AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Teil 1 - Hauptbericht

30. Juni 2012

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, Teil 1 (Hauptbericht)
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

Gesamtverantwortung:

Dr. Patrick Leypoldt
Leiter Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Jessica Fässler
Mitarbeiterin Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Politische Steuerung:

Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Regierungsrat Peter C. Beyeler	Departement für Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Regierungsrat Walter Straumann	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
Marion Dammann	Landrätin des Landkreises Lörrach
Jean-Marie Zoëlle	Maire de la Ville de Saint-Louis

Geschäftsleitung:

Dr. Martin Kolb	Leiter Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft
Oliver Jacobi	Leiter Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Alain Groff	Leiter Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Sandtner	Leiter Planungsamt Kanton Basel-Stadt
Simon Kettner (bis 31.01.2011)	Leiter Mobilitätsstrategie, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Dr. Daniel Kolb / Paul Pfister (bis 30.03.2012)	Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
Bernard Staub	Leiter Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Karl-Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint de la Ville de Saint-Louis
Dr. Frédéric Duvinage	Geschäftsführer Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Fachliche Begleitgruppe Planung:

Walter Keller	Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft
Alain Aschwanden	Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Susanne Fischer	Städtebau & Architektur-Planung Kanton Basel-Stadt
Antje Hammer	Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Stephan Felber	Sektion Siedlungs- und Freiraumentwicklung Kanton Aargau
Amalia Schneider	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Jean-Michel Damm	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Patrick Hechinger	Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)
Florence Prudent	Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Fachliche Begleitgruppe Umwelt:

Dr. Hansruedi Moser	Lufthygieneamt beider Basel
Cosimo Todaro	Lufthygieneamt beider Basel
Priska Plüss	Amt für Umwelt und Energie, Abt. Lärmschutz Kanton Basel-Stadt
Andreas Stöcklin	Amt für Raumplanung, Abt. Lärmschutz Kanton Basel-Landschaft

---

Beteiligte Beratungsbüros:

INFRAS
Mühlemattstrasse 45
CH 3007 Bern

Roman Frick
Benjamin Belart
Lutz Ickert

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg

Esther Arnet
Dr. Peter Marti
Prof. Andreas Schneider
Daniel Baeriswyl
Andreas Madianos
Yves Maurer

RappTrans AG
Hochstrasse 100
CH 4018 Basel

Mario Mohr
Yves Gasser
Dr. Florian Harder
Stefan Loewenguth
Graciela Christen

Übersetzung:

Silvia Rathnau-Prenzel

Agentur:

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

Druck:

Lüdin AG Druckerei
Schützenstrasse 2-6
CH 4410 Liestal

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier.

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 20 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.

Die Agglomeration Basel ist in den vergangenen Jahren – auch dank des Agglomerationsprogramms – enger zusammengerückt. In den vergangenen Monaten hat sie eine Dynamik entfaltet, die wir unbedingt aufrechterhalten möchten. 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/Basel/Liestal/Lörrach/Saint-Louis/Solothurn, 30. Juni 2012

Dr. Sabine Pegoraro
Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft

Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

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

Peter C. Beyeler
Regierungsrat Kanton Aargau

Walter Straumann
Regierungsrat Kanton Solothurn

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm stellt sich die Agglomeration Basel ihren besonderen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Verkehrlich ist der Raum Basel geprägt durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und der Funktion als nördlicher Gateway der Schweiz. Hier überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Siedlungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert. Ein gemeinsames trinationales Handeln ist nötiger denn je, wollen wir die Agglomeration gezielt grenzüberschreitend weiterentwickeln. Hier setzt die breit zusammengesetzte **Trägerschaft** des Agglomerationsprogramms an. Die Organisation erstreckt sich über drei Staaten (CH, D, F), vier Kantone (BL, BS, AG, SO) und drei fachliche Begleitgruppen (Planung, Umwelt, Umsetzung). Der Koordinationsaufwand ist gross, die Interessensabwägung herausfordernd und die „Früchte des Erfolgs" nur mit grossem Engagement der verschiedenen Akteure zu ernten. Die Wahrnehmung des Agglomerationsprogramms konnte aber in den vergangenen drei Jahren in breiten Kreisen stark verbessert werden, nicht zuletzt dank mehreren gut besuchten Mitwirkungsveranstaltungen. Dies motiviert für die weitere, noch aktivere Zusammenarbeit.

Das Agglomerationsprogramm Basel der zweiten Generation (AP2) baut auf dem Programm der 1. Generation auf und setzt inhaltlich einen ersten Schwerpunkt in einem neu konzipierten **Zukunftsbild**, das in einem partizipativen länderübergreifenden Prozess erarbeitet wurde. Das Zukunftsbild 2030 sieht eine konsequente Siedlungsentwicklung nach Innen vor: Das künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll sich auf die Kernstadt und die inneren Entwicklungskorridore entlang der Bahnachsen konzentrieren, primär in 13 neu definierten **Schwerpunktgebieten Siedlung**. Der Ausbau des Verkehrsangebots (Regio-S-Bahn) ist konsequent darauf abgestimmt. Quantitative Untersuchungen haben gezeigt, dass Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach Innen grundsätzlich vorhanden ist, deren Realisierung aber grosse Anstrengungen auf der Massnahmenebene erfordert (Siedlung und Verkehr). Die Gemeinden ausserhalb der Korridore sollen sich moderat weiterentwickeln können.

Der Handlungsbedarf und die **Teilstrategien** in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr wurden anhand einer systematischen Ist- und Trendanalyse und deren Spiegelung am Zukunftsbild 2030 hergeleitet und erarbeitet (vgl. Figur 1).

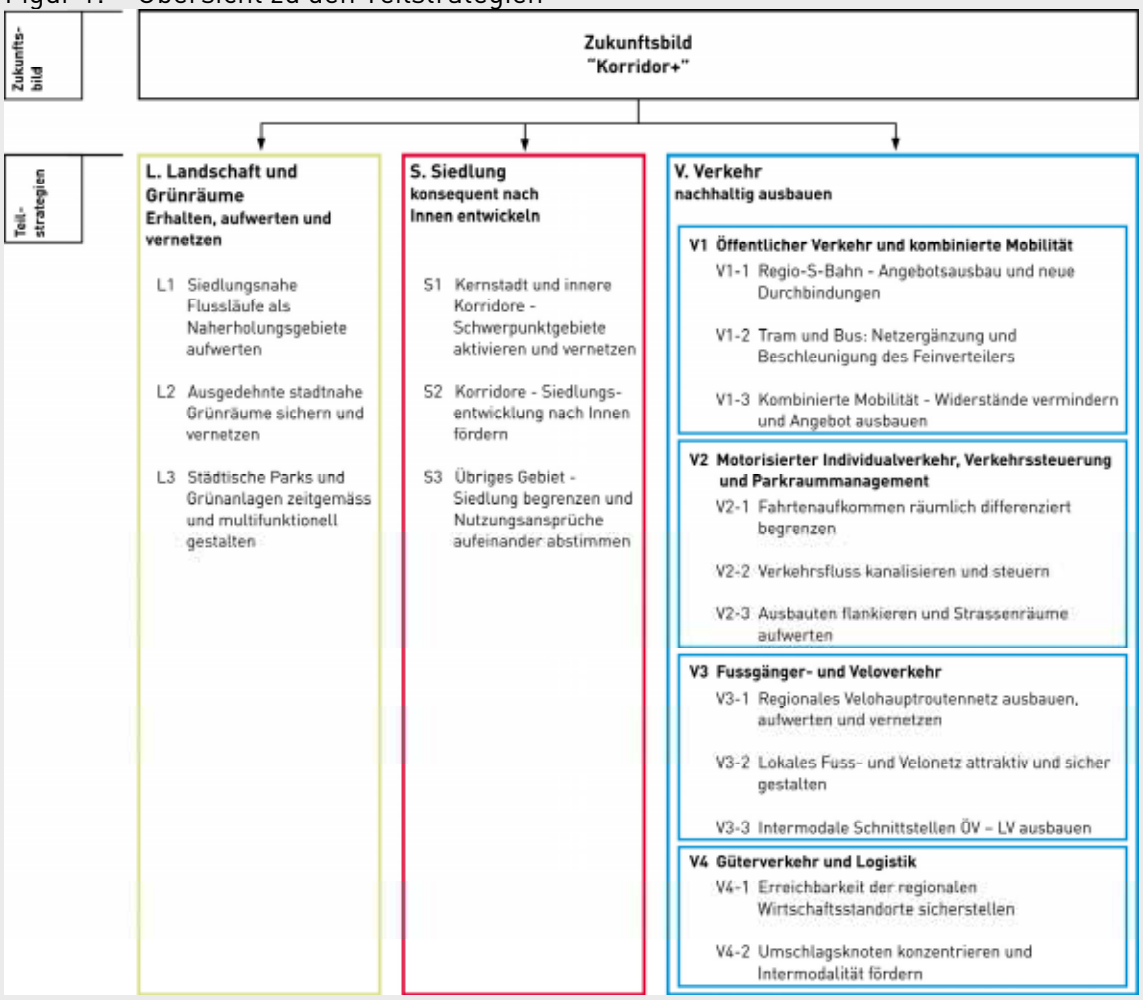
Schliesslich wurden die **Massnahmen** des AP2 in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild 2030 und den Teilstrategien, unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen des Bundes, bestimmt und nach den Kriterien des Bundes priorisiert. Die beantragten A-Massnahmen (Zeithorizont 2015-18) liegen mit 661 Mio. tiefer als im AP der ersten Generation (AP1). Demgegenüber ist das AP2 stark geprägt von den B-Massnahmen (Zeithorizont 2019-22) mit rund 1.5 Mia. Franken.

S-Bahnseitig sind dringend zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, um einen Regionalverkehr zu ermöglichen, der der Bedeutung des Wirtschaftsraums angemessen ist. Somit ist das Programm stark von den übergeordneten Massnahmen des Bundes im A-Horizont abhängig, vorab im Knoten Basel. Der B-Horizont ist von S-Bahn-Massnahmen geprägt. Herausragendes Vorhaben ist der Bau des Herzstück Regio-S-Bahn, einer neuen unterirdischen Schienenverbindung zwischen Bahnhof Basel SBB und Basel Badischem Bahnhof. Das Projekt schliesst die historische Lücke zwischen schweizerischem und deutschem Bahnnetz und stellt einen Quantensprung in der weiteren Entwicklung der Regio-S-Bahn Basel dar. Es resultieren hohe Reisezeitgewinne durch neue

länderübergreifende Durchmesserlinien, eine bessere Betriebsqualität und -stabilität dank Kapazitätsausbau, eine Entlastung des Tramnetzes sowie eine generelle Standortaufwertung der Agglomeration. Für den Grenzraum von hoher Bedeutung ist die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Richtung Waldshut (-Schaffhausen). Mit diesem und weiteren Ausbauten in den Korridoren soll der ¼h-Takt auf der S-Bahn im inneren Agglomerationsbereich realisiert werden.

Eine auf die S-Bahn sowie die Schwerpunktgebiete Siedlung abgestimmte Weiterentwicklung des Tramnetzes ist ein weiteres wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms. Die **Tramprojekte** der Massnahmenliste basieren auf der strategischen Planung „Tramnetz Region Basel 2020". Die verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrsmittel in **intermodalen ÖV-Drehscheiben** ist ein weiterer Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation.

Figur 1: Übersicht zu den Teilstrategien



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Was die **Strassen** betrifft, konzentrieren sich die Massnahmen auf eine optimierte gesamtverkehrliche Steuerung (teilweise als flankierende Massnahmen zu Hochleistungsstrassenausbauten), die Erhöhung der Sicherheit sowie die Entlastung und Aufwertung von Ortskernen. Die nachhaltige Abwicklung des stetig zunehmenden **Güterverkehrs** hat in der Agglomeration Basel eine besondere Bedeutung. Neben der effizienten Abwicklung des grenzquerenden Strassengüterverkehrs strebt das AP2 den Ausbau des intermodalen Güterverkehrsknotens an (v.a. trimodaler Gateway Nord als übergeordnete Massnahme).

Schliesslich beinhaltet das AP2 umfassende **Fuss- und Velopakete** im A- und B-Horizont von gemeinsam rund 170 Mio. Franken. Im Rahmen des AP2 haben die beteiligten Akteure erstmals ein länderübergreifendes Velo-Hauptroutennetz definiert und die wichtigsten Netzlücken identifiziert.

Die **Siedlungsmassnahmen** konkretisieren einerseits das weitere Vorgehen zur Realisierung der 13 Schwerpunktgebiete, anderseits definiert das AP2 übergeordnete Siedlungsmassnahmen. 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 überaus wichtigen Standortvorteil dar, den es vor weiterem Siedlungs- und Nutzungsdruck zu bewahren gilt. Dank der hohen Dynamik sind zahlreiche Massnahmen als Eigenleistungen in diesen beiden Bereichen zur Realisierung vorgesehen.

Der abschliessende qualitative und quantitative **Wirkungsnachweis** zeigt, dass mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms (inklusive Eigenleistungen) deutliche Verkehrs-, Siedlungs-, Sicherheits- und Umweltwirkungen zum Nutzen der ganzen Region erzielt werden. Vor allem bei der S-Bahn zeigt sich aber auch eine grosse Abhängigkeit von den übergeordneten Massnahmen. Namentlich der weitere Ausbau des S-Bahnangebots im Laufental und Fricktal ist auf Ausbau- und Entflechtungsmassnahmen angewiesen, die vom Bund noch nicht beschlossen sind.

Die trinationale Agglomeration Basel hat für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation ihre Kräfte gebündelt, eine eigene Geschäftsstelle eingerichtet, die Zusammenarbeit mit den Nachbarbehörden verstärkt und ein strategisch hergeleitetes Massnahmenpaket erarbeitet. Damit kann die Agglomeration den Rückstand gegenüber anderen Schweizer Grossagglomerationen beim Ausbaustandard der Verkehrsinfrastrukturen wenigstens teilweise aufholen.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort I

Zusammenfassung III

Inhaltsverzeichnis VII

1 Einleitung 1

1.1 Anlass 1
1.2 Bedeutung des Agglomerationsprogramms 1
1.3 Aufbau und Berichtsstruktur des Agglomerationsprogramms der 2. Generation 2

2 Grundlage 3

2.1 Methodik und Vorgehen 3
2.2 Perimeter 4
2.3 Verwendete Zustände des Gesamtverkehrsmodells Basel 4
2.4 Erfüllung der Grundanforderungen 5

3 Organisation des Agglomerationsprogramms Basel 7

3.1 Trägerschaft 7
3.2 Erarbeitungsprozess und beteiligte Akteure 9

3.2.1 Zukunftsbild 2030 9

3.2.1.1 Szenarienbildung, Diskussion, Auswahl 10
3.2.1.2 Überprüfung der Akzeptanz (1. Mitwirkungsveranstaltung) 11
3.2.1.3 Vertiefung von „Korridor+“ 11
3.2.1.4 Wissenschaftliche .berprüfung 11
3.2.1.5 Ableitung Zielsetzungen für die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung 12

3.2.2 Ist-Analyse/SWOT/Handlungsbedarf 13
3.2.3 Teilstrategien 13
3.2.4 Massnahmen 14

3.2.4.1 Landschaft und Siedlung 14
3.2.4.2 Mitwirkung Massnahmen ÖV/MIV 14
3.2.4.3 Mitwirkung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr 14

3.2.5 Wirkungen ... 17

3.3 Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen ... 19

3.3.1 Mitwirkungsveranstaltungen ... 19

3.3.1.1 Erste Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 in Basel, Schweiz ... 20
3.3.1.2 Zweite Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel, Schweiz ... 22
3.3.1.3 Dritte Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 in Saint-Louis, Frankreich ... 24
3.3.1.4 Vierte Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach, Deutschland ... 26
3.3.1.5 Zusammenfassung der Mitwirkungsveranstaltungen ... 27

3.3.2 Partizipation politische Kommissionen und Institutionen ... 28
3.3.3 Berücksichtigung des Agglomerationsprogramms in den regionalen resp. kantonalen Planungsinstrumenten ... 28
3.3.4 Partizipation Wirtschaft ... 30
3.3.5 Partizipation Bevölkerung ... 30

3.4 Politischer Prozess ... 31

4 Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends ... 33

4.1 Landschaft und Umwelt ... 33

4.1.1 Landschafts- und Freiraumstruktur ... 33
4.1.2 Naturschutz ... 36
4.1.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung ... 38

4.1.3.1 Lärm ... 38
4.1.3.2 Luftschadstoffe ... 42

4.2 Siedlung ... 46

4.2.1 Räumliche Gliederung ... 46
4.2.2 Einwohner und Beschäftigte ... 47
4.2.3 Entwicklungsschwerpunkte ... 50
4.2.4 Verkehrsintensive Einrichtungen ... 53
4.2.5 Bauzonen und unüberbaute Bauzonen ... 54
4.2.6 Innere Verdichtungspotenziale ... 55
4.2.7 ÖV-Erschliessungsgüte ... 56
4.2.8 Stand der Richt-/Regionalplanung ... 56

4.3 Verkehr ... 58

4.3.1 Gesamtverkehr ... 58
4.3.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn ... 61
4.3.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus ... 65
4.3.4 Strassennetz ... 71

4.3.5 Parkierung ... 75
4.3.6 Veloverkehr ... 77
4.3.7 Fussgängerverkehr ... 79
4.3.8 Intermodalität ... 80
4.3.9 Verkehrssicherheit ... 83
4.3.10 Erreichbarkeit ... 87
4.3.11 Mobilitätsverhalten und –beeinflussung ... 88

5 Zukunftsbild 2030 ... 91

5.1 Genese des Zukunftsbildes und Grundsätze der Agglomerationsentwicklung ... 91

5.1.1 Grundlagen ... 91

5.1.2 Erarbeitungsprozess ... 91
5.1.3 Absicht und Grundsätze ... 93
5.1.4 Strukturierende räumliche Elemente ... 93
5.1.5 Zielsetzungen nach Bereichen ... 94

5.2 Zielsetzungen des Zukunftsbildes ... 98

5.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale (Realisierbarkeit) ... 98
5.2.2 Verkehrliche Zielsetzungen ... 100

6 Handlungsbedarf ... 101

6.1 SWOT Landschaft und Umwelt ... 101
6.2 SWOT Siedlung ... 102
6.3 SWOT Verkehr ... 103
6.4 Handlungsbedarf ... 107

7 Teilstrategien ... 111

7.1 Landschaft und Grünräume ... 112
7.2 Siedlung ... 114
7.3 Verkehr ... 117

7.3.1 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität ... 117
7.3.2 Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung ... 123
7.3.3 Fuss- und Veloverkehr ... 125
7.3.4 Güterverkehr und Logistik ... 129

8 Massnahmen ... 131

8.1 Massnahmen Verkehr ... 131
8.2 Übergeordnete Massnahmen (üM) ... 133
8.3 Eigenleistungen Verkehr ... 135
8.4 Massnahmen Siedlung und Landschaft ... 136
8.5 Nicht aufgenommene Massnahmen ... 138
8.6 Wirkungsnachweis ... 139
8.7 Exkurs Umweltwirkungen ... 147

8.7.1 Methodik (Luft und Lärm) ... 147
8.7.2 Veränderung Luftschadstoffbelastung (NO2) bis 2020 ... 147
8.7.3 Veränderung Lärmbelastung bis 2030 ... 149

Glossar ... 155

Quellenverzeichnis ... 157

Annex ... 161

Anhang 1: Tabelle Grundanforderungen ... 162

Anhang 2: Politische Beschlüsse ... 181

Anhang 3: Quell-Ziel-Matrizen GVM Basel ... 203

Anhang 4: Schwerpunktgebiete Siedlung ... 206

Anhang 5: Massnahmenpriorisierung ... 207

Anhang 6: Massnahmenlisten LV-Pakete ... 209

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 den Agglomerationsprogrammen wird aufgezeigt, dass die zur Mitfinanzierung beantragten Projekte in einer Gesamtverkehrsplanung eingebunden sind und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind sowie über eine hohe Gesamtwirkung verfügen (Art 17c IFG).

Mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation stellt sich die Agglomeration Basel ihren besonderen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Die 2. Generation baut dabei auf der bereits Ende 2007 beim Bund eingereichten 1. Generation auf und versteht sich daher in vielen Bereichen als eine umfassende Aktualisierung und Weiterentwicklung des bereits abgegebenen Programms. Die Überarbeitung des Programms beschränkte sich dabei nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente, insbesondere der Schaffung einer neuen und effizienten Trägerschaft. Die Projekte der 1. Generation befinden sich nach Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung (Februar 2011) seit Anfang des letzten Jahres in der Umsetzung. Mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt CHF 2,7 Mrd. für die zentralen Verkehrsmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2015 (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, welches 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 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.

Verkehrlich ist der Raum Basel geprägt durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und der Funktion als nördlicher Gateway der Schweiz. Hier überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Siedlungspolitisch ist die trinatio-

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

nale 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 2. Generation

Die Berichterstattung des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation wurde der besseren Lesbarkeit halber bewusst in verschiedene Berichte unterteilt. Es umfasst folgende vier Berichtsteile:

- Teil 1 - Hauptbericht
- Teil 2 - Massnahmenband
- Teil 3 - Kartenband
- Teil 4 - Umsetzungsbericht

Im Hauptbericht (Teil 1) werden die zentralen Kapitel des Agglomerationsprogramms Basel beschrieben, womit der rote Faden gewährleistet ist. Neben den einleitenden Kapiteln (Kapitel 1-2) gibt das Kapitel 3 einen Überblick über den organisatorischen Aufbau des Agglomerationsprogramms sowie den partizipativen Prozess der 2. Generation. Kapitel 4 (Analyse: Ist-Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends), Kapitel 5 (Zukunftsbild 2030) Kapitel 6 (Handlungsbedarf), Kapitel 7 (Teilstrategien) und Kapitel 8 (Massnahmen, Wirkungsnachweis) bilden den inhaltlichen Kern des Hauptberichts der 2. Generation.

Zur besseren Übersicht und Lesbarkeit wurden im Massnahmenbericht (Teil 2) die Objektblätter (insgesamt rund 140 Massnahmen) und im Kartenband (Teil 3) das umfangreiche Kartenmaterial (insgesamt 38 Karten) zusammengefasst.

Im Umsetzungsbericht (Teil 4) ist der Stand der Umsetzung der 1. Generation beschrieben. Neben einem allgemeinen Teil zu den Herausforderungen, Abweichungen und Veränderungen des Sinnes und Geists des Agglomerationsprogramms sowie den Wirkungen der Schlüsselmassnahmen des 1. Programms sind in diesem Bericht ausführliche Tabellen zum konkreten Stand der Projekte enthalten. Die Kennwerte wurden dabei überwiegend aus dem kantonsübergreifenden Controllingtool der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel entnommen.

Dem Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist ausserdem ein Strategiebericht beigefügt, in dem die wichtigsten strategischen Zielsetzungen zusammengefasst sind. Die zentralen Fakten zu den Massnahmen des Programms sind in einem ebenfalls beigelegten Flyer enthalten.

2 Grundlagen

2.1 Methodik und Vorgehen

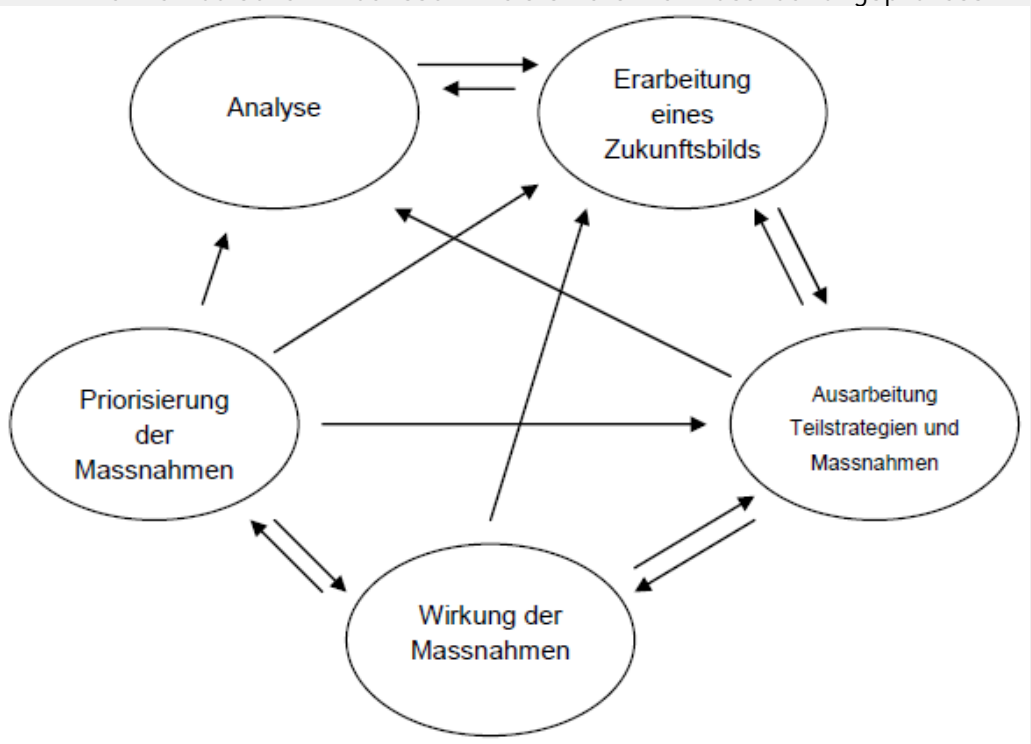
Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel orientiert sich am Vorschlag der ARE-Weisung[2]. Ausgangspunkt bilden eine Analyse, sowohl für den Ist-Zustand als auch hinsichtlich Entwicklungstrends, und ein normatives Zukunftsbild der Agglomeration. Dieses zeigt die Leitlinien der erwünschten 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, welche dem Zukunftsbild entsprechen und die Zielsetzungen in den einzelnen Themenbereichen konkretisieren.

Die abschliessenden Schritte des Agglomerationsprogramms zeigen die Massnahmen auf, welche zur skizzierten Entwicklung beitragen. Entsprechend ihrer Wirksamkeit und des Planungsstandes werden die Massnahmen priorisiert.

Die Auflistung dieser „Bestandteile" des Agglomerationsprogramms erweckt den Eindruck, 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 2: Die methodischen Arbeitsschritte als iterativer Ausarbeitungsprozess



Quelle: ARE 2010: 21

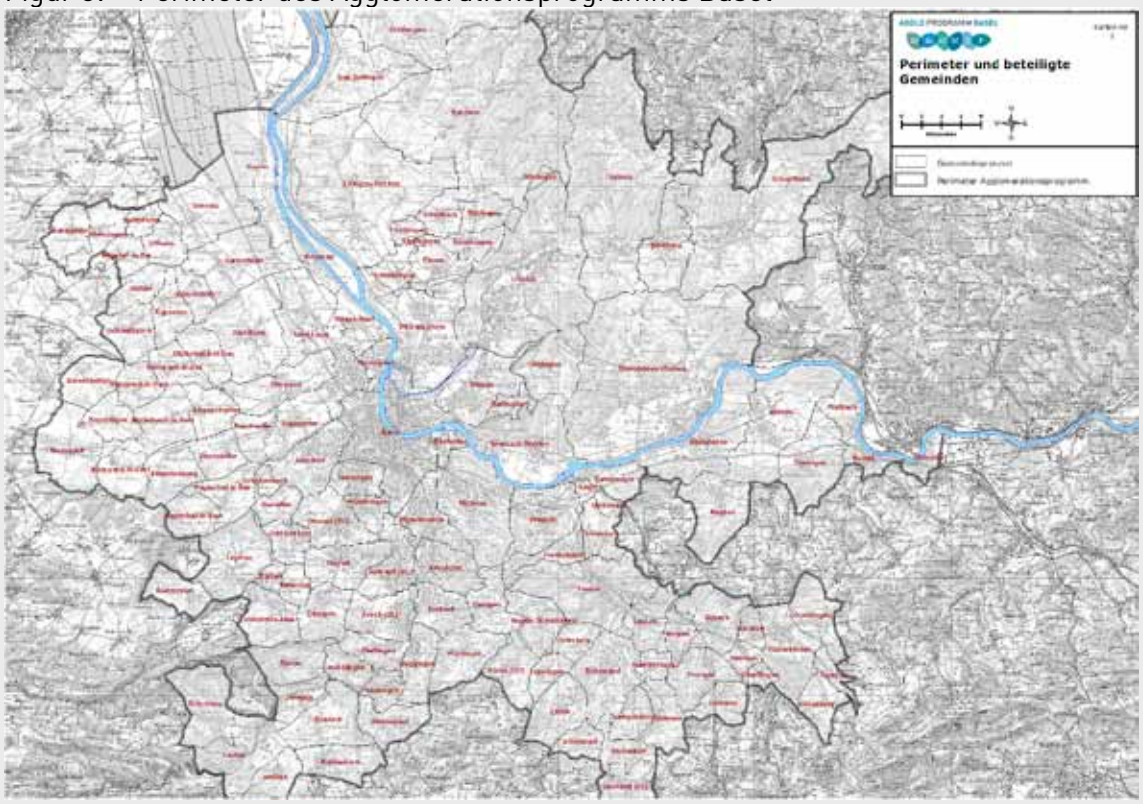
[2] ARE 2010: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 14.12.2010.

[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 3) 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. Generation.

Figur 3: Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

2.3 Verwendete Zustände des Gesamtverkehrsmodells Basel

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation wurde mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel folgende Zustände neu berechnet:

- Vergleichszustand 2030
  = Referenzzustand 2030 aus dem GVM der Region Basel: Aktualisierung des GVM 2008 mit angepasster Strukturprognose aus den Arbeiten von Metron zum Zukunftsbild 2030 und einzelnen Netzergänzungen (beschlossene Projekte, die im Referenzzustand noch nicht enthalten sind).
- Z1 – Übergeordnete Massnahmen (üM)
  = Vergleichszustand plus übergeordnete Massnahmen des Bundes.
- Z2 – Massnahmen Agglomerationsprogramm der 2. Generation, 2030+üM+A+B
  = Z1 plus Massnahmen des Agglomerationsprogramms (A+B-Liste)

› Z3 – Massnahmen Agglomerationsprogramm der 2. Generation, 2020+üM+A
= Vergleichszustand plus Massnahmen A-Liste Agglomerationsprogramm bis 2020 und üM bis 2020 sowie interpolierte Strukturentwicklung für 2020

Im Bereich Verkehr war vor allem der Vergleichszustand 2030 für die Abschätzung der Trendentwicklungen relevant. Darüber hinaus wurde bei der Abschätzung der Wirkungen der verkehrlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der Vergleichszustand 2030 zu Z2 vergleichen.

Zur Abschätzung der Veränderung der Luftschadstoffbelastung (NO_2) bis 2020 aufgrund der verkehrlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurde der Vergleichszustand mit Z1 sowie Z3 (2020) abgeglichen. Im Bereich Lärm wurde die Auswirkung der übergeordneten Massnahmen (Zustände Z1-Z0) als auch die Wirkung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms (Z2-Z1) betrachtet.

2.4 Erfüllung der Grundanforderungen

Das Agglomerationsprogramm Basel wurde gemäss den Grundanforderungen des Bundes überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass sie erfüllt sind:

› **Grundanforderung 1 (GA1), Partizipation:**
Die Grundanforderung 1 wird erfüllt. Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung mit einbezogen. Möglichkeiten für eine bessere Integration werden im Zusammenhang mit der Erarbeitung der 3. Generation geprüft. Insbesondere ein noch besserer Einbezug der Gemeinden soll organisiert werden.

› **Grundanforderung 2 (GA2), Bestimmung einer Trägerschaft:**
Die Grundanforderung 2 wird erfüllt. Mit der Unterzeichnung des Vertrags zur Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im April 2010 wurde die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf ein solides Fundament gestellt. Von der Trägerschaft wurde im Februar 2011 die Leistungsvereinbarung zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms unterzeichnet. Das Agglomerationsprogramm Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess, mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, das Ausland noch stärker in die Trägerschaft einzubinden. Ebenfalls angedacht ist ein verstärkter Einbezug der Gemeinden in die Planungen der Agglomeration Basel (Korridorplanungen für 6-8 Korridore).

› **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 und Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur (Trägerschaft) wurden die Themen Landschaft und Umwelt, Siedlung sowie Verkehr und Mobilitätsverhalten und -beeinflussung 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. Im Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation wird eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild 2030), der Zwischeneben (Teilstrategien) und den Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild 2030 wird die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dargestellt. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitiös, aber zugleich auch realistisch und nicht zuletzt dank der Mitwirkungsveranstaltungen und dem intensiven Austausch in allen drei Ländern sowie allen Verwaltungsebenen auch breit akzeptiert. Das Zukunftsbild 2030 wurde mittels 6 Teilstrategien vertieft, anhand deren konkrete und priorisierte Massnahmen abgeleitet werden konnten. Dabei wurden alle Bereiche abgedeckt (Landschaft, Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterver-

kehr und Logistik). Alle Massnahmen greifen auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf zurück, beseitigen 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. Mit dem logischen und nachvollziehbaren Aufbau des Agglomerationsprogramms der 2. Generation 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. In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild (Agglorelevanz) und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Wirkung (Wk1-WK4), 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 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 Inhalte des Agglomerationsprogramms überführt. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes sowie den ausländischen Teilräumen ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. 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 (Siehe Bericht 4, Umsetzungsbericht).

Im Anhang 1 ist diese Prüfung gemäss den Bundesvorgaben dokumentiert.

3 Organisation des Agglomerationsprogramms Basel

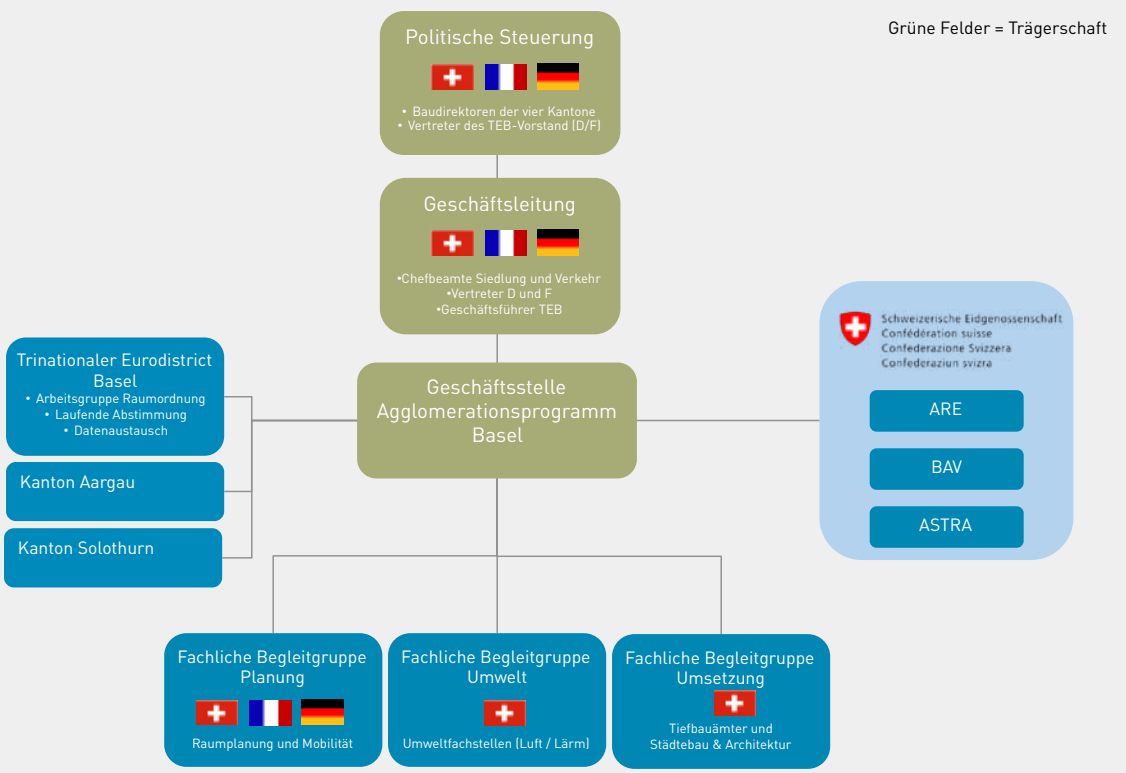
3.1 Trägerschaft

Das Agglomerationsprogramm Basel verfügt über eine solide Verankerung in der Region Basel. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist kantonsübergreifend organisiert und bezieht auf allen Stufen die ausländischen Partner aktiv mit ein. Die Trägerschaft besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie einer Geschäftsstelle. An die Trägerschaft angegliedert sind zudem diverse fachliche Begleitgruppen, die sich kantons- und länderübergreifend zusammensetzen. Die organisatorische Einbettung des Agglomerationsprogramms Basel erstreckt sich über folgende sechs Teilräume:

- Kanton Basel-Landschaft
- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Aargau
- Kanton Solothurn
- Südelsass, Frankreich
- Landkreis Lörrach, Deutschland

Die Organisation erstreckt sich damit über drei Staatsebenen, vier Kantone und mehrere fachliche Disziplinen. Nachfolgende Illustration gibt einen Überblick über die Gremien des Agglomerationsprogramms Basel.

