomeration soll jedoch der Erfahrungsaustausch verstärkt werden.	gesamte Agglo	› Mobilitätsinformationsplattform (V1) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V2) › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V3)
7. Güterverkehr ↗↗	Mit der Teilstrategie Güterverkehr setzt das AP3 massnahmenseitig vor allem auf drei Ebenen an: Erreichbarkeit und Staubewirtschaftung an den Grenzübergängen, Ausbau der (trimodalen) Güterumschlagspunkte sowie umfeldverträgliche Gestaltung im städtischen Raum. Die strassenseitigen Massnahmen (siehe Pt. 3) – abgeleitet aus der Strategie Strasse – wirken neben dem Personen- auch auf den Güterverkehr. Hervorzuheben sind insbesondere die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz und den Anschlüssen. Sehr wichtig für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs sind die Massnahmen im kombinierten GV. Die Rahmenbedingungen dazu (Schiff-Bahn-Strasse) werden mit dem (etappierten) Ausbau des trimodalen Umschlagstermi-nal Basel-Nord deutlich verbessert. Damit kann die Strasse entlastet werden kann. Daneben profitiert der Güterverkehr von den Personenverkehrsbezogenen Kapazitätsausbauten auf der Schiene.	Grenzübergänge (D/CH, F/CH) Hafen Kleinhüningen; Auhafen / Muttenz Nationalstrassennetz (insb. A2, A35 und A18)	Stauraumbewirtschaftung A35 - FR/CH (Ü21) Trimodaler Terminal Basel-Nord (Ü20) A2 Osttangente (Ü33) Vollanschluss Aesch und Anschluss Angenstein (M1,M3) Zubringer Bachgraben und Umfahrung Hegenheim (M13,14) Herzstück Basel (Ü22) Schienenanbindung Euroairport (Ü7) Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V2)

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Tabelle 50: Qualitative Wirkungsanalyse WK2 Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (A/B-Massnahmen und ÜM)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
1. Konzentration Arbeitsplätze und Bevölkerung und Koordination mit Verkehr ↗↗↗	Mit der Bildung von 27 Schwerpunktgebieten (Wohnen und/oder Arbeiten) in der Teilstrategie Siedlung werden im AP3 die Konzentrationsbemühungen einerseits auf gut erschlossene Standorte der äusseren Korridore ausgedehnt, andererseits auf Arealebene präzisiert. Während sich in der ersten und zweiten Generation die Schwerpunktgebiete ausschliesslich an den ESP von Richt- und Regionalplänen orientierten, wurden in der 3. Generation alle grösseren und bzgl. Verkehrsentwicklung relevanten Areale der einzelnen Korridore erfasst. Dabei wurde neu drei Grössentypen gebildet (bis 5000, 5000-10 000 und >10 000 Ew/AP). Mit dieser Erweiterung wird die Grundlage geschaffen, dass das weitere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum insbesondere auch in den äusseren Korridoren (mit besonders grosser Zersiedelungsgefahr) auf die verkehrlich am besten erschlossenen Gebiete gelenkt werden kann. Die prioritären Verkehrsvorhaben sind konsequent auf die bessere Erschliessung dieser Schwerpunktgebiete ausgerichtet. Dank der Berücksichtigung der Vorgaben für Massnahmenblätter aus der Weisung für die 3. Generation enthalten die Massnahmenblätter Siedlung präzisere Infos.	Schwerpunktgebiete in Kernstadt inneren und äusseren Korridore	› Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S27, Typ1-3) › Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungs- und -begrenzungsstrategie (S0) › Ausbau S-Bahn Basel, inklusive Herzstück (Ü01-13, Ü22-32) › Tramprojekte (Ö1-3, Ö23, Ü31/32)
2. Verringerung Zersiedelung ↗↗↗	Hinsichtlich direkter Siedlungsbegrenzungsmassnahmen haben die Kantone BS, BL, SO und AG mit ihren Richtplä-nen der 3. Generation griffigere Massnahmen eingeführt (laufende bundesseitige Prüfung für BL, SO und AG). Die Siedlungsflächen sind gemäss neuen Anforderungen des Eidg. Raumplanungsgesetz bestimmt und die Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen definiert. Auf deutscher (Regionalplan) und französischer Seite (SCOT) sind die entsprechenden Pläne in Revision. Auch hier ist eine verstärkte Siedlungsbegrenzung ein Thema. Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt die Umsetzung der richtplanerischen Vorgaben mit Fokus Siedlungsverdichtung im Agglomerationsraum. Einerseits können dank der mit dem Korridorprozess lancierten Zusammenarbeit die wichtigsten Areale identifiziert, ihre Potenziale erhoben und in Abstimmung mit der geplanten Realisierung der Verkehrsmassnahmen richtig priorisiert werden. So werden rechtzeitig die notwendigen angebotsseitigen Voraussetzungen geschaffen, damit raumplanerisch sinnvolle Standorte (bahnhofsnah, an einem Autobahnanschluss gelegen oder in der Kernstadt liegend) für die Entwicklung nach innen gepusht werden können. Andererseits werden die in den übergeordneten Planungsinstrumenten verankerten und auch im Agglomerationsprogramm formulierten Zielsetzungen auf Korridorebene diskutiert, präzisiert und werden Umsetzungsschritte eingeleitet. Die Zielsetzungen für den Korridorprozess 02 (AP 4. Generation) sind in den aktualisierten Massnahmenblättern Siedlungsbegrenzungs- und -verdichtungsstrategie (inkl. Hochhausstrategie) enthalten. Zusammen, d.h. mit den Bemühungen im Rahmen der behördenverbindlichen Instrumente sowie den Siedlungsmassnahmen des Aggloprogramms, nimmt der Druck auf die Zersiedelung im ländlichen Raum deutlich ab.	Sämtliche Korridore (gut mit ÖV erschlossene Ortschaften)	› Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungs- und -begrenzungsstrategie (S0) › Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S27) › Ausbau S-Bahn Basel, inklusive Herzstück (Ü01-13, Ü22-32) › Tramprojekte (Ö1-3, Ö23, Ü31/32)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
3. Qualität öffentlicher Raum ↗↗	Verschiedene Strassengestaltungsmassnahmen fördern die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang stark frequentierter Strassenabschnitte und Plätze. Bei wichtigen ÖV-Drehscheiben wird neben der verbesserten Netz-Funktionalität (Bushöfe, Angebote der komb. Mobilität etc.) auch die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der Agglomeration Basel führen ebenfalls zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes, dem öffentlichen Raum wird im Rahmen der Arealentwicklungen eine grosse Bedeutung beigemessen. Dies trifft insbesondere auf die Umnutzungs- / Restrukturierungsgebiete zu.	Kernstadt BS Diverse Ortskerne: insbes. Laufen, Aesch, Dornach, Birsfelden, Therwil, Rheinfelden	› Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahren (M2-10, M15-19) › ÖV-Drehscheiben (Ö6-11, Ö24) › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V3) › LV-Korridorpakete A und B

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Tabelle 51: Qualitative Wirkungsanalyse WK3 Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (A/B-Massnahmen und ÜM)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
1. Objektive Sicherheit ↗↗	Basel-Stadt konnte die Anzahl der Unfallschwerpunkte in den letzten Jahren kontinuierlich senken. Für das entsprechende Programm zur Sanierung von Unfallschwerpunkten wurde Basel Ende 2011 mit dem bfu-Sicherheitspreis prämiert. Mittlerweile sind alle statistisch relevanten Unfallschwerpunkte saniert. Das heisst nicht, dass es keine Unfälle mehr gibt. Neue Strassengestaltungsprojekte auf stark frequentierten Abschnitten, flankierende Massnahmen zu den Nationalstrassenprojekten (insb. neuer Rheintunnel), der weitere ÖV-Ausbau (S-Bahn und Tram) sowie Ausbau des Velonetzes im Rahmen des AP3 werden bedeutende Beiträge leisten zur weiteren Sicherheitserhöhung auf dem baselstädtischen Strassennetz. Die Unfallschwerpunkte in den anderen Schweizer Agglomerationsgebieten liegen vor allem im Leimental, dem Birseck und Teilen des Rheintals. Die Tiefbauämter der Kantone BL, AG und SO sind im Rahmen laufender Programme daran, diese Hot Spots zu sanieren (mit betrieblichen oder infrastrukturellen Massnahmen). Das AP3 wirkt zusätzlich, einerseits über die Einzelmassnahmen (v.a. Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und LV-Korridorpakete), andererseits über Engpassbeseitigungen auf dem Hochleistungsstrassennetz und damit Entlastung des untergeordneten Strassennetzes. Unfallschwerpunkte auf deutscher Seite befinden sich in Lörrach, Weil am Rhein, Schopfheim und Rheinfelden. Das AP Basel beinhaltet hier keine direkten Gestaltungsmassnahmen (Eigenleistungen der Länder), sondern setzt auf einen Massnahmenmix zur Entspannung der generellen Situation (v.a. ÖV-Ausbau, Mobilitäts- und Parkraummanagement). Auf französischem Agglomerationsgebiet häufen sich die Unfälle in den Gemeinden Saint-Louis, Hésingue und Hegenheim. Entsprechend sind von den geplanten Strassenprojekten in diesem Perimeter die grössten Wirkungen zu erwarten (Neugestaltung A35/RD105, Umfahrung Hegenheim)	Kernstadt BS Allschwil, Leimental Birseck, Saint-Louis, Hegenheim-Hésingue (Lörrach, Weil, Rheinfelden/D)	› Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahren (M2-10, M15-19) › Ausbau S-Bahn Basel, inklusive Herzstück (Ü01-13, Ü22-32) › Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform (V1) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V2) › LV-Korridorpakete A+B
2. Subjektive Sicherheit ↗↗	Wesentliche Beiträge zum subjektiven Sicherheitsempfinden leisten die Ausbauten an den ÖV-Drehscheiben, neue S-Bahn-Haltestellen sowie die Tramverlängerungen. Im Weiteren sind durch den agglomerationsweiten Ausbau des Velonetzes sowie Knotenoptimierungen positive Wirkungen auf das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden zu erwarten. Und schliesslich erhöhen punktuelle Strassengestaltungsmassnahmen innerorts sowie die weitere Ausdehnung verkehrsberuhigter Zonen (Begegnungs- und T-30-Zonen) die Sicherheit der Fussgänger.	Kernstadt BS Korridore: Insbes. entlang des Velo-Hauptroutennetzes sowie an ÖV-Drehscheiben	› Bushöfe / ÖV-Drehscheiben und Busbeschleunigungsmassnahmen (Ö6-13, Ö24) › Tramprojekte (Ö1-3, Ö23, Ü31/32) › Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahren (M2-10, M15-19) › LV-Korridorpakete A+B

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
1. Luftschadstoff- und CO2-Emissionen ↗↗	Die Gesamtheit der AP-Massnahmen zielt auf eine spürbare **Verschiebung des Modal Split** (Personen- und Güterverkehr), d. h. eine Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV. Schädliche Emissionen für Mensch und Umwelt können so in der Agglomeration Basel massgebend reduziert werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses, welche mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten herbeigeführt werden kann, führt zu tieferen Emissionen. Darin eingeschlossen als Ursache sind neben den A- und B-Massnahmen des AP3 auch übergeordnete Massnahmen sowie die allgemeine technologische Entwicklung. Der Reduktionsbeitrag des AP alleine lässt sich kaum quantifizieren, ist aber bedeutend. Das Niveau der Gesamtbelastung bleibt infolge allgemeinem Verkehrswachstum in diesem dynamischen Grenzraum aber hoch. Energieseitig muss zudem erwähnt sein, dass der Angebotsausbau im ÖV auch zusätzlichen Stromverbrauch bewirkt. Die **konzentriertere Siedlungsentwicklung** auf gut erschlossene zentrumsnahe Standorte verkürzt die Wege und somit auch die Emissionen. Die entsprechenden Schwerpunktgebiete liegen grossmehrheitlich in den inneren Korridoren.	Innere und äussere Korridore, inklusive Regionalzentren. Kernstadt BS	› Ausbau S-Bahn Basel, inklusive Herzstück (Ü01-13, Ü22-32) › Tramprojekte (Ö1-3, Ö23, Ü31/32) › LV-Korridorpakete A und B › Mobilitätsinformationsplattform (V1), Verkehrsmanagement (V2) und harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V3) › Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S27) › Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungs- und –begrenzungsstrategie (S0)
2. Lärmimmissionen ↗	Störende Lärmimmissionen werden einerseits durch eine **zweckmässige Anordnung** von Verkehrsachsen und Wohngebieten in Entwicklungsgebieten vermieden. Entlang von bestehenden Strassen wird versucht, wo möglich und geeignet Geschwindigkeitsreduktionen und eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu realisieren. Im Kanton Basel-Landschaft wird mit lärmarmen Belägen als Massnahmen an der Quelle die Lärmbelastung im Sinne der Wohnqualität verbessert. Lokale Lärmminderungen sind vor allem durch Strassengestaltungs-/Beruhigungsmassnahmen, optimierte Verkehrssteuerung und in der Folge **weniger MIV** sowie **tieferen Geschwindigkeiten** zu erwarten. Lärmmindernd wirken auch sämtliche Massnahmen zur Förderung des **Fussgänger- und Veloverkehrs.** Lärmreduktionen infolge von ÖV-Angebotsausbauten und entsprechenden **Modal Split** Verschiebungen dürften hingegen für sich alleine kaum im wahrnehmbaren Bereich liegen. Lärmerhöhung durch Angebotsverdichtung im ÖV sollten auf der anderen Seite durch Verbesserungen des Rollmaterials sowie laufenden Lärmschutzmassnahmen entlang besiedelter Trassen kompensiert werden können.	Stark belastete Stadtquartiere und Ortschaften der Korridore: insbes. Raum Aesch/Dornach, Laufen, Therwil, Birsfelden, Rheinfelden Kernstadt BS	› Strassengestaltungsprojekte (M2-10, M15-19) › LV-Korridorpakete A und B › Regionales Verkehrsmanagement (V2)

Tabelle 52: Qualitative Wirkungsanalyse WK4 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (A/B-Massnahmen und ÜM)

Indikator	Wirkung	Wichtige Teilräume	Exemplarische Massnahme
3. Flächenbeanspruchung und Aufwertung Natur- und Landschaftsräume ↗↗	Keine der AP-Massnahmen benötigt nennenswerte neue Flächen. Neue **Verkehrsachsen** (v.a. Herzstück) sind unterirdisch angeordnet. Wo ein gewisser Flä-chenverlust entsteht (z.B. Umfahrung Hegenheim) gibt es Kompensationsmassnahmen (hier z.B. Parc des carrières). Innerhalb der Verkehrsflächen finden lokale **Umwidmungen** statt zugunsten des ÖV (Tramlinien und Bustrassen) oder LV (v.a. Velonetz). Die Gesamtheit der **Siedlungsmassnahmen** zielt auf einen sparsamen Bodenverbrauch (Siedlungsentwicklung nach Innen; insbesondere in den Korridoren). Und schliesslich legt auch das AP3 einen Schwerpunkt in der Förderung der zentrumsnahen, gewässerorientierten **Naherholungsgebiete** (häufig kombiniert mit einem Ausbau des Velonetzes). Grünräume mit laufenden Projekten mit Vorzeigecharakter befinden sich in und zwischen sämtlichen Korridoren. Die Aktivitäten sind auf deutscher und französischer Seite besonders hervorzuheben.	Grünräume entlang und zwischen sämtlichen Korridoren Rheinufer, Birsstadt	› 10 Schwerpunktgebiete Naturschutz-Naherholung › LV-Korridorpakete A und B

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

10 Ausblick

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation gelang es der trinationalen Agglomeration Basel, einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu vollziehen. Strategien und Konzepte konnten verfeinert, inhaltliche Lücken geschlossen, Prozesse optimiert, schlagkräftige Gremien geschaffen, die Trägerschaft weiterentwickelt und die Kommunen in den Erarbeitungsprozess integriert werden. Trotz all diesen Verbesserungen gibt es in verschiedenen Bereichen weiterhin Handlungsbedarf. Die Mitglieder von Agglo Basel sind daher entschlossen, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und die angestossenen Prozesse fortzusetzen.

Mit dem Korridorprozess gelang es im Rahmen der 3. Generation, die Gemeinden in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes einzubeziehen. Die Gemeinden sind die Hauptakteure, wenn es um die Umsetzung vieler Ziele und Massnahmen geht, insbesondere im Bereich Siedlung sowie Fuss- und Veloverkehr. In einigen Korridoren konnten strategische, überkommunale Orientierungsinstrumente in Form von Zukunftsbildern oder Raumkonzepten angestossen oder in zwei Fällen bereits fertiggestellt werden. Im Rahmen der 4. Generation sollen die Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahmenblatt S01) inklusive der Frage von Hochhäusern (Massnahmenblatt S03) und einer nachhaltigen Siedlungsbegrenzung (Massnahmenblatt S02) basierend auf den Orientierungsinstrumenten vertieft angegangen werden. Der Fokus liegt dabei klar auf der Umsetzung der Siedlungsverdichtung, die sorgfältig erfolgen soll, weshalb den Freiraumaspekten eine grosse Bedeutung zukommt (Massnahmenblatt L01). Agglo Basel wird die Gemeinden weiterhin unterstützen, insbesondere bei Prozessfragen und dem Bereitstellen von Best-Practice-Beispielen.

In den Fachgruppen, an den Mitwirkungsveranstaltungen und im Rahmen der Vernehmlassung wurden Verbesserungspotenziale erkannt und diskutiert. Vertiefungspotenzial besteht grundsätzlich in allen Bereichen. Der Bereich Siedlung wird im Rahmen der Korridorprozesse vertieft, wobei auch das Zukunftsbild neu diskutiert wird. Dabei wird der Frage nach der Grösse der Kernstadt nachgegangen. Im Bereich Verkehr wurde auf die Lücke im Güterverkehr hingewiesen, die mit der Erarbeitung eines agglomerationsweiten Güterverkehrskonzeptes angegangen wird (Massnahmenblatt V4). Die bereits angestossenen weiteren Verkehrsprojekte, das agglomerationsweite Park-and-Ride-Konzept (Massnahmenblatt V5) und der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements (Massnahmenblatt V3) werden weiterentwickelt.

Eine zentrale Aufgabe bei Agglo Basel wird die Weiterentwicklung der Trägerschaft bis voraussichtlich Ende 2017 sein. Mit der Unterzeichnung des «Memorandums of Understanding» am 26. April 2016 im Rahmen des 2. Trinationalen Bahnkongresses Basel (bk16) haben sich die sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Jura sowie das Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est) darauf verständigt, eine gemeinsame Organisationsstruktur für die Planungen der trinationalen S-Bahn im Dreiländereck zu schaffen. Ziel ist es, den bestehenden Verein Agglo Basel mit seinen sechs Mitgliedern (davon vier S-Bahn-Besteller), um drei weitere Mitglieder zu vergrössern, und zwar um das Land Baden-Württemberg, die Région Grand Est sowie den Kanton Jura. Die Weiterentwicklung der Trägerschaft Agglo Basel mit der Integration aller S-Bahn-Besteller lief bereits im Sommer 2016 an. Der Prozess wird voraussichtlich bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Das «Memorandum of Understanding» hält das Ziel fest, dass der Verein Agglo Basel ab dem 01. Januar 2018 von neun Mitgliedern getragen, gesteuert und finanziert wird.

Glossar

AG	Kanton Aargau
Agglo	Agglomeration
AP	Agglomerationsprogramm
AP1	Agglomerationsprogramm, 1. Generation
AP2	Agglomerationsprogramm, 2. Generation
AP3	Agglomerationsprogramm, 3. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BGF	Bruttogeschossfläche
Bhf	Bahnhof
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLT	Baselland Transport AG
B+R	Bike and Ride
BS	Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
CA3F	Communauté d'Agglomération des Trois Frontières
CC3F	Communauté de Communes des Trois Frontières
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
DWV	Durchschnittlicher Werktagesverkehr
EAP	EuroAirport (Flughafen Basel-Mulhouse)
Eidg.	Eidgenossenschaft
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
EU	Europäische Union
EW	Einwohner/innen
F	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
FFF	Fruchtfolgeflächen
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (EU)
FG	Fachgruppe (Fachliche Begleitgruppe)
FLAMA	Flankierende Massnahmen
ggf.	gegebenfalls
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektar
HAST	Haltestelle
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HLS	Hochleistungsstrasse
HPL	Hauptstrasse H2 Pratteln–Liestal
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IGW	Immissionsgrenzwert
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
Kt.	Kanton

KTU	Konzessioniertes Transportunternehmen
LBO	Landesbauordnung Baden-Württemberg
LEK	Landschaftsentwicklungskonzepte
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr (Velo- und Fussgängerverkehr)
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NEB	Netzbeschluss Nationalstrassennetz
NFA	Nationaler Finanzausgleich
ORK	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	per annum
P+R	Park and Ride
PEB	Programm Engpassbeseitigung (Bundesamt für Strassen)
PLU	Plans locaux d'urbanisme
PPV	Parkplatzverordnung Basel-Stadt
PW	Planungswert
RTB	Rheintalbahn
RBV	Raumplanungs- und Baugesetz Kanton Basel-Landschaft
RE	Regionalexpress (beschleunigter Regionalzug)
RoV	Bundesrechtliche Raumordnungsverordnung (Deutschland)
RPG	Schweizer Raumplanungsgesetz
RPV	Schweizer Raumplanungsverordnung
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SPA	Special Protection Area for wild birds–Vogelschutzrichtlinie (EU)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Kanton Solothurn
SPA	Special Protected Area (Vogelschutzgebiet gemäss EU-Richtlinie 79/409/EWG)
StaLa	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
STATENT	Statistik der Unternehmensstruktur
STATPOP	Statistik der Bevölkerung und der Haushalte
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SWOT	engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Bedrohungen)
T-30	Tempo-30
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TER	Transport Express Régionaux
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TRUZ	Trinationales Umweltzentrum Weil am Rhein
USP	Unfallschwerpunkt
ÜM	Übergeordnete Massnahmen (des Bundes)
vgl.	vergleiche
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
WB	Waldenburgerbahn
WSP	Wohnschwerpunkte
z.B.	zum Beispiel
ZEB	Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (Nachfolgeprogramm Bahn 2000)

Quellenverzeichnis

Arendt Consulting 2016: Aggloprogramm Basel. 3. Generation: Verkehrsmodellberechnungen MIV und ÖV für Referenzzustand und zwei Planzustände. 23. April 2016. Binningen.

Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2012: Kantonaler Richtplan. Entwurf für die Anhörung. 1/2012.

Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn 2014: Siedlungsstrategie Kanton Solothurn. A. Allgemeiner Teil und B. Einschätzung der Bauzonengrössen der Gemeinden. Entwurf 24.09.2014.

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2014A: Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft. Basisstrategie. Bern.

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2014B: Raumkonzept Basel-Landschaft. Grundlagenbericht. Bern.

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2015: P+R-Konzept Agglo BS. Präsentation zum Stand der Diskussion vom 26. Januar 2015. Liestal.

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt; Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft 2012: Studienauftrag. Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020. Kurzbericht. Basel und Liestal.

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt 2014A: Teilrichtplan Velo. Überarbeitung 2013. Basel.

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt 2014B: Tramnetzentwicklung Basel. Bewertung und Priorisierung der Tramnetzprojekte aus TN2020. Zürich/Bern.

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt; Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft (Hrsg.) 2015: Modellbeschrieb. Gesamtverkehrsmodell der Region Basel 2012. Endbericht (9. Überarbeitung) vom 25.1.2015. Binningen/Basel.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2009: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Version 0/2008. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung. Ittigen.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2011: ÖV-Güteklassen, Berechnungsmethodik ARE www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/04271/04489/index.html?lang=de.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2012: Technische Richtlinien Bauzonen. Umsetzung der Teilrevision vom 15. Juni 2012 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 http://www.are.admin.ch/themen/recht/04651/index.html?lang=de.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2014: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Grundlagen für die Festlegung von Zielwerten für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Datenübersicht.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2015: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Bundesamt für Raumentwicklung. Bern 16.02.2015.

Bundesamt für Statistik BFS 2012: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik BFS 2014: Arbeit und Erwerb. Definitionen. Neuchâtel. www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/03/11/def.html

Bundesamt für Verkehr BAV 2014: Infrastruktur: STEP Ausbauschritt 2030 www.bav.admin.ch/fabi/04578/index.html?lang=de

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau 2007: mobilitätAARGAU. Konzept Mobilitätsmanagement. Aarau.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau 2011: Richtplan Kanton Aargau. Aarau.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau 2013: mobilitätAARGAU. Strategien und Umsetzung auf der Basis der Gesamtverkehrsstrategie vom 19. September 2006. Statusbericht 2013. Aarau.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau 2014: Richtplananpassung Siedlungsgebiet. Öffentliche Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung. Erläuterungsbericht.

Diener R., J. Herzog, P. de Meuron. M. Meili und C. Schmid 2005: Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart (Hrsg.), Basel.

EBP/SMA 2014: Angebots- und Fahrplankonzeption für eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn Basel. Fachbericht – Band 1. Geschäftsstelle Agglo Basel (Hrsg.), Liestal.

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2015a): Strategie Strasse. Trinationale Netzstrategie. Bern.

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2015b): Strategie Strasse. Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung. Bern.

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2015c): Strategie Strasse. Teil Verkehrsmanagement. Basel.

Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2015: Gesamtverkehrsmodell der Region Basel – Ergebnisse; Ausgangszustand 2010 und Szenarien 2030, Oktober 2015.

Kantonspolizei Basel-Stadt 2014: Strassenverkehrsunfälle, Jahresstatistik 2013. März 2014. Basel.

Metron 2012: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität. Teil 2. Grundlagen, Definitionen und Methodik. Zu beziehen bei Metron, Brugg.

Metron 2014: Hochhauskonzept Basel-Landschaft, Schlussbericht, 25.02.2014.

Oberrheinkonferenz 2003: D-F-CH Freiraum, Raumordnungskonzeption für den Oberrhein: Freiraumkategorisierung, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl.

Oberrheinkonferenz 2008: Kantons- bzw. Regionalplanung im Oberrheingebiet, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl.

Planungsregion Nordwestschweiz 2014: STEP Ausbauschritt 2030, Einreichung Angebotskonzept, Korridor 6/9, S-Bahn-Perimeter Basel. Liestal.

Polizei Basel-Landschaft 2014: Verkehrsunfallstatistik 2013, Kanton Basel-Landschaft. www.baselland.ch/verkersunfall_main-htm.273941.0.html

PTV 2011a: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB. Schlussbericht. Karlsruhe.

PTV 2011b: Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 2 : Réalisation d'une enquête ménages téléphonique sur les comportements liés à la mobilité sur la partie française de l'ETB. Rapport final. Karlsruhe.

PTV 2011d: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 4: Teil Erhebung P+R/B+R. Kurzbericht. Karlsruhe.

PTV 2012: P+R und B+R Erhebung entlang der Schienenstrecken im Kanton Basel-Landschaft. Karlsruhe.

