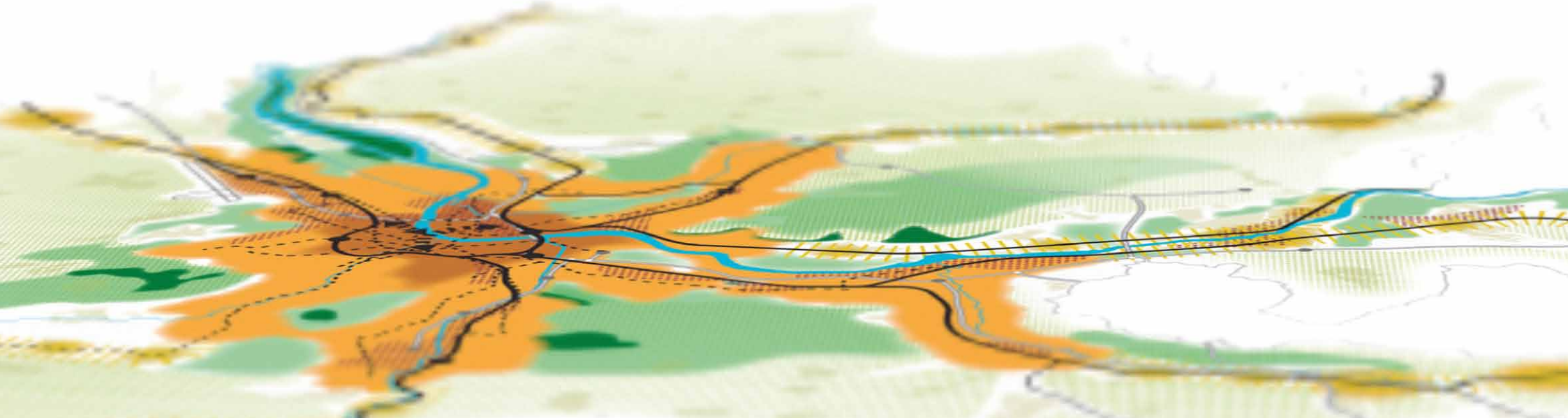
AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

# Strategie 2030
# Trinationale Agglomeration Basel

## Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation



# Impressum

**Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, Stategie 2030 – Trinationale Agglomeration Basel**
Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, Liestal 2012

Aarau · Basel · Liestal · Lörrach · Saint-Louis · Solothurn

30. Juni 2012

---

**Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel**
Rheinstrasse 29
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 552 53 19
Fax: +41 61 552 69 82
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

**Autoren**
Dr. Patrick Leypoldt
Leiter Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel
Jessica Fässler
Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

**Übersetzung**
Silvia Rathnau-Prenzel

**Agentur**
Etage 11 - Werbeagentur
Heinrich-von-Stephan-Str. 5
D 79100 Freiburg im Breisgau

**Druck**
Lüdin AG Druckerei
Schützenstrasse 2-6
CH 4410 Liestal

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier.

myclimate neutral Drucksache
No. 01-12-785962 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership

RECYCLED Papier FSC® C102515

## Vorwort

Die Abgabe der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel beim Bund, krönt eine dreijährige Phase intensiver planerischer Arbeit, in der eine Vielzahl von Akteuren aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz für das vorliegende Programm vorbildlich zusammengearbeitet haben.

Das Ergebnis ist eine breit abgestützte Vision, die zeigt, wie in den kommenden zwanzig Jahren die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der trinationalen Agglomeration Basel weiterentwickelt werden soll. Der Vision ist ein langfristiger, trinationaler Infrastrukturmasterplan hinterlegt. Dies stellt einen Meilenstein und einen bedeutenden Schritt in Richtung einer regional abgestimmten Infrastrukturentwicklung über alle Verkehrsträger und Grenzen dar.

Das Agglomerationsprogramm hat – davon sind wir überzeugt – die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehr und Siedlung auf eine neue Stufe gestellt. Wir werden uns aber nicht auf diesem Erfolg ausruhen, sondern blicken gemeinsam nach Abgabe der 2. Generation nach vorne und entwickeln das bereits Erreichte weiter.

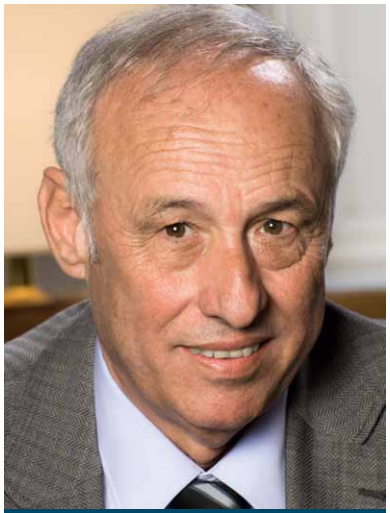
**Dr. Sabine Pegoraro**
Regierungsrätin
Kanton Basel-Landschaft

**Dr. Hans-Peter Wessels**
Regierungsrat
Kanton Basel-Stadt

**Peter C. Beyeler**
Regierungsrat
Kanton Aargau

**Walter Straumann**
Regierungsrat
Kanton Solothurn

**Marion Dammann**
Landrätin des
Landkreises Lörrach



**Jean-Marie Zoelle**
Maire de la Ville de
Saint-Louis

Die Agglomeration Basel ist in den vergangenen Jahren – auch dank des Agglomerationsprogramms – enger zusammengerückt. In den vergangenen Monaten hat sich eine Dynamik entfaltet, die wir unbedingt aufrechterhalten wollen. Damit die trinationale Agglomeration Basel den Rückstand gegenüber anderen Schweizer Metropolitanräumen beim Ausbaustandard der Verkehrsinfrastrukturen aufholen kann, werden wir unsere Hausaufgaben machen. Wir können aber vor dem Hintergrund der Bedeutung der trinationalen Agglomeration Basel für die gesamte Schweiz, aber auch infolge der Komplexität des Raumes, diese Aufgabe nicht alleine lösen.

Deshalb setzen wir weiter auf eine gute Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden und auf eine gewichtige Unterstützung unserer Agglomeration durch den Bund.

| | |
|---|---|
| Aarau | Lörrach |
| Basel | Saint-Louis |
| Liestal | Solothurn |

30. Juni 2012

## Inhaltsverzeichnis

Impressum ..... 3
Vorwort ..... 4
Einleitung ..... 7
Zukunftsbild 2030 ..... 8
Zielsetzung Landschaft ..... 10
Zielsetzung Siedlung ..... 10
Zielsetzung Verkehr ..... 15
Teilstrategien ..... 17
Landschaft und Grünräume (L) ..... 18
Siedlung (S) ..... 20
Verkehr (V) ..... 24
V1: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität ..... 24
V2: Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung ..... 28
V3: Fuss- und Veloverkehr ..... 32
V4: Güterverkehr und Logistik ..... 34
Ausblick ..... 37

## Einleitung

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere für den Life Science Cluster aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich übernimmt die Agglomeration Basel eine wichtige Rolle für den Gateway Nordwestschweiz.

Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt enorme Chancen und Entwicklungspotenziale. Für die gesamträumlichen Planungen bringt sie aber auch besondere Herausforderungen mit sich. So ist die trinationale Agglomeration Basel z.B. mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiednen institutionellen Ebenen konfrontiert. Mit dem Agglomerationsprogramm liegt jedoch ein Instrument vor, welches die grenzüberschreitende Zusammenarbeit vorwärts bringt und Gebietskörperschaften dazu motiviert enger und strukturierter zusammenzuarbeiten.

Die trinationale Agglomeration Basel umfasst gemäss Bundesamt für Statistik (BfS) 127 Gemeinden. Davon liegen 53 im Südelsass und Südbaden und 74 in der Schweiz, letztere verteilt auf die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Das gesamte Einzugsgebiet umfasst heute rund 770‘000 Einwohner. Nach den aktuellen Prognosen der regionalen Gebietskörperschaften wird die Einwohnerzahl der trinationalen Agglomeration Basel bis zum Jahr 2030 auf rund 815‘000 steigen.

Vor dem Hintergrund der steigenden Einwohnerzahl sowie den weiterhin steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnissen, 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 Raumentwicklung.

Angesichts der komplexen verkehrlichen Situation im Raum Basel, wo sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre überlagern und das Bahnnetz vielerorts an seine Kapazitätsgrenzen stösst, stellt dies eine grosse Herausforderung dar. Eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr ist daher unumgänglich für eine nachhaltige Raumentwicklung. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Das Agglomerationsprogramm verfügt mittlerweile über eine solide Verankerung in der Region Basel. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist kantonsübergreifend organisiert und bezieht auf allen Stufen die ausländischen Partner mit ein. Die Organisation erstreckt sich über drei Staatsebenen, vier Kantone und mehrere fachliche Disziplinen.

Der vorliegende Bericht beinhaltet die strategischen Elemente des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation.

## Zukunftsbild 2030

Das Agglomerationsprogramm Basel verfolgt eine nachhaltige, räumliche und funktionale Entwicklung. Dabei wird die Agglomeration als ein funktional zusammenhängender Raum verstanden, welcher sich um die Kernstadt organisiert. Die Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen treten in der Betrachtung hinter die Gesamtsicht der Agglomeration zurück.

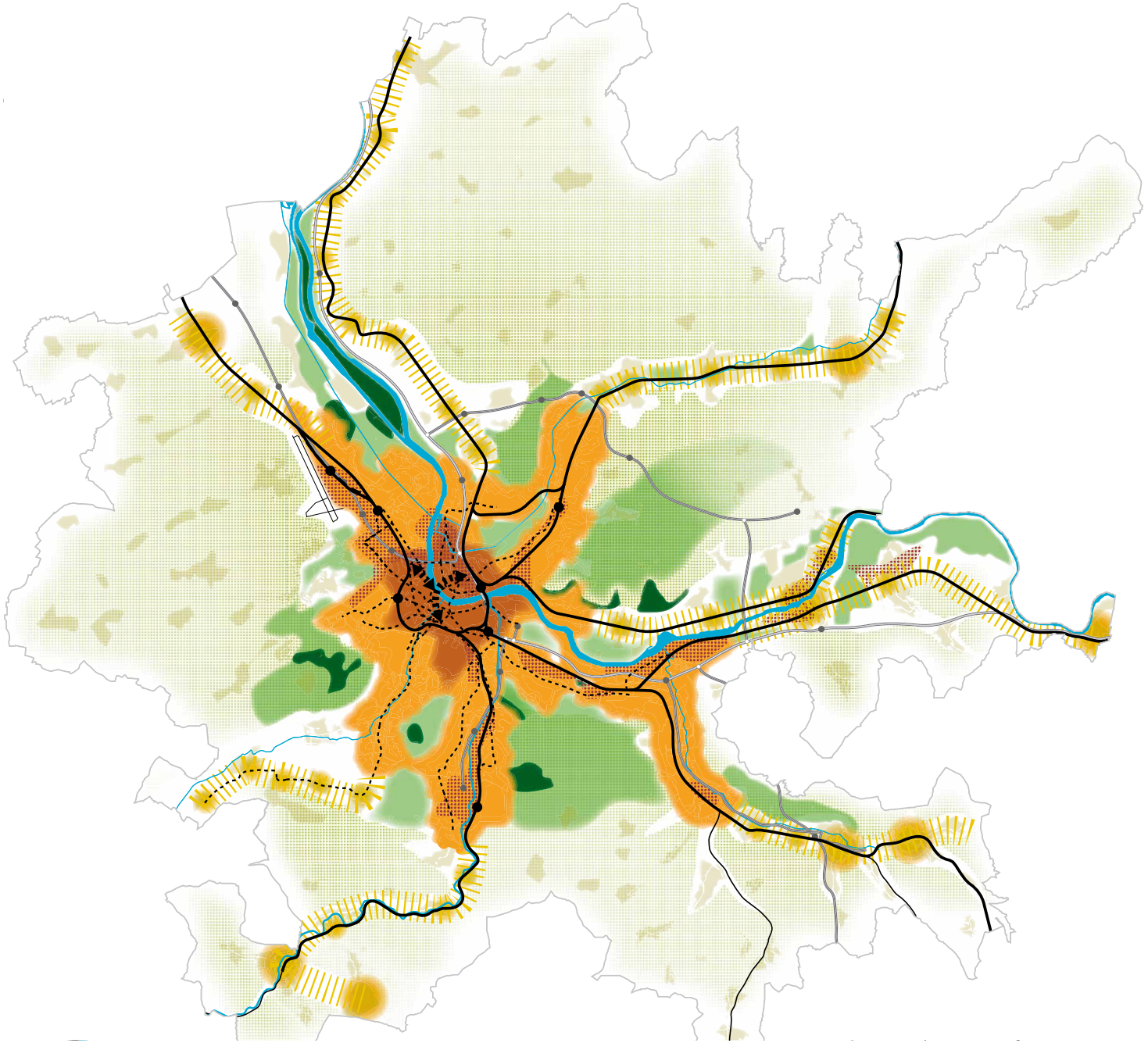
Vier Aspekte stehen aus übergeordneter Sicht im Vordergrund:

- attraktives Grosszentrum mit einer hohen Identität, starker regionaler Ausstrahlung und Konzentration der öffentlichen und kommerziellen Zentrumsfunktionen;
- optimale Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft mit optimierter Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr;
- eine hohe Wohn- und Lebensqualität mit einem guten Angebot an Versorgungsdienstleistungen sowie gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen;
- eine intakte Landschaft mit nahe gelegenen Erholungsräumen, geschützten Gewässerräumen und Naturwerten.