Figur 4: Organisation Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Die Aufgaben der einzelnen Gremien des Agglomerationsprogramms sind klar definiert.

Die „**Politische Steuerung**“ des Agglomerationsprogramms setzt sich aus je einem Mitglied des Regierungsrates der Vertragspartner sowie je einem politischen Vertreter aus Frankreich und Deutschland zusammen. Dieser Steuerungsausschuss hat die Oberaufsicht über die Trägerschaft und trifft gemeinsam (einvernehmlich) politische Grundsatzentscheide und setzt die Ziele der Zusammenarbeit fest. Zudem definiert die politische Steuerung den Leistungsauftrag und das Budget für die Trägerschaft. Der politische Steuerungsausschuss trifft sich in der Regel zwei Mal pro Jahr. Sein Sekretariat wird von der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms geführt. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen dem Mitglied des Kantons Basel-Landschaft und dem Mitglied des Kantons Basel-Stadt.

Die **Geschäftsleitung** der Trägerschaft setzt sich aus mindestens einer delegierten Person jedes Vertragspartners (Stufe Chefbeamtin oder Chefbeamter) zusammen. Die Vertragspartner sind berechtigt, eine zusätzliche Person in die Geschäftsleitung zu delegieren. Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist berechtigt, bis zu drei Personen (ohne Stimmrecht) zu delegieren (Stufe Amtsleitung). Der Geschäftsleitung kommt die Aufgabe zu, den politischen Steuerungsausschuss auf Grundsatzentscheide vorzubereiten und anschliessend die Umsetzung zu steuern. Der Geschäftsleitung obliegt die Festlegung des Arbeitsprogramms der Trägerschaft und Freigabe der entsprechenden Projektkredite. Die Geschäftsleitung trifft ihre Entscheide einvernehmlich. Der Vorsitz der Geschäftsleitung liegt bei einer Vertreterin oder einem Vertreter aus demjenigen Kanton, der den Vorsitz der politischen Steuerung inne hat.

Die „**Kantonalen Ansprechpersonen**“ (v.a. Kanton Aargau und Kanton Solothurn) unterstützen die Geschäftsstelle und sorgen gleichzeitig dafür, dass das Agglomerationsprogramm in den einzelnen kantonalen Verwaltungen verankert und in relevante Prozesse eingebunden wird. Die kantonalen Vertreter sind dabei dazu verpflichtet, immer im Sinne der gesamten Agglomeration zu handeln (auch in der Kommunikation nach aussen). Die Geschäftsstelle steht in ständigem Kontakt zu den kantonalen Ansprechpersonen.

Die „**Fachliche Begleitgruppe Planung**“ unterstützt die Geschäftsstelle vor allem in fachlichen Fragen und hier mit Fokus auf die Planung, Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms. Darüber hinaus werden in der fachlichen Begleitgruppe wichtige strategische und inhaltliche Entscheidungen vorbereitet. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der kantonalen Ämter aus den Bereichen Raumplanung, Stadtplanung, Mobilität und Tiefbau.

Die fachliche Begleitgruppe Planung wird parallel von der „**Fachlichen Begleitgruppe Umwelt**“ im Hinblick auf Umweltthemen unterstützt. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern des Lufthygieneamts beider Basel (Kanton Basel-Landschaft und Kanton Basel-Stadt) sowie je einem Vertreter der Lärmfachstelle Kanton Basel-Stadt sowie dem Lärmschutz Kanton Basel-Landschaft. Der fachlichen Begleitgruppe Umwelt kommt zum einen die Funktion zu, die Arbeiten in den Analyseteilen aktiv zu unterstützen und zum anderen die Umweltauswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation aufzuzeigen.

Im Rahmen der Umsetzung der Projekte der 1. Generation der Agglomerationsprogramme hat sich gezeigt, dass eine fachliche Begleitgruppe spezifisch zur Umsetzung eingerichtet werden muss. Die „**Fachliche Begleitgruppe Umsetzung**“ setzt sich aus umsetzungsrelevanten Vertretern der einzelnen Teilregionen zusammen. Der Begleitgruppe Umsetzung kommt die Aufgabe zu, die Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation zu koordinieren (Finanzierungsvereinbarungen, Planung und Abstimmung der Finanzaufwendungen und Zuwendungen, Vereinheitlichung des Controllings und Reportings zu Händen Bund.

3.2 Erarbeitungsprozess und beteiligte Akteure

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess. 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. Die Gemeinden beteiligten sich im Rahmen 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. Bis auf die zivile Bevölkerung wurden alle Akteursgruppen zu den Mitwirkungsveranstaltungen eingeladen und konnten sich in diesem Rahmen über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren und ihre Bemerkungen und Anliegen einbringen.

Figur 5: Übersicht der beteiligten Akteure nach Themenfeldern

Akteure	Themen					
	Zukunfts-bild	Analyse, SWOT, HB	Teilstrate-gien	Massnah-men	Wirkungen	Umsetzungs-bericht
Politische Steuerung	X	X	X	X	X	X
Geschäftsleitung	X	X	X	X	X	X
Fachgruppe Planung	X	X	X	X	X	X
Fachgruppe Umwelt		X			X	
Fachgruppe Umsetzung						X
Kantonale Stellen	X	X	X	X	X	X
Gemeinden	X		X	X		X
Verbände, Organisation, Institutionen	X		X	X		
Teilnehmer Mitwirkungsveranstaltungen	X	X	X	X		
AG Raum (TEB)	X					
INFRAS AG	X	X	X	X	X	
Metron AG	X	X				
RappTrans AG		X			X	
Brandenberger&Ruosch AG						X

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Im Folgenden wird detaillierter erläutert, wie die einzelnen Inhalte des Agglomerationsprogramms erarbeitet wurden und welche Rolle die verschiedenen Akteure dabei spielten. Da es bei den Mitwirkungsveranstaltungen um eine spezielle Form der Beteiligung handelt, wird dieses Thema in einem separaten Kapitel abgehandelt (vgl. Kapitel 3.3).

3.2.1 Zukunftsbild 2030

Das Zukunftsbild 2030 wurde in mehreren Schritten erarbeitet, an welchen unterschiedliche Akteure beteiligt waren. Folgende Schritte können unterschieden werden:

- Szenarienbildung, Diskussion und Auswahl
- Überprüfung der Akzeptanz (1. Mitwirkungsveranstaltung)
- Vertiefung des Zukunftsbilds

- Wissenschaftliche Überprüfung
- Ableitung Zielsetzungen für die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

3.2.1.1 Szenarienbildung, Diskussion, Auswahl

Beteiligte Akteure	
Ziel:	Auswahl eines Szenarios und damit das Fällen von Grundsatzentscheiden bezüglich der zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
Auftrag:	Politische Steuerung
Erarbeitung:	Metron AG
Diskussion:	Trinationale Akteursgruppe (AG Raum, TEB), bestehend aus Vertretern des Eurodistricts, der vier kantonalen Raumplanungs- und Mobilitätsämter, dem Planungsverband Fricktal Regio, der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F), der Ville de Saint-Louis und von Deutscher Seite des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB), der Städte Lörrach, Weil am Rhein und Rheinfelden (Baden) sowie den Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Efringen-Kirchen
Beschlussfassung:	Geschäftsleitung, Fachliche Begleitgruppe Planung
Mitwirkungsform:	Arbeitsgruppe, Workshops

Ausgangspunkt des schlussendlich vorliegenden Zukunftsbildes bildet die Ausarbeitung von drei unterschiedlichen Zukunftsvorstellungen, die in sich geschlossene, d.h. zwischen Landschaft, Siedlung und Verkehr abgestimmte Szenarien repräsentieren (Aufzeigen konzeptioneller Zusammenhänge, Konkretisierung und Veranschaulichung unterschiedlicher Philosophien). Diese Darstellungen wurden bewusst plakativ formuliert. Es ging darum, die Philosophie, die Grundstruktur eines Zukunftsbildes herauszuarbeiten. Dabei ging es nicht um einen kompletten "Umbau" des Ist- Zustandes, sondern vielmehr um eine Lenkung der Siedlungsentwicklung in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung. Entsprechend ihrem Fokus wurden folgende drei Szenarien erarbeitet (detaillierte Beschreibung der Szenarien in Kapitel 5.1.2):

- "Kern"
- "Korridore"
- "Fläche"

Am Abschlussworkshop ging es darum eine Empfehlung zu Händen der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel vorzuschlagen. Folgende Rahmenbedingungen galt es dabei zu berücksichtigen:

- Anforderungen des ARE an Agglomerationsprogramme,
- Ansprüche der Agglomeration selbst,
- politische Realisierbarkeit.

In den Diskussionen zeigte sich, dass aus fachlicher Sicht das Szenario "Korridore" den oben genannten Ansprüchen am besten genügt. Gleichzeitig wurden Anregungen zur Optimierung des Szenarios "Korridore" eingebracht.

In der fachlichen Begleitgruppe Planung und in der Geschäftsleitung wurden die Szenariowahl und die Anregungen der Arbeitsgruppe bestätigt und beschlossen.

3.2.1.2 Überprüfung der Akzeptanz (1. Mitwirkungsveranstaltung)

Beteiligte Akteure	
Ziel	Konsolidierung des Zukunftsbildes
Diskussion	Teilnehmende der 1. Mitwirkungsveranstaltung
Mitwirkungsform	Arbeitsgruppen, Workshops

Die Akzeptanz des ausgewählten und bereits weiterentwickelten Szenarios „Korridore“ wurde an der 1. Mitwirkungsveranstaltung in Basel (14. Juni 2010) vorgestellt. Die beiden anderen Szenarien wurden ebenfalls präsentiert. Das Szenario „Korridore“ wurde nach intensiven Gruppenarbeiten an der Mitwirkungsveranstaltung vorbehaltlich einiger Überarbeitungs- und Ergänzungswünsche angenommen. An den weiteren Mitwirkungsveranstaltungen wurde stets über den Stand und die Weiterentwicklung des Zukunftsbildes berichtet, um die Akzeptanz des Zukunftsbildes inkl. den vorgenommenen Änderungen sicherzustellen.

3.2.1.3 Vertiefung von „Korridor+“

Beteiligte Akteure	
Ziel	Präzisierung des Zukunftsbildes
Auftrag	Politische Steuerung
Erarbeitung	Fachexperten: Mitarbeitende der kantonalen Verwaltungen sowie für die Regionalplanung zuständige Experten aus dem grenznahen Ausland (Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Communauté de Communes des Trois Frontières)
Mitwirkungsform	Workshops

Im Anschluss an die Mitwirkungsveranstaltung wurde das Zukunftsbild in der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basels ausführlich diskutiert und im Grundsatz beschlossen. Aufgrund der Anregungen und Optimierungen aus den Workshops sowie den Verbesserungs- und Ergänzungsvorschlägen aus den Mitwirkungsveranstaltungen wurde der Auftrag erteilt das Zukunftsbild weiter zu vertiefen.

In mehreren Workshops mit den Fachexperten wurde das Zukunftsbild verfeinert und die räumlichen Elemente des Zukunftsbildes definiert (Kern, Korridore, übriges Siedlungsgebiet etc.).

3.2.1.4 Wissenschaftliche Überprüfung

Beteiligte Akteure	
Ziel	Realisierbarkeit des Zukunftsbildes „Korridor+“ überprüfen
Auftrag	Geschäftsleitung
Erarbeitung	Metron AG, Fachexperten aus Schritt 3 und Fachliche Begleitgruppe Planung
Mitwirkungsform	Projektsitzungen

Parallel zur Festlegung und Definition der räumlichen Elemente des Zukunftsbildes wurde in einem aufwändigen Verfahren eine wissenschaftlich fundierte trinationale Trendprognose der Bevölkerungsentwicklung für die Agglomeration Basel erarbeitet.[4] Ausgangspunkt bildete das Zukunftsbild Version 2010[5], das von einer gleichmässigen Einwohnerentwicklung über die gesam-

[4] Metron 2012b und 2012b: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1 und 2, Februar 2012

[5] Metron 2010: Zukunftsbild 2030 für die Agglomeration Basel, Kurzbericht zu Handen des gemeinsamen Workshops von Agglomerationsprogramm und TEB. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, 14. Juni 2010

te Agglomeration ausging, und sich an der TEB Entwicklungsstrategie 2020 orientierte. Beim Abgleich mit den offiziellen Statistiken der sechs Teilräume des Agglomerationsprogramms zeigte sich jedoch, dass diese Annahmen zu niedrig waren. Die Bevölkerungsentwicklung wurde daher bei der Überarbeitung an die offiziellen Statistiken angepasst und entsprechend den neu definierten räumlichen Struktur differenziert. Aufgrund der unterschiedlichen Datenquellen und den verschiedenen anzuwendenden Methoden war das Erstellen der vorliegenden Prognosen kein leichtes Unterfangen. Das Planungsbüro Metron AG wurde bei seinen Arbeiten von der fachlichen Begleitgruppe Planung unterstützt. Die Richtigkeit der Daten wurde ebenfalls von der fachlichen Begleitgruppe unter Einbezug von Fachexperten der kantonalen Verwaltung überprüft.

Die Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung ist der erste Schritt zur Überprüfung der Realisierbarkeit von „Korridor+". Neben dem Bevölkerungszuwachs ist der Eigenbedarf der bereits ansässigen Bevölkerung zu berücksichtigen. Dieser wurde ebenfalls von Metron mit Unterstützung der fachlichen Begleitgruppe Planung ermittelt. Der totale Flächenbedarf ergibt sich aus dem Bevölkerungswachstum und dem Eigenbedarf. Ob nun der zukünftige Flächenbedarf mit dem Zukunftsbild „Korridor+" kompatibel ist, hängt davon ab, wie viele Reserven in den gemäss Zukunftsbild definierten Wachstumsräumen vorhanden sind. Wie stark die „Wachstumsräume" wachsen sollen, muss in einem nächsten Schritt definiert werden, indem Wachstumsziele festgelegt werden.

3.2.1.5 Ableitung Zielsetzungen für die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Beteiligte Akteure	
Ziel	Umsetzung des Zukunftsbildes durch die Formulierung von Zielen sicherstellen
Auftrag	Geschäftsleitung
Erarbeitung	Metron AG, INFRAS AG, Geschäftsstelle, Fachliche Begleitgruppe Planung sowie Geschäftsleitung
Mitwirkungsform	Projektsitzungen

Aufbauend auf der trinationalen Trendprognose wurden verschiedene Szenarien definiert aus denen sich Zielsetzungen für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung resp. Verteilung innerhalb der Agglomeration ableiten lassen. Die verschiedenen Zielsetzungen wurden in den fachlichen Begleitgruppen sowie der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel diskutiert und anschliessend die Entwicklungsziele festgelegt. Sowohl die Trendprognose als auch die Zielprognose der Bevölkerungsentwicklung und des Eigenbedarfs bildeten die quantitative Grundlage für die vertiefende Betrachtung bezüglich der künftigen Wohnraumpotenziale in der Agglomeration Basel[6]. Die Kernfrage, die dabei im Raum stand war: «Gibt es theoretisch überhaupt genügend Flächen in der Kernstadt und den Korridoren, um den bis 2030 prognostizierten Einwohnern Wohnraum bieten zu können?» Die Antwort auf diese Frage wird in Kapitel 5.2.1 ausführlich dargelegt.

Ein analoges Verfahren wurde bei den verkehrlichen Zielsetzungen des Zukunftsbildes angewendet. Auf der Basis von aktuellen Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells Basel (GVM)[7] wurden die Zielsetzungen ebenfalls von der fachlichen Begleitgruppe sowie der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel festgelegt.

[6] Metron 2012b und 2012b: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1 und 2, Februar 2012

[7] RappTrans 2012: Agglomerationsprogramm Basel - Abschätzung der Umweltwirkungen auf Basis Modellrechnungen mit dem GVM, Basel, 2012

3.2.2 Ist-Analyse/SWOT/Handlungsbedarf

Ausgangspunkt der Ist-Analyse und der darauf basierenden Identifikation der Stärken/Schwächen, Chancen/Risiken (SWOT) und der schliesslich resultierende Handlungsbedarf waren die Vorarbeiten der Firma Rapp Trans. In den Vorarbeiten wurden zahlreiche Datengrundlagen aus dem gesamten trinationalen Raum zusammengetragen und ausgewertet. GIS-Daten wurden in eine neugeschaffene GIS-Datenbank übertragen.

Die in den Vorarbeiten von Rapp Trans identifizierten Datenlücken wurden im Zusammenhang mit den Synthesearbeiten am Hauptbericht von INFRAS in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle und der Fachgruppe Planung soweit möglich ergänzt. Dabei wurden die fehlenden Informationen gezielt bei den zuständigen Ämtern und Institutionen beschafft. Der trinationale Kontext der Agglomeration Basel erwies sich bei der Beschaffung von flächendeckenden Informationen 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 aggregierten Karten verunmöglicht.

Die aktive Mitarbeit der Mitglieder der fachlichen Begleitgruppe Planung und Umwelt erwies sich in der Erarbeitung der Analyseteile als überaus hilfreich. Die Inhalte wurden so direkt von den relevanten Fachstellen geprüft und in Sitzungen diskutiert, wobei offene Fragen, Unstimmigkeiten und falsche Informationen geklärt werden konnten.