PTV 2013: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel. LOS 4: Festlegung und Bewertung von Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Kombinierten Mobilität. Karlsruhe.

Regierungsrat Basel-Landschaft 2012: Kantonaler Richtplan. Liestal.

Regierungsrat Basel-Landschaft 2013: Vorlage an den Landrat. Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017. www.baselland.ch/fileadmin/baselland/files/docs/parl-lk/vorlagen/2013/2013-047.pdf

Regierungsrat Basel-Landschaft 2014: Kantonaler Richtplan - Revision 2015. Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft.

Regierungsrat Basel-Stadt 2012: Richtplan Kanton Basel-Stadt. Basel.

Regierungsrat Basel-Stadt 2014A: Ausgabenbericht für die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke; Finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Basel.

Regierungsrat Basel-Stadt 2015: Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan. Juni 2015. Basel.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011A: Entwurf Gesamtfortschreibung Regionalplan. Entwicklungsachsen. Anlage 1–3.

Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011B: Entwurf Gesamtfortschreibung Regionalplan. Raumkategorien. Anlage 1–3.

SBB Immobilien; BVD Mobilität 2012: Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB. Eine Studie zu Gestaltung und Neukonzeption. Bern/Basel.

SBB 2013: Rahmenplan Basel. Kurzbericht. Bern.

so!mobil 2014: Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn. www.so-mobil.ch

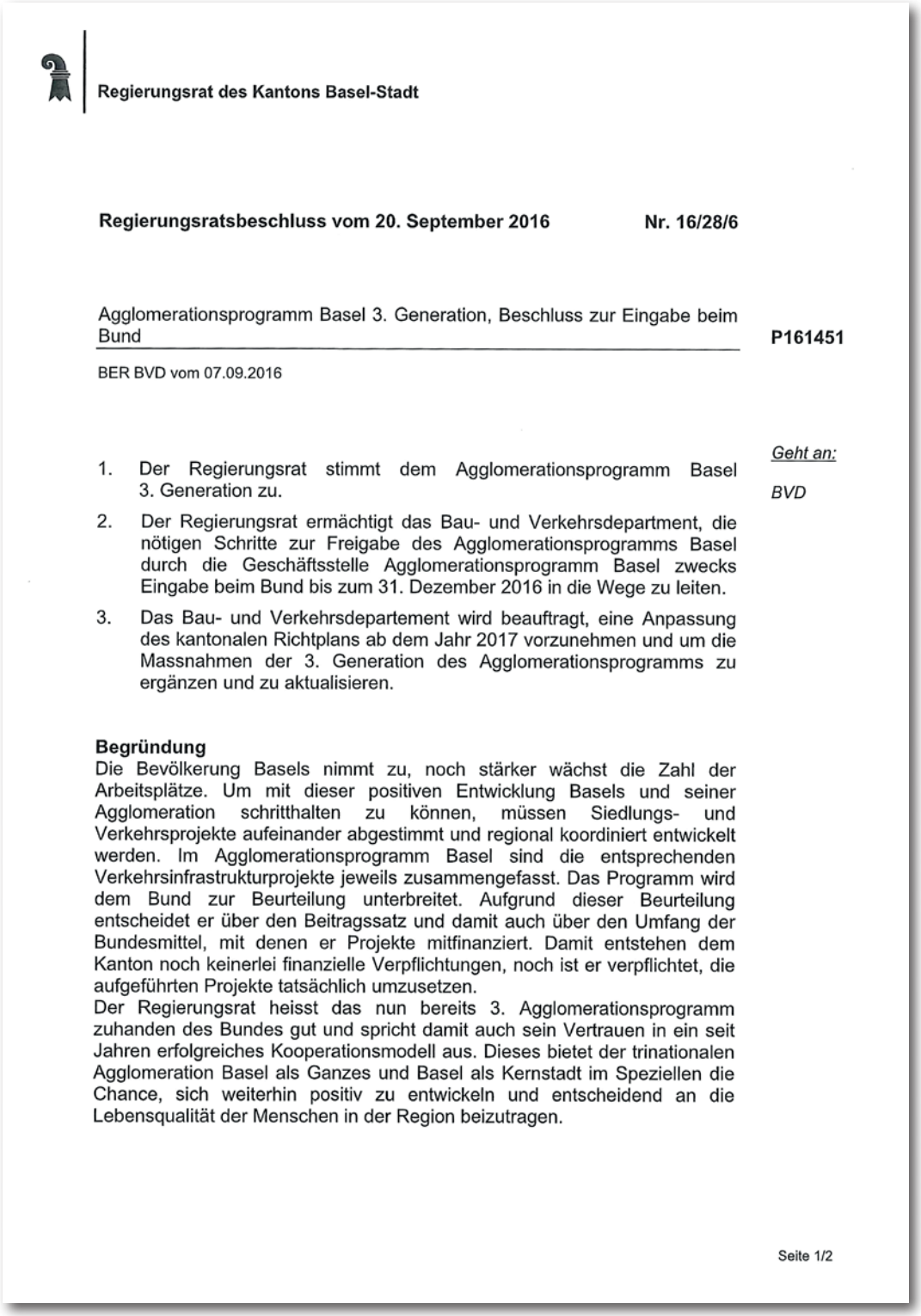
Syndicat Mixte 2012: Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz. Saint-Louis.

Anhang

Anhang 1: Politische Beschlüsse
Anhang 2: Statuten Verein Agglo Basel (Version D)
Anhang 3: Statuts de l'association Agglo Basel (Version F)
Anhang 4: LV-Korridorpakete
Anhang 5: Modellergebnisse AP3 Verkehrsmassnahmen
Anhang 6: Tabellen Umsetzungsreporting

Anhang 1: Politische Beschlüsse

Regierungsratsbeschluss des Kantons Basel-Stadt



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Regierungsratsbeschluss vom 20. September 2016 **Nr. 16/28/6**

Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, Beschluss zur Eingabe beim Bund **P161451**

BER BVD vom 07.09.2016

Geht an:

BVD

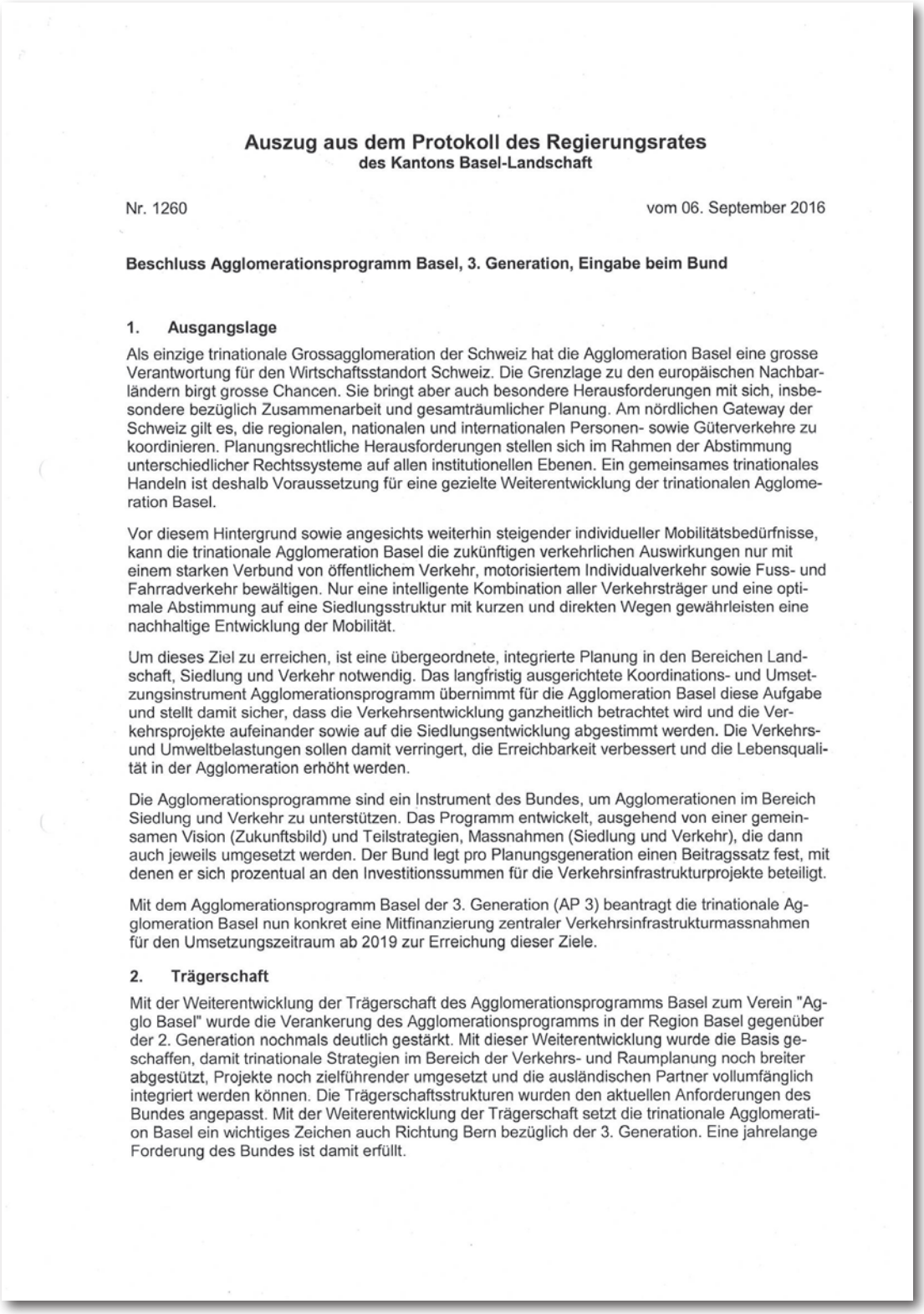
1. Der Regierungsrat stimmt dem Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation zu.
2. Der Regierungsrat ermächtigt das Bau- und Verkehrsdepartment, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel zwecks Eingabe beim Bund bis zum 31. Dezember 2016 in die Wege zu leiten.
3. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird beauftragt, eine Anpassung des kantonalen Richtplans ab dem Jahr 2017 vorzunehmen und um die Massnahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms zu ergänzen und zu aktualisieren.

Begründung

Die Bevölkerung Basels nimmt zu, noch stärker wächst die Zahl der Arbeitsplätze. Um mit dieser positiven Entwicklung Basels und seiner Agglomeration schritthalten zu können, müssen Siedlungs- und Verkehrsprojekte aufeinander abgestimmt und regional koordiniert entwickelt werden. Im Agglomerationsprogramm Basel sind die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturprojekte jeweils zusammengefasst. Das Programm wird dem Bund zur Beurteilung unterbreitet. Aufgrund dieser Beurteilung entscheidet er über den Beitragssatz und damit auch über den Umfang der Bundesmittel, mit denen er Projekte mitfinanziert. Damit entstehen dem Kanton noch keinerlei finanzielle Verpflichtungen, noch ist er verpflichtet, die aufgeführten Projekte tatsächlich umzusetzen.
Der Regierungsrat heisst das nun bereits 3. Agglomerationsprogramm zuhanden des Bundes gut und spricht damit auch sein Vertrauen in ein seit Jahren erfolgreiches Kooperationsmodell aus. Dieses bietet der trinationalen Agglomeration Basel als Ganzes und Basel als Kernstadt im Speziellen die Chance, sich weiterhin positiv zu entwickeln und entscheidend an die Lebensqualität der Menschen in der Region beizutragen.

Seite 1/2

Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft



Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates
des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 1260 vom 06. September 2016

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

1. Ausgangslage

Als einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz hat die Agglomeration Basel eine grosse Verantwortung für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt grosse Chancen. Sie bringt aber auch besondere Herausforderungen mit sich, insbesondere bezüglich Zusammenarbeit und gesamträumlicher Planung. Am nördlichen Gateway der Schweiz gilt es, die regionalen, nationalen und internationalen Personen- sowie Güterverkehre zu koordinieren. Planungsrechtliche Herausforderungen stellen sich im Rahmen der Abstimmung unterschiedlicher Rechtssysteme auf allen institutionellen Ebenen. Ein gemeinsames trinationales Handeln ist deshalb Voraussetzung für eine gezielte Weiterentwicklung der trinationalen Agglomeration Basel.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse, kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Fahrradverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt für die Agglomeration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Die Agglomerationsprogramme sind ein Instrument des Bundes, um Agglomerationen im Bereich Siedlung und Verkehr zu unterstützen. Das Programm entwickelt, ausgehend von einer gemeinsamen Vision (Zukunftsbild) und Teilstrategien, Massnahmen (Siedlung und Verkehr), die dann auch jeweils umgesetzt werden. Der Bund legt pro Planungsgeneration einen Beitragssatz fest, mit denen er sich prozentual an den Investitionssummen für die Verkehrsinfrastrukturprojekte beteiligt.

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation (AP 3) beantragt die trinationale Agglomeration Basel nun konkret eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019 zur Erreichung dieser Ziele.

2. Trägerschaft

Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zum Verein "Agglo Basel" wurde die Verankerung des Agglomerationsprogramms in der Region Basel gegenüber der 2. Generation nochmals deutlich gestärkt. Mit dieser Weiterentwicklung wurde die Basis geschaffen, damit trinationale Strategien im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung noch breiter abgestützt, Projekte noch zielführender umgesetzt und die ausländischen Partner vollumfänglich integriert werden können. Die Trägerschaftsstrukturen wurden den aktuellen Anforderungen des Bundes angepasst. Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft setzt die trinationale Agglomeration Basel ein wichtiges Zeichen auch Richtung Bern bezüglich der 3. Generation. Eine jahrelange Forderung des Bundes ist damit erfüllt.

9. Beschlüsse

://: 1. Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation wird verabschiedet und dem Bund termingerecht bis zum 31. Dezember 2016 zur Prüfung eingereicht.

2. Der Regierungsrat ermächtigt die Bau- und Umweltschutzdirektion, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel zwecks Eingabe beim Bund in die Wege zu leiten.

3. Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2019 bis 2022 erreichen.

4. Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle Agglo Basel - nach Absprache mit den Informationsdiensten der Mitglieder von Agglo Basel - mit einem gemeinsamen Mediencommuniqué.

5. Der Regierungsrat beantragt die Bau- und Umweltschutzdirektion die erforderlichen Anpassungen des Kantonalen Richtplanes in die Wege zu leiten.

Beilagen:
- Keine

Verteiler:
- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh Platz 2a, CH- 4410 Liestal
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Münsterplatz 11, CH-4001 Basel
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfeldstrasse 22, CH-5001 Aarau
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement, Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, Werkhofstrasse 65, CH-4509 Solothurn
- Landkreis Lörrach, Landratsamt Lörrach, Dezernent II, Palmstraße 3, D-79539 Lörrach
- Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Place de l'Hôtel de Ville - BP 50199 - 68305 SAINT-LOUIS Cedex
- Bundesparlamentarier (Herren / Damen Nationalräte und Ständeräte)
- Landeskanzlei
- alle Direktionen
- BUD, Bereich Raumentwicklung und Baubewilligung
- Bau- und Umweltschutzdirektion

Der Landschreiber:

Peter Vetter

Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau

KANTON AARGAU

Abt. Raumentwicklung
30. Sep. 2016
AL | GK | RO | SF | ZD

PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATS

Sitzung vom 28. September 2016

Versand: 30. Sep. 2016

Regierungsratsbeschluss Nr. 2016-001163

Agglomerationsprogramme der 3. Generation; Agglomerationsprogramm Basel; Zustimmung; Eingabe an den Bund; Auftrag an Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt/Vortrag vom 21. September 2016

Beschluss

1.

Dem Agglomerationsprogramm Basel wird zugestimmt.

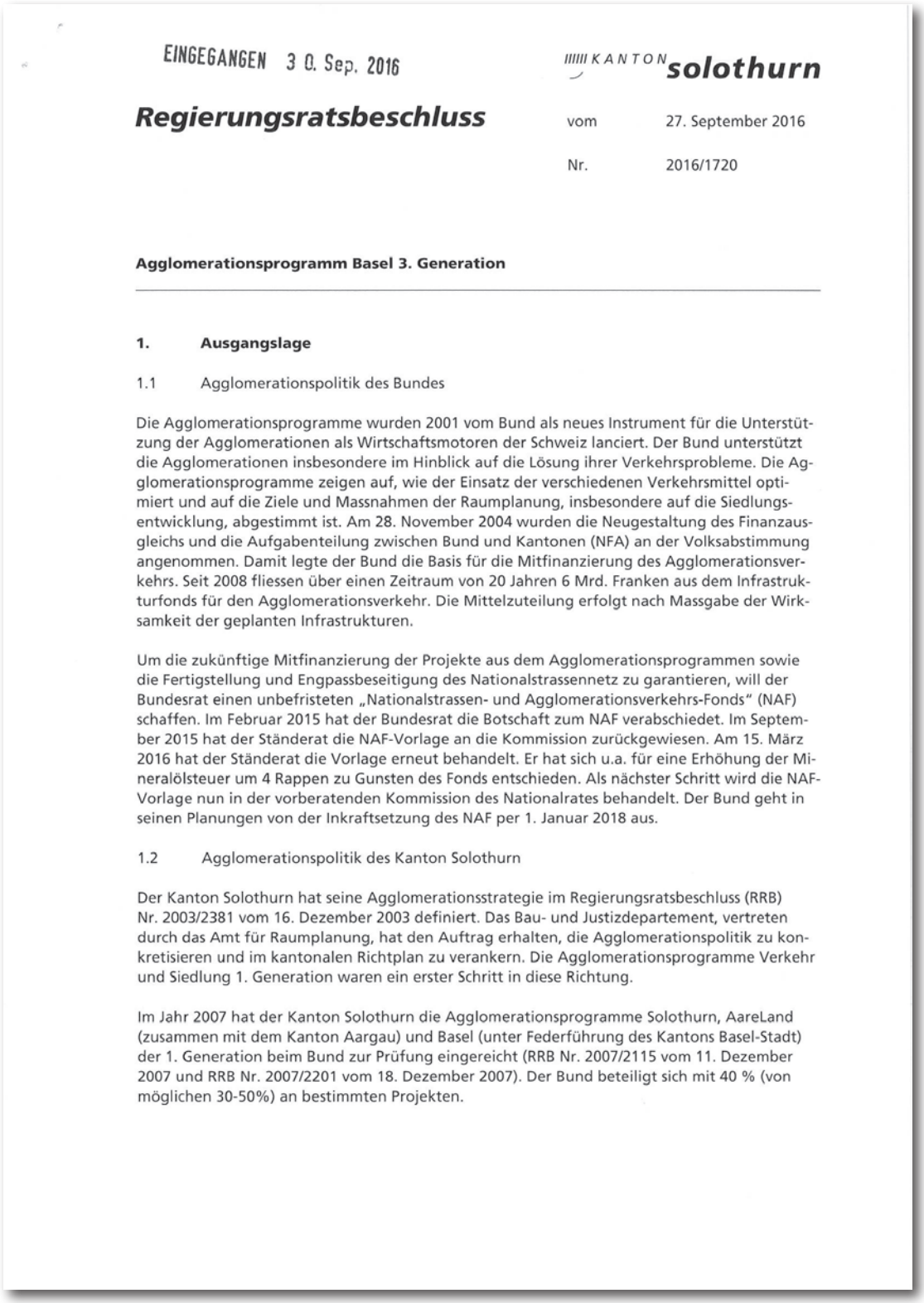
2.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, das Programm koordiniert mit den beteiligten Kantonen bis spätestens 31. Dezember 2016 dem Bund einzureichen.

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Verteiler
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Abteilung Raumentwicklung BVU (mit Akten)
- Abteilung Verkehr BVU
- Departement Volkswirtschaft und Inneres
- Departement Bildung, Kultur und Sport
- Departement Finanzen und Ressourcen
- Abteilung Finanzen DFR
- Departement Gesundheit und Soziales
- Staatskanzlei
- Rechtsdienst des Regierungsrats
- Finanzkontrolle

Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn



EINGEGANGEN 30. Sep. 2016

KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 27. September 2016

Nr. 2016/1720

Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Die Agglomerationsprogramme wurden 2001 vom Bund als neues Instrument für die Unterstützung der Agglomerationen als Wirtschaftsmotoren der Schweiz lanciert. Der Bund unterstützt die Agglomerationen insbesondere im Hinblick auf die Lösung ihrer Verkehrsprobleme. Die Agglomerationsprogramme zeigen auf, wie der Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung, insbesondere auf die Siedlungsentwicklung, abgestimmt ist. Am 28. November 2004 wurden die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) an der Volksabstimmung angenommen. Damit legte der Bund die Basis für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs. Seit 2008 fliessen über einen Zeitraum von 20 Jahren 6 Mrd. Franken aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. Die Mittelzuteilung erfolgt nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen.

Um die zukünftige Mitfinanzierung der Projekte aus dem Agglomerationsprogrammen sowie die Fertigstellung und Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetz zu garantieren, will der Bundesrat einen unbefristeten „Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds" (NAF) schaffen. Im Februar 2015 hat der Bundesrat die Botschaft zum NAF verabschiedet. Im September 2015 hat der Ständerat die NAF-Vorlage an die Kommission zurückgewiesen. Am 15. März 2016 hat der Ständerat die Vorlage erneut behandelt. Er hat sich u.a. für eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 4 Rappen zu Gunsten des Fonds entschieden. Als nächster Schritt wird die NAF-Vorlage nun in der vorberatenden Kommission des Nationalrates behandelt. Der Bund geht in seinen Planungen von der Inkraftsetzung des NAF per 1. Januar 2018 aus.

1.2 Agglomerationspolitik des Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Raumplanung, hat den Auftrag erhalten, die Agglomerationspolitik zu konkretisieren und im kantonalen Richtplan zu verankern. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung 1. Generation waren ein erster Schritt in diese Richtung.

Im Jahr 2007 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand (zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung des Kantons Basel-Stadt) der 1. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2007/2115 vom 11. Dezember 2007 und RRB Nr. 2007/2201 vom 18. Dezember 2007). Der Bund beteiligt sich mit 40 % (von möglichen 30-50%) an bestimmten Projekten.

4. Beschluss

4.1 Das AP Basel 3G wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

4.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm koordiniert mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau sowie den Ländern Deutschland und Frankreich bis Ende Dezember 2016 beim Bund einzureichen und die weiteren beteiligten Stellen mit den Unterlagen zu bedienen.

4.3 Mit der Information über die Einreichung des AP Basel 3G wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle „Agglomerationsprogramm Basel" - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - mit einer gemeinsamen Medienmitteilung.

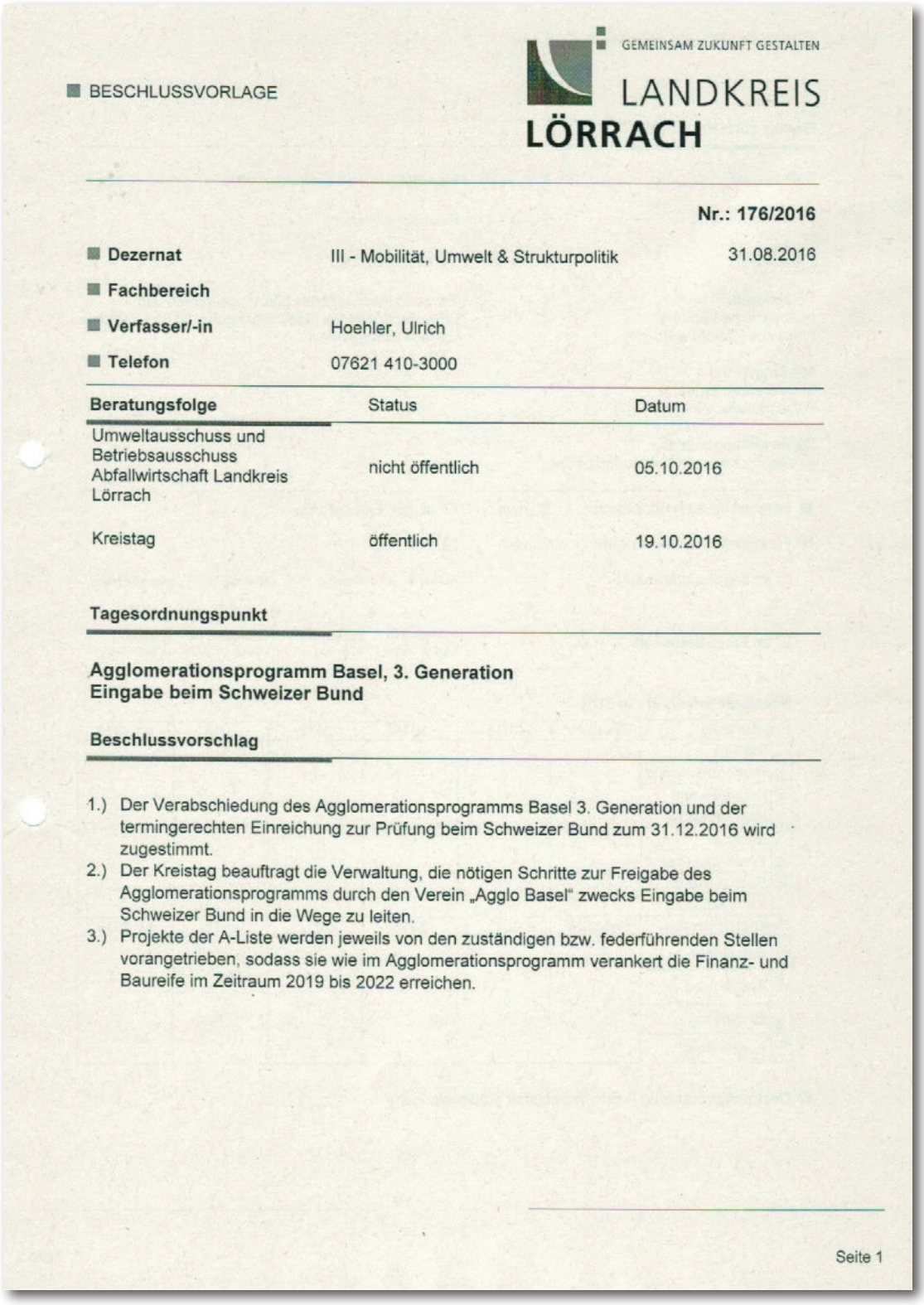
4.4 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, die Massnahmen / Projekte der A-Listen des AP Basel 3G voranzutreiben, so dass die Finanz- und Baureife für den Zeitraum 2019 bis 2022 erreicht wird.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung (as, BS) (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Amt für Finanzen
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Wirtschaft und Arbeit, Wirtschaftsförderung
Amt für Gemeinden
Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Dufourstrasse 40, 4001 Basel
Landkreis Lörrach, Landratsamt Lörrach, Dezernat II, Palmstraße 3, D-79539 Lörrach
Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Place de l'Hôtel de Ville, BP 50199, F-68305 Saint-Louis Cedex

Kreistagsbeschluss Landkreis Lörrach



BESCHLUSSVORLAGE

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN
LANDKREIS LÖRRACH

Nr.: 176/2016

Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	31.08.2016
Fachbereich		
Verfasser/-in	Hoehler, Ulrich	
Telefon	07621 410-3000	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	nicht öffentlich	05.10.2016
Kreistag	öffentlich	19.10.2016

Tagesordnungspunkt

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation
Eingabe beim Schweizer Bund

Beschlussvorschlag

1.) Der Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation und der termingerechten Einreichung zur Prüfung beim Schweizer Bund zum 31.12.2016 wird zugestimmt.
2.) Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms durch den Verein „Agglo Basel" zwecks Eingabe beim Schweizer Bund in die Wege zu leiten.
3.) Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, sodass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2019 bis 2022 erreichen.