Das Zukunftsbild ist das räumliche Leitbild der Agglomeration Basel mit welchem aufgezeigt wird, an welcher Siedlungsstruktur und an welchem Verkehrssystems sich die Agglomeration künftig orientieren möchte. Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes wurden verschiedene räumliche Elemente definiert. Im Zukunftsbild werden die Landschaftsräume abgebildet (Lage, Bedeutung, Funktion), die anzustrebende Siedlungs-

BS BL AG SO D F

**Agglomerationsprogramm Basel**
**Zukunftsbild 2030: Korridor+**



Perimeter Agglomerationsprogramm

***Landschaft***

Landschaftsräume

Naherholungsgebiete im engeren Einzugsgebiet der Agglomeration

Naturschutzgebiete

***Siedlung***

Kernstadt

Regionalzentrum (im äusseren Korridor)

Innere Korridore

Schwerpunktgebiete Siedlung

Äussere Korridore

Übriges Siedlungsgebiet

***Verkehr***

Vorgesehene Bahnverbindung

S-Bahn

Tramlinie

Autobahn

5 km

Figur 1: Zukunftsbild 2030 Agglomeration Basel

entwicklung grob strukturiert und gewisse Elemente sogar konkret verortet. Die dargestellten verkehrlichen Elemente zeigen die wichtigsten Komponeten des Verkehrssystems und verorten die geplanten grösseren Ergänzungen.

## Zielsetzung Landschaft

### Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur

Das aktuelle Landschaftsbild der Agglomeration Basel weist eine fingerartige Grünraumstruktur mit identitätsstiftenden Landschaftskammern auf. Diese charakterische Strukur soll erhalten und vor dem Siedlungsdruck geschützt werden. Ein wichtiges Ziel im Zusammenhang mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung ist die Aufwertung der siedlungsnahen Fluss- und Freiräume sowie Wälder und freien Grünflächen, die der Naherholung dienen. Die Naturschutzgebiete sollen in ihrem Bestand erhalten und gegebenenfalls erweitert werden.

## Zielsetzung Siedlung

### Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel wird das Ziel verfolgt, das Hauptzentrum, die Korridore und die wichtigsten Nebenzentren aufzuwerten und suburbanen Strukturen eine neue identitätsstiftende Urbanität zu verleihen. Ein wesentlicher Teil der Vision ist die Stadt der kurzen Wege. Dabei wird die Verdichtung an geeigneten Orten unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität angestrebt.

Um diese Zielsetzung zu konkretisieren wurden räumliche Elemente definiert. Nachfolgend werden die fünf identifizierten Raumelemente beschrieben sowie ihre Zielsetzung aufgeführt.

**Kernstadt:** Die Abgrenzung der Kernstadt wurde relativ eng gefasst. Ausschlaggebendes Kriterium war die Einwohner- und Bebauungsdichte. Die Kernstadt umfasst das klassische Zentrumsgebiet von Basel, inkl. aller angrenzenden Quartiere (St. Johann, Kleinhüningen, Rosenthal, St. Alban, Gellert, Gundeli, Bruderholz, Bachgraben sowie Teile von Birsfelden).

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 weiterhin auszubauen. Zu diesemZweck sollen einerseits die Entwicklungsschwerpunkte in der Kernstadt aktiviert und mit Hochdruck entwickelt werden (z. B. Hafen-Kleinhüningen/3Land und Dreispitz) und anderseits auf bereits bebauten Flächen, trotz dichter Bebauung und restriktiven Denkmalschutzregelungen, neue Wohn- und Arbeitsräume geschaffen werden.

**Innere Korridore:** Ausserhalb der Kernstadt werden die Korridore in einen inneren und einen äusseren Korridor unterteilt. Zu den inneren Korridoren zählen die an den Kern angrenzenden, zusammenhängenden Siedlungsgebiete, mit einer maximal 10 minütigen Reisezeit zum Zentrum, oder die über einen 15-Minuten-Takt mit der S-Bahn und/oder einen 7.5-Minuten Takt mit Tram oder Bus verfügen.

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 (Muttenz / Pratteln, Salina Raurica, Birsstadt, Allschwil und Liestal) und zum anderen auf einer allgemeinen Verdichtung in den bereits erschlossenen Bauzonen insbesondere an ÖV- affinen Standorten (z.B. in den Talachsen entlang der Bahn- bzw. Tramlinien).

**Äussere Korridore:** Korridorgebiete, die nicht über ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet zum Kern verfügen und auch vom Zentrum nicht innerhalb einer 10 minütigen Reisezeit erreicht werden können aber eine gute S-Bahnerschliessung aufweisen (30-Minuten Takt) zählen zu den äusseren Korridoren. Die äusseren Korridore schliessen an die inneren Korridore an und erstrecken sich zur funktionalen Grenze der Agglomeration Basel (Perimetergrenze).

In den äusseren Korridoren wird eine moderate Verdichtung der Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen wie beispielsweise an S-Bahnstationen angestrebt. Entwicklungen in den Ortszentren sollen möglich sein.

**Regionalzentren:** Neben der Kernstadt und den Korridoren sind im Zukunftsbild Regionalzentren abgebildet, die weder über ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet zum Kern noch über einen 15- Minuten Takt der S-Bahn verfügen. Sie besitzen aber in den meisten Fällen trotzdem eine sehr gute ÖV-Erschliessung (S-Bahn-Umsteigepunkt und/oder IC/IR-Halt) und damit einhergehend eine besondere Erschliessungsqualität (z.B. Rheinfelden, Sissach). Die Regionalzentren liegen räumlich im äusseren Korridorgebiet, nehmen aber wichtige regionale Funktionen wahr und haben eine regionale Ausstrahlung (z.B. Rheinfelden, Schopfheim, Laufen / Breitenbach, Bad Säckingen / Stein und Sierentz). Zentrumsgebiete, die ausserhalb des Kerns liegen, jedoch noch innerhalb des inneren Korridors, werden im Zukunftsbild nicht speziell gekennzeichnet und zählen zum inneren Korridor (Lörrach, Liestal, Saint-Louis etc.).

Die Zielsetzung im Zukunftsbild der Agglomeration Basel für die Regionalzentren sieht eine im Vergleich zur Gesamtagglomeration überdurchschnittliche Wachstumsrate (Einwohner) in den kommenden Jahren vor. Trotz restriktiver Vorgaben des Ortsbildschutzes soll künftig eine kontrollierte Verdichtung der Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Bauzonen in direkter Nähe zum Bahnhof möglich sein (Bahnhof Muttenz: Justizzentrum, neue Fachhochschule, Pratteln: Hochhauskonzept etc.).

**Übriges Siedlungsgebiet:** Als übriges Siedlungsgebiet sind jene Gebiete dargestellt, die ausserhalb der Korridore liegen und mit dem ÖV weniger gut oder schlecht erschlossen sind.

Der autonome und wachstumsbedingte Nutzflächenzuwachs ist in den übrigen Siedlungsgebieten weitgehend innerhalb der bestehenden Baugebiete abzudecken; in gut begründeten Fällen bleiben ausgewählte Neueinzonungen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C) jedoch vorbehalten. Die Gemeinden sollen sich moderat weiterentwickeln können. Dabei richten Sie ihre wirtschaftliche und räumliche Entwicklung auf ihr eigenes Potenzial aus. Die Entwicklung ordnet sich in die Landschaft ein.

**Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung**

Bei der Definition des Ziels, wie sich der Bevölkerungszuwachs in der Agglomeration verteilen soll, sind das Zukunftsbild und die vorangehend aufgeführten Zielsetzungen wegleitend. So soll der Bevölkerungszuwachs im Wesentlichen auf die Kernstadt, die inneren Korridore und die Regionalzentren konzentriert werden – dort wo auch zusätzliche Bevölkerung effizient mit dem ÖV versorgt werden kann.

Der Umsetzung dieser Zielsetzung sind jedoch Grenzen gesetzt. Die Wohnraumkapazitäten in einzenlen Raumelementen, insbesondere im Kern, sind bereits heute knapp. Hinzu kommt, dass in gewissen ländlichen Gemeinden, die dem Raumelement „übriges Gebiet“ angehören, noch viele Baulandreserven vorhanden sind. Eine weitere Bebauung von schlecht an den ÖV angeschlossenen Standorten ist im aktuellen raumplanerischen Kontext (fehlende Instrumente auf kantonaler Ebene, grosse Autonomie der Gemeinden, Auszonungen ohne Kompensationen schwierig) kaum zu verhindern.

Vom prognostizierten Trend-Bevölkerungszuwachs von 45‘000 Personen bis ins Jahr 2030

Bevölkerungsentwicklung (Trend- und Zielprognose 2030)

| | Einwohner* | | | Wachstum | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 Basis | 2030 Trend | 2030 Ziel | Trend | Ziel |
| Kernstadt | 179'000 | 184'000 | 189'000 | 0,1 % p.a. | 0,3 % p.a. |
| Innere Korridore | 325'000 | 340'000 | 348'000 | 0,2 % p.a. | 0,3 % p.a. |
| Äussere Korridore | 80'000 | 87'000 | 83'000 | 0,4 % p.a. | 0,2 % p.a. |
| Regionalzentren | 90'000 | 98'000 | 98'000 | 0,4 % p.a. | 0,4 % p.a. |
| Übriges Siedlungsgebiet | 97'000 | 106'000 | 98'000 | 0,4 % p.a. | 0,1 % p.a. |
| **Agglomeration** | **770'000** | **815'000** | **815'000** | **0,3 % p.a.** | **0,3 % p.a.** |

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel
*gerundete Werte: Summen/Differenzen können von den angegebenen Werten abweichen.

wird in der Zielprognose nicht abgewichen. Dieser Zuwachs entspricht einem moderaten jährlichen Wachstum der Agglomerationsbevölkerung um 0.3%. Die Entscheidung, beim Gesamtzuwachs nicht vom Trend abzuweichen, basiert auf der Überlegung, dass ein noch dynamischerer Zuwachs der Bevölkerung kaum in den im Zukunftsbild favorisierten Gebieten des Kerns, der inneren Korridore sowie den Regionalzentren aufzufangen wäre. Die Prüfung der Trendprognose bezüglich den Wohnraumpotenzialen hat bereits gezeigt, dass grosse Anstrengungen notwendig sind, um ausreichend Wohnraum in den vom ÖV gut erschlossenen Bereichen der Agglomeration Basel zu schaffen.

Im Sinne des Zukunftsbildes wird das Bevölkerungswachstum in der Zielprognose neu auf die einzelnen Teilräume verteilt. Gegenüber der Trendprognose wird eine massiv dynamischere Entwicklung des Kerns sowie der inneren Korridore postuliert. Die Trendprognose geht von einem jährlichen Wachstum von 0.1 bzw. 0.2% p.a. aus (Kern: +5'000, innere Korridore: +15'000). Im Zielszenario wird das jährliche Wachstum zwar nur leicht angepasst (0.3% p.a.), die absoluten Zunahmen mit 10'000 zusätzlichen Einwohnern im Kern und 23'000 Einwohnern in den inneren Korridoren stellen für die Realisierung der Wohnräume in diesen Bereichen aber eine herausfordernde Aufgabe dar.

Das Wachstum der Regionalzentren wird im Zielszenario unverändert übernommen. Hier wird ein Wachstum bis 2030 von rund 8'000 Personen erwartet. Dies entspricht einem Zuwachs von 0.4% p.a.

Die äusseren Korridore und das übrige Siedlungsgebiet, zusammen mit den Regionalzentren, die gemäss Trendszenario die dynamischsten Räume in der Agglomeration sind (zusammen rund +24'000 Personen bis 2030), sollen sich im Zielszenario zurückhaltender entwickeln. So wird für die äusseren Korridore ein Zuwachs von 0.2% p.a. vorgesehen (+3'000 bis 2030). Dem übrigen Siedlungsgebiet wird kein „realitätsferner" Wachstumsstopp auferlegt, sondern immer noch ein leichtes Wachstum von 0.1% p.a. prognostiziert (rund +1'000 Personen bis 2030).

Vertiefende Untersuchungen haben gezeigt, dass die vorhandenen Reserven grundsätzlich ausreichen, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Dies gilt für alle Raumtypen sowohl für die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (Trend) als auch für die angestrebte Verteilung (Ziel). In allen Gebieten verbleiben auch nach den Entwicklungen beim individuellen Wohnflächenbedarf und dem Bevölkerungswachstum theoretisch grosse BGF-Reserven. Diese sind in der Kernstadt und dem inneren Korridor am kleinsten (ca. 20% und ca. 25%).

Da es sich bei diesen Reserven (80% der totalen Reserven) aber zum Grossteil um Potenziale auf bereits bebautem Gebiet handelt, wird deren Entwicklung nicht ohne Weiteres möglich sein. Ihre Mobilisierung setzt weit grössere Anstrengungen voraus, als die Überbauung der Reserven im unbebauten Gebiet, die lediglich rund 20% umfassen.