Im Rahmen der 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel wurden die Stärken/Schwächen und Chancen/Risiken sowie die Handlungsempfehlungen der Agglomeration Basel einem breiten Publikum präsentiert und anschliessend in Gruppengesprächen zur Diskussion gestellt. Die gesammelten Hinweise und Anregungen wurden geprüft und gegebenfalls berücksichtigt. Die Berichtsinhalte konnten breit abgestützt resp. konsolidiert werden.

3.2.3 Teilstrategien

Auf der Grundlage der Stärken/Schwächen und Chancen/Risiken sowie dem Handlungsbedarf und den strategischen Zielsetzungen im Zukunftsbild wurden anschliessend von INFRAS in Zusammenarbeit mit der fachlichen Begleitgruppe Planung die Teilstrategien erarbeitet. Basierend auf den drei Grundsätzen gemäss Zukunftsbild:

- Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur,
- konsequente Siedlungsentwicklung nach innen,
- Ausbau der S-Bahn Agglomeration,

wurden die Teilstrategien in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr abgeleitet und durch Kernmassnahmen weiter konkretisiert (vgl. detailliertere Informationen unter 3. Mitwirkung, Kapitel 3.3.1.3).

Die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr wurde in einem ersten Schritt von einer kleinen Arbeitsgruppe, bestehend aus Experten des Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft unter der Leitung der Geschäftsstelle erarbeitet. Im Rahmen der Länderworkshops Fuss- und Veloverkehr (vgl. Kapitel 3.2.4.3) wurden die strategischen Stossrichtungen ausführlich diskutiert und konsolidiert.

Auf der Basis von Erkenntnissen aus der Eingabe der Schwachstellen und Massnahmen wurden in einem zirkulären Prozesses die Teilstrategien laufend präzisiert und verfeinert (vgl. Kapitel 2.1).

Die Teilstrategien wurden an der 3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 in Saint-Louis vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten dabei die Möglichkeit, an diversen Informationsständen mit Fachexperten über die Teilstrategien zu diskutieren und auf Plakaten oder auf Notiz-

papier ihre Bemerkungen der Geschäftsstelle mitzuteilen. Die Eingaben wurden anschliessend von der Geschäftsstelle und INFRAS sorgfältig geprüft. Wichtige und neue Erkenntnisse flossen in das Agglomerationsprogramm ein. Damit war die Konsolidierung der Teilstrategien in einem breiten Akteurskreis gewährleistet.

Abschliessend wurden die Teilstrategien in der Geschäftsleitung diskutiert und von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms beschlossen.

3.2.4 Massnahmen

3.2.4.1 Landschaft und Siedlung

Die Massnahmen im Bereich Landschaft und Siedlung wurden aus dem Handlungsbedarf sowie den beiden Teilstrategien (Landschaft und Siedlung) abgeleitet. Dabei wurde auf Kohärenz zu den jeweiligen Richtplänen bzw. Regionalplan und Schéma Directeur geachtet. Die entsprechenden Massnahmen wurden anschliessend mit den verantwortlichen Personen in den Verwaltungen der vier Kantone sowie den Behörden im Ausland abgestimmt.

3.2.4.2 Mitwirkung Massnahmen ÖV/MIV

Die Massnahmen im MIV und ÖV konnten ebenfalls aus dem Handlungsbedarf und den entsprechenden Teilstrategien abgeleitet werden. Aufgrund des regionalen, übergeordneten Charakters der MIV- und ÖV- Massnahmen wurden diese primär gemeinsam mit den Kantonen (BS, BL, AG, SO) und Ländern (D/F) festgelegt. Die Massnahmen wurden von der Geschäftsstelle und INFRAS als prozessbegleitendem Büro aufbereitet und hinsichtlich Kohärenz mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie bezüglich Vollständigkeit (Reifegrad) überprüft.

In der Fachgruppe Planung und in der Geschäftsleitung wurden die Massnahmenblätter und mögliche Inkohärenzen mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien diskutiert. Ausserdem mussten die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert werden. Die Priorisierung erfolgte in einem ersten Schritt durch INFRAS und wurde in einem zweiten Schritt in Sitzungen mit der Fachgruppe Planung und der Geschäftsleitung zur Diskussion gestellt. In den Sitzungen der politischen Steuerung wurde jeweils der aktuelle Stand der Massnahmen präsentiert, diskutiert und beschlossen. An der letzten Sitzung der politischen Steuerung vor Abgabe des Agglomerationsprogramms (12. März 2012) wurde die definitive Liste inkl. Priorisierung beschlossen

Parallel zum Agglomerationsprogramm wurde vom Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft der Studienauftrag Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 (kurz: Tramnetzstudie 2020) ausgearbeitet. Die Erkenntnisse aus der Studie flossen im Rahmen einer rollenden Planung in das Agglomerationsprogramm ein.

3.2.4.3 Mitwirkung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Viele Fuss- und Velomassnahmen haben regionalen Charakter und verlaufen häufig auf Kantonsstrassen und gehören daher in die Verantwortung der Kantone, sind aber trotzdem lokale Massnahmen und erfordern den Einbezug und die Mitwirkung der Gemeinden als „Wissensträger“ der lokalen Verhältnisse und als Umsetzungsverantwortliche.

Nicht nur die Massnahmen, sondern auch die Fuss- und Velo-Strategie sowie das Netz der Velo-Hauptrouten waren Bestandteil der Mitwirkung zum Thema Fuss- und Veloverkehr. Je nach Gegenstand und Teilraum wurden unterschiedliche Formen der Mitwirkung durchgeführt und verschiedene Akteure eingeladen. Nachfolgende Beschreibung gibt einen Überblick über die ver-

schiedenen Mitwirkungsmöglichkeiten und Instrumente, wobei die Mitwirkungsmöglichkeiten an den Grossveranstaltungen nachfolgend nicht aufgeführt sind, da in Kapitel 3.3 darauf eingegangen wird:

- Länder-Workshops zum Thema Fuss- und Veloverkehr
- Schwachstellenanalyse durch die Gemeinden
- Integration der kommunalen Bauverwalter auf Schweizer Seite mittels Präsentation und Beratungsgesprächen
- Bilaterale Verhandlungen mit den Projektzuständigen auf ausländischem Boden

Länder Workshops zum Thema Fuss- und Veloverkehr im Agglomerationsprogramm Basel

Im Zeitraum Sommer/Herbst 2011 wurden vier Grossworkshops zum Thema Fuss- und Veloverkehr durchgeführt, jeweils einer in Frankreich, einer in Deutschland, einer in der Schweiz sowie einer mit den relevanten Verbänden.

In einem ersten Teil des Workshops wurden die Teilnehmenden umfassend über das Agglomerationsprogramm informiert. Dabei wurde der Nutzen, die Funktionsweise (Zyklus: Erarbeitung-Einreichung-Prüfung/Beitragssatz-Verträge-Umsetzung/Bau – Erarbeitung der nächsten Generation) und die Organisation bzw. Trägerschaft des Agglomerationsprogramms erläutert. Die Schritte „Erarbeitung“ und „Umsetzung/Bau“ standen im Zentrum der Ausführungen. Ein gutes Verständnis über den Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms ist entscheidend bei der Identifikation von "agglorelevanten" Fuss- und Velomassnahmen. Der Zusammenhang zwischen Zukunftsbild, Grundsätzen, Handlungs- und Teilstrategien und Massnahmen muss von den Akteuren verstanden werden. Die Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr müssen die Umsetzung des Zukunftsbildes unterstützen und einer Stossrichtung der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr zugeordnet werden können.

Im Zentrum des Workshops standen deshalb folgende drei Zielsetzungen:

- Vorstellung und Diskussion der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr des Agglomerationsprogramms Basel
- Definition des regionalen Velohauptroutennetzes sowie Klärung der Schnittstellen zwischen den Teilräumen
- Identifikation von Schwachstellen auf dem Hauptroutennetz als Grundlage für die Bestimmung von Massnahmen

Die vom Agglomerationsprogramm Basel entwickelte Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr sowie deren strategische Stossrichtungen wurden an diesen Workshops intensiv diskutiert, teilweise grundlegend verändert und so den Bedürfnissen angepasst. Die Strategie stellte im weiteren Verlauf die Beurteilungsgrundlage zur Aufnahme von Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr in das Agglomerationsprogramm dar und musste daher fachlich breit konsolidiert und klar und unmissverständlich formuliert sein.

Ein wichtiges Element der Teilstrategie des Fuss- und Veloverkehr ist das Netz der regionalen Velohauptrouten. In diesem Zusammenhang war die Mitwirkung der Teilnehmenden gefordert. Sie waren aktiv aufgefordert, für ihren Teilraum auf der Grundlage der verbindlichen Planungsdokumente (z B. Kantonale Richtpläne, Itineraire Cyclables sur la territoire de la communauté de communes des trois frontieres, Itineraire cyclables sur le canton d’Hunigue, Landesradverkehrsnetz Baden-Württemberg etc.) ein übergeordnetes Netz für den Alltagsverkehr nach den aus der Strategie vorgegebenen Kriterien zu definieren. Die Workshops wurden von der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms moderiert und in Frankreich in französischer Sprache durchge-

führt. Heikle Punkte wie beispielsweise die zahlreichen Schnittstellen zwischen Teilräumen (Frankreich – Schweiz, Deutschland – Frankreich, Basel-Stadt – Basel-Landschaft, Basel-Landschaft- Aargau usw.) konnten teilweise an Ort und Stelle geklärt werden. Bei Bedarf wurden im Anschluss an die Workshops bilaterale Abstimmungen durchgeführt. Die angewandte Methodik erwies sich als äusserst zielführend, da sehr effizient die relevanten Punkte für das Agglomerationsprogramm geklärt oder aufgegleist werden konnten.

Am Workshop identifizierte Schwachstellen aus dem grenznahen Ausland wurden im Anschluss von der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel weiterbearbeitet. Schwachstellen auf dem Schweizer Gebiet wurden mittels Schwachstellenanalyse der Gemeinden ermittelt.

Beteiligte Institutionen, Organisationen, Verbände der Länder-Workshops	
Frankreich:	Région Alsace, Conseil Général du Haut-Rhin, Communauté de Communes des Trois Frontieres (CC3F), Communauté de Communes Porte du Sundgau, Communauté de Communes Pays de Sierentz, Ville de Saint-Louis und Ville de Huningue
Deutschland	Landkreis Lörrach (Landratsamt), Nahverkerhsgesellschaft Baden-Württemberg (Geschäftsstelle Umweltbüro), Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB), Stadt Lörrach, Stadt Weil am Rhein, Stadt Rheinfelden (Baden), Gemeinde Grenzach-Wyhlen sowie die Stadt Rheinfelden (CH)
Schweiz	Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Kanton Aargau sowie Kanton Solothurn
Verbände[8]	VCS beider Basel, Wanderwege beider Basel, Fussverkehr Region Basel und Pro Velo

Schwachstellenanalyse in den Gemeinden

Die Schweizer Gemeinden wurden an der 2. Mitwirkungsveranstaltung, über die Absicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation eine flächendeckende Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr durchzuführen, orientiert. Die extra zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen sowie den Fuss- und Veloverbänden erstellte Wegleitung zur Erhebung der Schwachstellen wurde ebenfalls vorgestellt und verteilt.[9] Mit der Wegleitung sollten die Gemeinden eine Hilfestellung erhalten, wie sie in eigener Regie und Kompetenz Schwachstellen systematisch erkennen, erfassen und beheben können, mit dem Ziel das grosse Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser zu nutzen.

In der Wegleitung waren Kriterien enthalten, mit denen die Gemeinden zum einen die Situation im Fuss- und Veloverkehr überprüfen zum andern die Schwachstellen systematisch erfassen sowie einheitlich typisieren konnten. Damit war eine Einteilung der Massnahmen nach Typen, Prioritäten und Zeithorizont möglich.

Die Gemeinden erhielten damit Grundlagen

- für die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen sowie von Pflege- und Unterhaltsmassnahmen in eigener Regie,
- für die gemeindeübergreifende Massnahmenplanung und
- für die Planung und Umsetzung von mittel- und längerfristigen Massnahmen, die je nach Bedeutung in der Gemeinde in eigener Regie und/oder von den kantonalen Stellen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst und nach Möglichkeit ins Agglomerationsprogramm integriert werden können.

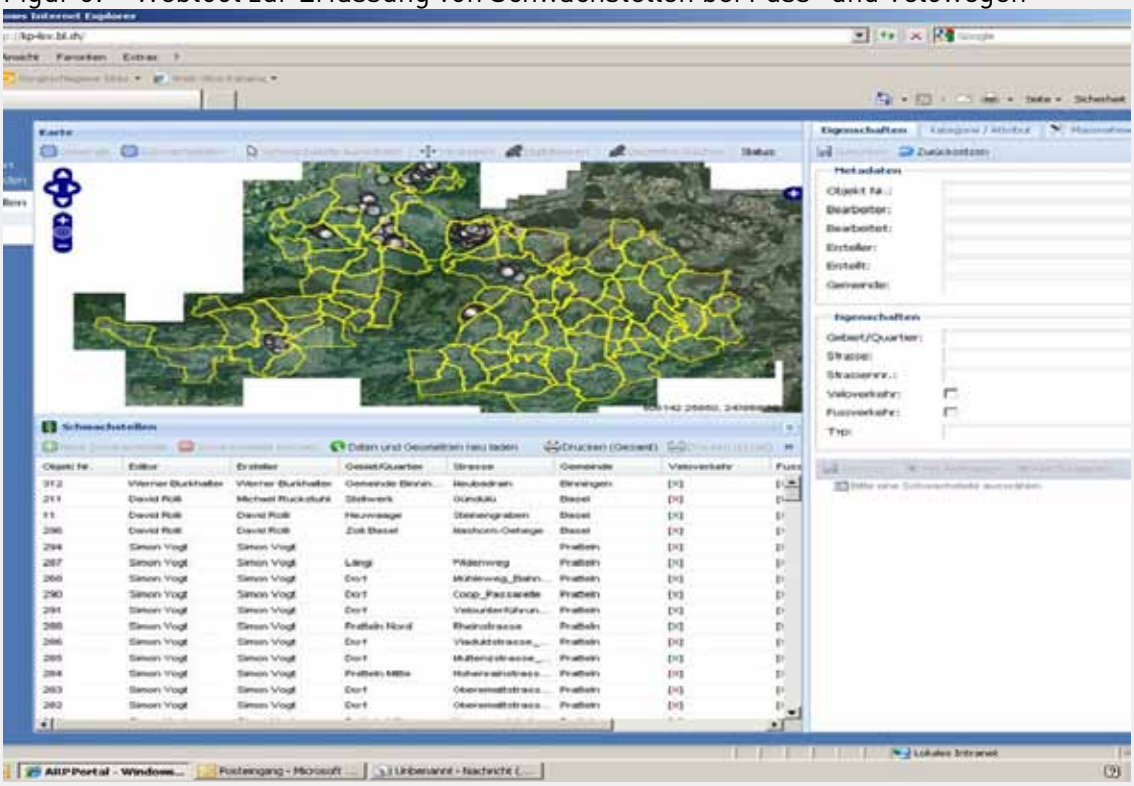
Die Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr sollen möglichst einfach und überall mit der gleichen Methode erhoben und nachgeführt werden. Nur so können die Daten innerhalb der Agglomeration zweckmässig erfasst, weiterbearbeitet und verglichen werden. Die Gemeinden wurden

[8] Folgende Verbände waren zum Workshop ebenfalls eingeladen, aber terminlich leider verhindert: VCD Lörrach, IG Velo Landkreis Lörrach, FUB, Osez Vélo

[9] Agglomerationsprogramm Basel 2010: Fuss-und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden, 2010

aufgefordert, ihre Schwachstellen in einer zu diesem Zweck eingerichteten Datenbank im Internet einzufügen.

Figur 6: Webtool zur Erfassung von Schwachstellen bei Fuss- und Velowegen



Quelle: Agglomerationsprogramm Basel 2010: Fuss-und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden, 2010

Mit diesem Vorgehen konnten innerhalb kurzer Zeit mehrere hundert Massnahmen in zahlreichen Gemeinden auf der Schweizer Seite der Agglomeration Basel identifiziert werden. Die einzelnen Massnahmen wurden anschliessend von den zuständigen Fachstellen der einzelnen Kantone auf ihre Tauglichkeit für das Agglomerationsprogramm überprüft. Massnahmen mit einem agglomerationsweiten Bezug wurden daraufhin der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel gemeldet, die in einzelnen Gesprächen mit den kantonalen Planern sowie den Bauverwaltern der Gemeinden die Massnahmen bis zur Eingabe ins Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation begleitete.

3.2.5 Wirkungen

Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert (Weisung ARE, 2010, Kapitel 4.4). Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden. Eine Übersicht befindet sich im Anhang 5 sowie im Wirkungsnachweis (Kapitel 8.6).

Die Wirkungsanalyse erfolgte sowohl quantitativ als auch qualitativ. Quantitative Grundlage für die verkehrlichen Entwicklungen bilden die verschiedenen Zustände des Gesamtverkehrsmodells

Basel (siehe Kapitel 2.3). Davon abgeleitet haben die Umweltfachstellen beider Basel spezifische Wirkungsanalysen in den Teilen Luft- und Lärmbelastung vorgenommen (vgl. Kapitel 8.7).

3.3 Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen

3.3.1 Mitwirkungsveranstaltungen

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde begleitet durch einen partizipativen Prozess. Es wurden bisher 4 grosse Mitwirkungsveranstaltungen über den Zeitraum von rund 3 Jahren mit jeweils zwischen 130 und 150 Teilnehmenden aus dem gesamten trinationalen Agglomerationsgebiet durchgeführt:

- 1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 in Basel, Schweiz
- 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel, Schweiz
- 3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2012 in Saint-Louis, Frankreich
- 4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach, Deutschland

Die Veranstaltungen wurden zweisprachig (deutsch/französisch) mit Simultanübersetzung durchgeführt. Je Veranstaltung waren ca. 600 Gäste eingeladen. Alle betroffenen Kantone, Gemeinden und viele Organisationen und Institutionen im gesamten Agglomerationsgebiet waren eingeladen. Die Teilnehmerschaft lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die betroffenen Gebietskörperschaften des gesamten Raums, insbesondere auch die Gemeinden waren durch politische Verantwortungsträger und Fachleute aus der Verwaltung vertreten.
- Zahlreiche Organisationen und Parteien waren durch Mandatsträger/-innen, Vorstandsmitglieder usw. vertreten.
- Die Medien waren zu den ersten drei Anlässen nicht eingeladen. Die vierte Veranstaltung in Lörrach wurden jedoch für die Medien geöffnet.