Seite 1

Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms. Besonders bedeutsame Beispiele auf deutschem Territorium sind **die Hochrheinelektrifizierung, das 3./4. Gleis am Oberrhein, der Ausbau der Wiesental-S-Bahn, die A 98, die Ortsumfahrungen Wyhlen und Grenzach sowie der Ausbau der B 317**.

Eigenleistungen Verkehr: Darunter sind Infrastrukturmaßnahmen zu verstehen, die als Einzelmaßnahmen für sich stehen oder nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, die im Rahmen des Infrastrukturfonds nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen sind (vgl. hierzu ebenfalls Anlage 2).

FAZIT

Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und auf diese Weise – mit unmittelbarem Nutzen für die Bevölkerung im Landkreis Lörrach – Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen. Die hier formulierten Beschlussvorschläge entsprechen den Erfordernissen des Agglomerationsprogramms und sind für die CH-Kantone, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, die verantwortliche Stelle für den französischen SCOT für Huningue und Sierentz sowie den Regionalverband Hochrhein-Bodensee vergleichbar.

Im Sinne des Erfolgs des Gesamtantrags soll die Kommunikation zur Einreichung des AP 3, abgestimmt mit den Vereinsmitgliedern, ausschließlich durch die Geschäftsstelle „Agglo Basel" erfolgen, insbesondere mit Blick auf die Maßnahmenliste.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

Anlagen

- Vereinsstruktur und Aufgabenverteilung von „Agglo Basel"; Beteiligte Akteure
- Maßnahmenliste Verkehr Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (nur Umweltausschuss/*nicht-öffentlich*)
- Gesamtkosten Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Seite 7

REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hochrhein-Bodensee • Postfach 1742 • 79745 Waldshut-Tiengen

Geschäftsstelle Agglo Basel
Herrn Dr. Leypoldt
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Im Wallgraben 50
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0) 77 51 91 15-0
Telefax +49 (0) 77 51 91 15-30

info@hochrhein-bodensee.de
www.hochrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzende
Landrätin Marion Dammann

Verbandsdirektor
K.H. Hoffmann-Bohner

Aktenzeichen 50.335
21.10.2016

Agglomerationsprogramm Basel - 3. Generation

Sehr geehrter Herr Dr. Leypoldt,

der Planungsausschuss des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee hat in seiner Sitzung vom 18. Oktober 2016 folgende Beschlüsse einstimmig verabschiedet:

1.) Der Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation und der termingerechten Einreichung zur Prüfung beim Schweizer Bund zum 31.12.2016 wird zugestimmt.

2.) Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms durch den Verein „Agglo Basel" zwecks Eingabe beim Schweizer Bund in die Wege zu leiten.

3.) Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, sodass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert, die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2019 bis 2022 erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

K.H. Hoffmann

Karl Heinz Hoffmann
Verbandsdirektor

Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES TROIS FRONTIERES

Délibération
du Conseil de Communauté

Membres élus	: 49	Séance du 14 septembre 2016
Membres en fonction	: 49	Sous la Présidence de
Membres présents	: 35	Monsieur Alain GIRNY
Membres absents	: 14	Président de la Communauté d'Agglomération
Procurations	: 08	des Trois Frontières

6ème QUESTION

Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération

1- Présentation des Projets d'Agglomération

Le Projet d'Agglomération est un instrument de financement des infrastructures de la Confédération Helvétique destiné à aider les agglomérations à résoudre les questions de transport et de mobilité et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation, par-delà les limites communales, cantonales et nationales.

Dans ce cadre, les membres de l'association Agglo Basel, qui est chargée de mettre en place le Projet d'Agglomération de l'agglomération trinationale de Bâle, se sont entendus sur un modèle de développement de l'agglomération à l'horizon 2030 - ou « vision d'avenir » - et ont élaboré en conséquence des stratégies et des projets pour le mettre en œuvre. Ces projets d'infrastructure sont classés par priorité chronologique (listes A, B et C). À travers le Projet d'Agglomération, Agglo Basel va déposer ainsi d'ici fin 2016 une demande de contribution fédérale pour ses infrastructures de transport.

Les demandes de contribution sont examinées par l'Office fédéral du développement territorial de la Confédération helvétique en fonction de leur capacité à répondre aux objectifs fédéraux d'aménagement du territoire : réduction des déplacements individuels motorisés, développement des transports collectifs et de la mobilité douce, préservation des espaces naturels et agricoles, amélioration de la diversité écologique, etc…

En fonction de l'évaluation de la Confédération sur la qualité du projet de développement, les agglomérations bénéficient d'un taux de cofinancement plus ou moins important dans les limites d'une fourchette comprise entre 30% et 50% pour les projets d'infrastructure éligibles.

Pour être éligibles, les projets concernés doivent contribuer significativement à la mise en œuvre de la vision d'avenir arrêtée.

2- Le projet d'Agglomération de Bâle

L'agglomération trinationale de Bâle a déjà élaboré deux Projets d'Agglomération. Le premier (déposé en 2008) avait été élaboré uniquement par les Cantons suisses avec la participation de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB). Dans la seconde génération (2008-2012), les collectivités des Etats voisins avaient été associées de façon informelle sans être pour autant complétement intégrées à la structure porteuse du Projet d'Agglomération (Agglo Basel). C'est au cours de cette seconde génération que la « vision d'avenir » de l'agglomération trinationale de Bâle avait été définie. Elle constitue le socle de la stratégie d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération à horizon 2030. Elle prévoit principalement :

- le développement prioritaire de l'urbanisation dans le noyau central de l'agglomération et dans les corridors qui sont desservis par des infrastructures de transport en commun lourdes (train ou tram),
- le renforcement de l'offre en transports publics au sein de la zone centrale et des corridors (augmentation du cadencement des trains, etc…)
- la préservation, la valorisation et la mise en réseau des paysages naturels situés de part et d'autre des corridors.

Côté français, des projets majeurs aujourd'hui en cours de réalisation ont ainsi pu bénéficier de co-financements par le biais du Projet d'Agglomération de 2ème génération :

- le prolongement du tram 3 en gare de Saint-Louis,
- l'aménagement de la plateforme plurimodale de la gare SNCF de Saint-Louis (création d'un parking silo de 740 places).

3- Le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération

La 3ème génération a été l'occasion d'approfondir un certain nombre de stratégies qui découlent de la « vision d'avenir ». Celle-ci a quant à elle été adaptée sans être profondément remaniée :

- la stratégie du RER trinational qui avait été lancée lors de la 2de génération a été pleinement mise en place au cours de la 3ème génération. Des avancées significatives ont été effectuées avec la mise en place d'un groupe de travail (dans lequel la partie française est représentée par la CA3F et la Région) et le lancement des études pour le Herzstück (liaison ferroviaire entre la gare allemande de Bâle et la gare SBB) qui constitue la condition de base de la réalisation du RER,
- pour la première fois une stratégie routière trinationale a été mise en place. Un groupe de travail a été défini et une étude routière a été menée. Cette stratégie permet de placer chaque projet d'infrastructure du réseau routier dans le contexte d'un réseau routier trinational de manière à en évaluer les impacts de manière globale. Elle met en évidence les enjeux et les besoins les plus saillants grâce à la définition d'un réseau cible à horizon 2035.

Parallèlement à l'approfondissement de ces stratégies, l'association Agglo Basel a, au cours cette 3ème génération, franchi une étape importante en intégrant officiellement les partenaires des collectivités locales allemandes et françaises. Côté français, la CA3F est ainsi devenue membre à part entière de l'association et représente la partie française de l'agglomération trinationale. Elle siège aux côtés des Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et du Landkreis Lörrach.

Enfin la 3ème génération a été marquée par l'animation et l'organisation de chaque corridor de développement urbain de manière à faciliter l'interface entre le Projet d'Agglomération et l'échelle communale (Korridorprozess). La partie française de l'agglomération a la caractéristique d'être déjà structurée institutionnellement à cette échelle avec le Pays de Saint-Louis. Au plan organisationnel, cela la place en avance par rapport aux autres parties de l'agglomération. En 2015, deux réunions ont été organisées auprès des maires des communes membres du corridor français. Ces réunions ont notamment permis de définir avec les maires, la partie française du réseau trinational de pistes cyclables et de mettre en avant, au sein du corridor, les projets restant à réaliser.

Pour cette 3ème génération, les projets d'infrastructure suivants sont proposés du côté français pour une demande de cofinancement :

Horizon de réalisation A (2019 – 2022)

- Réaménagement de la RD105 entre le carrefour du cimetière à Saint-Louis et l'échangeur A35 à Hésingue (M6)
- Mobilité douce (LVA7) :
  - LV60 : CA3F – liaison cyclable Huningue / Saint-Louis
  - LV61 : CA3F – liaison cyclable Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue
  - LV62 : CA3F – liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau
  - LV63 : Ville de Saint-Louis – liaison cyclable entre l'avenue Général de Gaulle et la rue du Dr Hurst

Horizon de réalisation B (2023 – 2026)

- Contournement Est Hésingue / Hégenheim (M14)
- Mobilité douce (LVB7) :
  - LV64 : CA3F – liaison douce Hégenheim / Parc des Carrières / Saint-Louis Bourgfelden

Horizon de réalisation C (au-delà de 2027)

- Prolongement du tram 3 du Technoport vers L'EuroAirport (Ö40)
- Prolongement du tram 11 vers Huningue (Ö33) (desserte du 3Land)
- Réalisation d'un tram entre Huningue et Saint-Louis (Ö31) (desserte du 3Land)

Il est proposé au Conseil Communautaire d'approuver le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération ainsi que les projets proposés sur le territoire français.

Après délibération, le Conseil de Communauté

↳ **approuve à l'unanimité le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération ainsi que les projets proposés sur le territoire français.**

CERTIFIE EXECUTOIRE
à compter du 19/09/2016
SAINT-LOUIS, Le 20/09/2016
Le Président

Pour extrait conforme,
Saint-Louis, le 15 septembre 2016

Le Président

Alain GIR

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DES TROIS FRONTIÈRES

3/3

PÔLE D'EQUILIBRE TERRITORIAL ET RURAL
DU PAYS DE SAINT-LOUIS ET DES TROIS FRONTIERES
Siège : Hôtel de Ville – BP 20090 – 68303 SAINT-LOUIS Cedex

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU BUREAU

Séance du 07 octobre 2016
Sous la Présidence de
Monsieur Jean-Marie ZOELLÉ
Président du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières

Présents :

M.	Jean-Marie ZOELLE	Président
M.	Alain GIRNY	Vice-président
M.	Jean-Paul MEYER	Vice-président
M.	Jean-Marie BELLIARD	Vice-président
M.	Daniel ADRIAN	Vice-président
Mme	Catherine TROENDLE	Vice-présidente
M.	Gérard BURGET	Assesseur
M.	Vincent STRICH	Assesseur
M.	Fernand SCHMITT	Assesseur

Excusés :

M.	Denis WIEDERKEHR	Vice-président
M.	Jean-Marc DEICHTMANN	Assesseur
M.	Jacques GINTHER	Assesseur
M.	Max DELMOND	Assesseur

Point n°2 : Avis sur le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération

1- Présentation des Projets d'Agglomération

Le Projet d'Agglomération est un instrument de financement des infrastructures de la Confédération Helvétique destiné à aider les agglomérations à résoudre les questions de transport et de mobilité et à coordonner le développement des transports et de l'urbanisation, par-delà les limites communales, cantonales et nationales.

PÔLE D'EQUILIBRE TERRITORIAL ET RURAL
DU PAYS DE SAINT-LOUIS ET DES TROIS FRONTIERES
Siège : Hôtel de Ville – BP 20090 – 68303 SAINT-LOUIS Cedex

Horizon de réalisation B (2023 – 2026)

- Contournement Est Hésingue / Hégenheim (M14)
- Mobilité douce (LVB7) :
  - LV64 : CA3F – liaison douce Hégenheim / Parc des Carrières / Saint-Louis Bourgfelden

Horizon de réalisation C (au-delà de 2027)

- Prolongement du tram 3 du Technoport vers L'EuroAirport (Ö40)
- Prolongement du tram 11 vers Huningue (Ö33) (desserte du 3Land)
- Réalisation d'un tram entre Huningue et Saint-Louis (Ö31) (desserte du 3Land)

Après en avoir délibéré, le Bureau, à l'unanimité approuve le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération ainsi que les projets proposés sur le territoire français.

Pour extrait conforme

Saint-Louis, le 20 octobre 2016

Le Président,

Jean-Marie ZOELLE
Maire de la Ville de Saint-Louis

Page 4 sur 4

Nordwestschweizer Regierungskonferenz
Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest

Geschäftsstelle AggloBasel
Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

Liestal, 6. September 2016

Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation: Unterstützung durch die Nordwestschweizer Regierungskonferenz

Sehr geehrter Herr Leypoldt

Der Ausschuss der Nordwestschweizer Regierungskonferenz (NWRK) hat an seiner Sitzung vom 5. September 2016 das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation behandelt und dabei das trinational abgestimmte Zukunftsbild sowie die Zielsetzungen der Agglomeration Basel ausdrücklich begrüsst.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass der Ausschuss der NWRK die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation – unter Vorbehalt der Zustimmung der Gesamtregierungen – unterstützt.

Mit freundlichen Grüssen

Nordwestschweizer Regierungskonferenz

Esther Gassler, Regierungsrätin SO
Konferenzpräsidentin

Aline Masé
Konferenzsekretärin

Nordwestschweizer Regierungskonferenz, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal
Tel.: 061 552 50 35, Fax.: 061 552 69 65, Mail: info@nwrk.ch, www.nwrk.ch

Vorstand Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

ETB Eurodistrict Trinational de Bâle
TEB Trinationaler Eurodistrict Basel

Maison TRIRHENA Palmrain
Pont du Palmrain
F-68128 Village-Neuf

T +33 (0)3 89 67 06 75
F +33 (0)3 89 67 01 95
M info@eurodistrictbasel.eu
I www.eurodistrictbasel.eu

Bureau du projet de l'agglomération de Bâle
Monsieur Patrick Leypoldt,
Directeur
Emma Herwegh-Platz 2A
CH – 4410 LIESTAL

Village-Neuf, le 24 octobre 2016

Objet: Avis au regard du projet d'agglomération de Bâle de troisième génération.

Monsieur le Directeur,

Le rapport final du projet d'agglomération de Bâle de troisième génération a été soumis aux élus du Comité Directeur de l'association Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) le 21 octobre 2016.

J'ai le plaisir de vous informer que les élus du Comité Directeur de l'ETB ont validé à l'unanimité les décisions suivantes :

- *Le Comité Directeur soutient le travail réalisé dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de troisième génération.*
- *Le Comité Directeur approuve les projets du projet d'agglomération de troisième génération.*

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean Marc Deichtmann

Président de l'Eurodistrict Trinational de Bâle
Premier Vice-Président de la Communauté
d'Agglomération des 3 Frontières (F)

Association inscrite au Registre du Tribunal d'Instance de MULHOUSE (HUNINGUE – Volume 22 Folio 88)

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
DER MINISTER

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Herrn Präsidenten
Dr. Hans-Peter Wessels
Geschäftsstelle KöV Nordwestschweiz
Münsterplatz 11
4001 BASEL
SCHWEIZ

Stuttgart 13. Jan. 2015
Durchwahl 0711 231-5736
Aktenzeichen 3-3895.05-01/94
(Bitte bei Antwort angeben!)

Trinationale Planung Regio-S-Bahn Basel
Eingabe STEP II

Sehr geehrter Herr Präsident, Lieber Hans-Peter Wessels,

am 28. November 2014 haben die Nordwestschweizer Kantone ihre Angebotsvorstellungen zur Entwicklung der S-Bahn Basel für den Ausbauschritt STEP II (2030) in Bern eingereicht. Wie abgesprochen bildet die Basis für die Eingabe das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel erarbeitete trinationale Angebotskonzept S-Bahn Basel 2030.

Der rund zweijährige Prozess war vorbildlich und ist aus meiner Sicht ein Meilenstein in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Regio-S-Bahn Basel ist definitionsgemäß ein trinationales System. Jetzt haben wir gemeinsam auch den Schritt zu einer wirklich trinationalen Planung gemacht.

Ich möchte Ihnen hiermit versichern, dass das Land Baden-Württemberg konzeptionell hinter dem gemeinsamen Angebotskonzept mit dem Zeithorizont 2030 steht. Allerdings, und auch dies ist der Aufrichtigkeit in der trinationalen Zusammenarbeit ge-

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de

schuldet, darf ich darauf hinweisen, dass die Finanzierung dieses Angebotskonzeptes auf den in unserer Zuständigkeit liegenden Strecken aus heutiger Sicht nicht vollumfänglich gesichert ist. Sollte sich die Ausstattung des Landes Baden-Württemberg mit Regionalisierungsmitteln des Bundes bis dahin nicht signifikant verbessert haben, wird zur Umsetzung der geplanten Verbesserungen gegenüber dem heutigen Angebot, soweit diese über das mit dem „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg" zu erreichende Angebotsniveau hinausgehen, ein angemessener finanzieller Beitrag auf regionaler Ebene erforderlich sein.

Unabhängig hiervon begrüße ich es sehr, wenn der nun begonnene Prozess auch in Zukunft weitergeführt wird. Nur wenn die Kantone, die Région Alsace, die Region Hochrhein-Bodensee und das Land Baden-Württemberg gemeinsam in konstruktiver und die gegenseitigen Interessen respektierenden Zusammenarbeit die weiteren Herausforderungen bei der Entwicklung der Regio-S-Bahn Basel angehen, wird diese zum Erfolg geführt werden können.

Ich wünsche Ihnen für die Eingabe in Bern alles Gute und viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann

Regierungspräsidium Freiburg

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
DIE REGIERUNGSPRÄSIDENTIN

Freiburg i. Br., 04.08.2016

Frau Präsidentin
Dr. Sabine Pegoraro
Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh Platz 2a
4410 LIESTAL
SCHWEIZ

Eingabe Agglomerationsprogramm der 3. Generation

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

bis zum 31. Dezember 2016 wird die trinationale Agglomeration Basel ihr Agglomerationsprogramm der 3. Generation in Bern einreichen. Mit dem 3. Agglomerationsprogramm Basel setzt die Trägerschaft „Agglo Basel" ein weiteres eindrückliches Zeichen für die erfolgreiche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinweg.

Der rund vierjährige Prozess war vorbildlich und ist aus Sicht des Regierungspräsidiums Freiburg ein Meilenstein in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, gerade bezüglich der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Das Verkehrssystem in der Agglomeration Basel ist definitionsgemäß ein trinationales System. Mit der 3. Generation des Agglomerationsprogramms wurde auch mit den übergeordneten Behörden der Schritt zu einer wirklich trinationalen Planung gemacht. Das Regierungspräsidium Freiburg war als Mitglied der Fachgruppe Strategie Straße sowie mittels der Mitwirkungsveranstaltungen in den Prozess eingebunden. Ich möchte Ihnen hiermit nochmals für die gute Arbeit sowie den umfassenden und transparenten Einbezug unserer Behörden danken.

Kaiser-Joseph-Straße 167 · 79098 Freiburg i. Br. · Telefon 0761 208-1000
Postanschrift Regierungspräsidium Freiburg · 79083 Freiburg i. Br.

Konzeptionell sowie inhaltlich ist das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation sehr gut mit unseren Anliegen abgestimmt, sowohl auf der strategischen Ebene, als auch bei den Projekten. Vor allem bei der Koordination und Förderung der konkreten Umsetzungsprojekte zeigt sich für uns der große Wert des Instruments der Agglomerationsprogramme.

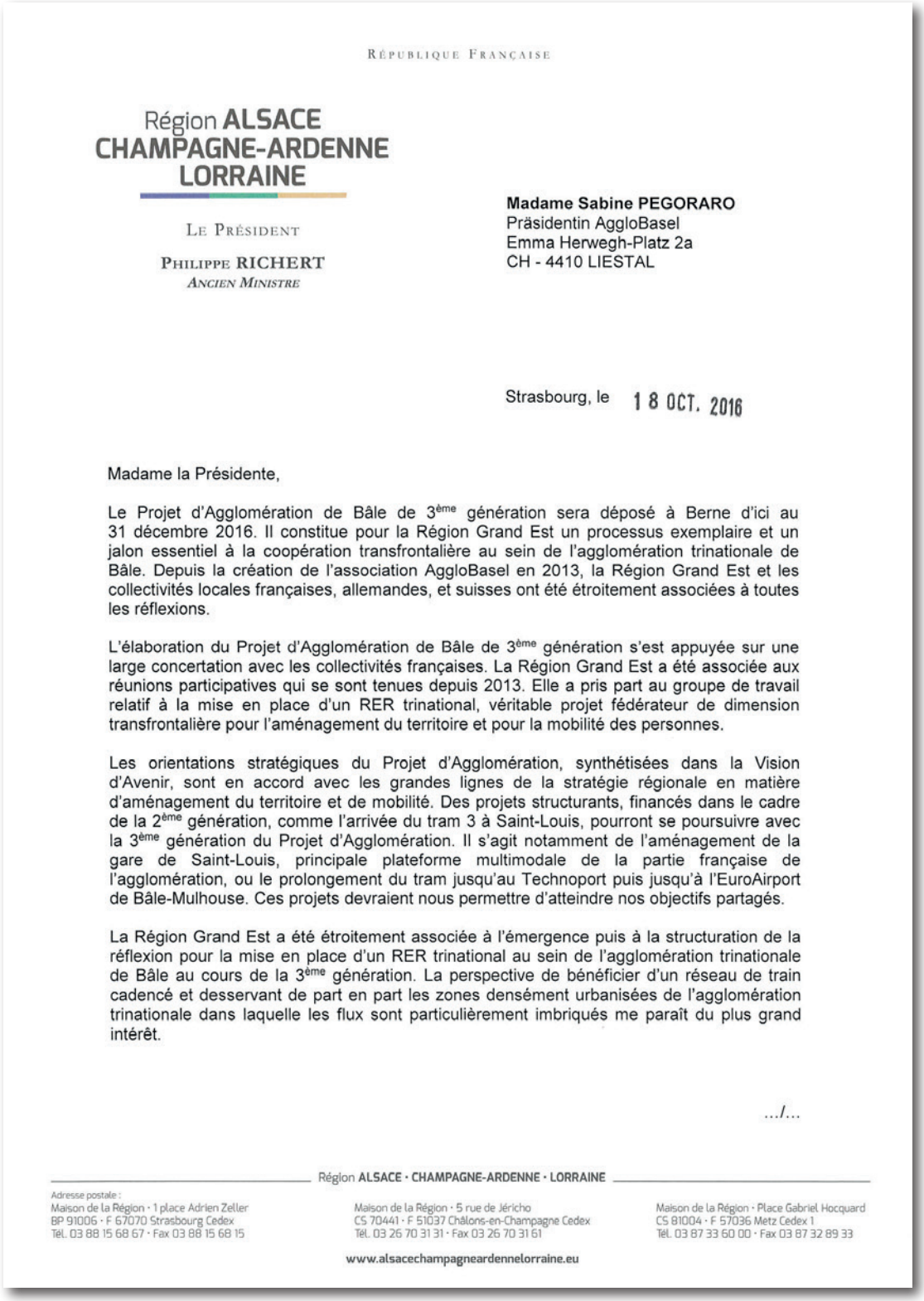
Wir würden es sehr begrüßen, wenn der Prozess der Agglomerationsprogramme auch in Zukunft weitergeführt würde. Die Schweizer, französischen und deutschen Behörden sollten die Herausforderungen bei der weiteren Gestaltung der Agglomeration Basel auch zukünftig gemeinsam angehen. Wenn sie als Partner weiterhin so konstruktiv zusammenarbeiten und dabei die gegenseitigen Interessen berücksichtigen, dann wird die Entwicklung der Agglomeration Basel ein großer Erfolg werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Frau Dr. Pegoraro, ich wünsche Ihnen und Agglo Basel für die Eingabe in Bern alles Gute und viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Bärbel Schäfer

Region Grand Est



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Région **ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE**

LE PRÉSIDENT

PHILIPPE **RICHERT**
ANCIEN MINISTRE

Madame Sabine PEGORARO
Präsidentin AggloBasel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH - 4410 LIESTAL

Strasbourg, le 18 OCT. 2016

Madame la Présidente,

Le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération sera déposé à Berne d'ici au 31 décembre 2016. Il constitue pour la Région Grand Est un processus exemplaire et un jalon essentiel à la coopération transfrontalière au sein de l'agglomération trinationale de Bâle. Depuis la création de l'association AggloBasel en 2013, la Région Grand Est et les collectivités locales françaises, allemandes, et suisses ont été étroitement associées à toutes les réflexions.

L'élaboration du Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération s'est appuyée sur une large concertation avec les collectivités françaises. La Région Grand Est a été associée aux réunions participatives qui se sont tenues depuis 2013. Elle a pris part au groupe de travail relatif à la mise en place d'un RER trinational, véritable projet fédérateur de dimension transfrontalière pour l'aménagement du territoire et pour la mobilité des personnes.

Les orientations stratégiques du Projet d'Agglomération, synthétisées dans la Vision d'Avenir, sont en accord avec les grandes lignes de la stratégie régionale en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Des projets structurants, financés dans le cadre de la 2ème génération, comme l'arrivée du tram 3 à Saint-Louis, pourront se poursuivre avec la 3ème génération du Projet d'Agglomération. Il s'agit notamment de l'aménagement de la gare de Saint-Louis, principale plateforme multimodale de la partie française de l'agglomération, ou le prolongement du tram jusqu'au Technoport puis jusqu'à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Ces projets devraient nous permettre d'atteindre nos objectifs partagés.

La Région Grand Est a été étroitement associée à l'émergence puis à la structuration de la réflexion pour la mise en place d'un RER trinational au sein de l'agglomération trinationale de Bâle au cours de la 3ème génération. La perspective de bénéficier d'un réseau de train cadencé et desservant de part en part les zones densément urbanisées de l'agglomération trinationale dans laquelle les flux sont particulièrement imbriqués me paraît du plus grand intérêt.

.../...