Um das gesamte prognostizierte Bevölkerungswachstum in den favorisierten räumlichen Elementen aufnehmen zu können, sind knapp 44 Mio. m² BGF nötig. In der Kernstadt, den inneren Korridoren und den Regionalzentren bestehen aufgrund der aktuellen Planungen jedoch lediglich ca. 43 Mio. m² BGF. Da davon ausgegangen werden muss, dass ein Ausbaugrad von 100% nicht erreicht wird, sind intensive Bestrebungen nötig, um die Siedlungsentwicklung auf die Kernstadt, die inneren Korridor und die Regionalzentren zu lenken. Parallel dazu muss die Entwicklung der verbleibenden Reserven an schlecht er-

schlossenen Lagen in den Regionalzentren, in den äusseren Korridoren und den übrigen Gemeinden möglichst verlangsamt werden. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn in den prioritären Entwicklungsgebieten entsprechende Angebote geschaffen werden können, um so die ungünstiger gelegenen Potenziale zu konkurrenzieren (Pull-Strategie).

## Zielsetzung Verkehr

### Nachhaltiger Verkehr durch Optimierung und Ausbau des Verkehrssystems

Es wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung angestrebt. Dazu soll das Verkehrssystem optimiert und wo notwendig ausgebaut werden. Die Effizienz des Verkehrssystems soll mittels Mobilitäts- und Verkehrsmanagement erhöht werden. Mit dem Mobilitätsmanagement sollen die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität und die Vorzüge der nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV und LV) mit geeigneten Massnahmen bekannt gemacht werden. Ausserdem sollen die für die kombinierte Mobilität und den Langsamverkehr benötigten Infrastrukturen bereitgestellt resp. verbessert oder ausgebaut werden. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tram, Bus) soll erweitert, die Abstimmung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert und damit einhergehend sollen die Wartezeiten miniert werden. Wo nötig sollen auch beim MIV punktuelle Optimierungen, insbesondere bei den Hauptachsen, vorgenommen werden. Mit der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements sollen der MIV optimal gelenkt, der Schwerverkehr von den Zentren ferngehalten und Staus möglichst verhindert werden.

Im Bereich ÖV steht die S-Bahn-Agglomeration im Vordergrund. Die S-Bahn als ÖV-Hauptträger für schnelle und direkte Verbindungen von einzelnen Korridoren in den Kern sowie Durchbindungen von Korridor zu Korridor soll hinsichtlich Kapazität und Angebot (Durchmesserlinien) ausgebaut und in der Kernagglomeration durchgehend auf einen 15-Minuten Takt verdichtet werden. Dem Herzstück kommt hierbei eine zentrale Rolle zu, da mit den Durchbindungen eine ideale ÖV-Erschliessung der Schwerpunktgebiete im Kern und den inneren Korridoren möglich ist.

Neben der S-Bahn sollen Tramnetzausbauten und punktuelle Verstärkungen des Feinverteilers das ÖV-Angebot in der Agglomeration Basel ergänzen und die steigende Nachfrage im Agglomerationsverkehr auffangen. Auch hier liegt der Fokus auf der Erschliessung von Schwerpunktgebieten der künftigen Entwicklung (Saint-Louis, Hafen-Kleinhüningen / 3Land, Salina Raurica und Dreispitz).

Beim MIV sollen sich die Massnahmen auf punktuelle Ausbauten, lokale Optimierungen von Netzkapazitäten und Erschliessungen von Entwicklungsschwerpunkten (sowie Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Strassennetz) beschränken.

Für den Fuss- und Veloverkehr soll in der weiteren Agglomeration ein sicheres und funktionales Fuss- und Velonetz mit Abstellanlagen an geeigneten Standorten bereitgestellt werden.

Für den kombinierten Verkehr soll das P+R-Angebot an geeigneten S-Bahn-Haltestellen ausgebaut werden. Die P+R- Standorte müssen dabei so gewählt werden, dass sie das ÖV-Angebot nicht konkurrenzieren. Dies bedeutet, dass sie an Orten erstellt werden, wo dem Auto die Aufgabe des Feinverteilers zukommt, da aufgrund des Kostendeckungsgrades ein Busangebot nicht nachhaltig angeboten werden kann.

Bei der Güterlogistik werden Stückgut- und Massengut-Umschlag entflochten (Rheinhafen Basel resp. Birsfelden/Auhafen).

## Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Die Trendmodellierung geht für die Agglomeration Basel von einem 13%-igen Gesamtverkehrswachstum aus (ÖV+MIV). Vor dem Hintergrund der raumstrategischen Ziele und der verkehrlichen Ausbaumassnahmen zeigt die folgende Tabelle, wie sich das Zielszenario des Aggomerationsprogrammes Basel von der Trendentwicklung unterscheidet:

Trend- und Zielprognose Verkehr 2030

| | Personenfahrten | | Trend | | Ziel | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2030 | 2010-2030 | in % | 2010-2030 | in % |
| ÖV | 407'700 | 490'500 | +82'900 | +20 % | +160'000 | +40 % |
| MIV | 1'321'800 | 1'457'700 | +135'800 | +10 % | +50'000 | +4 % |
| LV (Velo) | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | +9'000 | k.A. |
| ÖV+MIV | 1'729'500 | 1948200 | +218'700 | +13 % | +218'700 | +13 % |

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

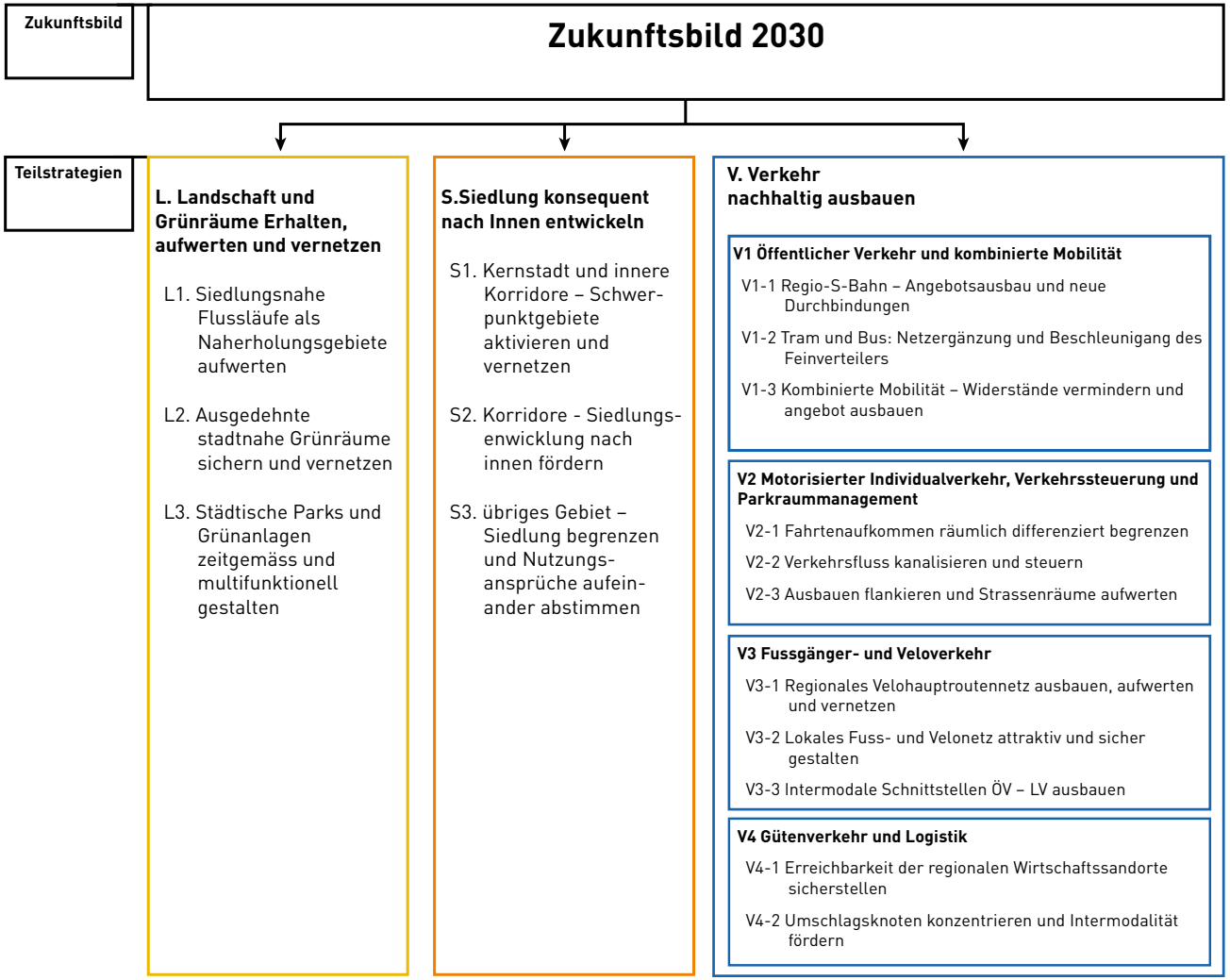
Das ÖV-Wachstum soll mindestens verdoppelt werden, von +20 % im Trend auf +40 % im Zielszenario. Vor dem Hintergrund des markanten Angebotsausbaus der Regio-S-Bahn und des Tramnetzes sowie der Siedlungsmassnahmen ist dies durchaus realistisch. Umgekehrt soll das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit +4 % gegenüber der Trendentwicklung mehr als halbiert werden. Im Perimeter Basel-Stadt verlangt die Städteinitiative sogar eine weitergehende MIV-Reduktion. Die Entwicklung des übergeordneten Verkehrs im Raum Basel (Personen- und Güterverkehr) lässt sich jedoch nur begrenzt durch das Agglomerationsprogramm beeinflussen. Und schliesslich soll das umfangreiche Massnahmenpaket im Fuss- und Velonetz dessen Anteile am Gesamtverkehr spürbar erhöhen.

## Teilstrategien

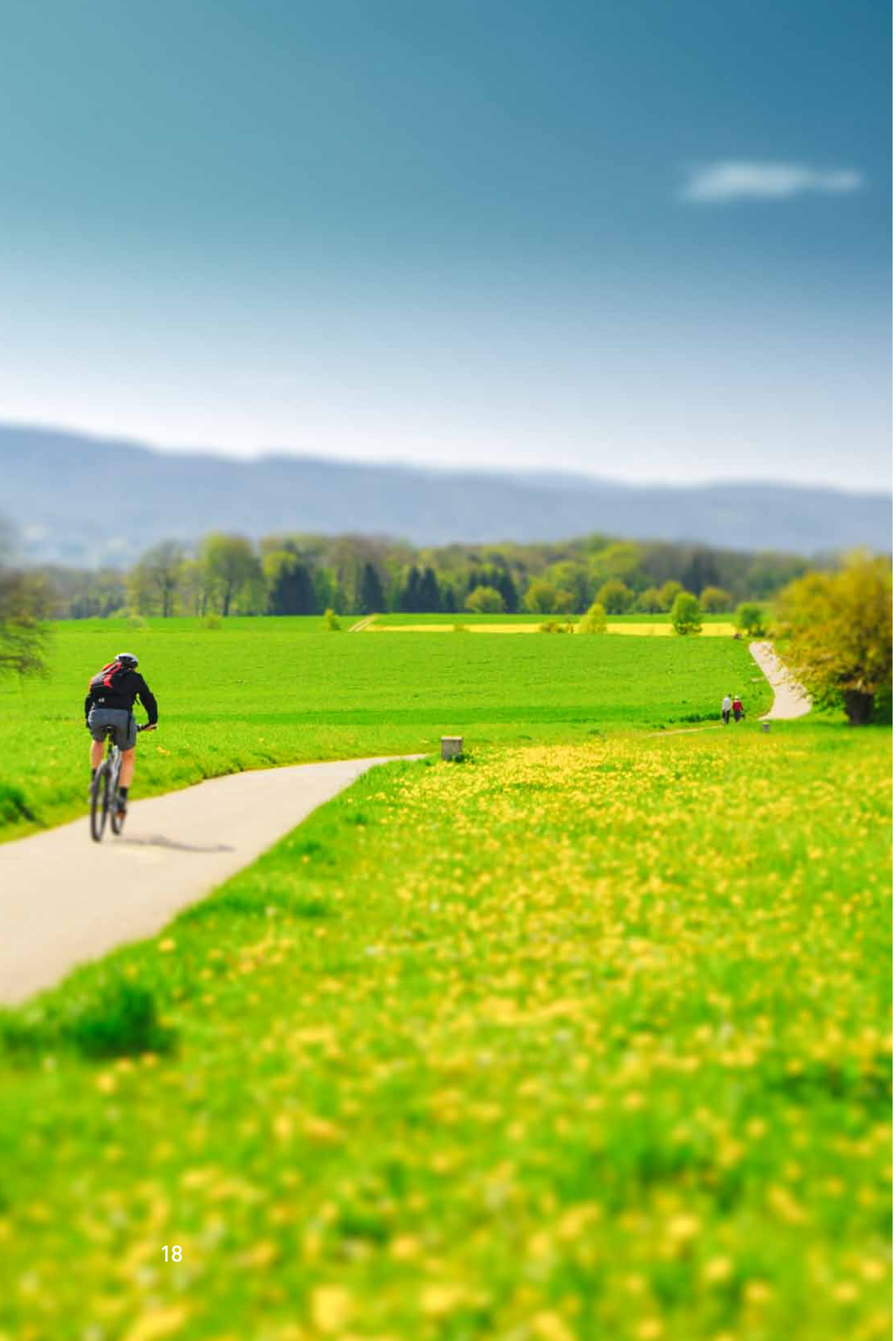
Das Zukunftsbild zeigt die zukünftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf. Das Bild ist proaktiv und für den trinationalen Raum ambitiös. Dank den durchgeführten Mitwirkungsveranstaltungen sowie dem intensiven Austausch mit Beamten der verschiedenne Verwaltungsstufen und Politikern in allen drei Ländern auch breit akzeptiert.