Folgende Ziele wurden mit den 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 nach Grossgruppenmethodik oder mit Fachexperten diskutiert. Die Inputs wurden in Dokumentationen detailliert aufgeführt.[10] 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.

An allen Mitwirkungsveranstaltungen wurde über das Zukunftsbild orientiert. Im Folgenden wird kurz aufgezeigt, um welche inhaltlichen Schwerpunkte es dabei ging. Weitere Informationen zur Erarbeitung des Zukunftsbildes sind in Kapitel 3.2.1 aufgeführt.

[10] Die verschiedenen Dokumentationen der Mitwirkungsveranstaltungen sind auf der Webseite der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel in deutscher und französischer Sprache downloadbar (www.agglobasel.org/mitwirkung)

3.3.1.1 Erste Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 in Basel, Schweiz

An der 1. Mitwirkungsveranstaltung der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel standen folgende Punkte auf dem Programm:

1. Laufende Projekte in der trinationalen Agglomeration Basel
2. Zukunftsbild der trinationalen Agglomeration Basel

Laufende Projekte in der trinationalen Agglomeration Basel

Die Agglomeration Basel ist ein von Grenzen geprägter Raum, mit vielfältigen Beziehungen über die Landesgrenzen hinaus. Zu Beginn der Veranstaltungsreihe stand daher ein Überblick mittels verschiedener Präsentationen über Tätigkeiten im Perimeter des Agglomerationsprogramms auf dem Programm. Neben dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurden in den vergangenen Jahren auch andere, oft durch die EU geförderte Projekte ins Leben gerufen, die grenzüberschreitenden Charakter haben. Die grosse Herausforderung bestand in der Koordination und Abstimmung der unterschiedlichen Programme/Projekte.

Zukunftsbild

Das Zukunftsbild bildet den ersten Baustein der inhaltlichen Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Den rund 130 Teilnehmenden wurden die drei "Arbeitsszenarien": Kern, Korridor, Fläche, vorgestellt. Die Unterschiede bezüglich Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, welche die 3 Szenarien implizieren, wurden erläutert.

Im Anschluss an die Präsentation der drei Szenarien wurde das weiterverfolgte und weiterentwickelte Szenario „Korridore+“ präsentiert, d.h. die dabei zu verfolgenden Strategien im Bereich Siedlung, ÖV und MIV und die dazugehörigen Schlüsselmassnahmen wurden aufgezeigt (vgl. Dokumentation). In Arbeitsgruppen wurden daraufhin die Stärken und Schwächen, die Chancen und Risiken von „Korridore+“ diskutiert.

Auf die einzelnen Rückmeldungen während und im Anschluss an die Veranstaltung wird an dieser Stelle nicht eingegangen. Sie sind jedoch in der Dokumentation[11] zur ersten Mitwirkungsveranstaltung detailliert aufgeführt. Sie wurden in der Folge geprüft und ggf. berücksichtigt.

Dank der Mitwirkungsveranstaltung konnten einige wichtige Hinweise bezüglich der Weiterentwicklung des Zukunftsbildes aufgenommen werden. Richtigerweise befassten sich die Teilnehmeneden vor allem mit den grossen Linien der zukünftigen Entwicklung. Eine generelle Ablehnung von "Korridor+" oder eine klare Bevorzugung eines der andern präsentierten Szenarien wurde am Workshop von niemandem gewünscht. Alle relevanten trinationalen Akteure haben sich mit "Korridor+" auseinandergesetzt und akzeptieren dieses Szenario als Grundlage für die zukünftige Agglomerationsentwicklung. Das Zukunftsbild „Korridor+“ wurde im Anschluss an die Mitwirkungsveranstaltung aufgrund der erfolgten Rückmeldungen weiterentwickelt.

[11] Agglomerationsprogramm Basel, Trinationaler Eurodistrict Basel 2010: Dokumentation zur 1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/1-mitwirkungsveranstaltung)

Impressionen der 1. Mitwirkungsveranstaltung in Basel

3.3.1.2 Zweite Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 in Basel, Schweiz

Eine zweite Mitwirkungsveranstaltung wurde am 24. Januar 2011 durchgeführt. Diese hatte zum Inhalt:

- Information über den Stand und die Weiterentwicklung des Zukunftsbildes "Korridore+"
- Präsentation der Schwachstellenanalyse
- Präsentation der Handlungsstrategien und Kernmassnahmen (Landschaft, Siedlung und Verkehr)
- Beurteilung der Teilstrategien und Kernmassnahmen
- Fuss- und Veloverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen – Wegleitung für die Gemeinden

Stand Zukunftsbild

Die Teilnehmenden der Veranstaltung wurden über die vorgenommenen Aktualisierungen orientiert. Auch wurden die Teilnehmenden über die Prüfung und Berücksichtigung der Rückmeldungen von der 1. Mitwirkungsveranstaltung und der nachträglich eingegangenen schriftlichen Hinweise informiert. Zudem wurde die neue Sachlage bezüglich Herzstück und die Ergebnisse der Arbeiten an den Teilstrategien und Kernmassnahmen in die Überarbeitung des Zukunftsbildes einbezogen. Es wurde deutlich, dass die Erarbeitung des Zukunftsbildes ein Prozess ist, der laufend zu Anpassungen führt.

Schwachstellenanalyse

Eine Synthese der Schwachstellenanalyse zum Teil Verkehr wurde den Teilnehmenden vorgestellt. Die Schwachstellen wurden in einer Tabelle aufgeführt, welche nach folgenden Gesichtspunkten erstellt wurde:

- in Orientierung an den Teilstrategien,
- mit Blick auf die Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms und
- hinsichtlich ihrer räumlichen Verortung.

Teilstrategien und Kernmassnahmen

Es wurde aufgezeigt, wie die Teilstrategien entwickelt wurden. Im Rahmen der im zweiten Teil der Veranstaltung durchgeführten Arbeitsgruppen wurden die Strategien und Kernmassnahmen intensiv diskutiert. Dabei wurden die Teilnehmenden durch einen vorgegebenen Fragekatalog angeleitet. Die Ergebnisse wurden detailliert dokumentiert[12].

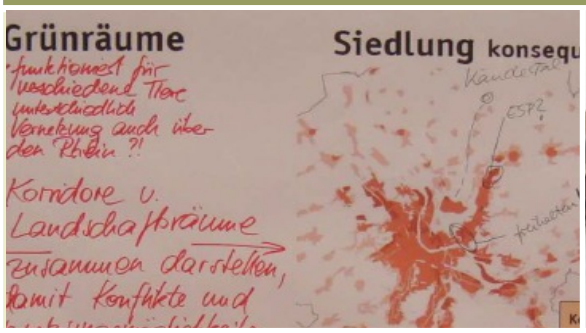
Fuss- und Veloverkehr Schwachstellenanalyse Massnahmen – Wegleitung für die Gemeinden

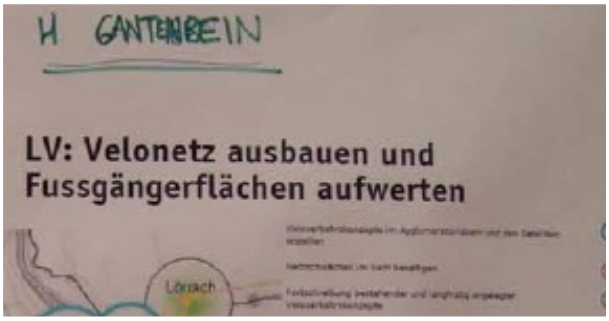
Für die Identifikation der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr wurde im Rahmen vom Agglomerationsprogramm Basel eine Wegleitung für die Gemeinden erstellt, mit deren Hilfe programmreife Massnahmen identifiziert werden konnten. Im Rahmen der Mitwirkung wurde dieser Leitfaden und das Vorgehen den rund 130 Teilnehmenden vorgestellt. Es wurde darauf geachtet, dass der Fuss- und Veloverkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs im Agglomerationsprogramm vermittelt wird. Auf eine entsprechende Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm wird grossen Wert gelegt.

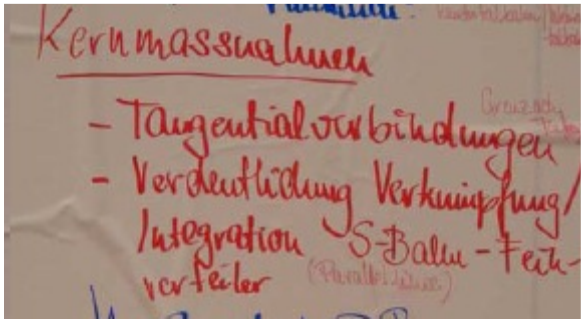
---

[12] Agglomerationsprogramm Basel, Trinationaler Eurodistrict Basel 2011: Dokumentation zur 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/2-mitwirkungsveranstaltung)

Impressionen der 2. Mitwirkungsveranstaltung in Basel







3.3.1.3 Dritte Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 in Saint-Louis, Frankreich

Die dritte Mitwirkungsveranstaltung wurde am 13. September 2011 in St-Louis durchgeführt.[13] Die Hauptthemen waren:

- Information über den Stand des Zukunftsbildes "Korridor+" und die Handlungsstrategien
- Präsentation der Massnahmen
- Forum: Diskussion über die Massnahmen an Themenständen

Zukunftsbild

Die verfeinerte Ausarbeitung und die Definition der räumlichen Elemente des Zukunftsbildes wurden vorgestellt. Ausserdem wurde die trinationale Trendprognose der Bevölkerungsentwicklung sowie die räumliche Aufteilung präsentiert.[14]

Massnahmen

Das Vorgehen zur Herleitung der Massnahmen wurde den Teilnehmenden im Rahmen einer Präsentation aufgezeigt. Die Massnahmenliste sowie die Unterscheidung in A-B, C-Horizont, Eigenleistungen und übergeordnete Massnahmen wurde erklärt.

An fünf Themenständen konnten sich die Teilnehmenden anschliessend detailliert bei Fachexperten über die einzelnen Massnahmen in den verschiedenen Bereichen informieren und Anmerkungen anbringen. Aufgefallen ist der Thementisch Fuss- und Veloverkehr. Einzelne Massnahmen und Projektideen wurden im Detail diskutiert, es wurde über die Strategie debattiert und das regionale Hauptroutennetz wurde genau studiert. Dieses konnte im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltung von einem breiten Publikum überprüft werden. Mehrere Ergänzungen und Verbesserungen von Linienführungen konnten identifiziert werden.

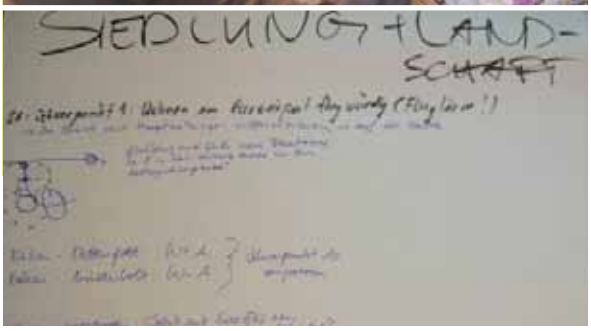
Im Rahmen einer Interviewrunde mit den Gastgebern bzw. Experten der verschiedenen Themenstände wurden die Hauptpunkte und Fragen der Diskussionen mit den Teilnehmenden abschliessend zusammengefasst.

---

[13] Agglomerationsprogramm Basel 2011: Dokumentation zur 3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/3-mitwirkungsveranstaltung)

[14] Metron 2012a: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1 : Resultate und Interpretationen. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, Februar 2012.

Impressionen der 3. Mitwirkungsveranstaltung in Saint-Louis (Frankreich)



3.3.1.4 Vierte Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 in Lörrach, Deutschland

Die 4. Mitwirkungsveranstaltung fand am 20. März 2012 in Lörrach statt.[15] Im Programm vorgesehen waren folgende zwei Schwerpunkte:

- Vorstellung der wesentlichen Eckpunkte des Agglomerationsprogramms der 2. Generation im Vorlauf zu den politischen Beschlüssen
- Erfahrungsaustausch zum Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms der 2. Generation

Impressionen der 4. Mitwirkungsveranstaltung in Lörrach (Deutschland)

Eckpunkte des Agglomerationsprogramms der 2. Generation

Ziel der 4. Mitwirkungsveranstaltung war es die Teilnehmenden über die definitiven Programminhalte zu informieren und insbesondere die ausländischen Partner, für die unmittelbar bevorstehenden politischen Beschlüsse zu sensibilisieren. Im ersten Teil der Mitwirkungsveranstaltung wurde daher auf die vergangenen drei Jahre des Erarbeitungsprozesses zurückgeblickt. Dabei

[15] Agglomerationsprogramm Basel 2012: Dokumentation zur 4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/4-mitwirkungsveranstaltung)

wurden einerseits die zentralen Themen des Agglomerationsprogramms und andererseits ausgewählte Leuchtturmprojekte vorgestellt.

Erfahrungsaustausch

Die direkte Mitwirkung der Teilnehmenden war im zweiten Teil der Veranstaltung erwünscht. Die Arbeitsgruppen zum Thema "Erarbeitungsprozess Agglomerationsprogramm" fanden zu verschiedenen Fragestellungen statt. Ziel war die Identifikation der Bedürfnisse, welche die Teilnehmenden bezüglich Mitwirkung haben. Es wurde den Teilnehmenden aufgezeigt, dass nach Abgabe des Agglomerationsprogamms der 2. Generation die Planungen nicht einfach still stehen, sondern dass es sich beim Agglomerationsprogramm um einen fortlaufenden Prozess handelt, den es zu optimieren gilt.

3.3.1.5 Zusammenfassung der Mitwirkungsveranstaltungen

Zentrales Thema der Mitwirkungsveranstaltungen war das Zukunftsbild. Es bildete den Ausgangspunkt bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und war Leitlinie bei allen weiteren Schritten. Die im Rahmen der Mitwirkungen geführten Diskussionen und Rückmeldungen haben zur Überarbeitung und damit zur Verfeinerung bzw. Optimierung des Zukunftsbildes geführt. Folgende Änderungen wurden aufgrund der Mitwirkungsveranstaltungen vorgenommen:

- Wachsende Korridore («Bandwurmstadt»): Das Zukunftsbild wurde in seiner Struktur überarbeitet, es wurde eine neue räumliche Gliederung vorgenommen.
- Fehlender Korridor in Frankreich: Das Zukunftsbild wurde um den Korridor „Pays de Saint-Louis (EAP)“ ergänzt
- Siedlungstrenngürtel/Vernetzungskorridore: Die Teilstrategie Landschaft wurde entsprechend ergänzt.
- Fein-Aufteilung ÖV, LV und MIV fehlt: Aufnahme in der Teilstrategie Verkehr (ÖV, MIV, LV und GV)
- Kein Fuss- und Velokonzept: Die geforderte Teilstrategie wurde erarbeitet (Fuss- und Veloverkehr)
- Hierarchie der Korridore festlegen: Mit der Priorisierung der Massnahmen berücksichtigt.
- Nicht nur S-Bahn, Tram bleibt wichtig: Tramprojekte wurden verstärkt ausgewiesen.
- Park+Ride Standplätze definieren: Der Perimeter in der P+R als sinnvolle Ergänzung zum ÖV angesehen wurde, ist in der Teilstrategie definiert worden.
- Fehlende Tangential-Verbindungen: Als Beispiele wurden die Planungen ELBA und Schwerpunktgebiet Hafen intensiviert

Die Auflistung zeigt, dass dank den Mitwirkungsveranstaltungen entscheidende Änderungen vorgenommen und die Qualität des Zukunftsbildes dadurch bedeutend gesteigert werden konnte. Im Allgemeinden 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 an 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 auszutau-

schen. 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. Im Winter 2012/2013 ist bereits die 5. Mitwirkungsveranstaltung im Kanton Basel-Landschaft geplant. Ihr Ziel wird es sein, die Akteure der Agglomeration zu versammeln, um gemeinsam über die zukünftige Trägerschaft des Agglomerationsprogramms zu diskutieren.

3.3.2 Partizipation politische Kommissionen und Institutionen

Im Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurden von Seiten der Geschäftsstelle zahlreiche politische Kommissionen und Institutionen in Form von Abstimmungsgesprächen oder Präsentationen integriert. So wurde das Agglomerationsprogramm beispielsweise in der Metropolitankonferenz Basel, dem Vorstand des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) sowie dem Districtsrat des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) thematisiert (z.T. auch mehrfach).

Auf kantonaler oder Landkreisebene wurde das Agglomerationsprogramm beispielsweise in der Legislaturplankonferenz des Kantons Basel-Stadt, der Bau- und Planungskommission des Kantons Basel-Landschaft (BPK), der Bürgermeisterdienstbesprechung des Landkreises Lörrach und in der Koordinationskommission Infrastruktur Kanton Basel-Stadt (KOKO I) ausführlich diskutiert.

Zahlreiche Abstimmungen, vornehmlich Präsentationen, wurden von der Geschäftsstelle auf kommunaler Ebene durchgeführt. Neben der Bauverwalterkonferenz des Kantons Basel-Landschaft, dem Bau- und Umweltausschuss Weil am Rhein sowie der Verkehrskommission Leimental wurde auch direkt in verschiedenen Kommissionen der Gemeinden informiert (z.B. Sachkommission Siedlung und Landschaft (SSL) und Sachkommission Mobilität und Versorgung (SMV) der Gemeinde Riehen, Hauptausschuss der Stadt Lörrach).

Regelmässig wurde darüber hinaus auch ein aktiver Austausch zu anderen wichtigen grenzüberschreitenden Organisationen wie beispielsweise der Regio Basiliensis oder der Internationalen Bauausstellung Basel (IBA Basel 2020) gesucht.

Fachlicher Austausch und Anregungen wurden bei bilateralen Gesprächen mit dem Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Sektion Basel (SIA), dem baslerbauforum sowie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), NWCH gepflegt.