Région **ALSACE · CHAMPAGNE-ARDENNE · LORRAINE**

Adresse postale :
Maison de la Région · 1 place Adrien Zeller
BP 91006 · F 67070 Strasbourg Cedex
Tél. 03 88 15 68 67 · Fax 03 88 15 68 15

Maison de la Région · 5 rue de Jéricho
CS 70441 · F 51037 Châlons-en-Champagne Cedex
Tél. 03 26 70 31 31 · Fax 03 26 70 31 61

Maison de la Région · Place Gabriel Hocquard
CS 81004 · F 57036 Metz Cedex 1
Tél. 03 87 33 60 00 · Fax 03 87 32 89 33

www.alsacechampagneardennelorraine.eu

En raison du caractère structurant qu'il présente à la fois pour l'agglomération mais également pour un territoire régional plus étendu comme le nôtre, j'accueillerais avec beaucoup d'intérêt la poursuite du processus du projet d'agglomération dans le futur. Cette démarche nous parait en effet être la plus adaptée pour garantir un développement harmonieux et réussi de ce territoire transfrontalier.

Je vous souhaite Madame la Présidente, la plus totale réussite dans le cadre de l'évaluation du projet d'Agglomération de Bâle par la Confédération Helvétique et vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Philippe RICHERT

Dossier suivi par :
valerie.buresi@region-alsace.eu
03.88.15.67.28
N° dossier : C1603989

2

Conseil départemental
Haut-Rhin

Direction des Routes
et des Transports

Dr. Sabine PEGORARO
Vize-Regierungspräsidentin des
Kantons Basel-Landschaft
Vorsteherin der Bau und
Umweltschutzdirektion
Rheinstrasse 29
CH-4410 LIESTAL
Schweiz

Dossier suivi par Philippe RUST
03.89.30.69.31

Colmar, le 21 OCT. 2016

Madame la Vice-Présidente,

Dans le cadre du Projet d'Agglomération de 3ème génération, l'agglomération trinationale de Bâle a prévu de saisir les autorités fédérales de Berne avant le 31 décembre 2016. Ce dossier a été rendu possible parce que la structure qui porte le projet « Agglo Basel » a franchi une étape décisive pour la planification de l'urbanisme et de la mobilité, par-delà les découpages administratifs, en associant les partenaires étrangers.

Le processus de planification, d'une durée de presque quatre ans, a été exemplaire du point de vue du Département du Haut-Rhin et constitue une avancée indéniable pour la coopération transfrontalière, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Le système de transport de l'agglomération de Bâle est par définition un système trinational. Au cours de la 3ème génération, et avec la participation des autorités supérieures (Etat, Région, Land, etc.), un pas majeur a été franchi pour permettre une réelle planification trinationale dans ce domaine. Le Conseil départemental du Haut-Rhin, représenté activement au sein du groupe de travail « stratégie route » et partenaire des réunions participatives, a été pleinement associé à ce processus. Je voudrais, à ce titre, vous remercier pour la qualité du travail accompli et pour cette coopération complète et transparente.

Le mode d'élaboration et le contenu de ce Projet d'Agglomération de 3ème génération s'accordent parfaitement avec les objectifs du Département, aussi bien au niveau de la stratégie proposée que sur celui du contenu des opérations. La plus-value majeure que constitue le Projet d'Agglomération se manifeste tout particulièrement dans sa capacité à coordonner et à soutenir la mise en œuvre concrète des projets.

1/2

Patrouille et maintenance du matériel roulant
BCS Certifié ISO 9001
100 avenue d'Alsace
BP 20351
68006 Colmar Cedex
Tél. 03 89 30 69 00
Fax 03 89 21 98 43
routes@haut-rhin.fr
www.haut-rhin.fr

Parmi ces derniers, le réaménagement de la RD105 à HESINGUE et à SAINT-LOUIS constitue un enjeu majeur pour le Département qui a conduit à la décision du Conseil départemental d'engager les études de cette opération dès 2016.

Par ailleurs, le Département soutient fortement auprès de l'Etat français, la réalisation des opérations de restructuration de la plateforme douanière sur l'A35 à SAINT-LOUIS et de sécurisation de l'échangeur A35/RD105, inscrites au Contrat de Plan Etat-Région, au travers notamment du financement départemental de ces opérations à hauteur respectivement de 25% et 50%. Il manifeste également un grand intérêt au projet de contournement Est de HESINGUE et de HEGENHEIM dont il finance à hauteur de 50% l'étude préalable portée par la Communauté d'Agglomération des Trois-Frontières (le Conseil départemental ne peut cependant prendre d'engagement à ce jour pour le financement de cette opération).

Le Département accueillerait très favorablement la poursuite de la démarche du Projet d'Agglomération dans le futur et je suis convaincu que le succès de l'agglomération trinationale de Bâle se verra renforcé par une coopération étroite et constructive entre les collectivités allemandes, suisses et françaises.

Je vous souhaite, ainsi qu'à l'Association « Agglo Basel », tout le succès et la réussite pour le dépôt de la 3ème génération.

Je vous prie de croire, Madame la Vice-Présidente, à l'expression de ma considération distinguée.

Cordialement

LE PRESIDENT
Eric STRAUMANN
Député du Haut-Rhin

2/2

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

AESCH BL

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Aesch:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Aesch sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 29.09.2015 und Beschluss vom 23.02.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Aesch betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

GEMEINDERAT AESCH

Präsidentin	Verwaltungsleiter Stv.
M. Hollinger	Ch. Wehrly

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Allschwil

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

ALLSCHWIL

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Allschwil:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass der Gemeinderat Allschwil sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss Nr. 442 vom 28. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Allschwil betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Allschwil, 28. September 2016

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:
Nicole Nüssli-Kaiser

Verwalter:
Dieter Pfister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2015, Seite 26.

www.agglobasel.org

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

gemeindearlesheim

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Arlesheim:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Arlesheim sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss vom 20.09.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Arlesheim betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Arlesheim, 26.September 2016

GEMEINDERAT ARLESHEIM

Markus Eigenmann
Gemeindepräsident

Thomas Rudin
Leiter Gemeindeverwaltung

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Augst

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Augst:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Augst sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss vom 23. August 2016 verpflichtet hat, alle die Gemeinde Augst betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Andreas Blank
Gemeindepräsident

Roland Trüssel
Gemeindeverwalter

Für die Gemeinde Augst handelt es sich um folgende Massnahme(n):

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S12	Salina Raurica	S12.2	Salina Raurica - Augst

AGGLO MASSNAHMEN (VEKRHER)		
Nr.	Projektname	Horizont
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	A
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

GEMEINDE BINNINGEN

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Binningen:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Das Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Binningen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss vom 27.09.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Binningen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Gemeindepräsident	Verwaltungsleiter
Mike Keller	Christian Häfelfinger

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Birsfelden

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde Birsfelden

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Birsfelden:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der **Gemeinde Birsfelden** sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 30. August.2016 verpflichtet hat, die die **Gemeinde Birsfelden** betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Christof Hiltmann
Gemeindepräsident

Martin Schürmann
Gemeindeverwalter

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Dornach:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Dornach sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 26.09.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Dornach betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Christian Schlatter
Gemeindepräsident

EINWOHNER-GEMEINDE DORNACH
Gemeindepräsidium

Adrian Stocker
Gemeindeschreiber ad interim

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Gelterkinden

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Einwohnergemeinde Gelterkinden
Gemeinderat

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Gelterkinden:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen usw. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Gelterkinden (Gemeinderat) sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss Nr. 492 vom 26. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Gelterkinden betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Datum: 27.09.2016

Christine Mangold-Bürgin
Gemeindepräsidentin

Christian Ott
Gemeindeverwalter

Für die Gemeinde Gelterkinden handelt es sich um folgende Massnahmen:

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S21	Ergolzachse	S21.1	Gelterkinden - Eifeld

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org / 2013-128 / B1.5

Einwohnergemeinde Grellingen

E-Mail gemeinderat@grellingen.ch
gemeinde@grellingen.ch
Internet www.grellingen.ch

4203 Grellingen
Baselstrasse 6

Telefon 061 741 17 17
Fax 061 741 10 13
PC-Konto 40-3930-4

Agglo Basel
Frau Tania Cachaco
Leitung Sekretariat & Events
Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

Grellingen, 28. September 2016

Beschluss Agglomerationspgramm Basel, 3. Generation
Langenmattbrüggli LV 51

Sehr geehrte Frau Cachaco

Der Gemeinderat teilt mit, dass er sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 26. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Grellingen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. soweit nicht in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Gemeinderats

Der Präsident: Hans-Peter Hänni

Der Verwalter: Christian Fullin

Kopie an:
- Frau Jessica Fässler, Agglo Basel
- GR Marlies Feller

Gemeinde Grenzach-Wyhlen

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde
Grenzach-Wyhlen

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Grenzach-Wyhlen:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Der Unterzeichnende bestätigt, dass die Exekutive der Gemeinde Grenzach-Wyhlen sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 13.10.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Grenzach-Wyhlen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Dr. Tobias Benz
Bürgermeister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Département
du Haut-Rhin

Arrondissement
de MULHOUSE

Nombre de
conseillers élus
29

Conseillers
en fonction
29

Conseillers
présents
26
+ 3 procurations

Ville de HUNINGUE

Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal

Séance du 29 Septembre 2016

Sous la présidence de M. Jean-Marc DEICHTMANN, Maire,

PROJET D'AGGLOMERATION DE BALE DE 3EME GENERATION

Monsieur **le Maire** expose :

Dans le cadre de la 3ème génération des Projets d'Agglomération, la Confédération helvétique a souhaité inclure davantage l'échelon communal à la préparation, la mise en œuvre et à la supervision du processus.

Avant que le projet d'agglomération révisé ne soit déposé à la Confédération, les projets qui sont du ressort de la commune doivent être approuvés par les organes communaux compétents.

Depuis 2012, la Ville de Huningue a été étroitement associée au processus du Projet d'Agglomération de Bâle. Cette association a eu lieu dans le cadre des « processus des corridors » qui ont servis de plateforme de collaboration et d'information et qui ont permis la participation des communes du Pays de Saint-Louis. Deux réunions de corridor ont eu lieu en 2015. Elles ont permis d'une part d'informer les communes du Pays de Saint-Louis de l'avancement du Projet d'Agglomération et d'autre part, de réaliser un schéma des pistes cyclables à l'échelle du corridor français.

Dans le cadre de la 3ème génération du Projet d'Agglomération de Bâle, la Ville de Huningue est concernée par deux projets d'urbanisation prioritaire situés sur son territoire : Huningue Sud (S2.4) et Huningue Centre/Nord (projet S2.5). Ces deux projets sont intégrés dans le périmètre du 3Land.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, décide **à l'unanimité** de s'engager à soutenir dans le cadre des compétences de la Ville de Huningue l'urbanisation des sites d'urbanisation prioritaire situés sur son territoire (Huningue Sud S2.4 et Huningue Centre / Nord S2.5).

Pour extrait conforme,

HUNINGUE, le 30 Septembre 2016

Le Maire

Jean-Marc DEICHTMANN

Le Maire certifie le caractère exécutoire de cet acte par

- transmission en Sous-Préfecture le 4 Octobre 2016
- publication le 4 Octobre 2016

MAIRIE DE LA VILLE DE HUNINGUE Haut-Rhin

Gemeinde Kaiseraugst

GEMEINDE KAISERAUGST

Leben. Arbeiten. Zuhause sein.

GEMEINDERAT

PROTOKOLL

des Gemeinderates

Kontaktperson: Roger Rehmann — Sitzung vom 5. September 2016/ ssc

Gegenstand: 4.4.3.0 **Bauwesen: Planung; Regionalplanung; Allgemeines;** Agglo Basel, 3. Generation, Entwurf Beschluss an Bund

Artikel: 433

Mit Mail vom 15. August 2016 unterbreitet die Geschäftsstelle der Agglo Basel, den Entwurf des Beschlusses „Agglomerationsprogramm 3. Generation" dem Gemeinderat zur Genehmigung bis spätestens 30. September 2016.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation befindet sich in der Phase der Finalisierung. Die Agglo Basel wird das Programm Ende Oktober in Druck geben, damit dieses bis spätestens Ende 2016 an das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) weitergeleitet werden kann. Voraussetzung ist, dass alle Träger der Agglo Basel das Programm ihrerseits genehmigen.

Für jede im Agglomerationsprogramm enthaltene Massnahme benötigt es von der zuständigen Behörde einen Beschluss. Die Beschlüsse sind ein fester Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden im Anhang des Hauptberichtes aufgeführt.

„

Gemeinde Kaiseraugst: Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund.

Sachverhalt

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich die Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessablauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen usw. bilden neben Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Kaiseraugst sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss Artikel xx vom 5. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Kaiseraugst betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Dorfstrasse 17 ▪ 4303 Kaiseraugst ▪ T. 061 816 90 60 ▪ F. 061 816 90 55 ▪ www.kaiseraugst.ch ▪ gemeinde.kaiseraugst@kaiseraugst.ch

"

Beschluss

1. Der Gemeinderat genehmigt den unterbreiteten Entwurf des Beschlusses betreffend Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation für die Eingabe an das zuständige Bundesamt, mit kleineren redaktionellen Korrekturen.
2. Protokollauszüge
   - Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal (im Original)
   - Sibylle Lüthi, Gemeindepräsidentin und Ressortverantwortliche
   - Bau
   - Akten

Für getreuen Protokollauszug
Gemeinderat Kaiseraugst

Gemeindepräsidentin
Sibylle Lüthi

Gemeindeschreiber
i. V. D. Bonderegger
Roger Rehmann

Stadt Kandern

Vorlage an:

Az.:
Bearbeiter: Dr. Renkert

Gemeinderat

für die Sitzung am: **29. August 2016 öffentl.**

Tagesordnungspunkt:

Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund

---

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Stadt Kandern bestätigt, dass die Exekutive der Stadt Kandern sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss vom 29.8.2016 bereit erklärt, die die Stadt Kandern betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation soweit als möglich zu unterstützen, bzw. soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Kandern, 22.08.2016

Dr. Renkert
Bürgermeister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Einwohnergemeinde
4432 Lampenberg

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Lampenberg:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Lampenberg sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 03.10.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Lampenberg betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Peter Degen
Gemeindepräsident

GEMEINDE LAMPENBERG

Christine Wagner
Gemeindeschreiberin

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Stadt Laufen

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

STADT LAUFEN

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Stadt Laufen:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Stadt Laufen sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 19. September 2016 verpflichtet hat, die die Stadt Laufen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Laufen, 5. Oktober 2016

Vizepräsidentin
Sabine Asprion

Stadtverwalter
Walter Ziltener

1/2

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Stadt Liestal:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche -Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Stadt Liestal sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 27.9.2016 verpflichtet hat, die die Stadt Liestal betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Lukas Ott
Stadtpräsident

Benedikt Minzer
Stadtverwalter

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Stadt Lörrach

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Stadt Lörrach:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Stadt Lörrach sich im Rahmen seiner Zuständigkeit und Haushaltslage mit Beschluss vom 20.10.2016 verpflichtet hat, die die Stadt Lörrach betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Jörg Lutz
Oberbürgermeister

Dr. Michael Wilke
Bürgermeister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Maulburg

IM WIESENTAL – ZU HAUSE

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Maulburg:

Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Der Unterzeichnende bestätigt, dass die Exekutive der Gemeinde Maulburg sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschlüssen vom 14.04.2014 (Zustimmung zum Entwurf des Bebauungsplans und Beschluss über die Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsverfahren) sowie vom 14.12.2015 (Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren) verpflichtet hat, die die Gemeinde Maulburg betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen. Es ist vorgesehen, den Beschluss zur Offenlage des Bebauungsplans in der Sitzung am 26.09.2016 zu fassen und den Bebauungsplan noch im Laufe des Jahres 2016 als Satzung zu beschließen.

GEMEINDE MAULBURG

Jürgen Multner, Bürgermeister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Möhlin

GEMEINDE MÖHLIN

Auszug

aus dem Protokoll der 26. Sitzung des Gemeinderates vom 15.08.2016

344 **Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund**
1 Bauen, Umwelt, Verkehr
11 Raumplanung, Nutzungsordnung
112 Regionalplanung
Aktenzeichen: 112-16.0196.1

I. Sachverhalt

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

II. Entscheid

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Möhlin sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit heutigem Entscheid verpflichtet hat, die die Gemeinde Möhlin betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Protokollauszug an:
- Geschäftstelle Agglo Basel, Frau Tania Cachaco, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal; mit Projektliste
- Abteilung Bau und Umwelt

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

Gemeinderat, Postfach 128, 4313 Möhlin
Tel: 061 855 33 01 E-Mail: gemeinderat@moehlin.ch

GEMEINDERAT MÖHLIN

Der Gemeindeammann: Der Gemeindeschreiber:

Fredy Böni Dieter Vossen

Gemeinde Mumpf

Einwohnergemeinde
4322 Mumpf

Gemeinderat Mumpf

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung vom 22. August 2016

121 113-2 Planung Gemeinde

Internationale Bauausstellung IBA Basel 2020; Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund

I.

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

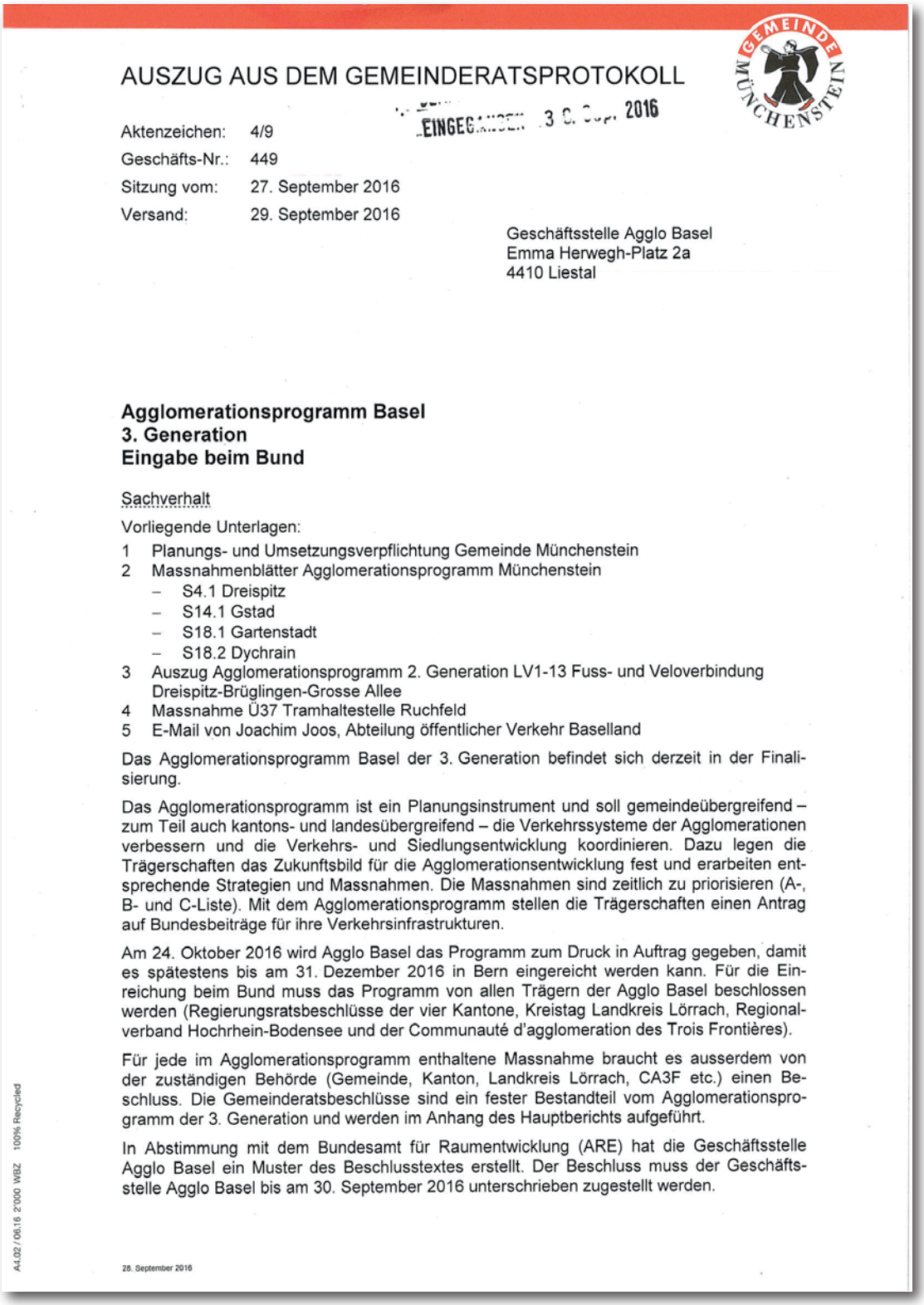
Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

II.

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Mumpf sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 22.08.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Mumpf betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Versand am:



AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATSPROTOKOLL

EINGEG... 30. Sep. 2016

Aktenzeichen: 4/9
Geschäfts-Nr.: 449
Sitzung vom: 27. September 2016
Versand: 29. September 2016

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

Agglomerationsprogramm Basel
3. Generation
Eingabe beim Bund

Sachverhalt

Vorliegende Unterlagen:

1 Planungs- und Umsetzungsverpflichtung Gemeinde Münchenstein
2 Massnahmenblätter Agglomerationsprogramm Münchenstein
  – S4.1 Dreispitz
  – S14.1 Gstad
  – S18.1 Gartenstadt
  – S18.2 Dychrain
3 Auszug Agglomerationsprogramm 2. Generation LV1-13 Fuss- und Veloverbindung Dreispitz-Brüglingen-Grosse Allee
4 Massnahme Ü37 Tramhaltestelle Ruchfeld
5 E-Mail von Joachim Joos, Abteilung öffentlicher Verkehr Baselland

Das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation befindet sich derzeit in der Finalisierung.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument und soll gemeindeübergreifend – zum Teil auch kantons- und landesübergreifend – die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Dazu legen die Trägerschaften das Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung fest und erarbeiten entsprechende Strategien und Massnahmen. Die Massnahmen sind zeitlich zu priorisieren (A-, B- und C-Liste). Mit dem Agglomerationsprogramm stellen die Trägerschaften einen Antrag auf Bundesbeiträge für ihre Verkehrsinfrastrukturen.

Am 24. Oktober 2016 wird Agglo Basel das Programm zum Druck in Auftrag gegeben, damit es spätestens bis am 31. Dezember 2016 in Bern eingereicht werden kann. Für die Einreichung beim Bund muss das Programm von allen Trägern der Agglo Basel beschlossen werden (Regierungsratsbeschlüsse der vier Kantone, Kreistag Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee und der Communauté d'agglomération des Trois Frontières).

Für jede im Agglomerationsprogramm enthaltene Massnahme braucht es ausserdem von der zuständigen Behörde (Gemeinde, Kanton, Landkreis Lörrach, CA3F etc.) einen Beschluss. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind ein fester Bestandteil vom Agglomerationsprogramm der 3. Generation und werden im Anhang des Hauptberichts aufgeführt.

In Abstimmung mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat die Geschäftsstelle Agglo Basel ein Muster des Beschlusstextes erstellt. Der Beschluss muss der Geschäftsstelle Agglo Basel bis am 30. September 2016 unterschrieben zugestellt werden.

28. September 2016

A4.02 / 06.16 2'000 WBZ 100% Recycled

Erwägungen

Auf Gemeindeebene wurden Massnahmenblätter erstellt, die für die wichtigsten Gebiete die Hauptstossrichtungen formulieren:

Nr.	Name	Ziele	Umsetzungsstand
S4.1	Dreispitz	Innenentwicklung/Nachverdichtung Mischnutzung Verbesserung Situation Langsamverkehr	Kunstfreilager umgesetzt; Planungsstopp im restlichen Dreispitzgebiet → weiteres Vorgehen derzeit noch offen
S14.1	Gstad	Umstrukturierung in Richtung Mischnutzung; Zentrumsnutzung Verdichtung	Parzelle Nr. 799: Realisierung ab 2018 Umstrukturierung vanBaerle Areal mittels QP; Baubeginn ca. 2020
S18.1	Gartenstadt	Verdichtung des Gebiets mittels QP-Erneuerung Stärkung des Zentrums Gartenstadt Verbesserung Situation Langsamverkehr	Im Verlauf von 2018 soll ein Quartierplan erstellt werden, sodass ab 2020 mit der Umsetzung begonnen werden kann.
S18.2	Dychrain[1]	Entwicklung Wohnnutzung im Gebiet; ca. 550 neue Einwohner/innen	Es ist derzeit noch offen, ob die beiden Areale (CMS und Läckerli Huus) im Rahmen von einem oder zwei Quartierplänen entwickelt werden. Es bestehen derzeit noch offene Fragen im Hinblick auf die Erschliessung. QP könnte – je nach Situation – 2017 vor die Gemeindeversammlung kommen.

Die für Münchenstein aufgeführten Massnahmen sind ohnehin bereits zentrale Aufgaben der Raumentwicklung – dementsprechend ergeben sich durch die Unterzeichnung keine zusätzlichen Aufgaben. Die Massnahmenblätter werden derzeit von der Geschäftsstelle Agglo Basel noch redaktionell überarbeitet. Daher kann es noch zu Korrekturen bzw. Anpassungen kommen.

Es gibt im Agglomerationsprogramm noch Massnahmen, die Münchenstein betreffen, bei denen aber die Gemeinde nicht federführend ist. Als Beispiel sei die Massnahme Ü37, Tramhaltestelle Ruchfeld[2] genannt. Diese ist derzeit dem C-Horizont zugeordnet (Umsetzung ab 2027). Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist die Massnahme Fuss- und Veloverbindung Dreispitz – Brüglingen – Grosse Allee als A-Massnahme aufgeführt (→ bau und finanzreif im Bereich 2015 – 2018; Umsetzung muss spätestens 2027 abgeschlossen sein). Diese beiden Massnahmen stehen in direktem Bezug zueinander, sodass eine Horizontanpassung der Massnahme Ü37 angezeigt ist. Die Haltestelle, die von der BLT explizit gewünscht wird, muss in den A-Horizont integriert werden, da es ansonsten zeitlich nicht mit der Verbindung Dreispitz – Brüglingen passt. Falls die Haltestelle nicht realisiert wird, entsteht trotzdem ein Aufwand für die Bahnsicherung. Dieser Aufwand fällt finanziell ähnlich aus wie die Erstellung einer Haltestelle, bringt aber im Gegensatz zu einer Haltestelle keinen Mehrwert.

Die Frage mit der Horizontverschiebung wurde im Vorfeld des Antrags mit der Geschäftsstelle Agglo Basel und der zuständigen Stelle des Kantons thematisiert. Gemäss Auskunft des Kantons ist eine Horizontverschiebung nicht möglich, was mit der Anmeldung für den Ausbauschritt 2030 von FABI/STEP[3] zusammenhängt. Aufgrund des Bezugs der beiden Massnahmen – Fuss-/Veloverbindung und Tramstation – wäre diese aber wichtig. Weiter ist

[1] Eine Änderung der Arealbezeichnung auf dem Massnahmenblatt aufgrund des Wohnheims Dychrain ist noch ausstehend.
[2] Die Station heisst zwar mittlerweile Freilager, eine Namensänderung im Agglomerationsprogramm ist allerdings nicht möglich.
[3] Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) / Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

Seite 2

A4.02 / 06.16 2'000 WBZ 100% Recycled

es fraglich, ob die Massnahme tatsächlich via FABI/STEP finanziert werden kann. In anderen Kantonen gibt es Beispiele, die zeigen, dass derartige Projekte nicht via FABI/STEP finanziert werden.