Basierend auf einer systematischen Ist- und Trendanalyse und deren Spiegelung am Zukunftsbild wurde der Handlungsbedarf identifiziert. Im Anschluss wurden für die einzelnen Bereiche des Zukunftsbildes (Landschaft, Siedlung und Verkehr) vertiefende Teilstrategien entwickelt.

Innerhalb der Teilstrategien bestehen starke Abhängigkeiten, auf die es systematisch einzugehen gilt. Die folgende Darstellung zeigt die Strukturierung der Teilstrategien mit deren jeweiligen strategischen Stossrichtungen. Die Teilstrategien definieren die Handlungsanweisungen zum Erreichen des Zukunftsbildes und stellen damit die strategische Grundlage zur Herleitung von Massnahmen dar.




Figur 2: Übersicht zu den Teilstrategien

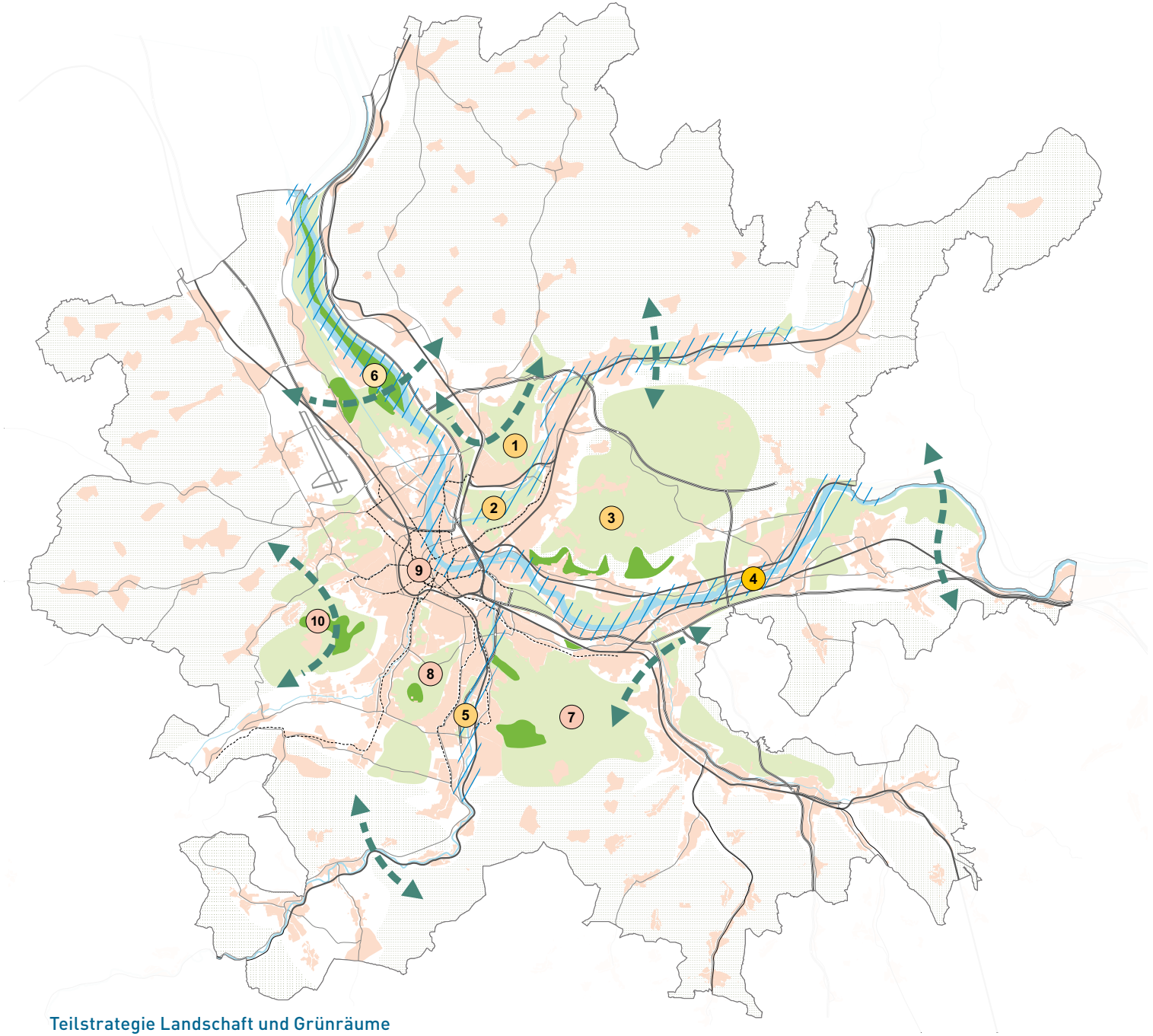


## Landschaft und Grünräume (L)

Bei der Betrachtung der Landschaft in der Agglomeration Basel fällt auf, dass sie die Siedlungen fingerartig trennt (Korridorbildung). Mit dem zu erwartenden Wachstum der Agglomeration wird der Nutzungsdruck auf die offene Landschaft, die stadtnahen Grünräume, die Siedlungstrenngürtel und gewässerorientierten Räume weiter zunehmen. Es ist deshalb das übergeordnete Ziel der Teilstrategie Landschaft und Grünräume, diese Räume zu erhalten, aufzuwerten und möglichst zu vernetzen.

Im Rahmen der Teilstrategie Landschaft und Grünräume wird der Blick verstärkt auf siedlungsnahe Grün- bzw. Landschaftsräume gerichtet, deren Erhalt und Inwertsetzung im Rahmen des Agglomerationsprogramms besonders angezeigt scheint. Periurbane Landschaftsräume (Jura, Schwarzwald, Vogesen) und Naturschutzgebiete, deren Erhalt und Schutz in Richtplänen festgehalten sind, finden in der Teilstrategie des Agglomerationsprogramms zwar eine Berücksichtigung, werden jedoch nicht vertieft behandelt.

BS BL AG SO D F




**Teilstrategie**
**Landschaft und Grünräume**

Landschaftsräume

Naherholungsgebiete im engeren Einzugsgebiet der Agglomeration

Naturschutzgebiete

siedlungsnahe Flussläufe: Aufwertung und Vernetzung

ökologische Vernetzung ausgedehnter Grünräume

**Naherholungsgebiete mit laufenden Projekten mit Vorzeigecharakter**

1 Tüllinger Berg
2 Landschaftspark Wiese I und II
3 Dinkelberg
4 Rheinpark
5 Birsstadt
6 L´Ile du Rhin / La petite camargue Alsacienne

**Übrige Naherholungsgebiete**

7 Gempenplateau
8 Bruderholzrücken
9 Städtische Parks und Grünanlagen
10 Allschwilerwald

N 5km

Figur 3: Teilstrategie Landschaft und Grünräume

**L1: Siedlungsnahe Flussläufe als Naherholungsgebiete aufwerten**

Den Flussläufen im Agglomerationsgebiet fällt eine besondere Rolle als Grün-, Vernetzungs- und Naherholungsräume zu. Diese Funktionen sind zu sichern und aufzuwerten. Dabei gilt es die gegenläufigen Interessen des Naturschutzes, der Erholungssuchenden und der Siedlungsentwicklung bestmöglich zu kombinieren. Für die Flussräume am oberen Rhein bis nach Pratteln, an der Birs 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.) zu erhalten, zu vernetzen bzw. aufzuwerten. In diesem Sinne sind insbesondere die bestehenden Vorzeigeprojekte Rheinpark, Landschaftspark Wiese I und II, Tüllinger Berg, die Ile du Rhin und das Freiraumkonzept Birsstadt voranzutreiben.

**L2: Ausgedehnte stadtnahe Grünräume sichern und vernetzen**

Die an das urbane Agglomerationsgebiet angrenzenden ausgedehnten Grünräume (Dinkelberg, Gempenplateau, Bruderholzrücken, Allschwilerwald, Ile du Rhin) sind langfristig zu sichern. Zudem ist die Vernetzung dieser Räume, wo dies vorgesehen und soweit noch möglich ist, zu verbessern. Die Sicherung ist mit den entsprechenden Instrumenten in den Richtplänen (Vorranggebiete Natur/Landschaft, Naturschutzgebiete, Siedlungstrenngürtel, etc.) weitgehend abgedeckt.

**L3: Städtische Parks und Grünanlagen zeitgemäss und multifunktionell gestalten**

Parks und Grünanlagen innerhalb des städtischen Gebiets der Kernagglomeration sind unverzichtbar. Ihre vielseitigen Funktionen, zum Beispiel als Spielwiese, als Ort der Erholung und Ruhe, als sozialer Treffpunkt oder als Naturerlebnis sind von enormem Wert. Für weniger mobile Stadtbewohner\-innen sind diese Anlagen oft die einzigen erreichbaren Grünräume.

Um den vielfältigen Anforderungen der Benutzer\-innen gerecht zu werden und die Anlagen auch bei steigendem Nutzungsdruck intakt zu halten, sind innovative Nutzungs- und Gestaltungskonzepte notwendig. Die Gestaltung vorhandener oder neuer Parks und Grünanlagen in der Agglomeration Basel hat diesem Anliegen Rechnung zu tragen.

## Siedlung (S)

Die weitere Siedlungsentwicklung soll konsequent nach innen erfolgen. Die strategischen Stossrichtungen dazu sind nach den Raumkategorien des Zukunftsbildes differenziert und werden nachfolgend beschrieben.

**S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete aktivieren und vernetzen**

Die Planungsinstrumente (Richt- und Regionalpläne sowie SCOT) definieren sogenannte Entwicklungsschwerpunkte. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die Entwicklungsschwerpunkte in der Kernstadt und den Korridoren zu „Schwerpunktgebieten der zukünftigen Siedlungsentwicklung“ gruppiert. Darunter werden Gebiete mit den bedeutendsten Verdichtungs- oder Erweiterungspotenzialen im Bereich Wohnen oder Arbeiten verstanden. Als „bedeutend“ werden Potenziale von einigen Tausend Arbeitsplätzen oder Einwohnern bezeichnet. Die wichtigsten Entwicklungsgebiete sind in der Strategiekarte eingezeichnet. Sie konzentrieren sich auf die Kernstadt und die inneren Korridore. Das Agglomerationsprogramm, 2. Generation fokussiert somit noch stärker auf die Aktivierung möglichst zentral gelegener Schwerpunktgebiete.