3.3.3 Berücksichtigung des Agglomerationsprogramms in den regionalen resp. kantonalen Planungsinstrumenten

Kanton Basel-Landschaft – Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan des Kantons Basel-Landschaft wurde im September 2010 vom Bundesrat genehmigt. Zurzeit wird der Richtplan überarbeitet. Die den Kanton Basel-Landschaft betreffenden Inhalte des Agglomerationsprogramms werden in einem zweiten Bearbeitungspaket behandelt und im 2. Halbjahr 2012 öffentlich aufgelegt. Die Einarbeitung der Inhalte des Agglomerationsprogramms wird mit dem Kanton Basel-Stadt koordiniert. Dies betrifft hauptsächlich die Gebiete entlang der Kantonsgrenzen.

Kanton Basel-Stadt- Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan des Kantons Basel-Stadt stammt aus dem Jahr 2010. Analog zum Kanton Basel-Landschaft befindet sich der Richtplan in Überarbeitung. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden dabei berücksichtigt und wie oben erwähnt findet eine Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft statt. Die öffentliche Auflage findet im Sommer 2012 statt.

Kanton Aargau – Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan des Kantons Aargau wurde im September 2011 vom Grossen Rat genehmigt. Die Erarbeitung des Richtplanes stützte sich auf die im Jahre 2006 erarbeiteten Strategiepapiere Mobilität und Raumplanung. Durch die Vertretung des Kantons Aargaus in den Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms wurde die Kohärenz zwischen dem kantonalen Richtplan, welcher parallel zum Agglomerationsprogramm erstellt wurde, sichergestellt.

Kanton Solothurn – Kantonaler Richtplan

Der aktuelle Richtplan stammt aus dem Jahr 2000. Der Stand wird jedes Jahr aktualisiert. Der kantonale Richtplan Solothurn wird derzeit gesamthaft überarbeitet. Das Agglomerationsprogramm wird in den Richtplan integriert. Der Richtplan zeigt die räumliche Abstimmung der richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen, die über den Infrastrukturfonds vom Bund mitfinanziert werden. Nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen für das Agglomerationsprogramm 2. Generation wird der Richtplan angepasst. Die Vorgaben der kantonalen Richtpläne zum Agglomerationsprogramm müssen von den Gemeinden und den Kantonen in ihren Planungen umgesetzt werden.

Frankreich – Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz

Der SCOT (Schéma de cohérence territorial) wurde in den letzten drei Jahren auf der Basis von Raumplanungsstudien erarbeitet und wurde Ende April 2012 fertiggestellt und in den darauf folgenden Wochen genehmigt. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms konnten nicht mehr berücksichtigt werden. Der SCOT stimmt aber in vielen Punkten mit der strategischen Ausrichtung des Agglomerationsprogramms überein. Die in der Raumplanung verfolgten Zielsetzungen (Verdichtung im nahen Umfeld der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Siedlungsbegrenzung/Schutz der Landschaft vor Zersiedlung, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs) in Frankreich entsprechen denjenigen der Schweiz. Mit der Besetzung der Gremien der Trägerschaft durch französische Partner wird ausserdem sichergestellt, dass die Zielsetzungen und Inhalte des Agglomerationsprogramms den relevanten Akteuren bekannt sind und damit in den französischen Planungsinstrumenten Eingang finden. So sieht der SCOT analog zum Agglomerationsprogramm zum Beispiel vor, dass sich die ökonomische Entwicklung rund um den Flughafen konzentrieren soll.

Deutschland- Regionalplan 2000 Region Hochrhein-Bodensee

Der Richtplan 2000 der Region Hochrhein Bodensee stammt aus dem Jahr 1998 und steht zurzeit am Anfang der Gesamtfortschreibung. Gemäss dem Beschluss des Planungsausschuss des Regionalverbandes Hochrhein Bodensee soll das Agglomerationsprogramm, insbesondere das Zukunftsbild und die Teilstrategien, Grundlage der Fortschreibung des Regionalplans sein.

3.3.4 Partizipation Wirtschaft

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurde ein enger Austausch mit der Wirtschaft gepflegt. So fanden in regelmässigen Abständen bilaterale Gespräche zwischen der Handelskammer beider Basel (HKBB) und der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel statt. Die Gespräche fanden auf fachlicher Ebene statt und waren für beide Seiten äusserst hilfreich.

Auch der Gewerbeverband Basel sowie die Verkehrsliga beider Basel wurden mittels Gesprächen oder Präsentationen mit der Thematik und den Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation vertraut gemacht.

3.3.5 Partizipation Bevölkerung

Für die zivile Bevölkerung wurde keine eigentliche Mitwirkung organisiert. Sie wurde aber laufend über das Agglomerationsprogramm und dessen Stand informiert und zwar über die Webseite des Agglomerationsprogramms (www.agglobasel.org) aber auch über Printprodukte wie den Flyer zum Agglomerationsprogramm Basel, der in allen beteiligten Verwaltungen, Verbänden, Organisationen öffentlich ausliegt. Auf der Internetseite kann sich die Bevölkerung jederzeit allgemeine Informationen zum Agglomerationsprogramm wie beispielsweise der 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. Generation, als auch zum Stand der Arbeiten der 2. Generation (Zukunftsbild, Strategien, Projekte). Die Bevölkerung kann sich jederzeit über den Erarbeitungsprozess, die Mitwirkungsveranstaltungen informieren oder über den Medienspiegel aktuelle Presseartikel zum Thema Agglomerationsprogramm Basel ansehen.

Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel pflegt einen offenen Umgang mit den regionalen Medien und der Schweizer, französischen und deutschen Seite. Dementsprechend aktiv berichten Zeitungen wie die Basellandschaftliche Zeitung, die Basler Zeitung, die Badische Zeitung oder die Oberbadische Zeitung regelmässig über agglorelevante Themen, über Ziel und Zweck des Programms, aber auch über einzelne Projekte. Die Medien wurden ausserdem zur 4. Mitwirkungsveranstaltung eingeladen, um umfassend über das Agglomerationsprogramm berichten zu können. Die Zeitungsartikel- und Fernsehbeiträge werden gesammelt und auf der Internetseite des Agglomerationsprogramms Basel interessierten Lesern zur Lektüre zur Verfügung gestellt (inkl. Medienmitteilungen).

Darüber hinaus engagiert sich die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel soweit möglich an Forschungsprojekten von Fachhochschulen und Universitäten.

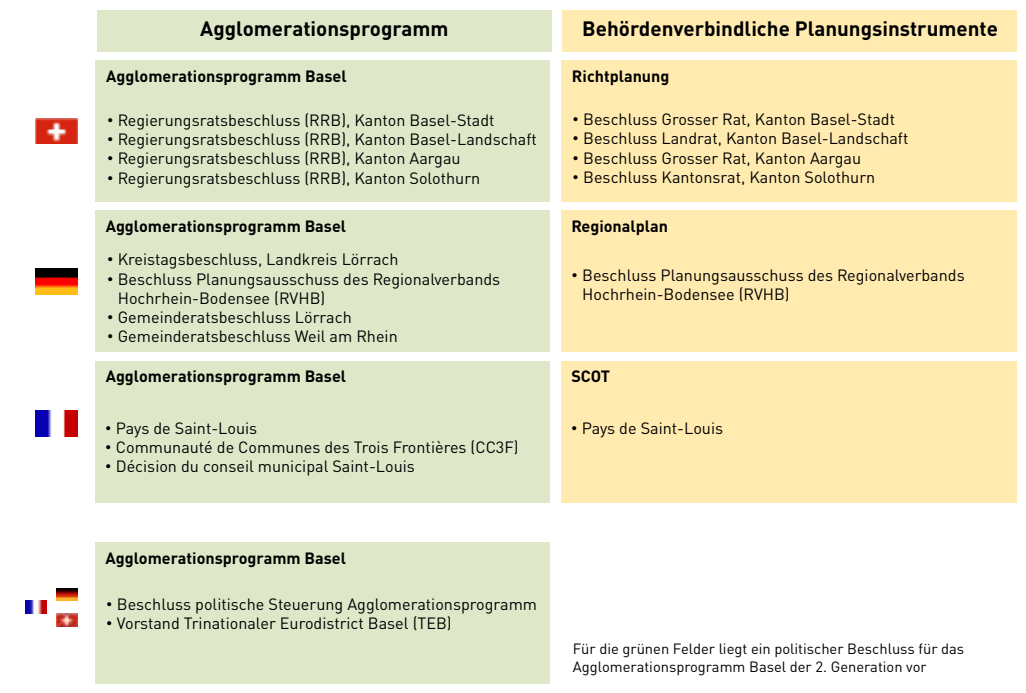
3.4 Politischer Prozess

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

Wie bereits in Kapitel 3.1 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 beschlossen. Als weitere agglomerationsweite politische Absichtserklärung kann dem Programm ein Beschluss von Seiten des Vorstandes des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) beigelegt werden. Der Vorstand des TEB setzt sich aus politisch gewählten Personen aus der gesamten trinationalen Agglomeration zusammen.

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 nicht bereits schon heute darin enthalten). Die Richtpläne werden falls notwendig an das Agglomerationsprogramm angepasst und von der Legislative festgesetzt (Landrat, Grosser Rat oder Kantonsrat).

Figur 7: Grafische Darstellung der politischen Beschlüsse des AP2 Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm 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 Planungsausschuss des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB). Dies ist bemerkenswert, da der deutsche Regionalplan (Pendant zu den Schweizer Richtplänen) vom gleichen Gremium beschlossen wird. Der RVHB war über die Geschäftsleitung sowie die fachliche Begleitgruppe Planung direkt in die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel eingebunden.

Auf französischer Seite waren wie bereits in Kapitel 3.1 beschrieben, die Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) direkt an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms über die Einbindung in die Geschäftsleitung sowie die fachliche Begleitgruppe Planung beteiligt. Mit dem politischen Bestätigung der Communauté de Communes des Trois Frontières 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) zurzeit von der CC3F 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[16]. Von ihr wird der SCOT Pays de Saint-Louis behördenverbindlich festgesetzt.

Neben den genannten Beschlüssen, liegen politische Beschlüsse der drei grossen Städte in der Agglomeration auf ausländischem Boden, Weil am Rhein, Lörrach und Saint-Louis, vor. Damit wird sichergestellt, dass die in punkto Umsetzung wichtigen Partner, das Agglomerationsprogramm der 2. Generation unterstützen und die Umsetzung der in ihrem Einflussbereich liegenden Massnahmen entsprechend vorantreiben.

Kopien aller politischen Beschlüsse zum Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation finden sich im Anhang 2.

16 Communauté de Communes des Trois Frontières, Communauté de Communes des Pays de Sierentz, Communauté de Communes des Port du Sundgau

4 Analyse: Ist-Zustand und Entwicklungstrends

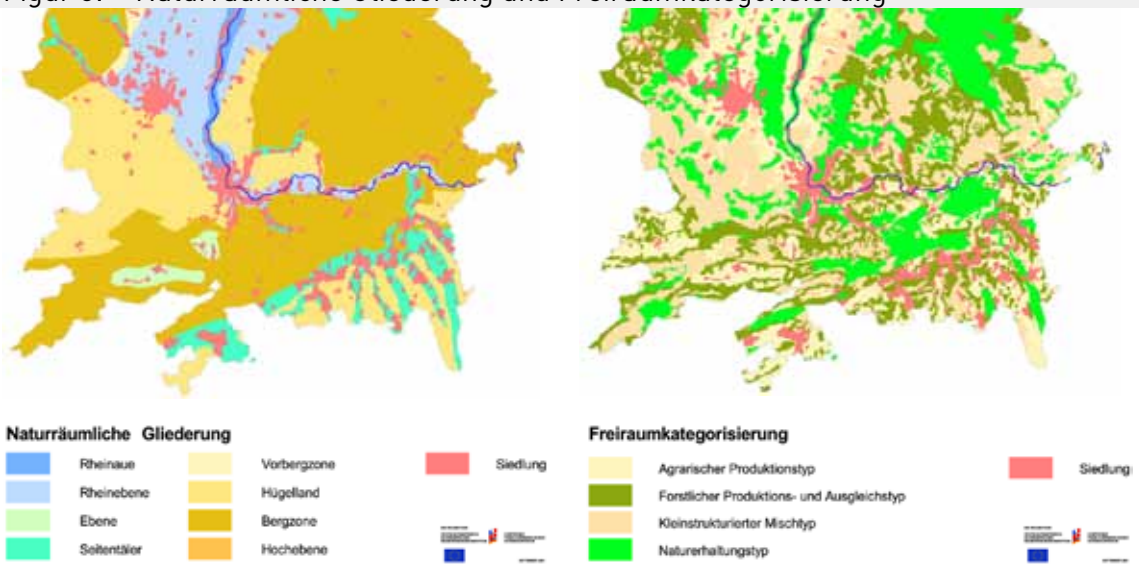
Das Zukunftsbild, die Teilstrategien und die dem Bund zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds beantragten Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen sich auf eine fundierte Kenntnis der Siedlungs- und Landschaftsstruktur, der Verkehrssysteme und der Umweltsituation abstützen (ARE 2010: 25[17]). Mit der nachfolgenden Analyse werden sowohl Ist-Zustand als auch Entwicklungstendenzen bis ca. 2030 in den genannten Bereichen dargestellt.

4.1 Landschaft und Umwelt

4.1.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

Die Agglomeration Basel ist landschaftlich geprägt durch die Lage am oberen Ende des Oberrheingrabens, eingebettet zwischen dem Jura, den französischen Vogesen und dem deutschen Schwarzwald. Diese geologischen Elemente und der Rhein bestimmen die naturräumliche Gliederung (vgl. Figur 8, 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 bestimmen die Ausläufer der Vogesen das sanft coupierte Landschaftsbild.

Figur 8: Naturräumliche Gliederung und Freiraumkategorisierung



Quelle: Oberrheinkonferenz 2003

Die naturräumliche Gliederung widerspiegelt sich in der Bodennutzung (vgl. Figur 8, rechts). Die Siedlungen folgen ausgehend vom Agglomerationszentrum mehrheitlich den Talachsen (Korridorbildung). Im Schwarzwald dominieren grossflächig bewaldete Hügel das Landschaftsbild, während im Jura vor allem die Kuppen und die steilen Hänge bewaldet sind. Die besser zugänglichen Flächen werden von einem kulturlandschaftlichen Mosaik bestehend aus Landwirtschaftsflächen (Wiesland und Ackerflächen), Feldgehölzen, Hecken und kleinen Waldflecken geprägt.

[17] ARE 2010: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 14.12.2010.

Diese Landschaftsstruktur dominiert auch im französischen Sundgau, wobei ausgedehnte Waldflächen hingegen kaum vorhanden sind. In der Rheinebene wird der fruchtbare Boden mit grossflächigem Ackerbau intensiv landwirtschaftlich genutzt. Brachflächen, Feldgehölze und Hecken lockern diese Struktur auf.

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 den Erhalt verbliebener Grünraumverbindungen („Grünkorridore") zwischen den Siedlungen definieren die Gebietskörperschaften in ihren regionalen Plänen geschützte Bereiche:

- Basel-Stadt (Richtplan): Siedlungsgliedernde Freiräume
- Basel-Landschaft (Richtplan): Siedlungstrenngürtel
- Aargau (Richtplan):Siedlungstrenngürtel
- Solothurn (Richtplan): Siedlungstrenngürtel
- Deutschland (Regionalplan): Grünzäsuren
- Frankreich (Schéma Directeur): Limite à l'urbanisation linéaire

Neben dem siedlungsstrukturellen Ziel wird damit die Sicherung ökologischer Funktionen verfolgt: (1) Luftaustausch (lokales Klima), (2) Grundwasserbildung und Gewässerschutz (natürliche Retention), (3) Vernetzung von Biotopen.

Zusätzlich zu diesen Festlegungen, die auf die lokale Ebene fokussieren, enthalten alle Plandokumente geschützte Gebiete zum Erhalt von grossräumigen, zusammenhängenden Teilen freier Landschaft. Neue Bauten und Anlagen sind in diesen Gebieten grundsätzlich nicht zulässig.

- Basel-Stadt (Richtplan): Landschaftsschutzgebiete
- Basel-Landschaft (Richtplan): Vorranggebiete Landschaft, Vorranggebiete Natur
- Aargau (Richtplan): Landschaften von kantonaler Bedeutung
- Solothurn (Richtplan): Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft
- Deutschland: (Regionalplan): Regionale Grünzüge
- Frankreich (Schéma Directeur): Espaces naturels à forte sensibilité paysagère, Sites inaltérables (bilden zusammen la trame paysagère)

Es ist allerdings anzumerken, dass die geschützten Gebiete vielfach von Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten werden und die ökologische Vernetzung von Biotopen dadurch eingeschränkt wird. Dies ist vor allem im Ergolztal (durchgängiges Siedlungsband und Verkehrsinfrastrukturen), im unteren Fricktal (ausgedehnte bebaute Flächen zwischen Pratteln und Rheinfelden, Verkehrsinfrastrukturen) und im Oberrheintal (Verkehrsinfrastrukturen) der Fall.

Die kantonalen Richtpläne auf Schweizer Seite enthalten deshalb zusätzliche Aussagen zu Wildtierkorridoren (BL, AG, SO) oder ökologischen Korridoren und Bewegungsachsen (BS). Die Bestimmungen weisen die Behörden an, die Durchgängigkeit für Tiere dieser Korridore zu sichern und aufzuwerten.

Stadtnahe und städtische Frei- und Grünräume

Infolge der korridorartigen Siedlungsstruktur konzentrieren sich die Frei- und Grünräume ausserhalb des städtischen Gebietes vor allem auf die Bereiche zwischen den Korridoren. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den wichtigsten stadtnahen Frei- und Grünräume in der Agglomeration Basel.