Beschluss des Gemeinderates

1. Der Gemeinderat unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen einstimmig.
2. Vizepräsidentin Jeanne Locher und Geschäftsleiter Stefan Friedli werden ermächtigt, die Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund zu unterzeichnen.
3. Der Gemeinderat fordert eine Verschiebung der Massnahme Ü37, Tramhaltestelle Ruchfeld, vom C-Horizont in den A-Horizont.

Mitteilung mit Protokollauszug an

- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- L. Lauper, Gemeinderat
- P. Heinzer, Stv. Leiter Bauverwaltung
- A. Berger, Leiter Raum / Umwelt
- C. Ludwig, Mitarbeiterin Administration Bauverwaltung
- (F. Inneman, Projektleiter Raum / Umwelt)

Für den Gemeinderat

Die Vizepräsidentin: Der Geschäftsleiter:

J. Locher S. Friedli

A4.02 / 06.16 2'000 WBZ 100% Recycled

Gemeinde Muttenz

Gemeinde Muttenz

Gemeinderat
Kirchplatz 3
4132 Muttenz
Telefon 061 466 62 62
www.muttenz.ch

Unsere Ref. Christoph Heitz
Direktwahl 061 466 62 30
E-Mail christoph.heitz@muttenz.bl.ch
Datum 31. August 2016

Agglomerationsprogramm Basel
Geschäftsstelle AGGLO Basel
Herr Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer
Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Sehr geehrter Herr Dr. Leypoldt
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Sitzung vom 31. August 2016 hat der Gemeinderat die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, welche im Gemeindegebiet Muttenz geplant sind, zustimmend zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um folgende Massnahmen:

Siedlung	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz, Aufwertung des Bahnhofplatzes und Bushofs
Siedlung	S11.2	Muttenz Areal Hagnau, Vernetzung und Optimierung der LV-Infrastruktur
Verkehr MIV	M9	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost
Verkehr MIV	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost
Verkehr LV	LV13	Langsamverkehrserschliessung Areal Hagnau

Damit verpflichtet sich der Gemeinderat im Rahmen seiner Zuständigkeiten zur Umsetzung der betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Sofern sich die betreffenden Massnahmen nicht in seiner Zuständigkeit befinden, verpflichtet sich der Gemeinderat, den zuständigen Gemeindeorganen zu gegebener Zeit einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Wir freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit und auf die gemeinsame Umsetzung der Massnahmen der 3. Generation.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Präsident — Peter Vogt

Der Bauverwalter — Christoph Heitz

Verteiler
Gemeinderat Joachim Hausammann
Gemeinderat Thomi Jourdan
Bauverwalter Christoph Heitz
Akten zum Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Die Verwaltung der Einwohnergemeinde befindet sich im Dorfkern unmittelbar neben der Bushaltestelle *Mittenza* der BLT-Linie 60. Diese Buslinie verbindet das Gemeindehaus direkt mit der Haltestelle *Muttenz Dorf* der Tramlinie 14 und dem *Bahnhof Muttenz*. Zu Fuss dauert der Weg zum Gemeindehaus vom Bahnhof aus 15 Minuten, von der Tramhaltestelle Muttenz Dorf aus 5 Minuten.

GEMEINDE NIEDERDORF

Tel. 061 965 30 40 Fax 061 965 30 41 E-Mail: gemeinde@niederdorf.ch

Protokollauszug
Sitzung des Gemeinderats Nr. 18/16 vom 19. September 2016

Agglomerationsverkehr, Langsamverkehrsmassnahmen – Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund; Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund
Archiv-Nr. 6230.03

Ausgangslage:
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.
Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.
Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Erwägungen:
Der Gemeinderat Niederdorf soll sich mit diesem Beschluss verpflichten, die die Gemeinde Niederdorf betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den zuständigen Organen (z. Bsp. Einwohnergemeindeversammlung, Kanton) einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.
Die Gemeinde Niederdorf hat zwei Massnahmen eingereicht:
- Platzgestaltung Baumgartenareal
- Radweg zwischen Niederdorf und Oberdorf

Für die dritte eingereichte Massnahme «Schulradwegverbindung Lampenberg-Niederdorf (Richtung Oberdorf) hat die Gemeinde Lampenberg den Lead übernommen.

Beschluss:
1. Der Gemeinderat begrüsst eine solche Möglichkeit von Bundesgeldern profitieren zu können.
2. Der Gemeinderat Niederdorf verpflichtet sich, die die Gemeinde Niederdorf betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Niederdorf, 26. September 2016

Namens des Gemeinderates

Der Präsident: Martin Zürcher

Der Verwalter: Philipp Thüring

Geht an:
- Agglo Basel, Geschäftsstelle, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- Frau Helene Koch, Gemeinderätin
- Akten

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Oberwil BL

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Oberwil:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass der Gemeinderat der Gemeinde Oberwil sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 12. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Oberwil betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

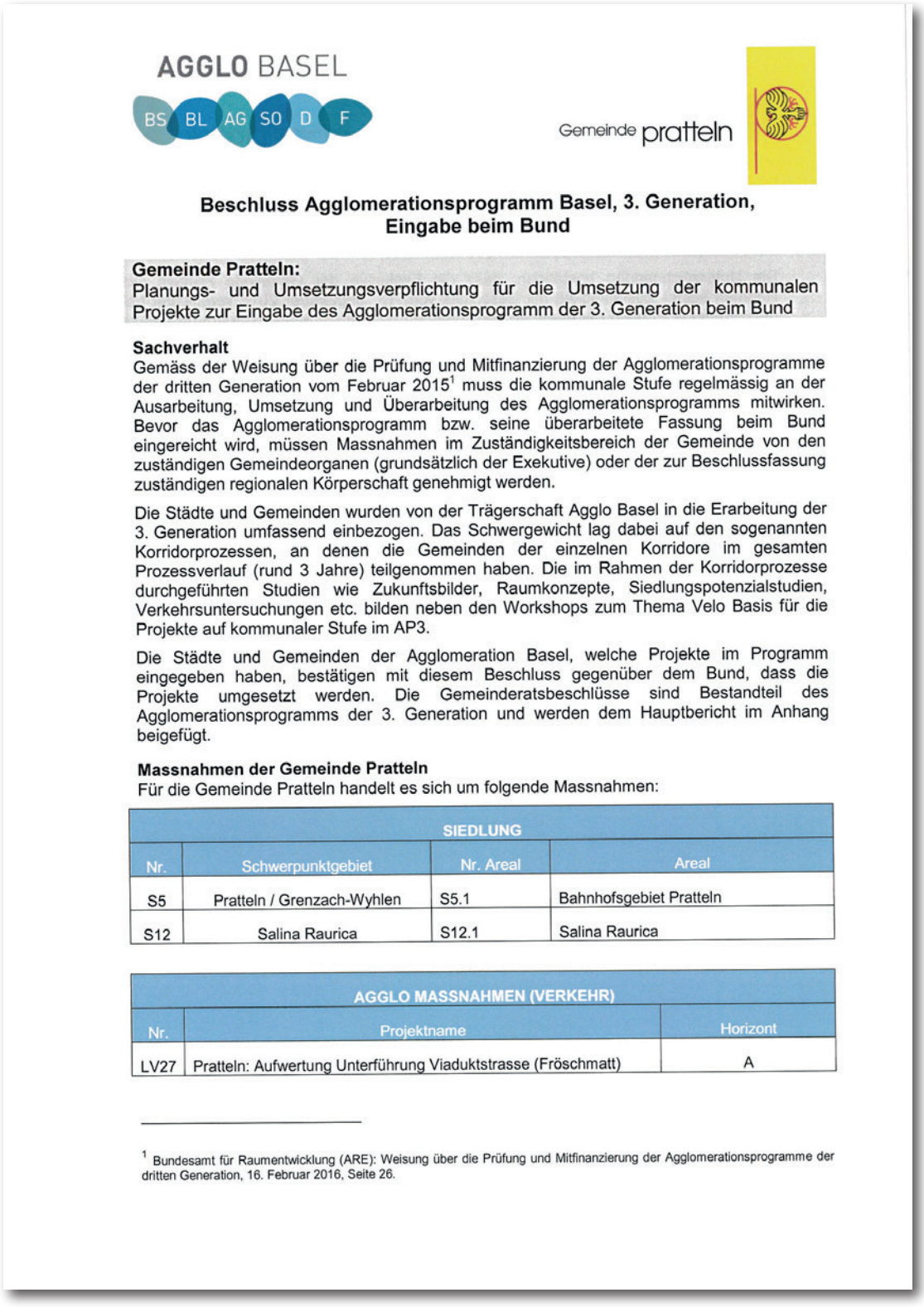
Hanspeter Ryser
Gemeindepräsident

André Schmassmann
Gemeindeverwalter

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Pratteln



AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde pratteln

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Pratteln:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Das Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Massnahmen der Gemeinde Pratteln
Für die Gemeinde Pratteln handelt es sich um folgende Massnahmen:

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S5	Pratteln / Grenzach-Wyhlen	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln
S12	Salina Raurica	S12.1	Salina Raurica

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)		
Nr.	Projektname	Horizont
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde pratteln

Gemeinderatsbeschluss vom 13. September 2016:

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Pratteln sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 13. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Pratteln betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Für den Gemeinderat
Der Präsident

Stephan Burgunder

Der Verwalter

Beat Thommen

Gemeinde Reinach

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde Reinach
Die Stadt vor der Stadt

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Reinach:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Reinach sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 20.09.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Reinach betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Namens des Gemeinderates

Urs Hintermann
Gemeindepräsident

Peter Leuthardt
Geschäftsleiter

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Stadt Rheinfelden (CH)

Rheinfelden
Lebenswert. Liebenswert.

Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates der Stadt Rheinfelden

28. Gemeinderatssitzung vom 22. August 2016, Artikel Nr. 2016-266

Fachstelle / Tel.Nr.: 061 835 52 61

2016-266 1.10.101.1 Bund und Kanton

Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund; Genehmigung

I. SACHVERHALT

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015 (Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2015) muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht werden kann, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

II. ERWÄGUNGEN

Die Stadt Rheinfelden hat betreffend Agglomerationsprogramm der 3. Generation folgende Massnahmen vorgesehen:

Protokoll des Gemeinderates der Stadt Rheinfelden · Sitzung vom 22. August 2016
Art.-Nr.: 2016-266

SIEDLUNG			
Nr.	**Schwerpunktgebiet**	**Nr. Areal**	**Areal**
S6	ESP Möhlin/Rheinfelden- Ost	S6.1	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost
S19	Rheinfelden	S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)

AGGLO Massnahmen (Verkehr)		
Nr.	**Projektname**	**Horizont**
Ö10	Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	A
Ö11	Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	A
Ö14	Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	A
LV17	Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A
LV18	Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf. SBB- Haltestelle)	A
LV19	Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB – Kapuzinerberg	A
LV20	Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiher	A
LV21	Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A
LV22	Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten	A
LV23	Rheinuferweg-Passage	A
LV24	Weg Chleigrüttgraben – Aussichtspunkt Kraftwerk	A
LV31	Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	B

III. BESCHLUSS

Der Gemeinderat verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit diesem Beschluss, die die Stadt Rheinfelden betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

P.A. an:

- Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- Stadtrat Hans Gloor
- Stadtrat Walter Jucker
- Stadtbauamt

Stadt Rheinfelden
Gemeinderat

Franco Mazzi
Stadtammann

Roger Erdin
Stadtschreiber

Versand 24. August 2016

Seite 2 von 2

Stadt Rheinfelden (D)

EINGEGANGEN 0 3. Okt. 2016

Rheinfelden
Baden

european
energy award

DER OBERBÜRGERMEISTER

Oberbürgermeister Kirchplatz 2 79618 Rheinfelden (Baden)

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Rheinfelden (Baden), den 30.09.2016

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat von Rheinfelden (Baden) hat am 29.09.2016 getagt und beschlossen, die die Stadt Rheinfelden betreffenden Maßnahmen umzusetzen.

Entsprechend Ihrem Vorschlag können Sie folgende Formulierung dem Bund zukommen lassen.

Die Unterzeichnende bestätigt, dass die Exekutive der Stadt Rheinfelden sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 29.09.2016 verpflichtet hat, die die Stadt Rheinfelden betreffenden Maßnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Mit freundlichen Grüßen

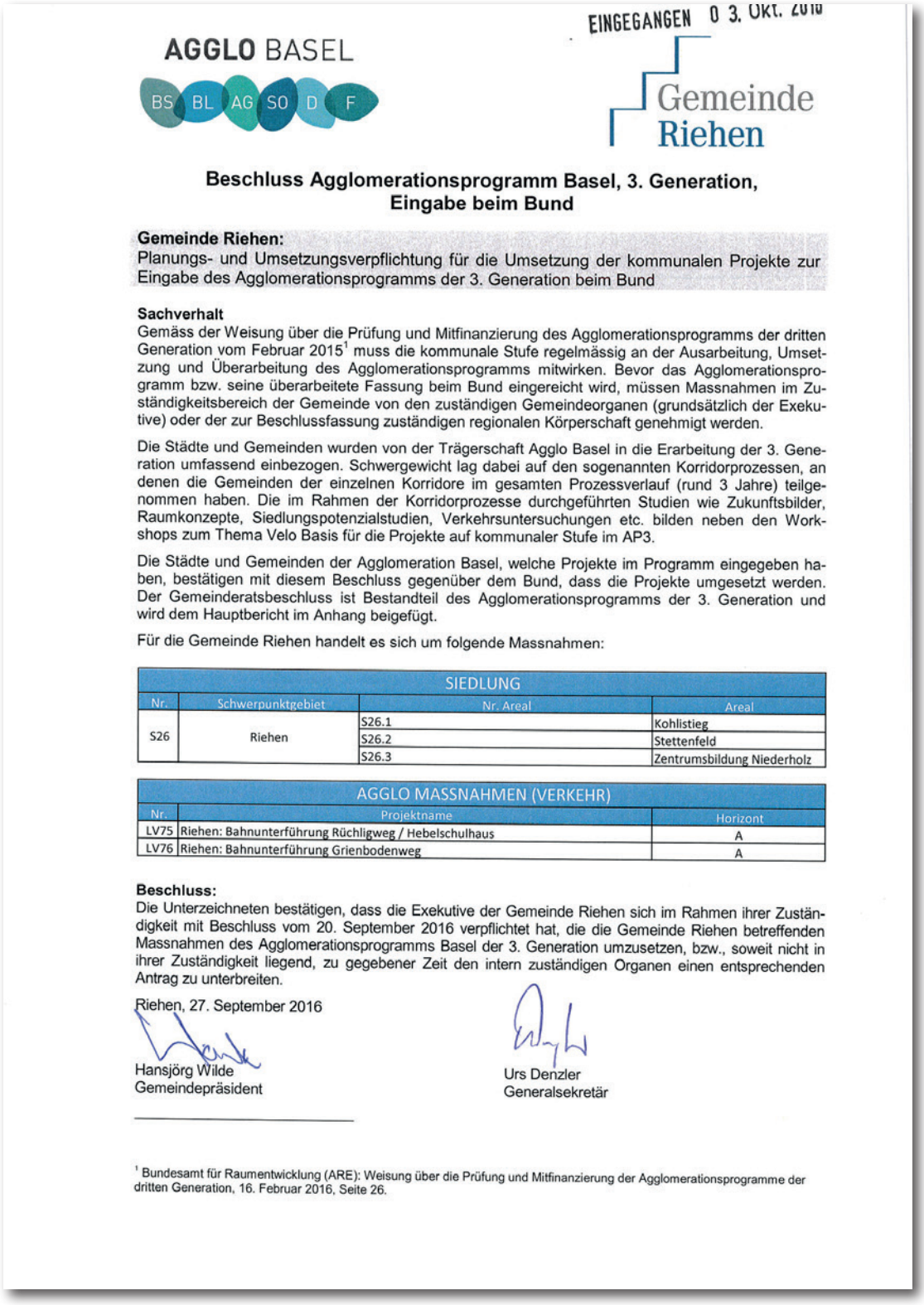
Klaus Eberhardt

Hausanschrift
Stadtverwaltung
Kirchplatz 2
79618 Rheinfelden (Baden)

Telefon
0 76 23 / 95-250
Telefax
0 76 23 / 95-11255

E-Mail
k.eberhardt@rheinfelden-baden.de
Homepage
www.rheinfelden.de

Gemeinde Riehen



EINGEGANGEN 0 3. Okt. 2016

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Gemeinde Riehen

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Riehen:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Der Gemeinderatsbeschluss ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und wird dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Für die Gemeinde Riehen handelt es sich um folgende Massnahmen:

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S26	Riehen	S26.1	Kohlistieg
		S26.2	Stettenfeld
		S26.3	Zentrumsbildung Niederholz

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)		
Nr.	Projektname	Horizont
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A

Beschluss:
Die Unterzeichneten bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Riehen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit Beschluss vom 20. September 2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Riehen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen, bzw., soweit nicht in ihrer Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Riehen, 27. September 2016

Hansjörg Wilde
Gemeindepräsident

Urs Denzler
Generalsekretär

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

VILLE DE SAINT-LOUIS

Arrondissement de Mulhouse

Département du Haut-Rhin

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Extrait du Procès-Verbal

des Délibérations du Conseil Municipal
de la Ville de Saint-Louis

Séance du 22 septembre 2016

L'AN DEUX MILLE SEIZE, LE 22 SEPTEMBRE A 18 H 20

LE CONSEIL MUNICIPAL, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Marie ZOELLÉ, Maire.

Présents :

Mmes et MM. les Adjoints SCHMIDIGER Pascale, GRAVA Élisabeth, SCHICCA Daniel, DINTEN Françoise, SCHMITTER Bernard, GERTEIS Stéphanie, KNIBIELY Philippe et STRAUMANN-HUMMEL Jocelyne.

Mmes et MM. les Conseillers Municipaux PISARONI Gabriel, ECKES Raymond, GEORGE Bernard, MISLIN Bernard, GANGLOFF Karin, SCHWEITZER Pierrette, PLAISANCE-GANZMANN Patricia, KEIFLIN Jean-Pierre, DURIATTI Pascal, HERSBERGER Élisabeth, SFEIR Lola, CAMBLIN Marie, DUTOUR Matthieu, KELLER-SOL Sophie, GENIALE Magna, HOUDAF Amal, WALTER Sandrine, GASULL Serge, DEME Alioune et FEGHOUL-FERHATI Nawal.

Excusés représentés :

- M. GIRNY Alain donne procuration à M. ZOELLÉ Jean-Marie,
- M. WISSLER Éric donne procuration à M. SCHICCA Daniel,
- M. FEST Bernard donne procuration à M. DUTOUR Matthieu,
- M. KRATZ Patrick donne procuration à M. SCHMITTER Bernard,
- M. LEFEBVRE Christophe donne procuration à M. DURIATTI Pascal,
- Mme RAPP Céline donne procuration à Mme GERTEIS Stéphanie.

En vertu de l'article L. 2541-2 du CGCT, après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité, décide d'ajouter ce point à l'ordre du jour de la présente séance en urgence.

POINT DIVERS N° 27 : PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BALE DE 3EME GÉNÉRATION

Rapporteur : Monsieur Jean-Marie ZOELLÉ, Maire

Dans le cadre de la 3ème génération des Projets d'Agglomération, la Confédération helvétique a souhaité inclure davantage l'échelon communal à la préparation, à la mise en œuvre et à la supervision du processus.

Avant que le projet d'agglomération révisé ne soit déposé à la Confédération, les projets qui sont du ressort de la commune doivent être approuvés par les organes communaux compétents.

Depuis 2012, la Ville de Saint-Louis a été étroitement associée au processus du Projet d'Agglomération de Bâle. Cette association a eu lieu dans le cadre des « processus des corridors » qui ont servi de plateforme de collaboration et d'information et qui ont permis la participation des communes du Pays de Saint-Louis.

Deux réunions au sujet de ces corridors ont eu lieu en 2015 à Saint-Louis. Elles ont permis, d'une part, d'informer les communes du Pays de Saint-Louis de l'avancement du Projet d'Agglomération et d'autre part, de réaliser un schéma des pistes cyclables à l'échelle du corridor français.

Dans le cadre de la 3ème génération du Projet d'Agglomération de Bâle, la Ville de Saint-Louis a proposé un projet de piste cyclable entre l'avenue du Général de Gaulle et la rue du Dr. Marcel Hurst (LV63) classé en horizon A (2019-2022). Ce projet vient en complément du projet de piste cyclable déposé par la CA3F reliant Huningue à Saint-Louis (LV60).

La Ville de Saint-Louis est également concernée par deux projets d'urbanisation prioritaire situés sur son territoire, portés par la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (S.1.1. Pôle de Développement de Saint-Louis Ouest) et par le syndicat mixte du Technoport (S.1.2 Pôle de Développement de l'EuroAirport « Technoport »).

Après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité :

- s'engage à mettre tous les moyens en œuvre pour démarrer la réalisation du projet de piste cyclable LV63 entre 2019 et 2022 (lancement des travaux),

- s'engage à soutenir, dans le cadre de ses compétences, l'urbanisation des sites d'urbanisation prioritaire S.1.1 (Quartier du Lys) et S.1.2. (Technoport).

Publié le 28 septembre 2016

Pour extrait conforme,
Saint-Louis, le 29 septembre 2016

MAIRIE DE ST-LOUIS (Ht-Rhin) (2)

Jean-Marie ZOELLÉ
Maire

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

stadt schopfheim

traditionsbewusst in die zukunft

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Stadt Schopfheim:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Der Unterzeichnende bestätigt, dass die Stadt Schopfheim plant, die die Stadt Schopfheim betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen und zur gegebenen Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Christof Nitz
Bürgermeister

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Sissach

Gemeindeverwaltung
Bahnhofstrasse 1
Postfach
4450 Sissach
Tel: 061 976 13 00
Fax: 061 976 13 09
Mail: gemeinde@sissach.bl.ch

www.sissach.ch

EINWOHNERGEMEINDE
SISSACH

Protokollauszug der Sitzung des Gemeinderates vom Montag, 19. September 2016

Thema: **Aggloprogramm Basel/3. Generation/Korridorbericht Ergolz**
Auszug Nr. : 1177
Ablage: 28/0

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation, liegt der Korridorbericht Ergolztal (Verkehr) vor. Schwerpunkt bildet dabei Liestal (innerer Korridor) mit den Projekten Vierspurausbau sowie dem Juradurchstich der Bahn-Neubaustrecke. Damit verbunden sind die Stadt- sowie die regionalen Siedlungsentwicklungen. Bestandteil dieser regionalen Entwicklungsräume im äusseren Korridor ist das Bahnhofsumfeld Sissach (QP1, QP2, „Six-Madun"-Liegenschaften) mit moderater Innenentwicklung (verdichteter Nutzung) mit S-Bahnstation.

Die Gemeinde wird um entsprechenden Beschluss ersucht.

://: Beschluss Gemeinderat
Die Gemeindebehörde verpflichtet sich, Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit, den zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Protokollauszug an:
- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- Gemeinderat Gieri Blumenthal

Freundliche Grüsse
Einwohnergemeinde Sissach
Im Namen des Gemeinderates
Präsident Peter Buser

Verwalter Godi Heinimann

4450 Sissach, 26. September 2016 gh / aw

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Stein im Fricktal

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Stein:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Stein sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 26.09.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Stein betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Hansueli Bühler
Gemeindeammann

Sascha Roth
Gemeindeschreiber

GEMEINDERAT STEIN AG

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Gemeinde Wallbach

WALLBACH
Gemeinderat, Zentrumstrasse 11, 4323 Wallbach
061 865 90 90 info@wallbach.ch fax 061 865 90 99

Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll vom 22. August 2016

197 028 **Auswärtige Beziehungen: Organe**
AGGLO Basel; Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund;
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung der kommunalen Projekte

I.

Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden - neben den Workshops zum Thema Velo - Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Für die Gemeinde Wallbach handelt es sich um folgende Massnahmen:

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S7	Stein/Bad Säckingen/Wallbach/Mumpf	S 7.2	Brühl

AGGLO MASSNAHMEN (VEKRHER)		
Nr.	Projektname	Horizont
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen per Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

II. Beschluss

1. Der Gemeinderat Wallbach bestätigt, sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit heutigem Beschluss zu verpflichten, die Massnahmen der Gemeinde Wallbach des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw. zu gegebener Zeit den zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zur Genehmigung zu unterbreiten.

GEMEINDERAT WALLBACH
Paul Herzog, Gemeindeammann

P. Herzog

Thomas Zimmermann, Gemeindeschreiber

Protokollauszug per mail an:

- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- Akten

Versand: 25.08.2016

1

Der Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein

79574 Weil am Rhein, den 14.09.2016
Postfach 12 20, Rathausplatz 1
Internet: www.weil-am-rhein.de

Telefon (0 76 21) 70 41 00
Fax (0 76 21) 70 41 20
E-Mail stadt@weil-am-rhein.de

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma-Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal
SCHWEIZ

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Schweizer Bund

Stadt Weil am Rhein:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Anmeldung der Maßnahmen für das Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund bestätige ich Ihnen folgendes:

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

Beschluss:
Gemäß der Weisung des Bundesamtes für Raumentwicklung (Seite 26) ist für ausländische Gebietskörperschaften geregelt, dass vor Einreichung des Agglomerationsprogrammes bzw. seiner überarbeiteten Fassung beim Bund wenn immer möglich durch die betreffenden Gebietskörperschaften eine Genehmigung vorliegt.

Für die Stadt Weil am Rhein handelt es sich um folgende Massnahme(n):

SIEDLUNG			
Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S2	Basel Nord	S2.3	Weil am Rhein D
		S2.7	Weil Friedlingen D
S24	Weil am Rhein	S24.1	Hohe Strasse
		S24.2	Messeplatz
		S24.3	Haltigen Ost
		S24.4	Im Rad
		S24.5	Heldelinger Boden
		S24.6	Unterer Brommacker
		S24.7	Verdichtungspotential Kernstadt
		S24.8	Grieloch

AGGLO MASSNAHMEN (VEKRHER)		
Nr.	Projektname	Horizont
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknpüfungen	B
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B

Diese Genehmigung ist im Fall von Weil am Rhein durch die Beschlüsse des Gemeinderates zu den jeweiligen Projekten erfolgt.

Es handelt sich um folgende Beschlüsse:

Beschluss 16.02.2016 (GR, TOP 2049 zu Agglo Maßnahmen Verkehr) Ö4:

A. **Sachentscheidung**
Die Verwaltung wird ermächtigt, die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublin-Park für das Agglomerationsprogramm des Schweizer Bundes, 3. Generation anzumelden und alle hierzu erforderlichen Arbeitsschritte zu bearbeiten.