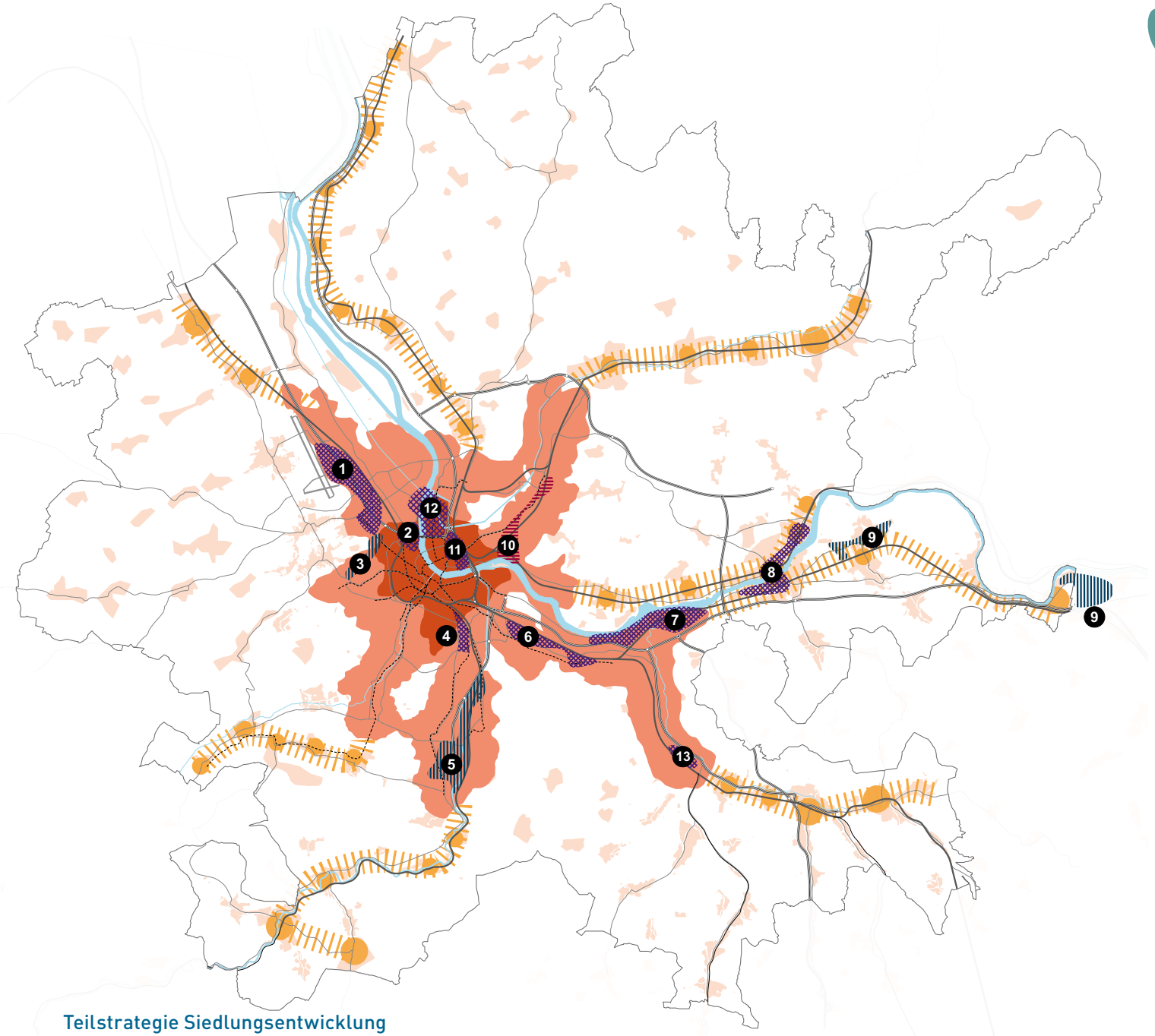
BS BL AG SO D F

**Teilstrategie Siedlung**

- Kernstadt
- Innere Korridore
- Äussere Korridore
- Regionalzentrum
- Übriges Siedlungsgebiet
- Schwerpunktgebiet Wohnen
- Schwerpunktgebiet Arbeiten
- Schwerpunktgebiet Wohnen und Arbeiten

**Schwerpunktgebiete**

1. Saint-Louis
2. Basel-West / St. Johann
3. Allschwil
4. Basel-Dreispitz
5. Birsstadt
6. Muttenz / Pratteln
7. Salina Raurica / Kaiseraugst
8. Rheinfelden
9. Unteres Fricktal
10. Basel-Ost / Riehen
11. Kleinbasel
12. Hafen Kleinhüningen / 3Land
13. Liestal




N 5km

Figur 4: Teilstrategie Siedlungsentwicklung

Die verkehrliche Anbindung und die Vernetzung der Schwerpunktgebiete untereinander ist ein Kernkriterium für eine erfolgreiche Agglomerationspolitik. Zu unterscheiden ist dabei zwischen den verschiedenen Nutzungsschwerpunkten:

- Wohn-, Arbeitsplatz- und verkehrsintensive Schwerpunktgebiete sind möglichst zentral und in gut mit ÖV erschlossenen Gebieten anzusiedeln.

- Flächen- und güterverkehrsintensive Schwerpunktgebiete werden ausserhalb des Siedlungsgebietes, an gut mit der Schiene und/oder dem übergeordneten Strassennetz angeschlossenen Standorten geplant. Der Güterverkehr wird so von den Ortsdurchfahrten ferngehalten.

Ein weiteres Handlungsfeld mit Potenzial, vor allem auf Basel-Städtischem Territorium, bietet das Bauen in die Höhe. In der Kernstadt sind unverbaute Bauzonen praktisch inexistent. Für die weitere Entwicklung der Kernstadt werden daher Strategien wie z.B. das Planen von Schwerpunktgebieten oder das Verfolgen einer Hochhausstrategie unumgänglich sein.

**S2: Korridore – Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

In den Korridoren befinden sich die bedeutendsten Entwicklungspotenziale der Agglomeration Basel. Sie teilen sich gemäss Zukunftsbild in innere und äussere Korridore:

- Die inneren Korridore sollen laut Zukunftsbild dem Grundsatz der „¼h-Takt-Region" entsprechen, d.h. mindestens einen 15-Minuten-Bahntakt und/oder 7.5-Minuten Takt mit Tram oder Bus nach Basel-Stadt aufweisen. Siedlungsentwicklung nach innen heisst hier flächiges Verdichten mit Fokus auf die Schwerpunktgebiete, die es zu aktivieren gilt.

- Die äusseren Korridore schliessen sich den inneren an und weisen ebenfalls eine sehr gute ÖV-Erschliessung auf. Mit Ausnahme des Leimentals liegen sämtliche Korridore an Linien der Regio-S-Bahn. Im Gegensatz zu den inneren Korridoren wird kein flächiges Siedlungswachstum angestrebt, sondern wird die Siedlungsentwicklung möglichst auf gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete gelenkt.

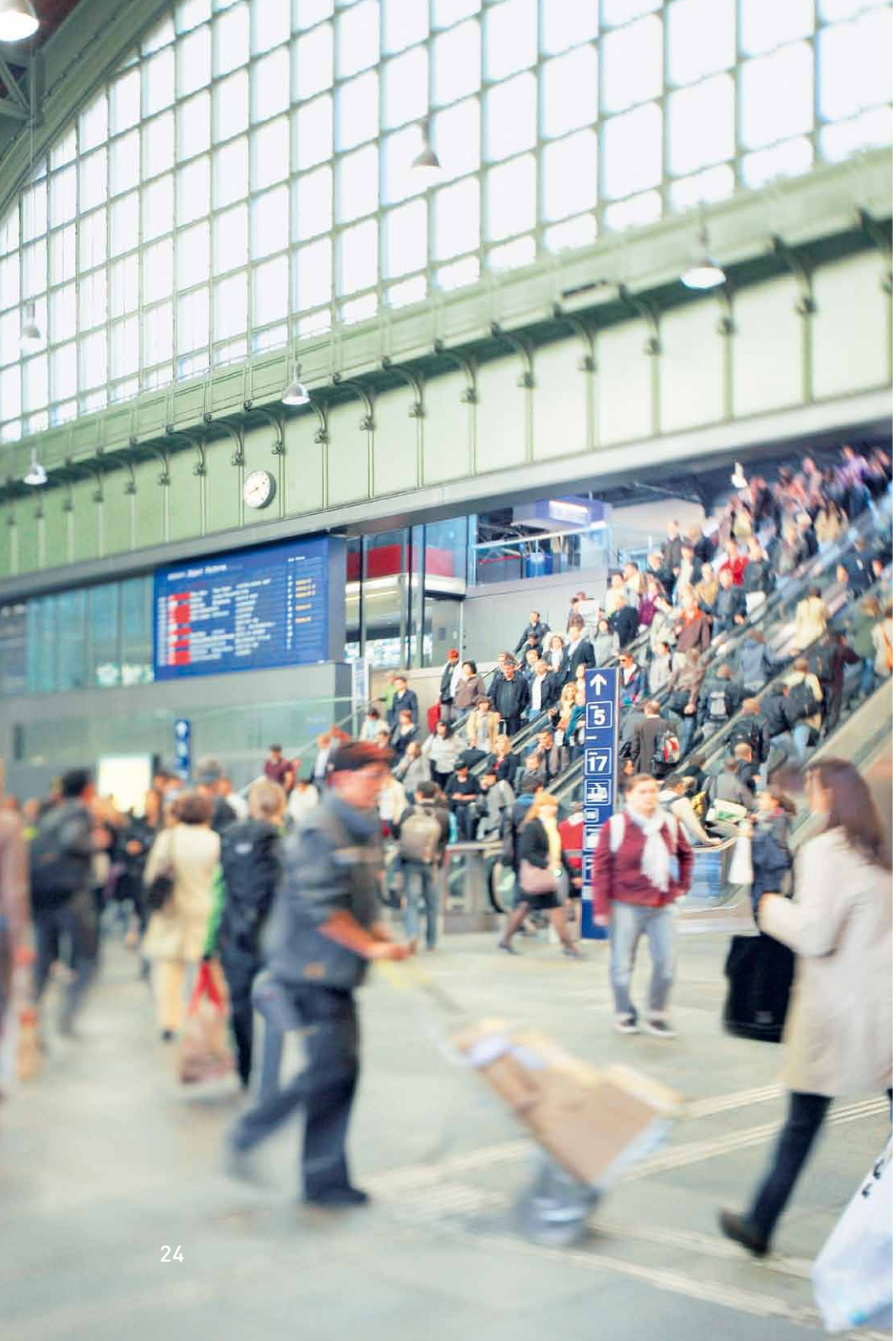
Neben einer sehr guten ÖV-Erschliessung sind Freiraum- und Grünzäsuren wichtige Instrumente, um das Siedlungswachstum nachhaltig zu gestalten. Sie grenzen die Möglichkeiten einer weiteren Zersiedlung ein.

**S3 Übriges Gebiet: Siedlung begrenzen und Nutzungsansprüche aufeinander abstimmen**

Im übrigen Gebiet sind Freiraum- und Grünzäsuren noch wichtiger als in den Korridoren. Wie auch in den anderen funktionalen Räumen (Kern, innere und äussere Korridore) stützt sich die Umsetzung dieser Zielsetzung auf die ordentlichen Raumplanungsinstrumente (kantonale Richtpläne, Regionalplanung (D), SCOT (F)) bzw. deren Umsetzung auf kommunaler Ebene (Ortsplanungen). Auf Schweizer Seite werden im Rahmen der Richtpläne der 3. Generation zurzeit entsprechende Instrumente, wie die Festlegung des Siedlungsgebietes oder die Einführung von Siedlungsbegrenzungslinien und/oder Freiraumbändern, geschaffen.

Neben der Siedlungsbegrenzung ist das Planen von verkehrsintensiven Einrichtungen an in punkto Verkehrserschliessung richtigen Standorten und in Kombination mit einer ambitiösen Parkplatzbewirtschaftung ein wichtiges Instrument für eine nachhaltige Raumentwicklung.

Schliesslich gilt festzuhalten, dass diese Teilstrategie nur mit einem Massnahmenmix und im Rahmen der legislativen Kompetenzen der Raumplanungsbehörden auf den verschiedenen Verwaltungsebenen umgesetzt werden kann. Insbesondere die konkrete Umsetzung von Verdichtungsstrategien ist schwierig, da verschiedene Rahmenbedingungen beachtet werden müssen, wie z.B. die hohe Autonomie der kommunalen Planungshoheiten und die Interessen der privaten Grundeigentümer.





## Verkehr (V)

Die Teilstrategie Verkehr ist unterteilt in Personen- und Güterverkehr sowie innerhalb des Personenverkehrs in ÖV, MIV und LV.

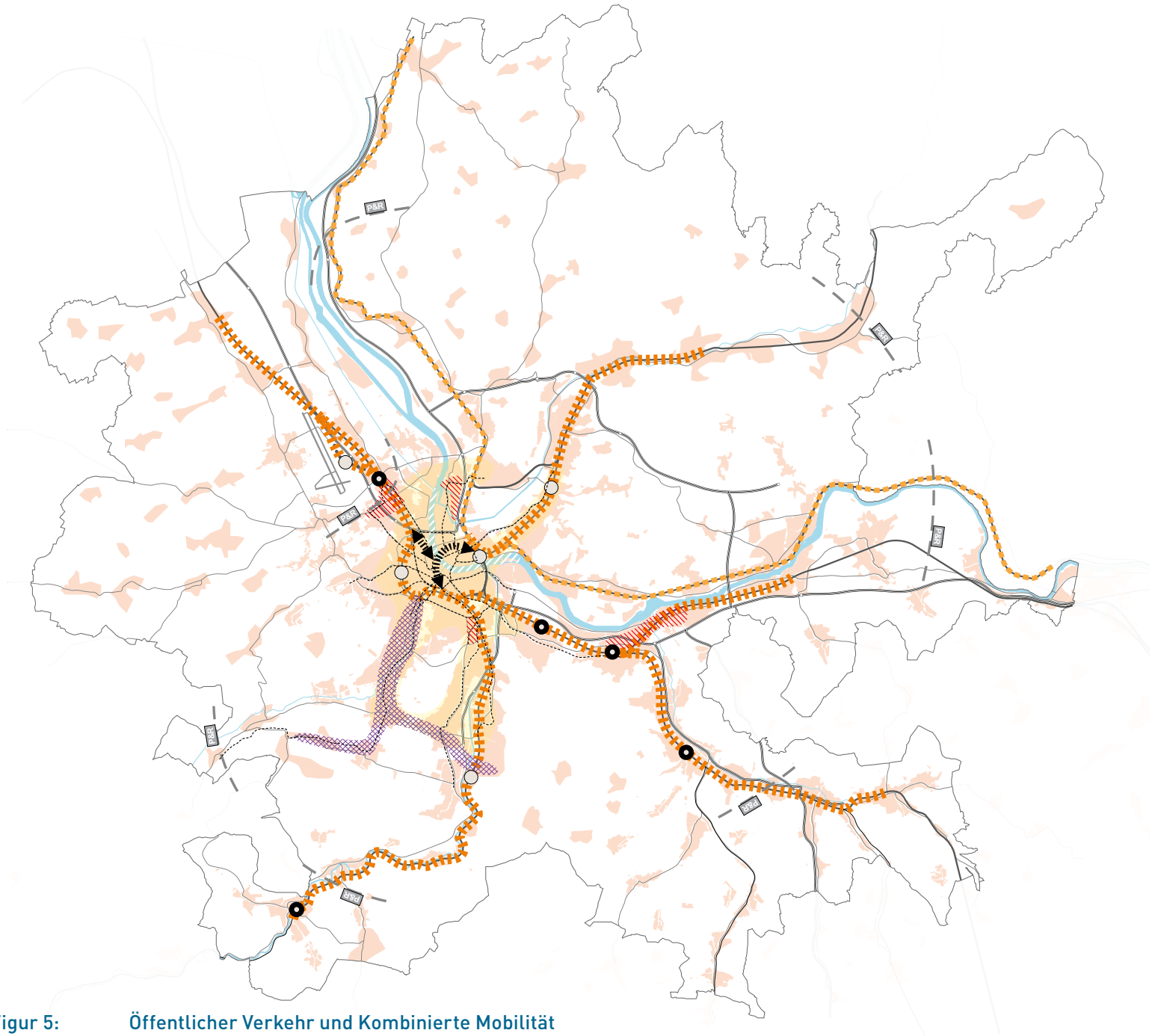
Die Teilstrategie setzt sich demnach wie folgt zusammen:

- V1: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität (ÖV)
- V2: Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung (MIV)
- V3: Fuss- und Veloverkehr (LV)
- V4: Güterverkehr und Logistik

### V1: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

**V1-1: Regio-S-Bahn – Angebotsausbau und neue Durchbindungen**

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Regio-S-Bahn wurden in jüngster Zeit wichtige Weichen gestellt. Im Rahmen der Angebotsplanung Nordwestschweiz wurden 2008 die für eine Einführung des 15-Minuten-Takts im inneren Agglomerationsbereich notwendigen Infrastrukturausbauten ermittelt. Die Planungsarbeiten werden zurzeit von der SBB in Zusammenarbeit mit den Nordwestschweizer Kantonen vertieft. Die Massnahmen zur Entflechtung des Bahnverkehrs im Zulauf des Knotens Basel sind im Programm STEP 1. Ausbauschritt enthalten (Ostkopf, Muttenz, Ergolztal). Der Bund anerkennt damit den Bedarf für einen Ausbau der Kapazitäten im Raum Basel, sowohl für den Fern- und




**Regio-S-Bahn**

- Angebotsverdichtung (15-min-Takt innere Agglomeration)
- Angebotsverdichtung (30-min-Takt, inkl. Elektrifizierung Hochrheinstrecke D)
- Anbindung EuroAirport
- Durchbindung (Herzstück)
- Neue Haltestellen

**Tram und Bus**

- Netzergänzung: neue Linien und Verlängerungen (insbesondere Erschliessung ESP)
- Kapazitätsausbau und Beschleunigung
- Beseitigung von Fahrzeitverlusten (ÖV-Priorisierung, Busspuren)
- Linienschifffahrt Rhein

**Kombinierte Mobilität**

- P&R in den äusseren Korridoren
- ÖV-Drehscheiben mit Handlungsbedarf

N 5km

Figur 5: Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität

Güterverkehr als auch für den Agglomerationsverkehr. Für die Umsetzung des Angebotskonzepts NWCH sind in den Korridoren Fricktal und Laufental die notwendigen Infrastrukturen aber noch nicht gesichert.

Auf Deutscher Seite bleibt die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Singen das vorrangige Ziel, um diesen Korridor besser in die regionalen Schienenverkehre einbinden zu können. Im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg ist die Elektrifizierung als Massnahme vorgesehen. Ebenfalls geplant sind Angebotsausbauten auf den Oberrheinstrecken, sowohl in Deutschland wie auch in Frankreich. Die Région Alsace erarbeitet zurzeit ein umfassendes Angebotskonzept für das Südelsass, inklusive Korridor Basel - Mulhouse.

Die Planungsarbeiten verdeutlichen, dass die Regio-S-Bahn in zwei Etappen ein neues, deutlich verbessertes Angebotsniveau erreichen soll. Mittelfristig steht die Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Angebots im Vordergrund (Taktverdichtung, neue Haltestellen), langfristig insbesondere die regionale Erreichbarkeit (Durchbindung mit Herzstück). Dieser Ausbau des S-Bahnnetzes stellt eine Hauptstossrichtung der Teilstrategie Verkehr dar.

Die Anbindung des EuroAirport an das Schienennetz stellt ein weiterer strategischer Pfeiler der aktuellen Planungen dar. Als einziger Landesflughafen der Schweiz ist dieser bisher nicht direkt mit der Bahn erreichbar.

**V1-2: Tram und Bus – Netzergänzung und Beschleunigung des Feinverteilers**

Im Bereich des Nahverkehrs zielt die Teilstrategie ÖV darauf ab, die Feinverteilung einerseits zu erweitern anderseits deren Zuverlässigkeit und Qualität (Reisezeiten) zu sichern. Kernelement des Ausbaus des Feinverteilers ist eine namhafte Erweiterung des Tramnetzes sowie dessen optimale Abstimmung auf das S-Bahnnetz. Die Planung basiert auf der 2011 von den beiden Basel durchgeführten strategischen Tramnetzplanung. Unter dem Titel "Tramnetz Basel 2020" wurde ein Ziel-Liniennetz entwickelt, dessen Umsetzung den Bau von 19 km Strecke beinhaltet (74 km waren im Jahr 2011 in Betrieb). Das Liniennetz erfüllt die folgenden Zielsetzungen:

- 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 (F) / Bourgfelden);
- wichtige Entwicklungsgebiete werden mit Tramlinien erschlossen (Erlenmatt, Salina Raurica, Hafen Kleinhüningen, Dreispitz-Areal etc.);
- mehr Tramlinien als bisher werden zu S-Bahnstationen geführt;
- durch innerstädtische Netzergänzungen wird die heute stark belastete Achse Barfüsserplatz-Schifflände entlastet, der Betrieb effizienter und stabiler.

Das Konzept "Tramnetz 2020" ist in mehreren Ausbauetappen umsetzbar. Diese sind auf die einzelnen Generationen des Agglomerationsprogramms abgestimmt und stellen jeweils in sich ein kohärentes, aufwärtskompatibles Angebot sicher. Dank der stark intermodalen Ausrichtung (Knotenprinzip) stärkt der Ausbau die Rolle der Regio-S-Bahn als strukturierendes Element der Siedlungsentwicklung gemäss Zukunftsbild. Die Verknüpfung von S-Bahn und Tram wird verbessert und gleichzeitig der Druck auf den Bahnhof Basel SBB etwas reduziert.

Insgesamt ergeben sich rund 20 neue Streckenabschnitte, wovon vier bereits im Bau oder in Projektierung sind.

Neben den zusätzlichen Strecken beinhaltet das Konzept auch den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Tramachse im Leimental, welches der am stärksten besiedelten Raum in der Agglomeration ohne S-Bahn-Anbindung ist. Der abschnittsweise Ausbau soll die Streckenkapazität erhöhen und eine Beschleunigung ermöglichen.

Ausserdem ist an diversen Stellen in Tram- und Busnetz 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.

Als neues ÖV-Systemelement wird derzeit die Einführung der Linienschifffahrt auf dem Rhein geprüft, die auf ausgewählten Relationen kurze und attraktive Reisezeiten bringen. Mit dem Campus Novartis, Roche, zahlreichen universitären Einrichtungen und den Spitälern und in Anbetracht von möglichen städtebaulichen Entwicklungen am Hafen Klybeck und nördlich von Birsfelden sind Fahrgastpotenziale zwischen Kleinhüningen und Birsfelden vorhanden, deren Anbindung aus dem nördlichen Grenzraum dem Rhein entlang durchaus interessant sein könnte.

**V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen**

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:

- Park&Ride-Angebot: Grundsätzlich sind P+R-Angebote möglichst im äusseren Agglomerationsbereich anzusiedeln, um die Fahrgäste frühzeitig auf den ÖV zu bringen und somit das Strassennetz zu entlasten. Je nach ÖV- resp. Busangebot im ländlichen Raum muss dieser Grundsatz situativ angewendet werden. Im Falle der Agglomeration Basel ist insbesondere der französische Sundgau praktisch nicht mit dem ÖV erschlossen. Entsprechend sind P+R-Angebote auf diesem Schienenkorridor bis Saint-Louis notwendig. Auf Deutscher Seite gilt dies für Weil am Rhein und Lörrach nur bedingt, weil in drei Richtungen ÖV-Korridore bestehen, wenn auch mit unterschiedlichem Angebotsniveau. Das P+R-Angebot ist mit der Parkraumpolitik in der Kernagglomeration zu koordinieren.

- Bike&Ride-Angebot: Ein attraktives B&R-Angebot ist an Bahn-, Tram- und Bushaltestellen der gesamten Agglomeration notwendig. Neben dem mengenmässigen Angebot an Veloabstellplätzen und deren sichere Zugänglichkeit, ist die Gewährleistung der Aufbewahrungs- und der (subjektiven) Personensicherheit an solchen Stationen für die Attraktivität des Angebots von zentraler Bedeutung.

- ÖV-Drehscheiben: 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 Muttenz, Pratteln, Liestal, Laufen, Breitenbach und Saint-Louis.

## V2: Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung

Die weitere Entwicklung des MIV steht im Spannungsfeld zwischen allgemeiner Mobilitätsentwicklung, der Sicherstellung der Erreichbarkeit von Schwerpunktgebieten und den Ansprüchen an eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung der betroffenen Verkehrsströme.

**V2-1: Fahrtenaufkommen räumlich differenziert begrenzen**

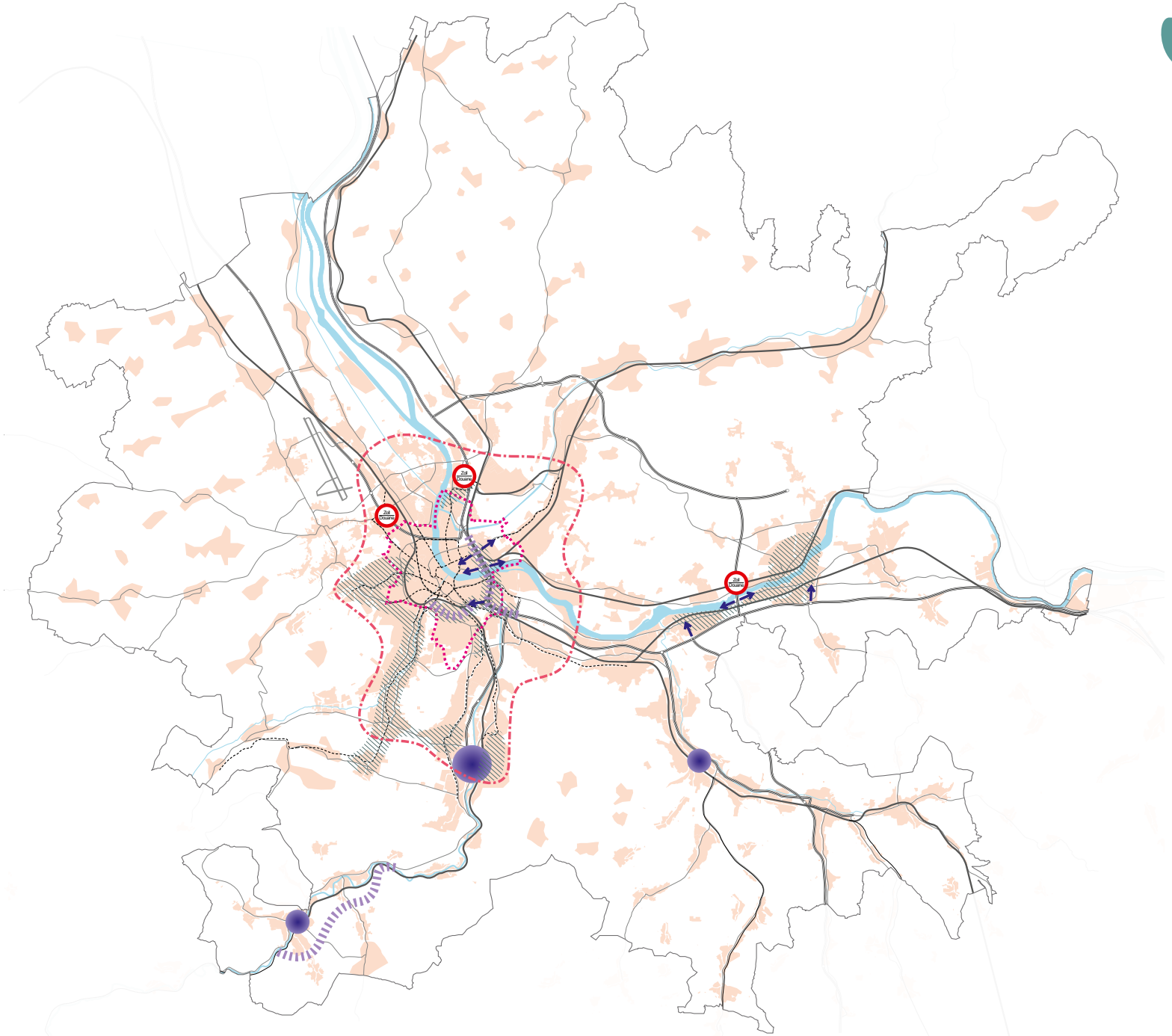
Das wirksamste Mittel zur Begrenzung des Fahrtenaufkommens liegt – neben einem konkurrenzfähigen, attraktiven ÖV-Angebot – im restriktiven Umgang mit den Parkierungsmöglichkeiten.