Tabelle 1: Stadtnahe und städtische Frei- und Grünräume

Frei-/Grünraum	Beschreibung und laufende Projekte
Tüllinger Berg**	› Naherholungsgebiet in unmittelbarer Nähe von Lörrach und Weil am Rhein mit schönem Ausblick auf das Dreiländereck › grosse Flächen unter Naturschutz (Managementplan gemäss Natura 2000)
Landschaftspark Wiese I und II**	› Landschaftsentwicklungsplan bzw. –richtplan seit 2001 › Koordinierte Nutzungen und stellt Schutz wertvoller Natur- und Kulturlandschaftselemente sicher › Massnahmen zur weiteren Inwertsetzung des Gebiets › Projekt Landschaftspark Wiese II: Vorschläge für eine Erweiterung des Landschaftspark nach Osten
Dinkelberg**	› Wichtiges Naherholungsgebiet für die Gemeinden Riehen, Lörrach, Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden › St. Chrischona als basler Hausberg (beliebter Aussichtspunkt)
Rheinpark**	› Im Rahmen des Projekts Freiraumentwicklung TAB Ost entwickelte Idee eines Rheinparks zwischen Pratteln, Rheinfelden und Möhlin › Vision: Potenzial des Rheins als attraktiver und siedlungsnaher Natur- und Erlebnispark besser ausschöpfen › Schutz und Aufwertung von Lebensräumen typischer Tiere und Pflanzen in Abstimmung mit einem vielfältigen Angebot für Freizeitaktivitäten
Gempenplateau	› Grossflächiges Hochplateau mit attraktiven Aussichtspunkten auf die gesamte Region Basel › Teile des Hochplateaus im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
Birsstadt**	› Freiraumkonzept: Aufwertung der bestehenden Freiräume durch Gestaltung der Raumwahrnehmung/Schaffen von Sichtbeziehungen › Ufer-, Terrassen- und Panoramaweg als Kern des Projekts
Bruderholzrücken	› Topographische Grenze zwischen Leimental und Birstal und zugleich beliebtes Naherholungsgebiet im Süden Basels
Städtische Parks und Grünanlagen (Basel)	› Hardwald (grossflächiges geschütztes Waldgebiet, Trinkwassergewinnung) › Areal Grün 80 (Naturpark mit Wasserflächen) › Kannenfeldpark (grösster stadtbasler Park, Landschaftspark) › Margarethenpark (Landschaftspark im englischen Stil) › Schützenmattpark (Landschaftspark) › Schwarzpark (landschaftsparkähnliche Grünzone) › weitere kleinere Parks (Rheinpark Birsfelden, St. Johannspark, Solitude etc.)
Allschwilerwald	› Wichtigstes Naherholungsgebiet im Westen Basels
L'Ile du Rhin/La Petite Camargue Alsacienne**	› Ausgedehntes Auen-Naturschutzgebiet mit seltenen Vogelarten im Einzugsbereich der städtischen Entwicklungen im Norden Basels

Wichtige stadtnahe und städtische Frei- und Grünräume in der Agglomeration Basel
** laufende Projekte mit Vorzeigecharakter

Alle diese Frei- und Grünräume mit Ausnahme einzelner städtischer Parks sind teilweise oder vollständig durch eine der oben beschriebenen Landschaftsschutzzonen oder eine griffigere Schutzzone (vgl. Kap 4.1.2) in ihrem Bestand gesichert.

Periurbane Landschaftsräume

Die periurbanen Landschaftsräume in der Agglomeration Basel umfassen im Süden den baselbieter und den solothurner Jura, wovon Teile durch das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) geschützt sind (Gempenplateau, Belchen-Passwang-Gebiet, Tafeljura nördlich Gelterkinden, baselbieter und fricktaler Tafeljura). Auf französischer Seite sind es die strukturreiche Kulturlandschaft der südlichen Vogesenausläufer und im deutschen Agglomerationsteil die ausgedehnten Waldgebiete des Schwarzwalds nördlich des Wiesentals. 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.

Entwicklungstrends

Nachdem die offene Landschaft in der Nachkriegszeit bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung und die zunehmende Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten von einem schnell und unkoordiniert ausgreifenden Siedlungs- und Infrastrukturwachstum zurückgedrängt wurde, ist dieser Druck heute mit dem Gesinnungswandel in der Raumplanung und der Einführung bzw. Anpassung entsprechender Instrumente tendenziell gesunken. Dennoch ist auch in Zukunft aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungswachstums (vgl. Kapitel 4.2.2) und des zunehmenden individuellen Flächenverbrauchs mit einem weiteren Siedlungsflächenwachstum zu rechnen. Damit wird der Druck auf siedlungsnahe Freiflächen (z.B. beim Allschwilerwald/Binningen oder auf dem Bruderholz) örtlich steigen. Es liegt an den mit der Raumplanung betrauten Behörden solche Frei- und Grünräume auch langfristig in ihrem Bestand zu bewahren.

4.1.2 Naturschutz

Im Unterschied zu den in Kapitel 4.1.1 aufgeführten Gebiete, die mehrheitlich dem Erhalt der Landschaftsstruktur und des Landschaftsbildes dienen, die land- oder waldwirtschaftliche Nutzung jedoch nicht oder nur geringfügig einschränken, sind der Betrachtungsgegenstand dieses Kapitels Zonen mit einem strengeren Schutz. Die Ausscheidung von solchen Schutzgebieten und deren Bestimmungen sind abhängig vom zugrunde liegenden 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.

Schweiz

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 anstatt 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. Im Kanton Aargau steht der gesamte Rhein unter dem Schutz des Rheinuferdekrets[18].

[18] in der Übersichtskarte (Karte 2.1) nicht verzeichnet

Deutschland

Im deutschen Agglomerationsteil sind grossflächige FFH- bzw. SPA-Gebiete im Schwarzwald (Waldgebiete) und entlang dem Oberrhein (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 Naturschutzrecht geschaffen mit einem strengen Schutz bis auf Stufe der einzelnen Objekte. 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, welche in der Regel von den höheren Naturschutzbehörden (Regierungspräsidien) und Landschaftsschutzgebiete, welche wiederum von den unteren Naturschutzbehörden (Landratsämter) erlassen werden. Besonders geschützte Biotope werden von 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.

Frankreich

Die Schutzgebiete im französischen Agglomerationsteil umfassen ebenfalls grossflächige Natura-2000-Gebiete mit dem FFH-Gebiet auf und entlang dem Rhein und dem Vogelschutzgebiet „Forêt de la Hardt“. „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 Départementsebene festgesetzt, letztere über ein zentralstaatliches Vorgehen, wobei lokale Vorschläge den Anstoss geben.

Entwicklungstrends

Der Nutzungsdruck auf attraktive Grün- und Freiräume durch Freizeitaktivitäten hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Gerade die für viele Nutzergruppen leicht zugänglichen Gewässerräume sind davon stark betroffen. Bei einer konsequenten Umsetzung von verdichtetem Bauen und Innenentwicklungen wird dieser Druck weiter steigen. Dabei besteht oft nicht nur ein Konflikt zwischen Schutzzielen und Nutzeransprüchen, sondern auch zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Für die Behörden stellt sich die Herausforderung, Nutzeransprüche, Nutzungsmöglichkeiten und Schutzziele in Einklang zu bringen.

4.1.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Die primäre Lärmquelle in der Agglomeration Basel ist der Strassenlärm. Daneben sind der Eisenbahn- und der Flugverkehr (EuroAirport) als sekundäre Lärmquellen zu erwähnen.

4.1.3.1 Lärm

Strassenlärm

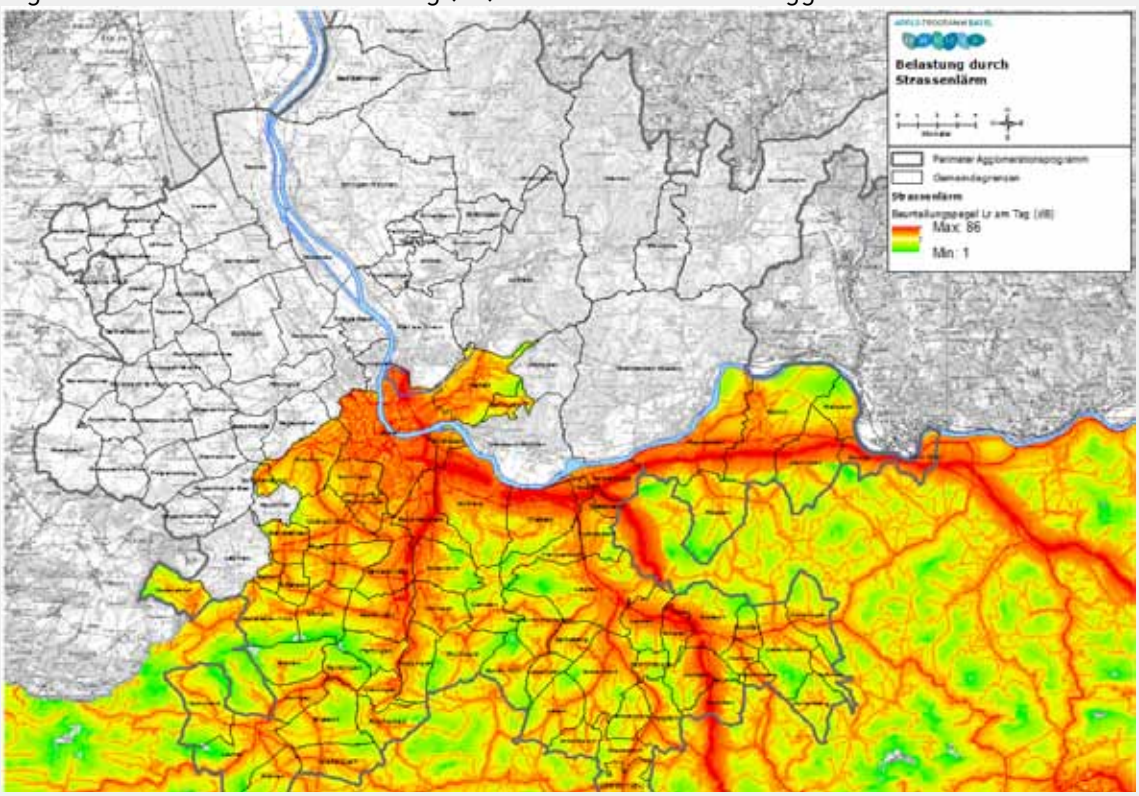
Im schweizerischen Agglomerationsteil bestehen mit den kantonalen Lärmkatastern räumlich hoch aufgelöste Übersichten zur örtlichen Lärmbelastung. Diese zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (je nach Empfindlichkeitsstufe zwischen 55 und 70 dB am Tag) an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen innerorts und an den Hochleistungsstrassen verbreitet überschritten werden. Die folgenden Strassenzüge sind mit hohen Lärmbelastungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete verbunden[19]:

- Basel-Stadt: Bahnhof SBB (Grosspeterstrasse, Nauenstrasse), äusserer Stadtring (Holeestrasse, Neuweilerstrasse, Reiterstrasse, Morgartenring, Wasgenring, Luzernerring), innerer Stadtring (Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring), Innenstadt (Elisabethenstrasse, Steinengraben, St. Alban-Graben, Aeschenvorstadt, Aeschengraben,), St. Alban und Breite (Sevogelstrasse, Hardstrasse, Zürcherstrasse, Gebiete im Umfeld der A2), Matthäus und Clara (Feldbergstrasse, Klybeckstrasse, Riehenring), Gundeldingen (Güterstrassen, Gundeldingerstrasse, Morgartenstrasse), Riehen (Baselstrasse)
- Basel-Landschaft: Allschwil (Binningerstrasse, Baslerstrasse), Binningen/Bottmingen /Oberwil (Oberwilerstrasse, Binningerstrasse), Therwil/Reinach (Birsigtalstrasse), Münchenstein (Reinacherstrasse, Bruderholzstrasse, Schwertrainstrasse, H18), Reinach (Baselstrasse, Bruggstrasse, H18), Arlesheim (Birseckstrasse), Aesch (Haupstrasse, H18), Laufen/Zwingen (H18), Muttenz/Pratteln (St. Jakobs-Strasse/Prattelerstrasse/ Hardstrasse/Hohenrainstrasse), Frenkendorf/Liestal (H2)
- 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 (vgl. Figur 9) 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 zu verwenden.

[19] Diese Aussagen beziehen sich auf die aktuellen kantonalen Lärmkataster, welche online über die Geoportale der kantonalen Verwaltungen einsehbar sind.

Figur 9: 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.

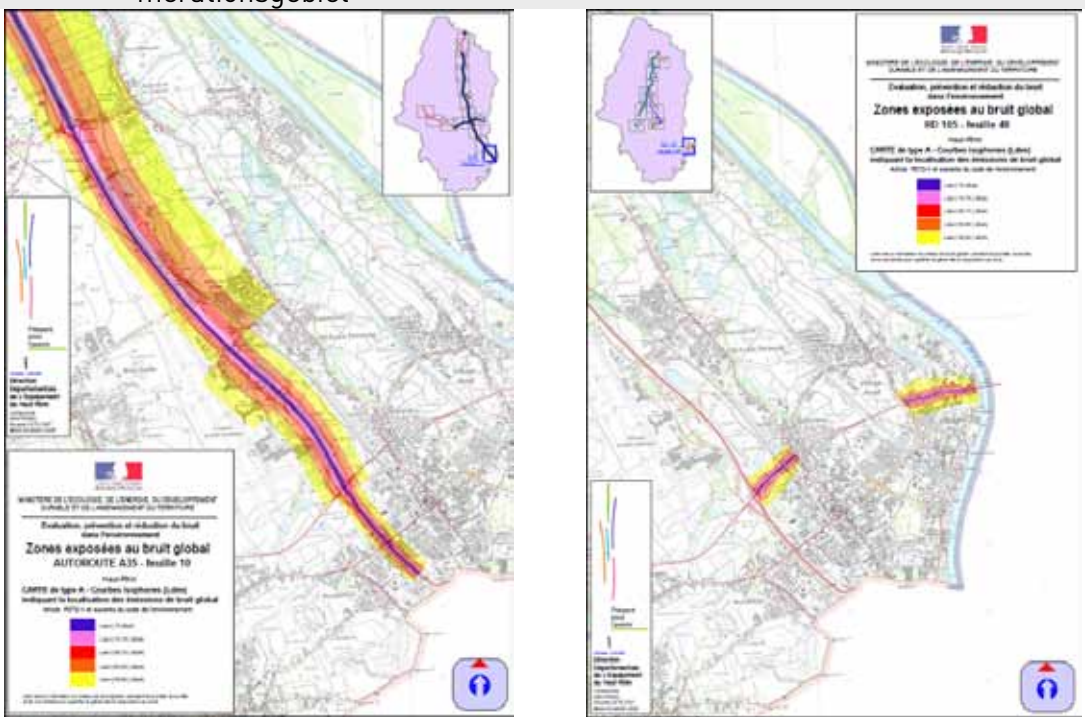
Auf deutscher Seite finden sich von solchem Strassenlärm belastete Siedlungsgebiete in Haltingen, in Lörrach, entlang der B317 im Wiesental und an der A5.

Figur 10: Lärmbelastung (Lden) an Hauptverkehrsstrassen im deutschen Agglomerationsgebiet

Quelle: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (http://rips-uis.lubw.baden wuerttemberg.de/rips/ulr/viewer.htm)

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 11: Lärmbelastung (Lden) an Hauptverkehrsstrassen im französischen Agglomerationsgebiet



Quelle: Direction Départementale de l'Equipement du Haut-Rhin (http://www.haut-rhin.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. Dies insbesondere auch nachts durch den Schienengüterverkehr. Die infrastrukturellen Projekte zur Bahnlärmsanierung (Erstellung von Lärmschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern) sind mehrheitlich abgeschlossen. Entsprechend werden die Imissionsgrenzwerte auf der Schweizer Seite heute nur noch in Ausnahmefällen überschritten.

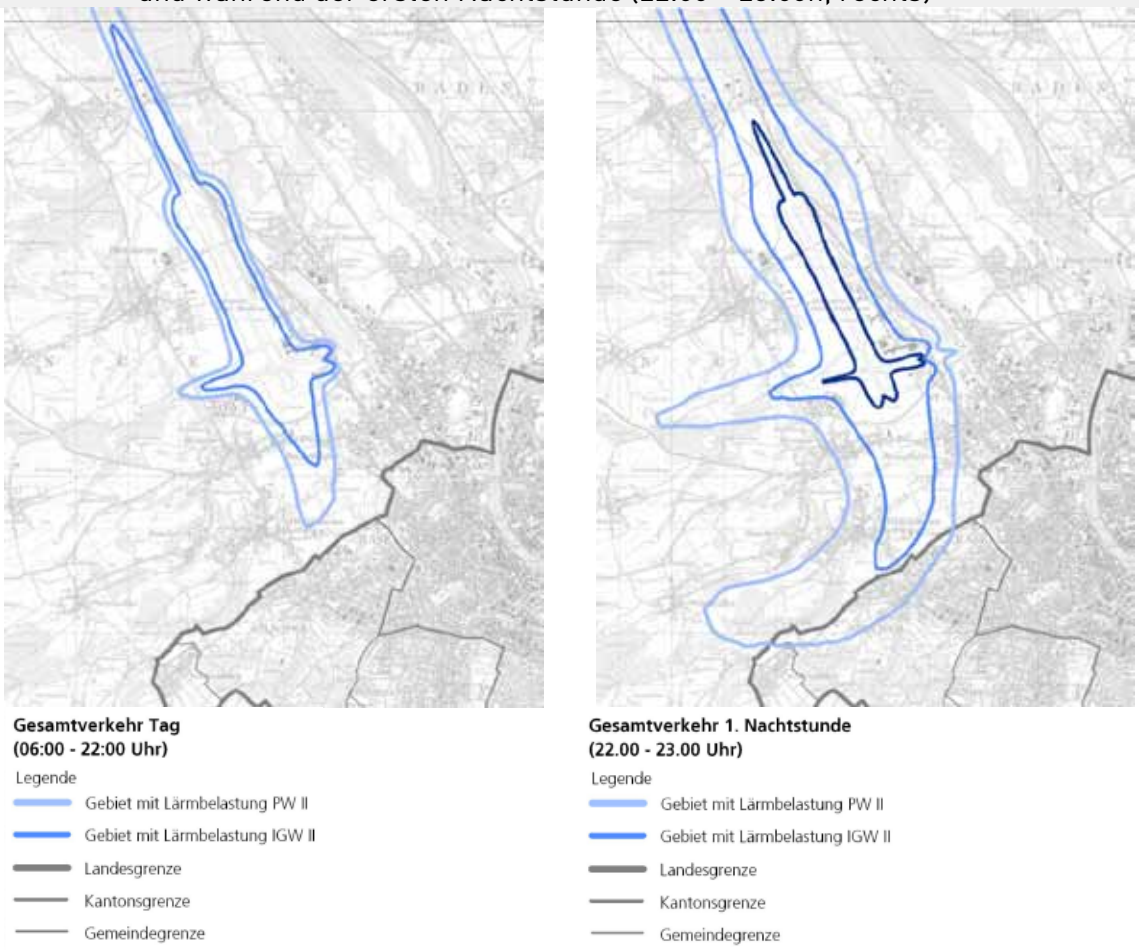
Auf deutscher Seite sind zahlreiche Gebiete entlang der Bahnstrecke Basel – Karlsruhe von hohen Lärmbelastungen betroffen, insbesondere Haltingen, Efringen-Kirchen, Rheinweiler und Bad Bellingen. Für den französischen Agglomerationsteil besteht keine Karte.