Beschluss 19.04.2016 (GR, TOP 2070 zu Agglo Maßnahmen Verkehr) LV 65 - LV 72:

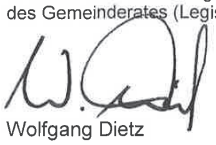
A. Sachentscheidung
1.Die Stadt Weil am Rhein nimmt am Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation teil.

Folgende Maßnahmen werden angemeldet:

- "Rad"haus Haltepunkt Weil am Rhein - Haltingen
- Velo-Maßnahme entlang B3 in Haltingen
- Radweg Nordwestumfahrung
- Rheinuferweg und Hafenbrücke

Der Gemeinderat in Baden-Württemberg ist im Gegensatz zu Gemeinderäten der Schweizer Kommunalverfassung Teil der Legislativen. In der Schweiz steht der Gemeinderat für die Exekutive. Der Vorsitzende des Gemeinderates, in Weil am Rhein ist dies der Oberbürgermeister, ist in Baden-Württemberg einerseits als Vorsitzender des Gemeinderates Teil der Legislativen. Er ist aber gleichzeitig Leiter der Verwaltung und damit Teil der Exekutiven. Als solcher ist er verpflichtet, die Beschlüsse des Gemeinderates (im Schweizer Terminus "Parlament") zu vollziehen.

Als Leiter der Verwaltung (Exekutive) bestätige ich mit nachfolgender Unterschrift, dass die Beschlüsse des Gemeinderates (Legislative) umgesetzt werden.



Wolfgang Dietz

Stadt Zell im Wiesental

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Stadt Zell im Wiesental

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Stadt Zell im Wiesental:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund
Die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel hat im Jahr 2014 den Anstoß für den „Korridor Wiesental" gegeben, mit dem Ziel, dass sich die Kommunen im Wiesental von Basel / Riehen bis Zell interkommunal zusammen schließen und über ihre räumliche Entwicklung unter Berücksichtigung verkehrs- und siedlungspolitischer Aspekte abstimmen – über die Grenzen hinweg.

Gemäß der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015 muss die kommunale Stufe regelmäßig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen genehmigt werden.
Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.
Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

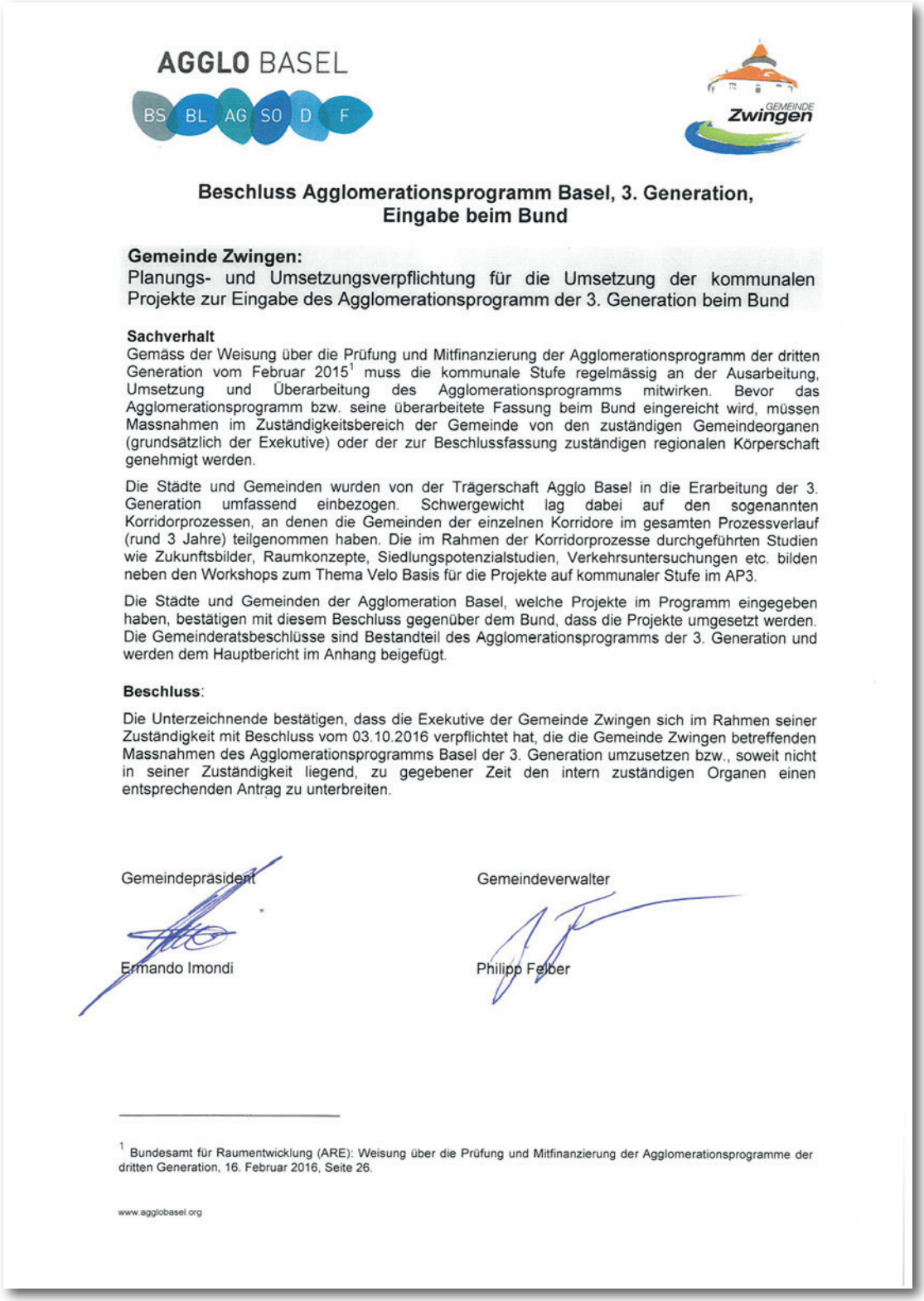
Beschluss:

Der Unterzeichnende bestätigt, dass der Gemeinderat der Stadt Zell im Wiesental sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 26.09.2016 verpflichtet hat, die die Stadt Zell im Wiesental betreffenden Maßnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen und dass für die Bebauung des Bahnareals mit dem Investor ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen wurde, in dem dieser sich verpflichtet, die Bebauung entsprechend der vorgelegten Planung zu verwirklichen.

Zell im Wiesental, den 27.09.2016

Rudolf M. Rümmele, Bürgermeister

www.agglobasel.org



AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

GEMEINDE Zwingen

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Eingabe beim Bund

Gemeinde Zwingen:
Planungs- und Umsetzungsverpflichtung für die Umsetzung der kommunalen Projekte zur Eingabe des Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund

Sachverhalt
Gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der dritten Generation vom Februar 2015[1] muss die kommunale Stufe regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mitwirken. Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, müssen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Die Städte und Gemeinden wurden von der Trägerschaft Agglo Basel in die Erarbeitung der 3. Generation umfassend einbezogen. Schwergewicht lag dabei auf den sogenannten Korridorprozessen, an denen die Gemeinden der einzelnen Korridore im gesamten Prozessverlauf (rund 3 Jahre) teilgenommen haben. Die im Rahmen der Korridorprozesse durchgeführten Studien wie Zukunftsbilder, Raumkonzepte, Siedlungspotenzialstudien, Verkehrsuntersuchungen etc. bilden neben den Workshops zum Thema Velo Basis für die Projekte auf kommunaler Stufe im AP3.

Die Städte und Gemeinden der Agglomeration Basel, welche Projekte im Programm eingegeben haben, bestätigen mit diesem Beschluss gegenüber dem Bund, dass die Projekte umgesetzt werden. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und werden dem Hauptbericht im Anhang beigefügt.

Beschluss:

Die Unterzeichnende bestätigen, dass die Exekutive der Gemeinde Zwingen sich im Rahmen seiner Zuständigkeit mit Beschluss vom 03.10.2016 verpflichtet hat, die die Gemeinde Zwingen betreffenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation umzusetzen bzw., soweit nicht in seiner Zuständigkeit liegend, zu gegebener Zeit den intern zuständigen Organen einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Gemeindepräsident

Ermando Imondi

Gemeindeverwalter

Philipp Felber

[1] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 16. Februar 2016, Seite 26.

www.agglobasel.org

Anhang 2: Statuten Verein Agglo Basel (Version D)

I. Allgemeine Bemerkungen

Art. 1 Name und Sitz

[1] Unter dem Namen „Agglo Basel“ besteht ein Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (im Folgenden: Verein).

[2] Der Verein hat seinen Sitz am Ort der Geschäftsstelle.

Art. 2 Zweck

[1] Der Verein versteht die Agglomeration Basel als gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum. Er legt seinen Fokus auf eine nachhaltige Raumentwicklung (Siedlung, Verkehr und Freiraum) in der trinationalen Agglomeration Basel.

[2] Mit seinen Aktivitäten leistet er einen Beitrag zur Sicherung und Förderung der Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner und zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit.

[3] Er bietet seinen Mitgliedern eine Plattform, um Aufgaben und Projekte zur Stärkung der Agglomeration gemeinsam anzugehen.

Art. 3 Aufgaben

Dem Verein obliegen im Rahmen des Vereinszwecks namentlich die folgenden Aufgaben:

a) Erarbeitung und Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme (als Trägerschaft)
b) Prozessführerschaft bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme
c) Vertretung der Agglomerationsprogramme gegenüber dem Bund
d) Öffentlichkeitsarbeit
e) Erschliessen weiterer Finanzierungsquellen
f) Interessenwahrung und Lobbyarbeit für die Agglomeration Basel
g) Moderation von Prozessen

Art. 4 Grundsätze für die Aufgabenerfüllung

[1] Der Verein vertritt die Interessen des gemeinsamen Raums, nicht die Anliegen einzelner Mitglieder, und stellt sicher, dass einzelne Regionen weder bevorzugt noch ausgegrenzt werden.

[2] Bei unterschiedlichen Interessen innerhalb der Agglomeration Basel informieren sich die Mitglieder frühzeitig, wenn sie den Gang in die Öffentlichkeit in Betracht ziehen. Sie setzen vor dem Gang an die Öffentlichkeit alles daran, eine gemeinsame, einvernehmliche Lösung zu finden.

Art. 5 Zuständigkeit und Autonomie der Mitglieder

Die Mitgliedschaft im Verein beeinträchtigt die verfassungsmässige Zuständigkeit und Autonomie der Mitglieder und ihrer Behörden nicht.

Art. 6 Überprüfung von Zweck und Aufgaben

Der Verein überprüft periodisch seinen Zweck und seine Aufgaben sowie die erzielte Wirkung, damit seine Mitglieder über die Weiterführung der Zusammenarbeit und deren Form entscheiden können.

Art. 7 Einvernehmliche Entscheide

[1] Alle Organe des Vereins streben einvernehmliche Entscheide an, im Wissen, dass dem Verein nur so Erfolg beschieden sein kann.

[2] Abstimmungen mit Mehrheits- bzw. Minderheitsentscheid sind die Ausnahme.

II. Mitgliedschaft

Art. 8 Mitglieder

[1] Dem Verein gehören die folgenden Mitglieder an:

a) Kanton Basel Stadt
b) Kanton Basel – Landschaft
c) Kanton Aargau
d) Kanton Solothurn
e) Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)
f) Landkreis Lörrach

[2] Die Mitglieder verpflichten sich, namentlich bei der Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme, alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen.

Art. 9 Austritt und Ausschluss

[1] Ein Mitglied kann unter Wahrung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten auf das Ende eines Kalenderjahres aus dem Verein austreten.

[2] Die Politische Steuerung (Vereinsversammlung) kann ein Mitglied ausschliessen, wenn dieses den Interessen des Vereins in erheblichem Ausmass zuwiderhandelt. Sie gibt dem betroffenen Mitglied die Gründe für den Ausschluss bekannt und hört es vor dem Entscheid an.

[3] Das betroffene Mitglied kann den Entscheid der Politischen Steuerung innert 30 Tagen schriftlich an die Vereinsmitglieder weiterziehen. Diese entscheiden ohne Begründung. Der Ausschluss kommt zustande, wenn alle Mitglieder mit Ausnahme des auszuschliessenden dem Ausschluss zustimmen.

III. Organisation

Art. 10 Organe

Organe des Vereins sind:

a) die Mitglieder
b) die Politische Steuerung (Vereinsversammlung)
c) die Geschäftsleitung (Vorstand)
d) die Geschäftsführung
e) die Revisionsstelle

a) Die Mitglieder

Art. 11 Allgemeines

Die Mitglieder entscheiden im Rahmen ihrer Zuständigkeit über die ihnen von der Politischen Steuerung unterbreiteten Geschäfte.

Art. 12 Zuständigkeiten

Die Mitglieder beschliessen über die folgenden Geschäfte:

a) die Mitgliederbeiträge

b) das Agglomerationsprogramm Basel zuhanden des Bundes

c) Statutenänderungen, wenn dies von einem Mitglied verlangt wird (Art. 15 Abs. 2)

Art. 13 Entscheidungsverfahren

[1] Die Politische Steuerung unterbreitet den Mitgliedern die Geschäfte schriftlich zur Beschlussfassung und stellt Antrag.

[2] Die Mitglieder entscheiden über die Anträge innert der von der Politischen Steuerung gesetzten Frist.

[3] Jedes Mitglied verfügt über eine Stimme.

[4] Ein Beschluss kommt zustande, wenn sich kein Mitglied widersetzt.

b) Die Politische Steuerung

Art. 14 Zusammensetzung

[1] Jedes Mitglied entsendet in die Politische Steuerung eine Vertretung.

[2] Die Vertretungen der Schweizer Mitglieder gehören dem Regierungsrat ihrer Kantone an.

[3] Die Vertretungen der französischen und deutschen Mitglieder gehören der Exekutive einer regionalen Organisation an, die sich mit raumrelevanten Fragen befasst.

Art. 15 Zuständigkeiten

[1] Die Politische Steuerung ist die Vereinsversammlung und beschliesst über die folgenden Geschäfte:

a) Schriftliche Anträge an die Mitglieder, soweit diese zum Beschluss zuständig sind

b) Wahl des Präsidiums und des Vizepräsidiums der Politischen Steuerung aus deren Mitte, auf eine Amtsdauer von einem Jahr

c) Wahl der Revisionsstelle

d) das jährliche Budget und das Aktionsprogramm

e) den Jahresbericht und die Jahresrechnung

f) die Entlastung der Geschäftsleitung

g) Statutenänderungen

h) die Auflösung des Vereins nach Art. 26

i) weitere Geschäfte, die ihr von der Geschäftsleitung zum Beschluss unterbreitet werden

[2] Jedes Mitglied kann innert 30 Tagen seit Zustellung des Protokolls des Beschlusses der Politischen Steuerung zu Statutenänderungen nach Abs. 1 Bst. g verlangen, dass die Statutenänderung im Sinn von Art. 12 Bst. c den Mitgliedern zum Beschluss unterbreitet wird.

Art. 16 Entscheidungsverfahren

[1] Die Geschäftsleitung unterbreitet der Politischen Steuerung die Geschäfte zum Beschluss und stellt Antrag.

[2] Jedes Mitglied der Politischen Steuerung verfügt über eine Stimme.

[3] Die Politische Steuerung ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit ihrer Mitglieder anwesend ist.

[4] Ein Beschluss der Politischen Steuerung kommt zustande, wenn ihm die Mehrheit der Stimmenden zustimmt, soweit

die Zustimmenden mindestens zwei Drittel der Wohnbevölkerung[1] der Agglomeration Basel vertreten. Enthaltungen gelten als Zustimmung.

[5] Kann ein Mitglied der Politischen Steuerung an einer Sitzung nicht teilnehmen, so kann es ausnahmsweise vor der Sitzung seine Zustimmung gemäss Abs. 4 schriftlich erklären.

c) Die Geschäftsleitung

Art. 17 Zusammensetzung

[1] Jedes Mitglied entsendet in die Geschäftsleitung 2 Personen. Vorbehalten bleibt Art. 19 Abs. 2.

[2] Die Mitglieder der Geschäftsleitung üben in ihrem Kanton oder in einer Organisation gemäss Art. 14 Abs. 3 eine Kaderfunktion aus.

Art. 18 Zuständigkeiten

Die Geschäftsleitung ist der Vereinsvorstand und beschliesst über alle Geschäfte, die nicht ausdrücklich einem anderen Organ zum Beschluss zugewiesen werden

Art. 19 Entscheidungsverfahren

[1] Die Leitung der Geschäftsstelle unterbreitet der Geschäftsleitung die Geschäfte zum Beschluss und stellt Antrag.

[2] Jedes Mitglied der Geschäftsleitung verfügt über eine Stimme. Die Vereinsmitglieder können sich auf die Entsendung einer Person in die Geschäftsleitung beschränken, diesfalls verfügt diese Person über zwei Stimmen.

[3] Die Geschäftsleitung ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Stimmen vertreten ist.

[4] Die Geschäftsleitung beschliesst mit der Mehrheit der anwesenden Stimmen. Das Stimmenverhältnis ist bei Anträgen an die Politische Steuerung auszuweisen, soweit nicht alle Mitglieder der Geschäftsleitung zugestimmt haben.

d) Die Geschäftsstelle

Art. 20 Geschäftsführung und Zuständigkeiten

[1] Die Geschäftsstelle steht unter der Leitung einer durch den Verein angestellten geschäftsführenden Person (Geschäftsführung).

[2] Die Geschäftsstelle:

a) trägt gegenüber der Geschäftsleitung die administrative Verantwortung für die Geschäftstätigkeit des Vereins im Rahmen der bewilligten Mittel und des Pflichtenheftes und legt darüber Rechenschaft ab

b) bereitet die Beschlüsse der Vereinsorgane vor

c) begleitet Dritte, die im Auftrag des Vereins tätig sind

d) pflegt in Absprache mit der Geschäftsleitung den Kontakt zu Organisationen, die für die Erreichung des Vereinszweckes von Bedeutung sind

e) pflegt die Kontakte zu den relevanten Bundesstellen

f) pflegt die Öffentlichkeitsarbeit

[3] Die Geschäftsführung ist zuständig für die Anstellung und die Führung des Personals.

[1] Die Wohnbevölkerung richtet sich nach der Tabelle im Anhang

e) Die Revisionsstelle

Art. 21 Wahl und Berichterstattung

[1] Die Politische Steuerung wählt die Revisionsstelle eines Mitglieds oder eine anerkannte private Revisionsstelle.

[2] Die Revisionsstelle berichtet der Politischen Steuerung und stellt Antrag auf Genehmigung oder Nichtgenehmigung der Rechnung.

f) Weitere organisatorische Einheiten

Art. 22 Kommissionen und Arbeitsgruppen

[1] Die Vereinsorgane können ständige Kommissionen und projektbezogene Arbeitsgruppen einsetzen.

[2] Das einsetzende Organ bestimmt den Auftrag, die Mitglieder der Kommission oder Arbeitsgruppe und die zur Verfügung stehenden Mittel.

[3] Die eingesetzten Einheiten berichten periodisch über den Stand der Geschäfte und stellen ihren Antrag.

IV. Finanzen

Art. 23 Mitgliederbeiträge

Die Mitglieder einigen sich über die zu entrichtenden Mitgliederbeiträge.

Art. 24 Haftung

Für die Verbindlichkeiten des Vereins haftet ausschliesslich das Vereinsvermögen.

Art. 25 Austritt und Ausschluss

Ausgetretene oder ausgeschlossene Mitglieder haben keinen Anspruch auf das Vereinsvermögen.

V. Schlussbestimmungen

Art. 26 Auflösung des Vereins

[1] Die Politische Steuerung entscheidet über die Auflösung des Vereins

[2] Im Fall der Auflösung wird das Vereinsvermögen im Verhältnis der Beiträge der Mitglieder des letzten Vereinsjahres auf die Mitglieder aufgeteilt.

[3] Die Geschäftsleitung besorgt die Liquidation und unterbreitet der Politischen Steuerung ihre Beschlüsse zur Genehmigung.

Art. 27 Inkrafttreten

[1] Diese Statuten treten nach Zustimmung der Mitglieder auf den 1. Juli 2014 in Kraft.

[2] Der Verein wird nur gegründet, wenn die Kantone gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. a – d der Gründung des Vereins zustimmen. Wirken die Organisationen gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. e – f nicht als Gründungmitglieder mit, wird der Verein trotzdem gegründet. Diese Organisationen werden eingeladen, zu einem späteren Zeitpunkt als Mitglieder beizutreten. Art. 8 Abs. 1 Bst. e bzw. f sind gegebenenfalls anzupassen.

Die Gründungsmitglieder haben den Statuten wie folgt zugestimmt:

- Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft (RRB: 0622) vom 29. April 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Stadt (RRB 14/19/3) vom 17. Juni 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau (RRB 2014-000226) vom 16. April 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn (RRB 2014/907) vom 20. Mai 2014
- Kreistagsbeschluss Landkreis Lörrach (Nr. 076/2014) vom 04. Juni 2014
- Beschluss Communauté de Communes des Trois Frontières am 19. Juni 2014

01. Juli 2014

Anhang 2: Statuts de l'association Agglo Basel (Version F)

I. Généralités

Art. 1 Nom et siège

[1] L'association « Agglo Basel » (ci-après : l'association) est une association au sens des art. 60 et suivants du Code civil suisse.

[2] L'association a son siège à l'adresse du Bureau.

Art. 2 Objet

[1] Par agglomération bâloise, l'association entend l'espace économique et de vie commun. Elle concentre son action sur le développement territorial durable (espaces urbanisés, infrastructures de transport et espaces libres) de l'agglomération trinationale bâloise.

[2] Par ses activités, elle contribue à préserver et à améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération et à promouvoir sa compétitivité internationale.

[3] Elle offre à ses membres une plate-forme qui leur permet d'aborder ensemble les tâches et projets visant à renforcer l'agglomération.

Art. 3 Missions

Dans le cadre de l'objet défini ci-dessus, l'association remplit notamment les missions suivantes :

a) élaboration et développement continu des programmes d'agglomération (en qualité de structure porteuse)
b) Pilotage de la mise en œuvre des programmes d'agglomération
c) représentation des programmes d'agglomération auprès de la Confédération
d) relations publiques
e) facilitation de l'accès à de nouvelles sources de financement
f) défense des intérêts de l'agglomération et activités de lobbying
g) modération de processus

Art. 4 Principes régissant l'accomplissement des missions

[1] L'association représente les intérêts de l'espace commun et non les intérêts particuliers de certains membres et veille à ce que les différentes parties de l'agglomération ne soient ni favorisées ni exclues.

[2] En cas d'intérêts divergents au sein de l'agglomération bâloise, les membres qui souhaitent s'exprimer publiquement informent les autres membres le plus rapidement possible de leur intention. Ils mettent tout en œuvre afin de trouver une solution consensuelle avant d'informer le public.

Art. 5 Compétences et autonomie des membres

L'appartenance à l'association ne porte pas atteinte aux compétences institutionnelles et à l'autonomie des membres et de leurs autorités.

Art. 6 Réexamen de l'objet et des missions

L'association soumet son objet et ses missions à un réexamen périodique ; à cette occasion, elle fait également le bilan des résultats de son action afin que ses membres puissent se déterminer sur la poursuite et la forme de la collaboration.

Art. 7 Décisions consensuelles

[1] Conscients que le succès de l'association en dépend, tous les organes s'efforcent de prendre leurs décisions de manière consensuelle.

[2] Les votes conduisant à une décision à la majorité doivent demeurer l'exception.

II. Affiliation

Art. 8 Membres

[1] Sont membres de l'association :

a) canton de Bâle-Ville

b) canton de Bâle-Campagne

c) canton d'Argovie

d) canton de Soleure

e) Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)

f) Landkreis Lörrach

[2] Les membres s'engagent à associer aux projets tous les détenteurs de compétences concernés, en particulier lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des programmes d'agglomération, et de les inviter à prendre les décisions qui s'imposent.

Art. 9 Démission et exclusion

[1] Un membre peut quitter l'association pour la fin d'une année civile en respectant un préavis de six mois.

[2] La Direction politique (Assemblée générale) peut exclure un membre lorsque celui-ci contrevient notablement aux intérêts de l'association. Elle lui fait part de ses motifs et l'entend avant de prononcer sa décision.

[3] Dans les 30 jours à compter de la décision, le membre concerné peut, par écrit, porter la décision d'exclusion prononcée par la Direction politique devant les membres de l'association. Ces derniers tranchent sans indication de motifs. L'exclusion est prononcée si tous les membres, à l'exception du membre à exclure, l'approuvent.

III. Organisation

Art. 10 Organes

Les organes de l'association sont :

a) les membres

b) la Direction politique (Assemblée générale)

c) la Direction opérationnelle (Comité)

d) le Directeur

e) l'organe de révision

a) Les membres

Art. 11 Principe

Les membres se prononcent selon leurs propres procédures de décision sur les propositions qui leur sont soumises par la Direction politique.

Art. 12 Compétences

Les membres détiennent les compétences suivantes :

a) fixer les cotisations

b) adopter le programme d'agglomération bâlois à l'attention de la Confédération

c) accepter les projets de modification des statuts lorsqu'un membre le demande en vertu de l'art. 15, al. 2

Art. 13 Procédure de décision

[1] La Direction politique soumet, par écrit, les décisions assorties de propositions aux membres de l'association.

[2] Les membres se prononcent sur les propositions dans le délai imparti par la Direction politique.

[3] Chaque membre dispose d'une voix.

[4] Une décision est réputée prise lorsque aucun membre ne s'y oppose.

b) La Direction politique

Art. 14 Composition

[1] Chaque membre délègue un représentant à la Direction politique.

[2] Les représentants des membres suisses sont membres du gouvernement du canton concerné.

[3] Les représentants des membres français et allemands sont membres de l'exécutif de l'acteur politique de l'espace limitrophe défini aux lettres e) et f) de l'art. 8 dont l'échelle dépasse le cadre territorial strictement communal et qui est compétent en matière d'aménagement du territoire.

Art. 15 Compétences

[1] La Direction politique constitue l'Assemblée générale de l'association et détient les compétences suivantes :

a) présenter les propositions aux membres, dans la mesure où la décision en la matière entre dans leur champ de compétence

b) élire le président et le vice-président choisis parmi ses membres pour un mandat d'un an

c) élire l'organe de révision

d) adopter le budget annuel et le programme d'action

e) adopter le rapport et les comptes annuels

f) donner quitus à la Direction opérationnelle pour sa gestion

g) adopter les modifications des statuts

h) décider la dissolution de l'association conformément à l'art. 26

i) se déterminer sur les décisions qui lui sont soumises par la Direction opérationnelle

[2] Dans un délai de 30 jours à compter de la notification du procès-verbal de la décision de modification des statuts prise par la Direction politique en vertu de l'al. 1, lettre g, chaque membre peut demander que ladite modification soit soumise aux membres conformément à l'art. 12, lettre c.

Art. 16 Procédure de décision

[1] La Direction opérationnelle soumet les décisions assorties de propositions à la Direction politique.