Die Anwendung entsprechender Restriktionen ist an die Nutzung sowie das betroffene Umfeld zu koppeln. Das bedeutet: Im städtischen Raum sind die Einschränkungen höher als in peripheren Bereichen. Im Gebiet von Basel-Stadt regelt die Parkraumbewirtschaftung die Benutzung der Parkplätze im öffentlichen Raum und die Parkplatzverordnung (PPV) die Maximalzahl zulässiger Parkplätze auf Privatgrund. Ergänzt wird die Verordnung

BS BL AG SO D F

**Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement**

- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Agglomerationszentrum
- Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration
- Kapazitätsausbau / Netzergänzung Nationalstrassennetz
- Anschlussoptimierung
- Flankierende Massnahmen / Aufwertung Strassenraum
- Verkehrsmanagement (Dosierung)
- Staubewirtschaftung im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr



N 5km

Figur 6: Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement

von Fahrtenmodellen, welche für verkehrsintensive Einrichtungen die Grössenordnung der höchstzulässigen Fahrten vorgeben. Handlungsbedarf besteht vor allem in den Gürtelgemeinden der Kernstadt. Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im Agglomerationszentrum wird angestrebt, muss jedoch mit den anliegenden Gemeinden koordiniert und wenn möglich das Regime angepasst werden. Andernfalls führt dort verstärkter Parksuchverkehr zu unerwünschten Mehrbelastungen.

Ein weiterer Massnahmenbereich zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel ist das Mobilitätsmanagement, welches in der Agglomeration Basel insgesamt wenig entwickelt ist. Am weitesten ist der Kanton Aargau, wo diverse Projekte und Aktivitäten bestehen. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel fördert entsprechende Initiativen und prüft den Aufbau einer eigenen kantons- und länderübergreifenden Plattform mit Informationsvermittlung und Projekten.

**V2-2: Verkehrsfluss kanalisieren und steuern**

Der verbleibende Strassenverkehr ist auf dem dafür geeigneten Strassennetz zu kanalisieren, und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Damit soll der Verkehr aus den Quartieren herausgehalten und gleichzeitig die gesamte Verkehrsbelastung im nachgeordneten Netz niedrig gehalten werden. Davon profitieren nicht nur Anwohner, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer, sei es der (schwächere) Langsamverkehr oder der ÖV. Eine solche Strategie bedingt zum einen bauliche Massnahmen, insbesondere zur Sicherstellung entsprechender Kapazitäten auf den dafür geeigneten Strecken des Hochleistungsstrassennetzes. Zum anderen sind so genannte weiche Massnahmen erforderlich, in erster Linie im Rahmen des Verkehrsmanagements.

Zur Sicherstellung der auch künftig zu gewährleistenden Erreichbarkeiten sind die Kapazitäten der Hochleistungsstrassen entsprechend ihrer Funktion zu sichern und bei Bedarf auszubauen (kurz-/mittelfristig v.a. Osttangente mit Verkehrsknoten Hagnau und Anschluss Gundeli). Die Nationalstrassen im Raum Basel haben dabei eine bedeutende überregionale Funktion zur Durchleitung internationaler Verkehrsströme, welche sicherzustellen ist. Um die überregionale Funktion der H18 zu verbessern und den Verkehrsfluss zu kanalisieren, sind langfristig Ausbauten wie die Umfahrung Laufen - Zwingen oder der Muggenbergtunnel wichtig. Ausserdem muss die Erreichbarkeit bedeutender Schwerpunktgebiete – insbesondere in den Korridoren – sichergestellt und vor allem durch optimierte Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz unterstützt werden (z.B. Aesch, Liestal).

Zur Steuerung des Verkehrs sind geeignete Verkehrsmanagementmassnahmen einzusetzen. Dazu gehören neben der Lichtsignalsteuerung und der Einrichtung fester und dynamischer Leitsysteme auch Massnahmen zur gezielten Stauraumbewirtschaftung sowie zur Dosierung der das System der Hochleistungsstrassen verlassenden Fahrzeuge in dafür geeigneten Räumen. Darüber hinaus beinhaltet ein modernes Verkehrsmanagement Routenempfehlungen zur Verwendung in entsprechenden Endgeräten, wie bspw. Navigationssystemen in Fahrzeugen oder Mobiltelefonen.

**V2-3: Ausbauten flankieren und Strassenräume aufwerten**

Allfällige Ausbauten auf den Hochleistungsstrassen zur Gewährleistung ihrer Kapazitäten stehen nicht im Widerspruch zu MIV-Reduktionszielen. Sie sind aber zwingend durch flankierende Massnahmen zu begleiten, so dass allfällige Mehrkapazitäten im System der Hochleistungsstrassen nicht im nachgeordneten Netz zu Mehrbelastungen führen.

Zu dieser Stossrichtung gehört auch die Aufwertung stark belasteter Strassenabschnitte in dicht besiedelten Gebieten. Davon profitieren ganze Stadtteile, und Subzentren in den Korridoren können stark an Attraktivität gewinnen und ihre Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen.

Aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs zentral ist schliesslich die weitere Umsetzung flächendeckender verkehrsberuhigter Zonen (Tempo-30- und Begegnungszonen, Trottoirverbreiterungen, Platzgestaltungen, etc.).

Basel-Stadt hat hier einen weit fortgeschrittenen Stand erreicht. Auch in anderen Städten und Ortschaften der Agglomeration sind entsprechende Konzepte umgesetzt oder geplant. Diesen Prozess gilt es agglomerationsweit konsequent weiterzuverfolgen.

## V3: Fuss- und Veloverkehr

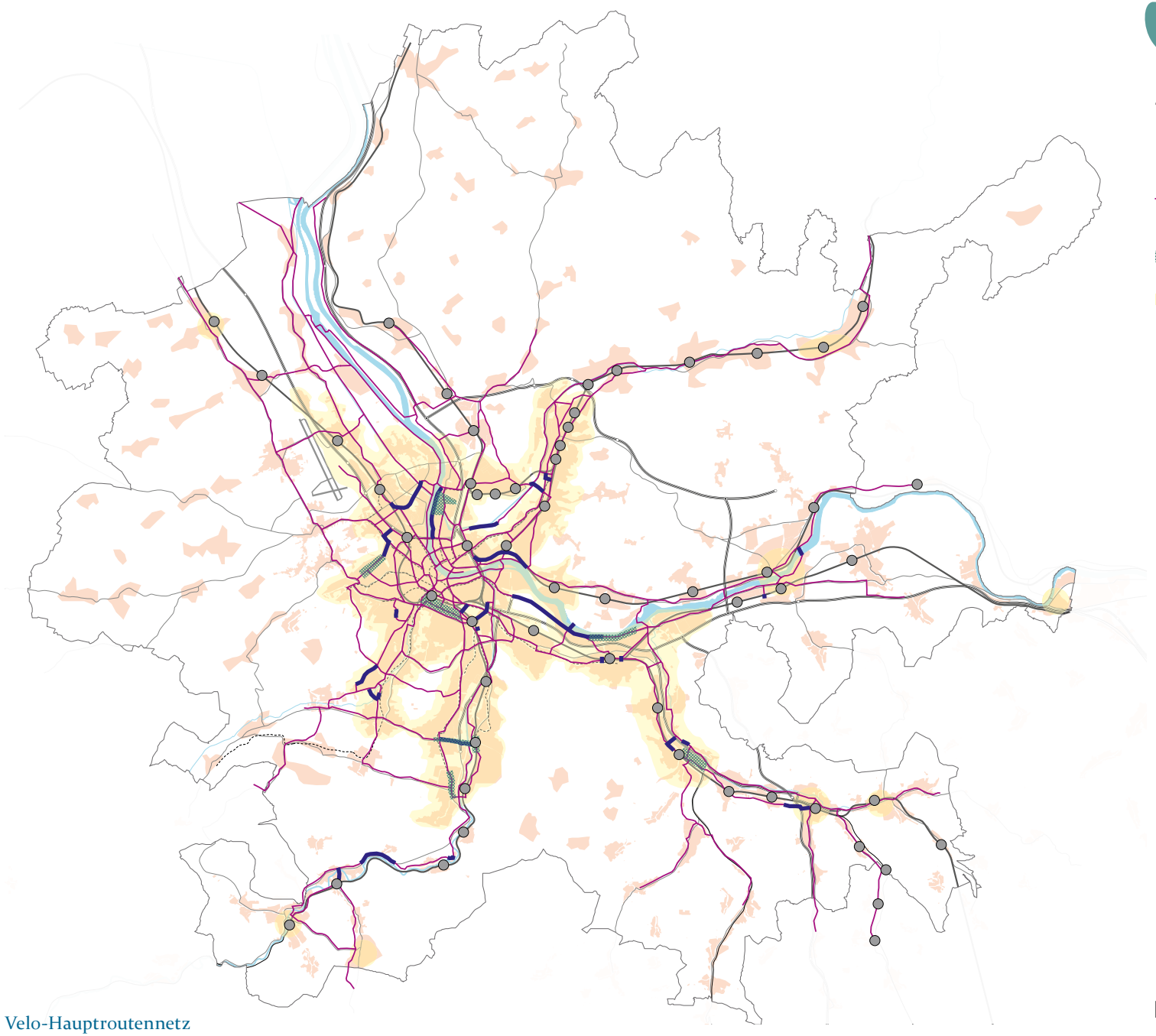
Ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr definiert sich durch zusammenhängende, direkte und sichere Verbindungen, Zugänge zu zentralen Einrichtungen sowie Abstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität an Ziel und Quelle. Dieses ist prioritär auf den Alltagsverkehr (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) auszurichten, ohne jedoch die Bedürfnisse des Freizeit- und Erholungsverkehrs zu vernachlässigen.

Im Hinblick auf den Ausbau der Infrastrukturen für Fuss- und Veloverkehr wurden drei strategische Stossrichtungen für die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr entwickelt.

Der Aufbau eines Informationsnetzes im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs sowie Verbesserungen der Signalisierung und Beschilderung werden von der Teilstrategie ÖV und Kombinierte Mobilität (V1-3) aufgegriffen und im Rahmen des Aufbaues eines agglomerationsweiten Mobilitätsmanagements weiterentwickelt.

BS BL AG SO D F

**Teilstrategie**
**Fussgänger- und Veloverkehr**



Regionales Velohauptroutennetz: Ausbau, Lückenschlüsse, Hindernisbeseitigung

Neu-/Umgestaltung Strassenraum, Ortsdurchfahrt

Verkehrsberuhigung

Ausbau intermodale Schnittstellen ÖV-LV

N 5km

Figur 7: Velo-Hauptroutennetz

**V3-1: Regionales Velohauptroutennetz ausbauen, aufwerten und vernetzen**

Regionale Hauptrouten sollen sichere, schnelle und direkte Veloverbindungen insbesondere für den Alltagsverkehr (v.a. Pendlerverkehr) sicherstellen. Die Wegeinfrastruktur muss hierfür eine hohe Qualität aufweisen (Belag, Breite, Signalisation/Beschilderung, etc.). Je nach Raumstruktur decken diese regionalen Hauptrouten in den Teilgebieten der Agglomeration unterschiedliche Funktionen ab:

- In den Korridoren schnelle und direkte Verbindungen zu den Schwerpunktgebieten Wohnen und Arbeiten, den Ortszentren sowie in Richtung trinationaler Kernstadt;
- direkte tangentiale Verbindungen zwischen den Talachsen am Rande Basels bzw. des Agglomerationskerns sowie weiter aussen (soweit die Topographie es zulässt und wenn entsprechende Verbindungsbedürfnisse bestehen);
- direkte Veloverbindungen zur Querung/Kreuzung des Agglomerationskerns Basel.