[2] Chaque membre de la Direction politique dispose d'une voix.

[3] La Direction politique délibère valablement lorsque la majorité de ses membres est présente.

[4] Une décision de la Direction politique est réputée prise lorsqu'elle est acceptée par la majorité des voix exprimées, pour autant que cette majorité représente au moins deux tiers de la population de l'agglomération bâloise. Les abstentions sont comptées comme des accords.

[5] Lorsqu'un membre de la Direction politique est empêché de participer à une séance, il peut, à titre exceptionnel, déclarer son accord au sens de l'al. 4 par écrit, avant la séance.

c) La Direction opérationnelle

Art. 17 Composition

[1] Chaque membre délègue deux représentants à la Direction opérationnelle, sous réserve de l'alinéa 2 de l'article 19.

[2] Les membres de la Direction opérationnelle exercent une fonction de cadre au sein de l'administration cantonale ou d'un acteur politique de l'espace limitrophe dont l'échelle dépasse le cadre territorial strictement communal par analogie avec l'art. 14, al. 3.

Art. 18 Compétences

La Direction opérationnelle constitue le Comité de l'association et tous les objets qui n'entrent pas expressément dans le champ de compétence d'un autre organe relèvent de sa compétence.

Art. 19 Procédure de décision

[1] Le Directeur soumet les décisions assorties de propositions à la Direction opérationnelle.

[2] Chaque membre de la Direction opérationnelle dispose d'une voix. Les membres de l'association peuvent se limiter à la délégation d'un seul représentant à la Direction opérationnelle ; dans ce cas, cette personne dispose de deux voix.

[3] La Direction opérationnelle délibère valablement lorsque la majorité des voix est représentée.

[4] La Direction opérationnelle prend ses décisions à la majorité des voix présentes. Le résultat du vote doit être communiqué à la Direction politique lorsque la proposition qui lui est soumise n'a pas fait l'unanimité.

d) Le Bureau

Art. 20 Directeur et compétences

[1] Le Bureau est dirigé par le Directeur engagé par l'association.

[2] Le Bureau :

a) assume la responsabilité administrative de l'activité de l'association dans le cadre des ressources allouées et du cahier des charges et rend compte à la Direction opérationnelle

b) prépare les décisions des organes de l'association

c) accompagne les tiers agissant pour le compte de l'association

d) entretient, en accord avec la Direction opérationnelle, des relations avec les organisations susceptibles de faciliter la réalisation du but de l'association

e) entretient des relations avec les offices fédéraux concernés

f) est chargé des relations publiques

[3] L'embauche et la conduite des collaborateurs du Bureau sont de la responsabilité du Directeur.

e) L'organe de révision

Art. 21 Éligibilité et rapport

[1] La Direction politique élit l'organe de révision d'un membre ou une société de révision agréée du secteur privé.

[2] L'organe de révision établit un rapport à la Direction politique et propose d'adopter ou de rejeter les comptes.

f) Autres unités organisationnelles

Art. 22 Commissions et groupes de travail

[1] Les organes de l'association peuvent instituer des commissions et des groupes de projet permanents.

[2] L'organe constituant définit la mission, nomme les membres de la commission ou du groupe de projet et lui alloue des ressources.

[3] Les unités instituées dressent périodiquement un rapport sur l'avancement de leurs travaux et soumettent des propositions.

IV. Finances

Art. 23 Cotisations

Les membres fixent les cotisations d'un commun accord.

Art. 24 Responsabilité

Seul le patrimoine de l'association répond des engagements de celle-ci.

Art. 25 Démission et exclusion

Les membres démissionnaires ou exclus n'ont aucun droit sur le patrimoine de l'association.

V. Dispositions finales

Art. 26 Dissolution de l'association

[1] La dissolution de l'association relève de la compétence de la Direction politique.

[2] En cas de dissolution, le patrimoine de l'association est réparti entre ses membres en proportion des cotisations qu'ils ont versées au cours de l'exercice précédent.

[3] La Direction opérationnelle est chargée de la liquidation et soumet ses décisions à l'approbation de la Direction politique.

Art. 27 Entrée en vigueur

[1] Adoptés par les membres, les présents statuts entrent en vigueur le 1er juillet 2014.

[2] L'association est fondée uniquement si chacun des cantons visés à l'art. 8, al. 1, lettres a-d, en décide ainsi. Elle est fondée même si les représentants de l'espace limitrophe visés à l'art. 8, al. 1, lettres e et f, ne participent pas à sa fondation. Ils seront invités à rejoindre l'association ultérieurement. Le cas échéant, l'art. 8, al. 1, lettres e ou f, doit être adapté en conséquence.

Les membres ont adopté les statuts comme suit :

- Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft (RRB: 0622) vom 29. April 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Stadt (RRB 14/19/3) vom 17. Juni 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau (RRB 2014-000226) vom 16. April 2014
- Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn (RRB 2014/907) vom 20. Mai 2014
- Kreistagsbeschluss Landkreis Lörrach (Nr. 076/2014) vom 04. Juni 2014
- Beschluss Communauté de Communes des Trois Frontières am 19. Juni 2014

01. juin 2014

Anhang 4: LV-Korridorpakete (Detailliste)

LV-Korridorpaket Kern

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA1	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	15 000 000	A
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6 000 000	A
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	4 860 000	A
TOTAL		**25 860 000**	**A**

LVB1	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV6	Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe	15 000 000	B
LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	20 000 000	B
LV8	Basel: Sevogelbrücke	7 780 000	B
TOTAL		**42 780 000**	**B**

LVC1	C-Massnahmen (2027–2030)		
LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16 540 000	C
LV10	Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB	15 560 000	C
LV11	Basel: Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	9 730 000	C
LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	4 500 000	C
TOTAL		**46 330 000**	**C**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Hochrhein

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA2	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9 780 000	A
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6 500 000	A
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	3 500 000	A
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038	350 000	A
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	5 000 000	A
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	1 500 000	A
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1 500 000	A
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	800 000	A
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	750 000	A
LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten	500 000	A
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	215 000	A
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	50 000	A
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3 000 000	A

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	3 000 000	A
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	3 000 000	A
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	1 525 000	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	710 000	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	650 000	A
TOTAL		**42 330 000**	**A**

LVB2	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	3 000 000	B
LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3 000 000	B
LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1 500 000	B
LV34	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	1 000 000	B
LV35	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)	1 000 000	B
LV36	Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	1 000 000	B
LV37	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	500 000	B
TOTAL		**11 000 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Ergolztal

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA3	A-Massnahmen (2019–2022)		
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4 000 000	A
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	3 000 000	A
LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal	2 500 000	A
LV41	Niederdorf:Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf	2 200 000	A
LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)	200 000	A
TOTAL		**11 900 000**	**A**

LVB3	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	1 000 000	B
TOTAL		**1 000 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Birstal

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA4	A-Massnahmen (2019–2022)		
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	1 350 000	A
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	1 040 000	A
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	800 000	A
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker	252 000	A
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	400 000	A

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
TOTAL		**3 842 000**	**A**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Laufental/Thierstein

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA5	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	1 500 000	A
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	300 000	A
LV51	Grellingen: Langenmattbrücke	500 000	A
TOTAL		**2 300 000**	**A**

LVB5	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	1 500 000	B
TOTAL		**1 500 000**	**B**

LVC5	C-Massnahmen (2027–2030)		
LV53	Laufen: Fussweg Amthausplatz	1 200 000	C
TOTAL		**1 200 000**	**C**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Leimental

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA6	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz	2 500 000	A
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	1 000 000	A
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT	900 000	A
LV57	Binningen: Benkenstrasse	60 000	A
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	60 000	A
TOTAL		**4 520 000**	**A**

LVB6	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV59	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	150 000	B
TOTAL		**150 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Pays de Saint-Louis

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA7	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	2 970 000	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	1 694 000	A
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	1 089 000	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	594 000	A
TOTAL		**6 347 000**	**A**
LVB7	**B-Massnahmen (2023–2026)**		
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	760 000	B
TOTAL		**760 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Oberrhein/Kandertal

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA8	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	500 000	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	100 000	A
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	50 000	A
TOTAL		**650 000**	**A**

LVB8	**B-Massnahmen (2023–2026)**		
LV68	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	900 000	B
LV69	Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	850 000	B
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknpüfungen	2 200 000	B
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	350 000	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	100 000	B
TOTAL		**4 400 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

LV-Korridorpaket Wiesental

Nr.	Massnahme	Kosten in CHF*	Prio
LVA9	**A-Massnahmen (2019–2022)**		
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	300 000	A
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024	50 000	A
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	1 500 000	A
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	1 500 000	A
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	1 000 000	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	594 000	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	495 000	A
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	77 000	A
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	1 000 000	A
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	346 500	A
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	271 040	A
TOTAL		**6 516 000**	**A**

LVB9	B-Massnahmen (2023–2026)		
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleteich	330 000	B
TOTAL		**330 000**	**B**

* inklusive Projektierungskosten

Anhang 5: Modellergebnisse AP3 Verkehrsmassnahmen

Für die Quantifizierung der Wirkungen mittels GVM wurde ergänzend zur Trendentwicklung (Referenzzustand 2030) der Zustand «Planfall 2030» modelliert. Der Planfall unterstellt das Verkehrsangebot im Referenzzustand 2030, ergänzt durch die übergeordneten Massnahmen und die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im A- und im B-Horizont (Details in Arendt Consulting 2016). Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung sowie weitere Modellparameter (Aufkommensraten etc.) wurden nicht verändert. Somit wiederspiegeln die GVM-Resultate nur die Angebotseffekte und hier primär von ÖV und Strasse (Veränderung Verbindungen, Reisezeiten oder Kapazitäten) und nicht die Effekte aufgrund einer veränderten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung. Verbesserungen in den Bereichen Komfort, Betrieb oder Sicherheit sowie kleinräumige Effekte werden vom GVM nur rudimentär oder gar nicht abgebildet. Auf diesem Hintergrund kann für die Effekte auf den Fuss- und Veloverkehr nicht auf das GVM abgestellt werden. Schliesslich gilt es in den nachfolgend präsentierten Zahlen zu berücksichtigen, dass die Modal Split-Effekte nur auf einzelnen Relationen bedeutsam sind, was in der Auswertung auf den gesamten Agglomerationsperimeter mengenmässig zu wenig zur Geltung kommt.

Wirkungen der AP-Massnahmen auf die Gesamtverkehrsentwicklung.

Pkm		Ziel 2030 (Kap. 6.2.2.)	Trend 2030 (Referenzzustand)	Planfall 2030 (ÜM+Agglo-Massn.)	Differenz zw. Referenzzustand und Planfall	
Gesamtagglomeration (Personenkilometer)						
MIV			22 030 000	22 717 400	22 609 700	-0,5%
ÖV			8 130 000	7 513 600	7 903 700	+5,2%
nach Funktionalräumen [Personenkilometer]						
Kernstadt	MIV		--	2 617 200	2 651 200	+1,3%
	ÖV		--	2 042 200	2 145 500	+5,1%
Innerer Korridor	MIV		--	9 358 100	9 334 800	-0,2%
	ÖV		--	2 247 800	2 384 000	+6,1%
Äusserer Korridor	MIV		--	5 000 500	4 955 900	-0,9%
	ÖV		--	1 821 500	1 895 800	+4,1%
Ländlicher Raum	MIV		--	1 869 000	1 831 400	-2,0%
	ÖV		--	95 000	92 500	-2,6%
Regionalzentrum	MIV		--	3 872 600	3 836 500	-0,9%
	ÖV		--	1 307 100	1 388 700	+6,2%

Quelle: GVM Basel, Berechnungen INFRAS

Anhang 6: Tabellen Umsetzungsreporting

A1 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme
G	2701 Basel	2701.004	Ö11b	ÖV-Erschliessung Erlenmatt
G	2701 Basel	2701.006	Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)
G	2701 Basel	2701.009	Ö102	Busbahnhof Laufen
G	2701 Basel	2701.014	M27	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring
G	2701 Basel	2701.021	M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst
G	2701 Basel	2701.023	M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach
G	2701 Basel	2701.028	M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse
G	2701 Basel	2701.031	M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil
G	2702 Basel	2701.034	LV1	Veloparking Badischer Bahnhof
G	2703 Basel	2701.035	LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF
G	2704 Basel	2701.036	LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim
G	2701 Basel	2701.037	LV 7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue
G	2701 Basel	2701.08		Konzept LV_A-Liste

	Investitionskosten						Kosten-stand Bundes-beitrag			
	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung			
	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstan
	31	A	30.93	A	0	0	12.37	0	0	Planungsstopp / Sistie
	17	A	16.48	A	19.152	2015	6.59	2018	2020	kleine zeitl. Verzögerung (<
	7	A	6.94	A	8	2016	2.77	2015	2016	im SOLL
	17	A	14.64	A	28.5	2016	5.85	2012	2016	im SOLL
	11.4	A	9.81	A	11.4	2016	3.93	2016	2018	im SOLL
	31	A	26.69	A	19	2016	10.68	2013	2014	im SOLL
	10	A	11.25	A	14.3	2015	4.50	2017	2020	kleine zeitl. Verzögerung (<
	59	A	50.8	A	57	2016	20.32	2018	2020	kleine zeitl. Verzögerung (<
	4.6	A	3.96	A	8	2015	1.59	2020	2021	kleine zeitl. Verzögerung (<
	3.45	A	2.97	A	9	2016	1.19	2018	2021	grosse zeitl. Verzögerung (>
	1.15	A	0.99	A	-	-	0.40	-	-	Planungsstopp / Sistie
	30	A	8.62	A	27	2016	3.45	2013	2016	im SOLL
	44.2		38.09	A			15.24	ab 2011	ab 2012	kleine zeitl. Verzögerung (<

Umsetzungsreporting		
d	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
rung	Nicht gesicherte Finanzierung - Volksentscheid	Aktuell gibt es kein Ersatzprojekt. Möglicher Einbezug in einer ersten Etappe zum Tram 30 denkbar.
4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Landratsbeschluss für Finanzierung Bauausführung im wird 1. Quartal 2017 erwartet. Baukredit Anteil Basel-Stadt liegt vor. PGV ist für 2017 vorgesehen.
		in Betrieb
		in Betrieb
	Andere Gründe: …	Massnahme wurde in zwei Teilrpojekte unterteilt. Die 1. Etappe Kaiseraugst befindet sich in Bau. Die 2. Etappe Augst ist derzeit sistiert
		in Betrieb
4 Jahre)	Andere Gründe: …	Abhängigkeit von grenzüberschreitenden Projekten (Zollfreiestr.)
4 Jahre)	Andere Gründe: …	Etappe 1 ist rechtskräftig, die Genehmigung für Etappe 2 und des Baukredits wird 2017 erwartet.
4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	aufgrund nicht vorhandener Erdbebensicherheit im Bahnhofgebäude ist neuer Standort bestimmt worden (südöstlich davon)
4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Mittlerweile liegt ein Regierungsratsbeschluss vor. Sofern der Grosse Rat ebenfalls zustimmt und das Volk nicht das Referendum ergreift, sind die Mittel gesichert (Entscheid Anfang 2017 erwartet). Im Anschluss wird der Planungswettbewerb ausgeschrieben
rung	Andere Gründe: …	siehe «Definitive Abstandnahme»
		in Betrieb
4 Jahre)	Andere Gründe: …	Das Paket umfasst 40 Teilprojekte. Davon sind 16 Projektein aktuell im Bau oder sind bereits umgesetzt. Weitere 10 Projekte gehen bis Ende 2018 in Bau. Bei drei Projekten ist der Stand derzeit noch offen.

Ae1 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme
G	2701 Basel	2701.003	Ö11a	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen
G	2701 Basel	2701.010	Ö104	Busspuren auf Strasse
G	2701 Basel	2701.011	Ö105	öV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen
G	2701 Basel	2701.013	M19	Strassenerschliessung Erlenmatt
G	2701 Basel	2701.019	M62	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke
G	2701 Basel	2701.024	M81	Kunimatt Pratteln: 3 Kreisel
G	2701 Basel	2701.025	M83	Knotenpunkte in Kaiseraugst
G	2701 Basel	2701.026	M84	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)
G	2701 Basel	2701.027	M91	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Campus Novartis
G	2701 Basel	2701.030	M99	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst
G	2701 Basel	2701.032	M101	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse

	Investitionskosten							
	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	Aktueller Stand				
	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand
	3.30	A	Ae	1.00	2016	2010	2012/2016	im SOLL
	1.15	A	Ae	1.00	2016	2011	2014	im SOLL
	0.69	A	Ae	0.60	2016	2011	2014	im SOLL
	21.05	A	Ae	18.50	2016	2007	2024	im SOLL
	17.60	A	Ae	11,19	2013	2010	2013	im SOLL
	6.90	A	Ae	7.6	2013	2009	2013	im SOLL
	3.50	A	Ae	3.2	2011	2010	2011	im SOLL
	1.60	A	Ae	0.8	2016	2019	2019	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
s)	11.50	A	Ae	13.00	2008	2011	2015	im SOLL
	2.10	A	Ae	2.1	2015	2011	2013	im SOLL
	23.00	A	Ae	23	2016	2021	2023	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)

Umsetzungsreporting			
		Weiterentwicklung/ Konkretisierung	
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
	Die Umlegung des Busses 30 ist erfolgt und die abschliessenden Anpassungen an Haltestellen werden bis Ende 2016 vorgenommen.		
	Im Agglomerationsperimeter des Kanton Basel-Landschaft bestanden Ende 2015 Busspuren auf einer Gesamtlänge von ca. 3 km. In den vergangenen Jahren wurden insbesondere auf den tangentialen Achsen zwischen dem Leimental und Birseck (Bottmingen, Therwil) neue Busspuren geschaffen, um die Fahrplanstabilität zu erhöhen. Gerade in Therwil konnte die östliche Zufahrt zum Zentrum mit einem Umsteigepunkt auf die Tramlinie 10/17 als Ganzes schrittweise verbessert werden und befindet sich in einem regelmässigen Controlling der Massnahmen.		
	Im Agglomerationsperimeter des Kanton Basel-Landschaft wurden im Zeitraum zwischen 2008 und 2015 total 16 Lichtsignalanlagen neu so ausgerüstet, dass sie eine Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zulassen. Damit ist eine Mehrheit der Anlagen mit einem entsprechenden System ausgerüstet. (evtl. Ergänzung für BS durch Clemens Huber)		
Andere Gründe: …	Die Inbetriebnahme der Objekte erfolgt gestaffelt, koordiniert mit der Entwicklung auf den einzelnen Baufeldern. Aktueller Stand 2016: ca. 80% umgesetzt		
	in Betrieb		
	in Betrieb		
	Die beiden Kreisverkehre K292/Wurmisweg und K292/Schafbaumweg sind realisiert.		
Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Es handelt sich um eine Verursacheranlage. Die Sicherstellung der Finanzierung zwischen Gemeinde und Investor gestaltete sich äusserst schwierig.		
	Mit der Integration der Hüningerstrasse ins Firmenareal wurde der Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse angepasst. Der Verkehrsablauf wird beobachtet und es werden bei Bedarf weitere Massnahmen ergriffen.		
	Die überbreite Giebenacherstrasse wurde umgestaltet und der trennende Charakter mit einem Grünstreifen aufgehoben.		
Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Auf Wunsch ASTRA wurde Umbau vorerst sisiert; Ausweichstrecke zur A2 Hagnau-Augst; Umsetzung erst nach Erneuerung des Schänzlitunnels durch das ASTRA		

As1/Bs1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)
G	2701 Basel	2701.201	S001	Entwicklungspol St. Louis West	bis 2014
G	2701 Basel	2701.202	S003	Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden	realisiert
G	2701 Basel	2701.203	S004	Siedlungsachse Lörrach-Weil am Rhein - Huningue - Saint-Louis	realisiert
G	2701 Basel	2701.204	S007	Erlenmatt	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.205	S009	Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)	realisiert
G	2701 Basel	2701.206	S010	Spezialrichtplan Salina-Raurica	realisiert
G	2701 Basel	2701.207	S011	Entwicklung beider Rheinfelden	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.208	S012	Arbeitsplatzgebiet Arlesheim (Im Tal) / Münchenstein (Gstad)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.209	S013	Dreispitz: Nutzungsplanung	bis 2014
G	2701 Basel	2701.210	S014	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.211	S015	Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal / Allschwilerweiher	2018
G	2701 Basel	2701.212	S018	Entwicklungsgebiet Bahnhofsgebiet Arlesheim-Dornach	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.213	S020	Siedlungsentwickl. Reinach Zentrum/Brühl	bis 2019
G	2701 Basel	2701.214	S021	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord) / Reinach (Kägen / Hinterkirch)	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.215	S024	Entwicklung Bahnhofsgebiet Laufen	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.216	S027	Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.217	S028	Entwicklung Pratteln-Mitte	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.218	S030	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Kaiseraugst	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.219	S031	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rheinfelden Ost mit Möhlin	bis 2014
G	2701 Basel	2701.220	S033	Entwicklung Bahnhofsgebiet Liestal	realisiert
G	2701 Basel	2701.221	S035	Entwicklung Bahnhofsgebiet Lausen	in Realisierung
G	2701 Basel	2701.222	S037	Entwicklung Bahnhofsgebiet Sissach	in Realisierung
G	2701 Basel	2701.223	S039	St. Jakob / Schänzli: Nutzungsplanung	realisiert
G	2701 Basel	2701.224	S040	Areal CityGate	bis 2014
G	2701 Basel	2701.225	S042	Entwicklung Bahnhofsgebiet Münchenstein: Nutzungsplanung	bis 2014
G	2701 Basel	2701.226	S044	Gebietsentwicklung um Regio-S-Bahn-Haltestellen im Fricktal: Nutzungsplanung	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.227	S090	Entwicklung Bahnhofsgebiet Gelterkinden	realisiert
G	2701 Basel	2701.228	S091	Wirtschaftl.Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.229	S094	Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttenz	bis 2014
G	2701 Basel	2701.230	S095	Entwicklungsgebiet Wolf	bis 2018
G	2701 Basel	2701.231	S096a	Stettenfeld (Riehen)	bis 2018
G	2701 Basel	2701.232	S096b	Strategische Reserve Niederholz (Riehen)	bis 2018
G	2701 Basel	2701.233	S096c	Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)	bis 2014
G	2701 Basel	2701.234	S097	Campus Novartis	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.235	S099	Stücki Areal	realisiert
G	2701 Basel	2701.236	S100	Bethesda	bis 2014
G	2701 Basel	2701.237	S101	Areal Roche	bis 2014
G	2701 Basel	2701.238	S102	Messe Basel	In Realisierung
G	2701 Basel	2701.239	S103	Entwicklung Bahnhofsgebiet Grellingen	realisiert
G	2701 Basel	2701.240	S104	Entwicklung Bahnhofsgebiet Zwingen	realisiert
G	2701 Basel	2701.241	S105	Entwicklung Gewerbebrache Papierfabrik Zwingen: Nutzungsplanung	bis 2018

N

	Umsetzungsreporting			
	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	2007			Résultat de l'appel d'offre (2008/2009) non satisfaisant. Très grande surface -> enjeux considérables -> assurer un développement de qualité et soutenu par les collectivités concernées -> long procesus de planification -> plusieurs étapes
	2006			développement conditionné par la réalisation d'importantes infrastructures de transport M14 (B AP3). En parallèle du projet M14, seront lancées des réflexions plus précises sur le programme de l'opération, Horizon temporel de réalisation 2025
	2006			Im 2006 hat Studie grosses Entwicklungspotential entlang Rheinufer im Norden der Agglomeration aufgezeigt ->ein langfristig angelegtes städtebauliches Entwicklungsprojekt (3-Land) entstand-> Viele Akteure, grosse Herausforderung -> langer Prozess
	bereits vor 2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	2009	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Teilw. bereits überbaut (Coop Produktionsstrandort). Grössere strategische Reserve des Kantons BL -> wird nur überbaut, wenn ein der strategischen Ausrichtung entsprechender Investor gefunden wird. Angestrebte Nutzung derzeit ausserdem in erneuter Abklärung.
	2007	im SOLL		Einige Projekte der gemeinsamen Stadtentwickung wurden schon umgesetzt. Die erfolgreiche Zusammenarbeit und Stärkung des Regionalzentrums wird laufend forgesetzt und neue Projekte werden lanciert (S19 AP3).
	2012	im SOLL		Es handelt sich um strategische Entwickungsgebiete. Die Nutzung wurde in den letzten Jahren gemäss den aktuellen Rahmenbedinungen gekärt. Teilw. ist entsprechend der guten ÖV-Erschliessung eine Umnutzung vorgesehen.
	bereits vor 2011	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Strategiewechsel beim Grundeigentümer (CMS)
	2008	im SOLL		Die Ansiedlung von neuen Betrieben in dieser grossen Arbeitsplatzreserve fand bereits erfolgreich statt. Die Entwickung ist jedoch noch nicht abgeschlossen, sondern es wird weiter geplant und weitere Betriebe werden angesiedelt (S9 AP3).
	2008	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Freihaltefläche gemäss S15 rechtskräftig, weiteres Vorgehen offen
	2007	im SOLL		
	2005	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	RPG (-1) und KRIP Konformität	
	2010	im SOLL		
	2006	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	2014	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Die Entwicklung von ESP (grosse Areale!) kann nicht innerhalb einer einzelnen Generation vollzogen werden. Es handelt sich um strategisch wichtige Reserven, die schrittweise und mit Bedacht umgesetzt werden.
	2010	im SOLL		Hinweis: Bahnhofsgebiet wird im Rahmen von AP3 weitergeplant - neue in AP1 noch nicht beschrieben Entwicklungsschritte wurden eingeleitet
	2011	im SOLL		
	2012	im SOLL		Hinweis: Im Rahmen von AP3 wurden neue Infos zum Bahnhofsumfeld erfasst. Ingesamt befinden sich 3 Areale in Bahnhofsnähe, die einer neuen Nutzung zugefügt werden können.
	2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	2012	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)		Zonenplan, bei welchem differenzierte Zonierung vorgenommen wurde noch nicht rechtskräftig -> voraus-sichtlich 1. Halbjahr 2017. In der unmittelbaren und weiteren Umgebung auch Quartierplanungen im Gange. Planerisch sind die Rahmenbedingungen auf Kurs.
	2011	im SOLL		Konkrete Arbeiten erfolgen inzwischen in den kommunalen Nutzungsplanungen.
	2004	im SOLL		
	2007	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Die Entwicklung von ESP (grosse Areale!) kann nicht innerhalb einer einzelnen Generation vollzogen werden. Es handelt sich um strategisch wichtige Reserven, die schrittweise und mit Bedacht umgesetzt werden.
	2010	im SOLL		
	2014	im SOLL		
	2010	im SOLL		
	2016	im SOLL		
	2007	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL		
	bereits vor 2011	im SOLL	Andere Gründe: …	Das Projekt ist abgeschlossen
	bereits vor 2011	im SOLL		Ein Hochhaus bereits fertiggstellt (2015) - komplexe und umfangreiche Planung mit Hochhäusern -> grosser Planungs- und Realisierungszeitraum nötig
	bereits vor 2011	im SOLL		
	2006	im SOLL		
	2006	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	In AP3 wird der Stand der Kernstadtentwicklung im Bahnhofsumfeld aufgezeigt. Die Entwicklung liegt im Interesse der Gemeinde - allerdings benötigt die Realisierung aus versch. Gründen (Nachfrage, Investoren etc.) mehr Zeit.
	2013	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	In AP3 wird der Stand der Entwickung der Papierfabrik aufgezeigt. Die Entwicklung liegt im Interesse der Gemeinde - allerdings benötigt die Realisierung aus versch. Gründen (Nachfrage, Investoren etc.) mehr Zeit.