Neben der Ausrichtung der Veloverkehrsinfrastruktur auf den Alltagsverkehr ist eine entsprechende Infrastruktur für den Freizeitverkehr erforderlich. Hierbei ist davon auszugehen, dass die Netze für den Alltags- und den Freizeitverkehr identisch sind, teilweise jedoch auch unterschiedliche Wegeführungen haben. Ergänzend ist daher das Netz der regionalen Hauptrouten darauf zu überprüfen, ob es den Ansprüchen des Freizeitverkehrs dient. Es muss zudem überprüft werden, ob mit dem bestehenden Netz die skizzierten Funktionalitäten gewährleistet werden können oder ob Mängel bestehen. Gerade im deutschen und französischen Teil der Agglomeration Basel zeigen die Velostrecken z.T. noch deutlich ihre Herkunft als Freizeitwege (Linienführung, Belag, Beschilderung etc.).

**V3-2: Lokales Fuss- und Velonetz attraktiv und sicher gestalten**

Strassenraumgestaltungen sollen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf dem bestehenden kommunalen Strassennetz resp. auf den Ortsdurchfahrten / in Ortzentren oder in den Quartieren (Tempo 30, Begegnungszonen, Trottoirverbreiterungen, Platzgestaltungen etc.) verbessern. Neben solchen Aufwertungen des Strassenraumes ist das Vorhandensein eines attraktiven, feinmaschigen Fussgängernetzes mit möglichst direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zum Ortszentrum, zu den zentralen Einrichtungen (zu den Schulhäusern etc.) und zwischen den Quartieren eine zwingende Voraussetzung, um den Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben.

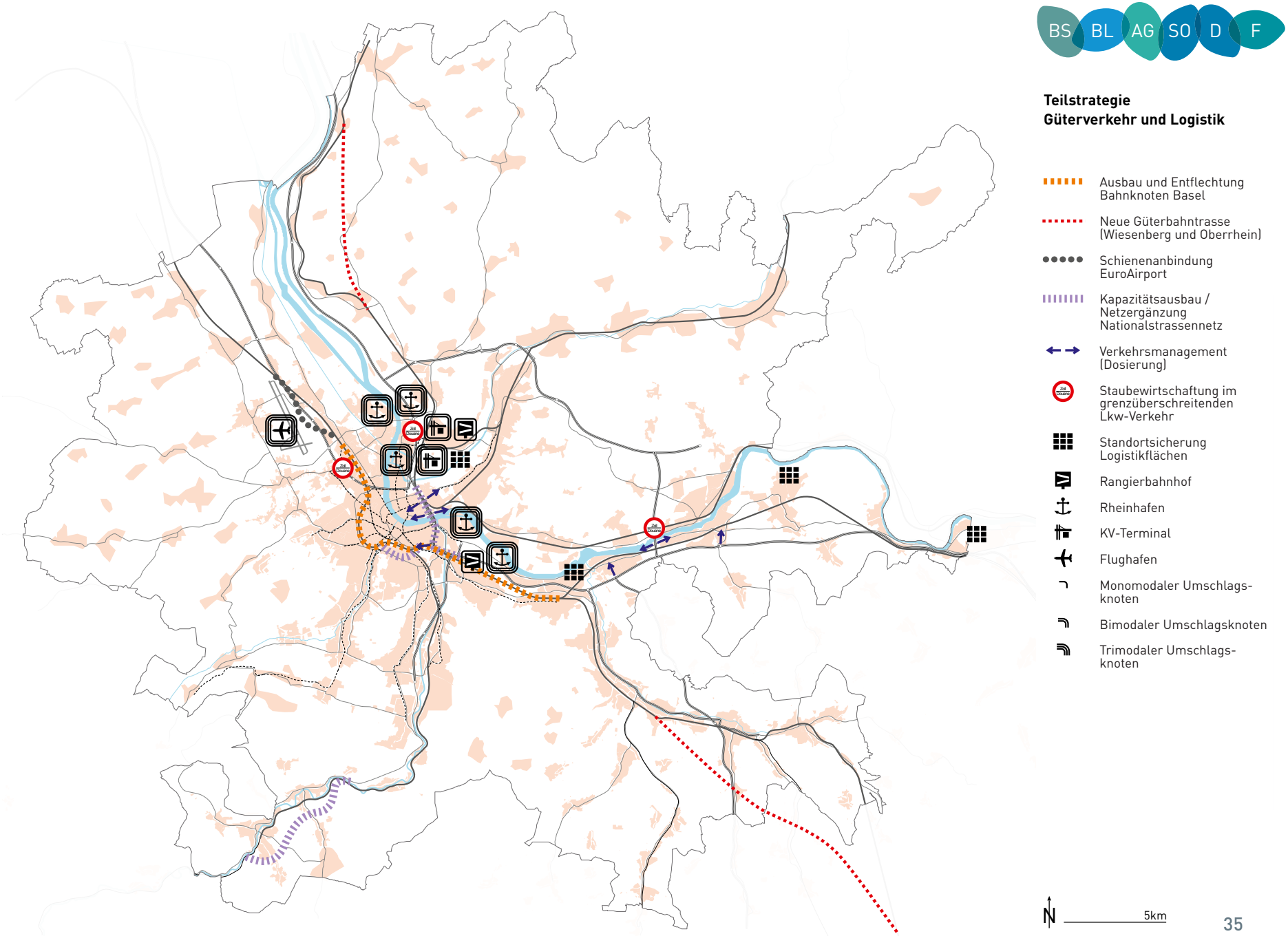
**V3-3: Intermodale Schnittstelle ÖV – LV ausbauen**

An Schnittstellen zwischen dem ÖV (S-Bahnstationen, Tram-/Busknoten, Busbahnhöfe, etc.) und dem Langsamverkehr soll zum einen die Zugänglichkeit für den Fuss- sowie Veloverkehr (v/z Wohnquartieren, Arbeitsplatzschwerpunkten, Freizeiteinrichtungen) als auch die Umsteigebeziehungen innerhalb der ÖV-Drehscheiben gewährleistet werden (vgl. auch strategische Stossrichtung V1-3). Ergänzend finden sich Massnahmen für die Langzeitparkierung von Velos (B&R, Velostationen, gedeckte Abstellplätze, etc.).

### V4: Güterverkehr und Logistik

Für den Güterverkehr und logistische Dienstleistungen nimmt die Agglomeration Basel aufgrund ihrer Lage eine Sonderstellung ein.

BS BL AG SO D F




Figur 8: Teilstrategie Güterverkehr und Logistik

Quelle: eigene Darstellung (in Anlehnung an Signer 2010)

Dies betrifft zwei Aspekte: Zum einen die „Scharnierfunktion“ der regionalen Infrastrukturnetze Strasse und Schiene (sowie mit den Rheinhäfen und dem EuroAirport auch für die Binnenschiff- und Luftfahrt) für die Anbindung der Schweiz an europäische Wirtschafts- und Versorgungsstandorte – ein Grossteil der Im- und Exporte wird hier ein- resp. ausgeführt. Zum anderen übernimmt die Region selber eine bedeutsame Funktion innerhalb der nationalen Logistikketten mit ihren diversen Standorten an Logistikcentern und entsprechenden Dienstleistern. Dazu kommt noch der Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz an sich, der ebenfalls auf eine exzellente verkehrliche Anbindung – sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse – angewiesen ist.

Demzufolge muss sich die Strategie zur Bewältigung des Güterverkehrs aus zwei Stossrichtungen zusammensetzen: Sicherstellung der Erreichbarkeiten für die regionalen Standorte sowie eine Konzentration der Güterumschlagsknoten.

**V4-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen**

Diese Stossrichtung „profitiert“ von Einzelmassnahmen aus den Teilstrategien ÖV und MIV. Bahnseitig sind alle Massnahmen zur Entflechtung von Güter- und Personenverkehr, insbesondere vom Regionalverkehr hilfreich. Auf der Strasse betrifft dies v.a. die Sicherung der Kapazitäten resp. deren Ausbauten auf dem übergeordneten Netz der Hochleistungsstrassen.

Ergänzt wird diese Stossrichtung durch den Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagementsystems, das neben der Steuerung des Individualverkehrs auch Grundsätze zur Führung der Wirtschaftsverkehrsströme in der Region beinhaltet und die Güter-verkehrsströme insbesondere auf der Strasse mit dafür geeigneten Massnahmen leitet. Ziel ist hier, den (nicht zwingend zur Ver- und Entsorgung notwendigen) Schwerverkehr aus den Quartieren herauszuhalten. Bestandteil der Teilstrategie ist auch die Ausweisung und Einrichtung geeigneter Stauräume für den strassengebundenen Schwerverkehr, insbesondere in Nähe der zolltechnischen Einrichtungen (D+F).

**V4-2: Umschlagsknoten konzentrieren und Intermodalität fördern**

Die Konzentration von güterverkehrsintensiven Einrichtungen – Umschlagspunkte, Terminals etc. – bündelt entsprechende Verkehrsströme. Die zuführenden Infrastrukturen sind güterverkehrsgerecht auszuführen und im Einklang mit den Ansprüchen der anliegenden Nutzungen zu gestalten. Zur Förderung intermodaler Transporte sind die Umschlagspunkte nach Möglichkeit bi- oder in der Agglomeration Basel sogar trimodal anzulegen. Die dadurch erreichbaren Verlagerungen tragen dazu bei, Problembereiche einzelner Infrastrukturen im Hinterland resp. innerhalb der Region zu entschärfen, bspw. wenn Binnenschiffsladungen mit der Bahn anstatt dem Lastwagen weiterbefördert werden. Wichtigstes Vorhaben in der Strategie Güterverkehr und Logisitk ist der neue Gateway Basel-Nord (KV-Terminal).

## Ausblick

Komplex und anspruchsvoll ist die Aufgabe in der trinationalen Agglomeration Basel die unterschiedlichen Interessen der Infrastrukturentwicklung unter einen Hut zu bringen und gleichzeitig den hohen Anforderungen des Bundes an das Agglomerationsprogramm zu genügen.

Umso erfreulicher ist, dass es der neu geschaffenen Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel gelungen ist, den Prozess zur Erarbeitung der 2. Generation koordiniert, zielgerichtet und zeitgerecht zu führen. Strategie und Massnahmen sind nachvollziehbar und bringen der Agglomeration insbesondere in der ÖV-Erschliessung deutliche Fortschritte. Mit dem Einbezug der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte, des Güterverkehrs und der Logistik wurde ein gesamtheitlicher, nachhaltiger Strategieansatz gewählt, bei welchem nebst ökologischen und gesellschaftlichen auch die wirtschaftlichen Interessen an die Infrastrukturentwicklung einfliessen können.

Dass die endgültige Projektliste schwergewichtig zu Gunsten des ÖV ausgefallen ist, hat damit zu tun, dass die Liste der Kriterien und Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um für ein Projekt finanzielle Unterstützung aus Bern zu erhalten, endlos lang ist und MIV-Ausbauvorhaben deutlich erschwert. Das Agglomerationsprogramm ist damit schon längst mehr als nur ein neutrales Gefäss für eine finanzielle Unterstützung an die Infrastrukturlasten der Agglomerationen. Es hat sich zu einem Instrument für die Umsetzung der Siedlungs- und Agglomerationspolitik des Bundes entwickelt.

Diese Entwicklung verfolgt die regionale Wirtschaft kritisch, welche gleichermassen auf ein leistungsfähiges Schienen- und Strassennetz angewiesen ist und einseitige Einschränkungsmassnahmen ablehnt. Sorgen bereitet der Wirtschaft ebenso die Projektliste der sogenannten "übergeordneten Projekte" für deren Realisierung der Bund alleine verantwortlich sein soll. Besteht dadurch nicht die Gefahr, dass diese wichtigen Vorhaben in Bern auf die lange Bank geschoben werden?

Die 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel stellt insgesamt einen wichtigen Schritt hin zu einer zielgerichteten und koordinierten Infrastrukturentwicklung dar. Dies ist umso beachtlicher als dies erstmals auch grenzüberschreitend erfolgt ist. Damit wurde deutlich gemacht, dass die Agglomeration Basel volkswirtschaftlich für alle drei Länder eine bedeutende Rolle einnimmt. Darauf gilt es aufzubauen.

Unabdingbar in diesem Zusammenhang ist, dass die bewilligten Projekte rechtzeitig geplant und die Finanzierung sichergestellt wird. Die Einbindung von Deutschland und Frankreich in die Finanzierung einzelner Projekte muss geklärt werden und ein geeignetes Instrument, z.B. ein Agglomerationsfonds, geschaffen werden. Gespiessen durch die Gebietskörperschaften würde der Agglomerationsfonds einen kontinuierlichen Vollzug des Agglomerationsprogramms ermöglichen.

Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel muss zur Bewältigung dieser strategisch relevanten Aufgaben nicht nur fortgeführt, sondern gestärkt werden. Sie hat Modellcharakter für grenzüberschreitende Koordinationsaufgaben.

Martin Dätwyler
Geschäftsführer Wirtschaftspolitik
Handelskammer beider Basel

Die umfassenden Berichte zum Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation können unter www.agglobasel.org heruntergeladen werden.

Teil 1 – Hauptbericht
Teil 2 – Massnahmenbericht
Teil 3 – Kartenband
Teil 4 – Umsetzungsbericht

**AGGLO** PROGRAMM **BASEL**

BS BL AG SO D F

Geschäftsstelle
Agglomerationsprogramm Basel
Rheinstrasse 29
CH-4410 Liestal

Telefon: +41 61 552 54 79
Fax: +41 61 552 69 82

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org