Weiterentwicklung/ Konkretisierung	
ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
2701.2.126	S1
2701.2.137	S12
2701.2.136	S11
2701.2.132	S7
2701.2.133	S8
2701.2.130	S5
2701.2.129	S4
2701.2.128	S3
2701.2.130	S5
	S6
	S6
2701.2.132	S7
2701.2.134	S9
2701.2.134	S9
2701.2.131	S6
2701.2.129	S4
2701.2.135	S10
2701.2.135	
	S10
2701.2.127	S2
2701.2.136	S11
2701.2.136	S11

B1 - B-MASSNAHMEN DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation Kapitel 3.4

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme
G	2701 Basel	2701.005	Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis
G	2701 Basel	2701.017	M53	H2, Umfahrung Liestal
G	2701 Basel	2701.020	M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)
G	2701 Basel	2701.043	Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal
G	2701 Basel	2701.047	M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach
G	2701 Basel	2701.076	Ö55	Entflechtung Basel-Muttenz
G	2701 Basel	2701.077	Ö99	Überwerfung Pratteln
G	2701 Basel	2701.078	Ö100	Ausbau Doppelspur Laufental
G	2701 Basel	2701.081	0	Konzept LV_B-Liste

	Investitionskosten								
	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand				
	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand
	90.00	A	74.68	B	87.82	2015	2015	2017	im SOLL
	253.00	NI-A	77.49	B	150	2016	2025	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	42.00	A	36.16	B	58	2015	2019	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	50.00	B	49.88	B	16	2016	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	4.00	B	3.96	B	1.5	2016	2021	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	150.00	B	65.07	B	304	2016	2019	2025	im SOLL
	150.00	B	65.07	B	510	2012	2022	2028	im SOLL
	140.00	B	60.73	B	130	2016	2019	2021	im SOLL
	5.00	B	4.31	B					im SOLL

Umsetzungsreporting			
		Weiterentwicklung /Konkretisierung	
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
		2701.2.021	Ö16
Andere Gründe: …	Projekt soll im Rahmen des NEB vom Bund (ASTRA) übernommen werden	2701.2.004	Ü12
Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Auflage erfolgt; Genehmigung Kredit und Projekt 1. Semester 2017 erwartet.	2701.2.056	M4
Andere Gründe: …	Finanzierung über STEP AS 2025. Realisierung gemeinsam mit 4-Spurausbau Liestal (Ü16)		
Andere Gründe: …	Wird in der 3. Generation gemeinsam mit dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 realisiert (M2)	2701.2.070	M6
	Finanzierung über STEP AS 2025	2701.2.010	Ü1
	Finanzierung über STEP AS 2025	2701.2.147	Ü3
	Zur Finanzierung über STEP AS2030 angemeldet	2701.2.013	Ü6
Andere Gründe: …	Die Strategie Fuss- und Velo wurde im Rahmen der 2. Generation komplett neu erarbeitet (trinational). Die weigen Projekte der 1. Generation (B-Liste) wurden dabei überprüft und in die Listen der 2. generation integriert.	2701.2.149 und 2701.2.150	LV A-Liste und LV B-Liste

A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	
G	2701 Basel	2701.2.021	Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	98.00	A	87.82	A	
G	2701 Basel	2701.2.056	M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	48.00	A	46.69	A	
G	2701 Basel	2701.2.024	Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“ / Binningen	25.00	A	22.40	A	
G	2701 Basel	2701.2.055	M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen (Münchensteinerstr./ Dornacherstr. Und Viertelkreis)	25.00	A	24.32	A	
G	2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	20.00	A	5.40	A	
G	2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	19.00	A	7.20	A	
G	2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	15.00	A	4.49	A	
G	2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC (Tempo 30 und Gestaltung)	8.00	A	7.78	A	
G	2701 Basel	2701.2.097	LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	A	7.78	A	
G	2701 Basel	2701.2.075	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	A	6.81	A	
G	2701 Basel	2701.2.142	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.43	A	6.25	A	
G	2701 Basel	2701.2.029	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	6.00	A	5.84	A	
G	2701 Basel	2701.2.072	LV1-1	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	6.00	A	5.84	A	
G	2701 Basel	2701.2.084	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	5.00	A	4.86	A	
G	2701 Basel	2701.2.092	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5	A	4.86334	A	
G	2701 Basel	2701.2.098	LV1-27	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese (Teilabschnitt Zoll bis Wiese, Teilabschnitt Wiese bis Lörracherstrasse	4.00	A	3.89	A	
G	2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	A	1.46	A	
G	2701 Basel	2701.2.149		LV A-Liste		A	11.45	A	

			Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzungsreporting				
	Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	87.82	2015	30.74	2015	2017	im SOLL		
	58	2015	16.34	2019	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Auflage erfolgt; Genehmigung Kredit und Projekt 1. Semester 2017 erwartet.
	18	2013	7.84	2020	2024	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Provisorien sollen Übergangsphase überbrücken (Projektierungskredit liegt vor, PGV 2017). Verzögerung und Inbetriebnahme abhängig von Berücksichtigung der Provisorien (Provisorien für 2020 vorgesehen. Definitivum erst 2035).
	25	2016	8.51	2018	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Leichte planerische Änderung der Massnahme
	20	2016	1.89	2021	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Projektierungskredit 1. Semester 2017
	5.1	2016	2.52	2018	2018	im SOLL		In Koordinaton mit dem Bau Umgestaltung Baslerstrasse; 1. und 2. Etappe (AP1: 2701.031)
	15	2016	1.57	2025	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Alle kantonalen VM-Regionen bauen konzeptionell und infrastrukturmässig auf der Pilotregion Baden-Wettingen auf. Auf dieser Basis kann mit der Umsetzung der weiteren Regionen verzögert gestartet werden. Die Planungsarbeiten wurden aufgenommen.
	14.7	2016	2.72	ab 2016	2020	im SOLL	Andere Gründe: …	Verkehrsberuhigungen und LV-Massnahmen im Gundeldingerquartier werden auch ohne Realisierung ABAC laufend geprüft und wenn möglich umgesetzt. Im 2016 wurde eine Finanzierungsvereinbarung zu einer 1. Realisierungsetappe wurde Ende 2016 abgeschlossen.
	8	2011	2.72	2018 / 2032	2020 / 2035	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Provisorien sollen Übergangsphase überbrücken. Verzögerung und Inbetriebnahme abhängig von Berücksichtigung der Provisorien (Provisorien für 2020 vorgesehen. Definitivum erst 2035). Abhängigkeiten zu nationalen Projekten (Bahnhof SBB etc.)
	7.00	2016	2.38	2021	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Aus Spargründen Finanzierung nach hinten geschoben.
	12.00	2015	2.19	2016	2017	im SOLL		
	6	2016	2.04	2019	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Verzögerungen mit Projekten von SBB
	6.00	2016	2.04	2017	2018	im SOLL		
	5.17	2015	1.70	2018	2019	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Offene technische Abklärungen im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Tramhaltstelle (Linie 10), STEP AS2030. Finanzielle Vereinbarung/Abgrenzung über Invesition/Betrieb/Unterhalt mit CMS/Gemeinde/Kanton
	5	2016	1.70	2019	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Es liegt noch kein Nachfolgekredit für Radroute vor
	2.1	2015	1.36	2019	2020	im SOLL		
	0.9	2016	0.51	2015	2016	im SOLL		
			4.01	ab 2018		im SOLL		

Ae2 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten			
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC
G	2701 Basel	2701.2.031	Ö31	ÖV-Drehscheibe Breitenbach	2.00	A	1.95	Ae
G	2701 Basel	2701.2.062	M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	22.00	A	21.40	Ae
G	2701 Basel	2701.2.077	LV1-6	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	0.20	A	0.19	Ae
G	2701 Basel	2701.2.087	LV1-16	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	2.50	A	2.43	Ae
G	2701 Basel	2701.2.094	LV1-23	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	1.50	A	1.46	Ae
G	2701 Basel	2701.2.146	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz	15.00	A	14.59	Ae

		Umsetzungsreporting					
Aktueller Stand							Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
1.95	2016	noch offen	noch offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Massnahme wurde von Seiten des Bundes als Eigenleistung umpriorisiert. Die Gemeinde sieht sich, trotz grossem Engagement, derzeit alleine nicht in der Lage dieses Projekt in der urspürnglichen Version zu finanzieren. Es laufen Abklärungen. Der Handlungsbedarf ist nach wie vor gegeben!	
21.5	2016	2020	noch offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Die vom Bund als Eigenleistung eingestufte Investitionssumme von 22 Mio. ist für eine Gemeinde kaum tragbar, deshalb werden die Strassen des Ortszentrum in Pratteln über die Jahre verteilt in mehreren Etappen beruhigt und aufgewertet.	
0.2	2016	2016	2017	im SOLL		Die Umsetzung erfolgt 2016 und wird 2017 abgeschlossen.	
1.2	2014	2020	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: …	Im Finanzplan 2017/ 2018 ausgewisen.	
1.5	2016	2022	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Der Kanton ist mit der Gemeinde im Dialog bezüglich der Umsetzung einer verbesserten Fuss- und Veloverbindung in der Hinterfeldstrasse	
0	2016	2015	2016	im SOLL		Aufwertung Vorplatz ist mit Ö102 Busbahnhof Laufen aus AP1 bereits umgesetzt.	

Av2/Bv2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN -

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten	
					Aktueller Stand	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)
G	2701 Basel	2701.2.025	Ö34	ÖV-Priorisierung und Busspuren	1.5	2016
G	2701 Basel	2701.2.064	V1	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung	k.A.	2016
G	2701 Basel	2701.2.065	V2	Aufbau Mobilitätsmanagement	k.A.	2016
G	2701 Basel	2701.2.066	V3	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	k.A.	2016
G	2701 Basel	2701.2.086	LV1-15	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse	0.65	2015
G	2701 Basel	2701.2.100	LV1-29	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse	offen	offen
G	2701 Basel	2701.2.101	LV1-30	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz	k.A.	--
G	2701 Basel	2701.2.102	LV1-31	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	offen	offen
G	2701 Basel	2701.2.103	LV1-32	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	offen	offen
G	2701 Basel	2701.2.104	LV1-33	Basel: Veloverbindung Lange Erlen	1.6	2016
G	2701 Basel	2701.2.106	LV1-35	Velostation Lörrach	0.37	2012
G	2701 Basel	2701.2.063	M15	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	45	2015
G	2701 Basel	2701.2.044	Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	32.5	2015
G	2701 Basel	2701.2.057	M7	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	22.5	2016
G	2701 Basel	2701.2.045	Ö25	Tramknoten Schützenhaus	21.5	2015
G	2701 Basel	2701.2.125	LV2-17	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	3	2016
G	2701 Basel	2701.2.143	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhofsanlage	2.57	2013
G	2701 Basel	2701.2.027	Ö37	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse - Bachgraben- Allschwil	2.67	2013
G	2701 Basel	2701.2.107	LV1-36	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	3	2016
G	2701 Basel	2701.2.105	LV1-34	Velo Oberrhein	1.25	2012
G	2701 Basel	2701.2.085	LV1-14	Münchenstein: Fuss-und Radweg Loogstrasse	0.44	2012
G	2701 Basel	2701.2.108	LV1-37	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	0.45	2012

VERKEHR DER 2. GENERATION

Umsetzungsreporting					
					Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
2015	2018	im SOLL		Die ÖV-Priorisierung wird laufend vorangetrieben (siehe auch Ö104 und Ö105, 1. Generation). Realisiert wurde Therwil, Knotenbahnhofstrasse; Liestal, Knoten Kantonalbank und Sodweg; in Bearbeitung ist die Einführung GPS gestützte Buspriorisierung bei LSA.	Es sind neue Projekte bzgl. ÖV-Priorisierung und Busspuren in AP3 enthalten, z.B.: Ö12, Ö13, Ö14, Ö22 USW.
2012	laufend	im SOLL		Dieses Projekt ist Teil der in AP3 erarbeiteten Strategie Strasse. Siehe hierzu Hauptbericht AP3, Kapitel 3.3.2.3. Das Projekt wird in AP4 weitergeführt	V3
2012	laufend	im SOLL		Eine erste Stufe dieses Projekts (Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform) befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase beim federführenden Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB). Siehe hierzu Hauptbericht AP3, Kapitel 8.4.4. Das Projekt wird in AP4 weitergeführt	V1
2012	laufend	im SOLL		Dieses Projekt ist Teil der in AP3 erarbeiteten Strategie Strasse. Siehe hierzu Hauptbericht AP3, Kapitel 3.3.2.3. Das Projekt wird in AP4 weitergeführt	V2
2015	2015	im SOLL		Die Fusswegverbindung in der Känelmattstrasse ist umgesetzt.	
offen	offen	im SOLL		Friedrich Miescher-Strasse wurde als Fuss-/Veloweg bis zum Burgfelderhof verlängert. Der Folgeabschnitt über die Böschung konnte nicht im Tramprojekt 3 integriert werden; ein weiterer Auftrag zur Realisierung besteht mit RRB zum TRP Velo 2013. Umsetzungszeitpunkt noch unklar, da nicht im Aktionsplan TRP Velo und abhängig von Entwicklung Familiengartenareal	
2016	2016	im SOLL		Der Walkeweg wurde Tempo 30 im Mai 2016 eingeführt.	
offen	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängig von weiteren Planungsschritten CMS	Planungsstand zurzeit unklar; Verhandlungen mit CMS offen	
2012	erster Abschnitt 2013	teilweise umgesetzt	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Abschnitte entlang Klybeckquai umgesetzt, Abschnitt entlang Westquai abhängig von Hafenentwicklung und damit zeitlich verzögert	
2015	2016	im SOLL		Der Veloweg entlang der Wiese im Bereich des Tierparks Lange Erlen wurde im Mai 2016 in Betrieb genommen.	
2013	2014	im SOLL		als Eigenleistung längst realisiert	
2018	2024	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	Pendent; weiteres Vorgehen nach Volksabstimmung vom 25.11.16 (Initiative Rheinstrasse und Gegenvorschlag).	
2023	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeit von Tram 30 und Koordination mit Sanierung	Wird im AP der 3. Gen. im B-Horizont eingegeben Hat Abhängigkeiten zum Tram 30 der 3. Generation	Ö27
2016	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Projekt rechtskräftig; Baukredit liegt vor	
2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nutzen noch nicht gegeben	Wird im AP der 3. Gen. im C-Horizont geführt. Aktueller Nutzen durch das Projekt noch nicht gegeben. Projektumsetzung unsicher	Ö38
offen	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Massnahme wurde von Seiten des Bundes nicht Mitfinanziert. Resultat=Nicht gesicherte Finanzierung! In Ap2 hatte das Projekt 2. Etappen (Lv1-36 und LV2-17). Der Handlungsbedarf ist nach wie vor gegeben, daher wurde das Projekt überarbeitet und in AP3 als ein Projekt angemeldet.	LV 60
2016	2017	im SOLL		Saint-Louis hat das Projekt ohne AP-Mittel umgesetzt	
2015	2016	im SOLL		Die Massnahmen zur Beschleunigung der Buslinien 31 und 38 in Basel-Stadt sind realisiert worden.	
offen	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Massnahme wurde von Seiten des Bundes nicht Mitfinanziert. Resultat=Nicht gesicherte Finanzierung! In Ap2 hatte das Projekt 2. Etappen (Lv1-36 und LV2-17). Der Handlungsbedarf ist nach wie vor gegeben, daher wurde das Projekt überarbeitet und in AP3 als ein Projekt angemeldet.	LV 60
2015	2018	im SOLL		schrittweise Realisierung als Eigenlerestungen; tw. Förderung über Pendlerfonds Basel-Stadt	
2013	2013	im SOLL		Die Loogstrasse wurde im 2013 angepasst.	
2016	2017	im SOLL		Saint-Louis hat das Projekt ohne AP-Mittel umgesetzt	

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme	
G	2701 Basel	2701.2.126	S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	
G	2701 Basel	2701.2.127	S2	Schwerpunktgebiet Basel-West / St. Johann	
G	2701 Basel	2701.2.128	S3	Schwerpunktgebiet Allschwil	
G	2701 Basel	2701.2.129	S4	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz	
G	2701 Basel	2701.2.130	S5	Schwerpunktgebiet Birsstadt	
G	2701 Basel	2701.2.131	S6	Schwerpunktgebiet Muttenz / Pratteln	
G	2701 Basel	2701.2.132	S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica / Kaiseraugst	
G	2701 Basel	2701.2.133	S8	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	
G	2701 Basel	2701.2.134	S9	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal	
G	2701 Basel	2701.2.135	S10	Schwerpunktgebiet Basel Ost / Riehen	
G	2701 Basel	2701.2.136	S11	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	
G	2701 Basel	2701.2.137	S12	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen / 3Land	
G	2701 Basel	2701.2.138	S13	Schwerpunktgebiet Liestal	
G	2701 Basel	2701.2.139	S14	Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie	
G	2701 Basel	2701.2.140	S15	Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie	
G	2701 Basel	2701.2.141	S16	Agglomerationsweite Hochausstrategie	

As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANANZIER

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	
A	2007	im SOLL	
A	bereits vor 2011	im SOLL	
A	2008	im SOLL	
A	bereits vor 2011	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	
A	2009	im SOLL	
A	2007	im SOLL	
A	2009	im SOLL	
A	2007	im SOLL	
A	2007	im SOLL	
A	2007	im SOLL	
A	bereits vor 2011	im SOLL	
A	bereits vor 2011	im SOLL	
A	2006	im SOLL	
A	2013	im SOLL	
A	2013	im SOLL	
A	2015	im SOLL	

RBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

Umsetzungsreporting		
		Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
		S1
		S3
		S9
Andere Gründe: …	Strategiewechsel beim Grundeigentümer CMS	S4
		S14 / S15 / S10 /S17
		S11/S5
		S12
		S19
		S6/S7
		S26
		S8
		S26
		S20
	Umsetzung im Rahmen Korridorprozess	
	Umsetzung im Rahmen Korridorprozess	
	Weiterführende Überlegungen in der Fachgruppe Raumplanung	

B2 - B-MASSNAHMEN DER 2. GENERATION (B-Liste)

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation Kapitel 3.4

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme
G	2701 Basel	2701.2.023	Ö18a / Ö18b	Tramerschliessung Salina Raurica (1. + 2. Etappe)
G	2701 Basel	2701.2.039	Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz
G	2701 Basel	2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschlus Gundeldinger Quartier
G	2701 Basel	2701.2.022	Ö16	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen
G	2701 Basel	2701.2.068	M3	Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhünin
G	2701 Basel	2701.2.041	Ö20	Tramverlängerung Allschwil-Letten
G	2701 Basel	2701.2.042	Ö21	Expresstram Linie 17
G	2701 Basel	2701.2.043	Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben
G	2701 Basel	2701.2.116	LV2-8	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf
G	2701 Basel	2701.2.121	LV2-13	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB
G	2701 Basel	2701.2.071	M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch
G	2701 Basel	2701.2.114	LV2-6	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer
G	2701 Basel	2701.2.119	LV2-11	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB
G	2701 Basel	2701.2.110	LV2-2	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke
G	2701 Basel	2701.2.115	LV2-7	Basel: Seevogelbrücke
G	2701 Basel	2701.2.046	Ö33	Linienschifffahrt auf dem Rhein
G	2701 Basel	2701.2.120	LV2-12	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-
G	2701 Basel	2701.2.123	LV2-15	Fuss-und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel
G	2701 Basel	2701.2.070	M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach
G	2701 Basel	2701.2.090	LV1-19	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse
G	2701 Basel	2701.2.076	LV1-5	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrüc
G	2701 Basel	2701.2.113	LV2-5	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschm
G	2701 Basel	2701.2.118	LV2-10	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof
G	2701 Basel	2701.2.150		LV B-Liste

	Investitionskosten								
	Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand				
	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand
	80.00	A	71.69	B	174.2	2016	2023	2026	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	60.00	B	53.77	B	59.8	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
s Basel-City - Basel SBB -	45	B	16.1247	B	45	2013	offen	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	41.00	A	36.74	B	92.5	2016	2022	2025	im SOLL
gen	40.00	B	38.91	B	40	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	20.00	B	17.92	B	40	2016	2027	2029	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	20.00	B	17.92	B	13.8	2016	2026	2029	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	20.00	B	17.92	B	32.7	2016	2022	2025	im SOLL
	17.00	B	16.54	B	16.54	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	16.00	B	15.56	B	15.56	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	12.00	B	1.80	B	12	2016	2020	2024	im SOLL
	10.00	B	9.73	B	6.5	2016	2020	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	10.00	B	9.73	B	9.73	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	8.00	B	7.78	B	7.78	2013	offen	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	8.00	B	7.78	B	7.78	2016	2025	offen	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)
	6.00	B	5.84	B					Planungsstopp / Sistierung
	5.00	B	4.86	B	4.86	2016	2020	2022	im SOLL
	4.50	B	4.38	B	4.5	2016	2027	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)
	4.00	B	1.50	B	1.5	2016	2021	2021	im SOLL
	2.50	A	2.43	B	2.5	2016	2019	2019	im SOLL
ke	2.00	A	1.95	B	0.5	2016	2019	2019	im SOLL
att)	2.00	B	1.95	B	3	2016	2019	2020	im SOLL
	2.00	B	1.79	B	10	2016	2023	2025	im SOLL
			1.52	B	1.83	2016	ab 2021	offen	im SOLL

Umsetzungsreporting		
		Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
Andere Gründe: …	Die Massnahmen ist Teil von STEP AS 2030	Ü31
Andere Gründe: …	Das Dreispitz wird neu in einzelnen Teilgebieten weiterentwickelt. Die CMS als Grundeigentümerin hat dabei auf den Einbezug Tram verzichtet. Planung unsicher. Wird im AP der 3. Generation im C-Horizont eingegeben.	Ö32
Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Verkehrsberuhigungen im Gundeldingerquartier werden auch ohne Realisierung ABAC laufend geprüft und wenn möglich umgesetzt. Für das 1. Teilprojekt wurde bereits eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlosse (siehe M1a). Die weitere Realisieurng dieses Projektes ist atark abhängig von der realisierung des Gundelitunnels (Ü39).	
Abhängig von übergeordneten Planungen in Basel Nord, insbesondere Arealentwicklung im Klybeck	Im Klybeckareal entsteht neues Stadtquartier. Entsprechend muss das sich schnell entwickelnde Quartier mit einer Leistungsstarken Tramverbindung erschlossen werden. n. Tram Klybeck-Kleinhüningen ist im AP3 ein A-Projekt mit höchster Dringlichkeit.	Ö1
Abhängig von übergeordneten Planungen in Basel Nord	2016/2017 laufen verschiedenste Planungen, aufgrund derer die weiteren Entwicklungsschritte/Massnahmen festgelegt werden können (trinationale Verkehrsstudie, Programmation, Testplanung klybeckplus)	M22
Andere Gründe: …	Die Massnahme resultiert aus der Tramnetzstudie. Im Rahmen der ELBA-Planungen zeigte sich die Notwendigkeit für ein räumliches Entwicklungskonzept, das u. a. die Siedlungsentwicklung im Raum Letten beurteilt. Dies wird durch die Gemeinde Allschwil bis Ende 2017 erstellt. Erst danach kann das Tramprojekt weiter geplant werden.	Ö36
Andere Gründe: …	Die Massnahmen ist Teil von STEP AS 2030	Ü32
Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Wird im AP der 3. Gen. im A-Horizont eingegeben	Ö3
Andere Gründe: …	Abhängig von Stadtentwicklungsprojekten im Perimeter	LV9
Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Projekt ist abhängig von Ausbau Bhf. SBB. Planung Ausbau Bhf. SBB noch nicht abgeschlossen.	LV10
		Teilprojekt von M3
Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Auflage erfolgt; Genehmigung Kredit und Projekt 1. Semester 2017 erwartet.	LV14
Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Projekt ist abhängig von Ausbau Bhf. SBB. Planung Ausbau Bhf. SBB noch nicht abgeschlossen.	LV11
Andere Gründe: …	Im Korridor Hochrhein ist unbestritten, dass neue Rheinquerungen geschaffen werden müssen, offen ist teilweis edie genaue Lage (Strassenbrücke etc.). Solange die Lage nicht geklärt ist, wird mit der Weiterarbeit an diesem Projekt gewartet. Klärung bis AP4	
Politischer Prozess und Volksentscheid noch ausstehend	Voraussichtlich erst nach 2023, da Finanzierung und Wettbewerb noch zu klären sind	LV8
Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Aufgrund eines sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde das Projekt politisch verworfen. Siehe definitive Abstandnahme.	
	Im Anschluss an die trinationale Verkehrsstudie soll ab 2017 mit den Vorbereitungen des Wettbewerbs gestartet werden	LV3
Abhängig von übergeordnetem Entscheid bzgl. Verfügbarkeit Bahntrassee	NICHT im Aktionsplan TRP Velo; ev. Teilrealisierung im B-Horizont AP 3. Generation, grosse Unsicherheit bei Bahntrassee	LV12
	Wird in der 3. Generation gemeinsam mit dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 realisiert (M2)	Teilprojekt von M2
	GV Beschluss voraussichtlich 2018	LV51
		LV27
	Projekt ist abhängig von DB-Planung 4-Spur-Ausbau Basel-Karlsruhe	Es wird eine Finanzierung über den BIF angestrebt
Andere Gründe: …	Die 3 Projekte aus LV B-Liste von AP2 wurden in den Velo-Workshops der betroffenen Korridore (Wiesental und Leimental) besprochen. Die beiden Massnahme in Riehen wurden in AP3 als LV76 und LV84 eingegeben. Das Projekt in Oberwil wird derezit nicht offensiv weiter verfolgt (LV2-4).	LV76 und LV84

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarungen 1. und 2. Generation

vgl. auch Leistungsvereinbarung 2. Generation, Anhang 5

*Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende	
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme
G	2704 Basel	2701.036	LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim
G	2705 Basel	2701.2.046	Ö33	Linienschifffahrt auf dem Rhein

Agglomerationsprogramme, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind*

Investitionskosten				Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting
Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Leistungsvereinbarung	
Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
1.15	A	0.99	A	0.40	Die betroffenen Gemeinden Dornach und Arlesheim wollen das Projekt nicht realisieren.
6.00	B	5.84	B	2.04	Aufgrund eines sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde das Projekt politisch verworfen.

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma-Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org