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 Nachstunden 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 12: Lärmbelastete Gebiete im Umfeld des EuroAirport 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 H2, der H18 sowie der stark belasteten Kantonsstrassen. Im Kanton Basel-Stadt besteht eine Mehrjahresplanung für die Sanierung der städtischen Strassen.

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.

4.1.3.2 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.

Tabelle 2: Luftschadstoffsituation in der Agglomeration Basel

Standorttyp	Ozon		Feinstaub (PM10)		Stickstoffdioxid	
	Dauer-belastung	Kurzzeit-belastung	Dauer-belastung	Kurzzeit-belastung	Dauer-belastung	Kurzzeit-belastung
stark verkehrsbelastet						
Wohnquartiere Stadt Basel						
Agglomerationsgemeinden						
Ländliches Gebiet						

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 NO_2 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 NO2-Konzentrationen mehr auf. Übermässige Ozonbelastungen kommen im Sommer flächendeckend vor.

Ozon

Zur Beurteilung der Ozon-Belastung dient ein maximaler Stundenwert (120 µg/m^3), welcher nicht mehr als einmal pro Jahr überschritten werden darf. Dieser Stundengrenzwert wird im Sommerhalbjahr häufig und flächendeckend überschritten.

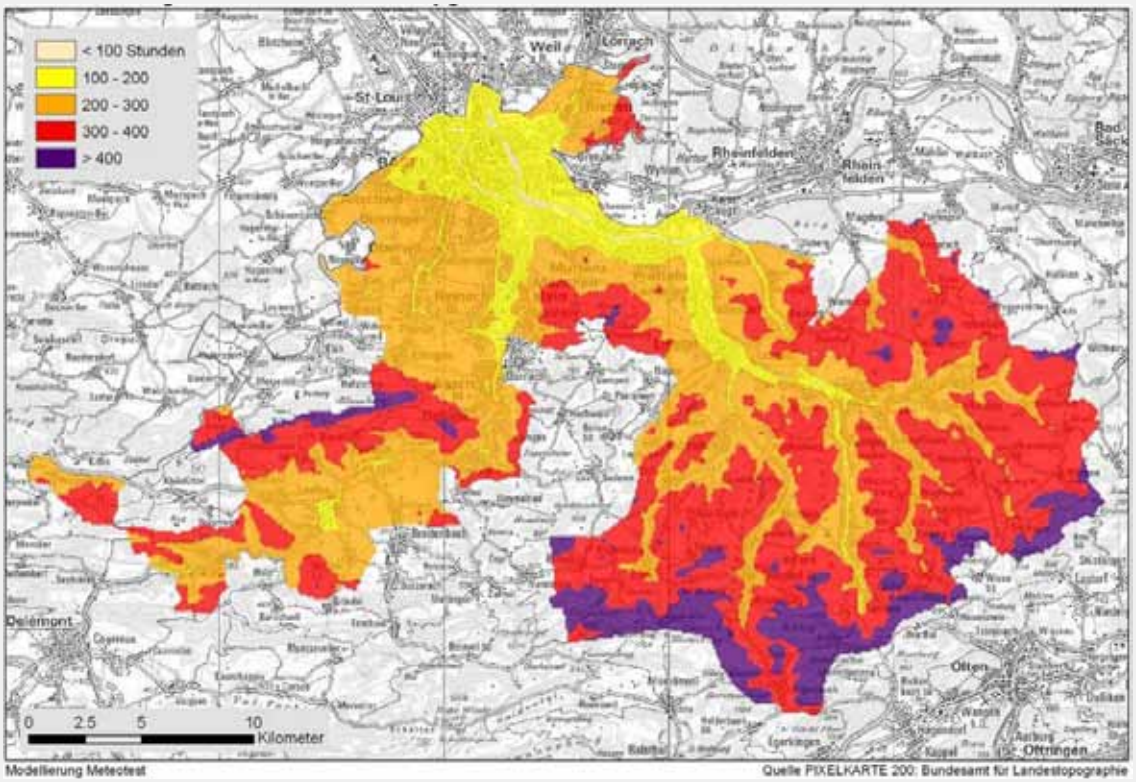
Ozon entsteht aus Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) bei starker Sonneneinstrahlung. Hohe Ozonbelastungen treten deshalb vorab im Sommer bei längeren Schönwetterperioden auf. Da die Ozonbildung durch Sonneneinstrahlung während der Verfrachtung durch den Wind stattfindet und Ozon 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 Höhenla-

gen 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 µg/m³ 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 13: Anzahl Stunden mit Ozonbelastung über dem Stundengrenzwert, Mittel 2005-2009



Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010

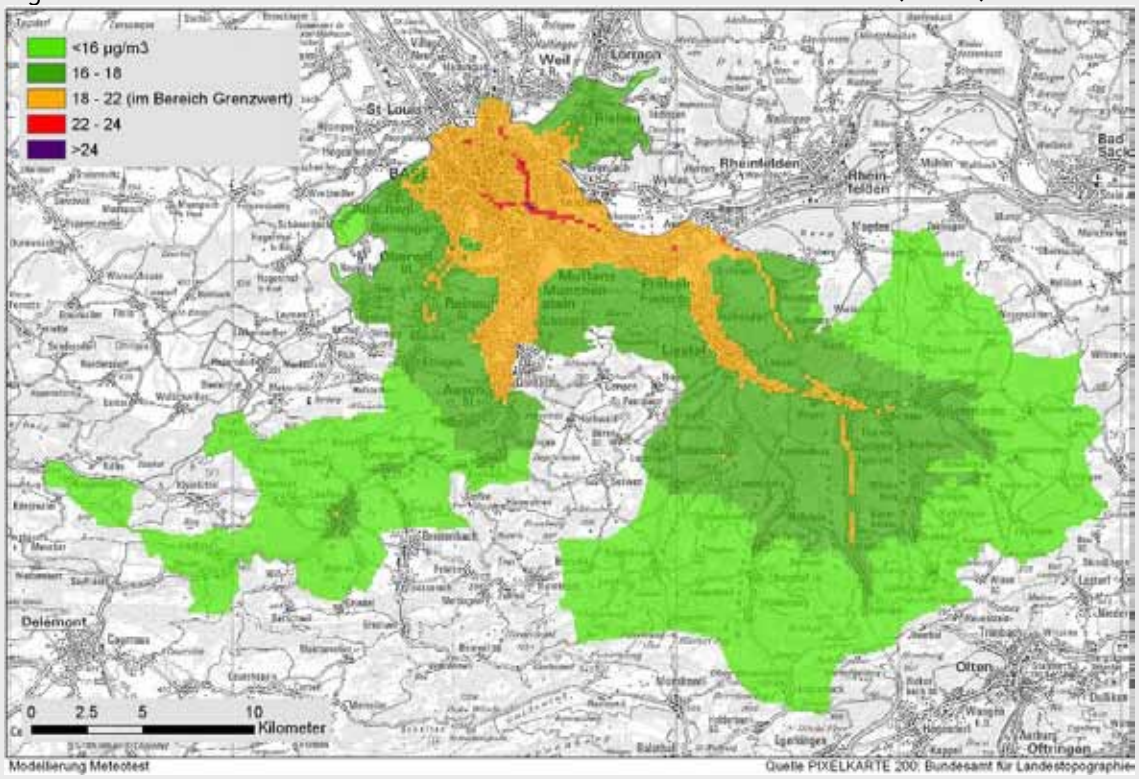
Feinstaub

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 um mehr als 25% überschritten. In der Stadt und Agglomeration Basel (inkl. Fricktal und Gebiete am Oberrhein) liegt die Belastung im Bereich des Jahresgrenzwertes, im ländlichen Gebiet darunter.

Das grössere Problem beim PM10 ist die Einhaltung des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m³. Dieser wird an allen Standorten häufig überschritten. In den Jahren 2010 und 2011 war dies an je 5 bis 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 14: Jahresmittelwerte 2009 der Immissionen durch Feinstaub (PM10)



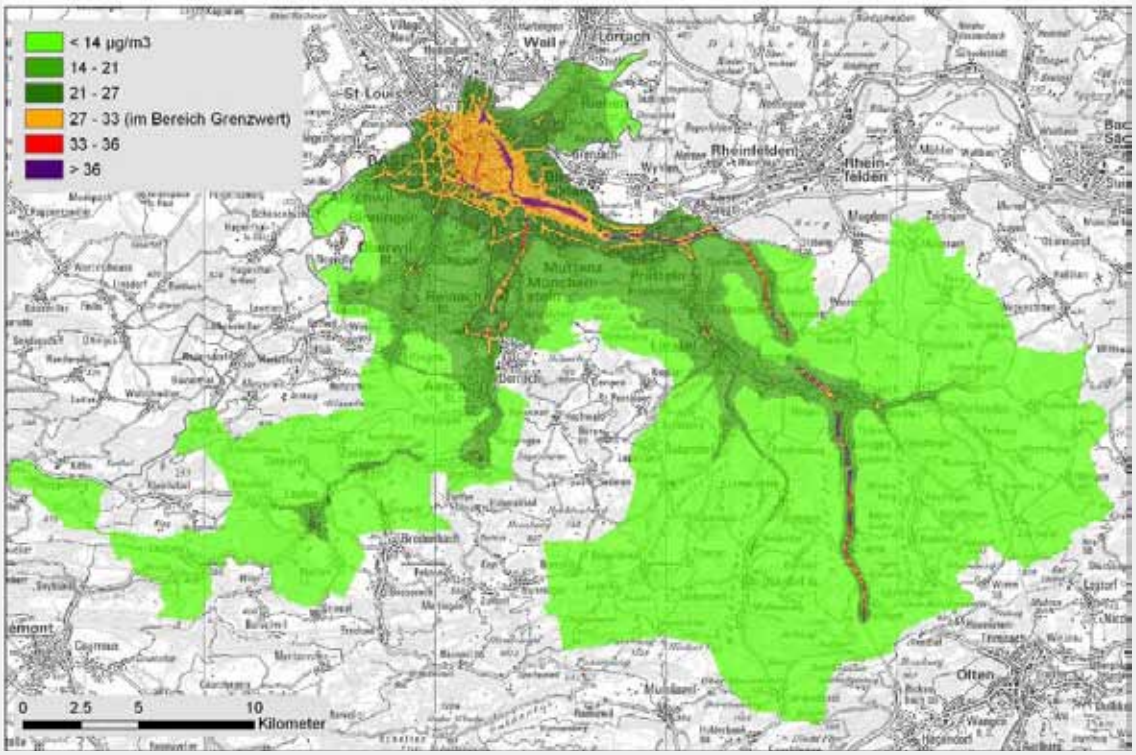
Quelle: Lufthygieneamt beider Basel 2010

Stickstoffdioxid

Die Stickstoffdioxid-Konzentrationen haben seit den Achtzigerjahren 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 2010 und 2011 war dies an bis zu 40 Tagen der Fall.

Abseits der stark frequentierten Strassen liegt die Belastung in der Stadt Basel im Bereich des Jahresgrenzwertes, in der Agglomeration Basel und im Baselbiet wird der Jahresgrenzwert teilweise deutlich unterschritten.

Figur 15: 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 neunziger Jahren beobachtete deutliche Rückgang der Belastung wird sich in den nächsten Jahren jedoch nicht mehr im gleichen Ausmass fortsetzen. Die Prognosen zeigen, dass die Emissionsziele für das Jahr 2015 nicht erreicht werden.

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

4.2 Siedlung

4.2.1 Räumliche Gliederung

Die Siedlungsstrukturen in der Agglomeration Basel sind historisch gewachsen und stark von den naturräumlichen Gegebenheiten geprägt. Die grösseren Siedlungen folgen den Talachsen und verdichten sich gegen das Agglomerationszentrum hin zunehmend. Die Stadt Basel und ihre Vorortsgemeinden 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 Rahmen des Agglomerationsprogramms (Karte 1.2) erfolgt einerseits nach funktionalräumlichen Kriterien, andererseits landschaftlich-topographisch nach Korridoren. Die topographische Gliederung ist in der funktionalräumlichen Gliederung implizit enthalten. Diese wurde im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes (vgl. Kapitel 5) definiert und findet insbesondere in den Teilstrategien und bei der Priorisierung und Bewertung von Massnahmen Berücksichtigung.

Tabelle 3: Erläuterung der verwendeten räumlichen Gliederungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Gliederung	Beschreibung
Funktionalräumliche Gliederung	
Kernstadt	Die Kernstadt umfasst die Stadt Basel und grosse Teile von Birsfelden. Deshalb wird Birsfelden in den quantitativen Analysen der Kernstadt zugerechnet.
Innere Korridore	Dem inneren Korridoren wird das Siedlungsgebiet innerhalb der 15-Minuten-Isochrone des öffentlichen Verkehrs zugerechnet.
Äussere Korridore	Die äusseren Korridore sind die Hauptsiedlungsachsen ausserhalb der inneren Korridore und innerhalb des Agglomerationsperimeters.
Regionalzentren	Regionalzentren sind Ortschaften mit lokaler bis regionaler Funktion in den äusseren Korridoren.
Übriges Siedlungsgebiet	Übriges Siedlungsgebiet sind die Ortschaften abseits der Hauptsiedlungsachsen.
Landschaftlich-topographische Gliederung (Korridore)	
Birstal/Laufental	Gemeinden entlang der Birs; als Birstal (teils auch Birseck) werden die stadtnahen Gemeinden und als Laufental der Oberlauf der Birs von Duggingen in Richtung Laufen bezeichnet
Ergolztal	Gemeinden entlang der Ergolz von Pratteln in Richtung Gelterkinden
Leimental	Gemeinden entlang des Birsigs von Binningen/Bottmingen in Richtung Rodersdorf
Fricktal	südliche Rheinseite zwischen Augst und Stein/Bad Säckingen
Hochrhein (D)	nördliche Rheinseite zwischen Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt
Wiesental (D)	Gemeinden entlang der Wiese von Weil am Rhein/Lörrach in Richtung Zell
Oberrhein (D)	deutsche Rheinseite nördlich von Basel inkl. Kandertal
Haut-Rhin und Sundgau (F)	französische Rheinseite nördlich von Basel und ländliche Region westlich des Rheingrabens zwischen Basel, Mulhouse und Belfort (kein eigentlicher Korridor)

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Mit der landschaftlich-topographischen Gliederung nach Korridoren werden die dicht besiedelten Teile des Agglomerationsperimeters gut abgedeckt. Die auf Deutscher und Schweizer Seite verbleibenden Ortschaften sind grösstenteils kleinere Dörfer an erhöhten Lagen des Juras bzw. des Schwarzwaldes und in Nebentälern der grossen Korridore. Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle das Kandertal zu erwähnen, welches eine eigene, wenn auch untergeordnete, Sied-

lungsachse bildet. Im Rahmen der quantitativen Darstellungen des Agglomerationsprogramms wird es dem Gebiet Oberrhein zugerechnet.

Auf französischer Seite sind die westlich der Achse Saint-Louis – Sierentz liegenden Gemeinden keinem Korridor zurechenbar. Die Gemeinden sind Teil der ländlichen Region Sundgau im Dreieck zwischen Basel, Belfort und Mulhouse.

4.2.2 Einwohner und Beschäftigte

Einwohner (Karten 2.2, 2.3)

In der Agglomeration Basel leben aktuell rund 770 ‘000 Personen (Stand 2010). Rund zwei Drittel der Bevölkerung leben im inneren Teil der Agglomeration (Kernstadt und innere Korridore). Einschliesslich der Personen in den Regionalzentren sind es über drei Viertel der Bevölkerung, welche im dicht besiedelten Teil der Agglomeration wohnen. In den äusseren Korridoren und dem übrigen Siedlungsgebiet wohnen 23% der Personen. Die Verteilung der Bevölkerung auf die verschiedenen Korridore ist dabei ziemlich gleichmässig.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung und –prognose

Gebiet	Bevölkerung 1990*	Bevölkerung 2010*	Bevölkerung 2030*	Verteilung 2010	Wachstum 1990-2010	Trend-Wachstum 2010-2030
Funktionalräumliche Gliederung						
Kernstadt	182'000	179'000	184'000	23%	-0.1% p.a.	0.1% p.a.
Innere Korridore	297'000	325'000	340'000	42%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
Äussere Korridore	64'000	80'000	87'000	10%	1.2% p.a.	0.5% p.a.
Regionalzentren	77'000	90'000	98'000	12%	0.8% p.a.	0.5% p.a.
Übriges Siedlungsgebiet	75'000	97'000	106'000	13%	1.5% p.a.	0.4% p.a.
Korridore						
Kernstadt	182'000	179'000	184'000	23%	-0.1% p.a.	0.1% p.a.
Birstal/Laufental	72'000	82'000	87'000	11%	0.7% p.a.	0.3% p.a.
Ergolztal	60'000	73'000	79'000	9%	1.1% p.a.	0.4% p.a.
Leimental	49'000	58'000	61'000	7%	0.9% p.a.	0.2% p.a.
Fricktal	62'000	74'000	84'000	10%	0.9% p.a.	0.7% p.a.
Hochrhein (D)	42'000	46'000	49'000	6%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
Wiesental (D)	96'000	106'000	110'000	14%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
Oberrhein (D)	56'000	65'000	68'000	8%	0.8% p.a.	0.2% p.a.
Haut-Rhin und Sundgau (F)	76'000	89'000	95'000	12%	0.8% p.a.	0.3% p.a.
Agglomeration	**696'000**	**770'000**	**815'000**	**100%**	**0.5% p.a.**	**0.3% p.a.**

Quellen: Metron 2012a, Bevölkerungsdaten des Bundesamts für Statistik (CH), des Institut national de la statistique et des études économiques (F) und des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (D))
* gerundete Werte: Summen können von den angegebenen Werten abweichen.

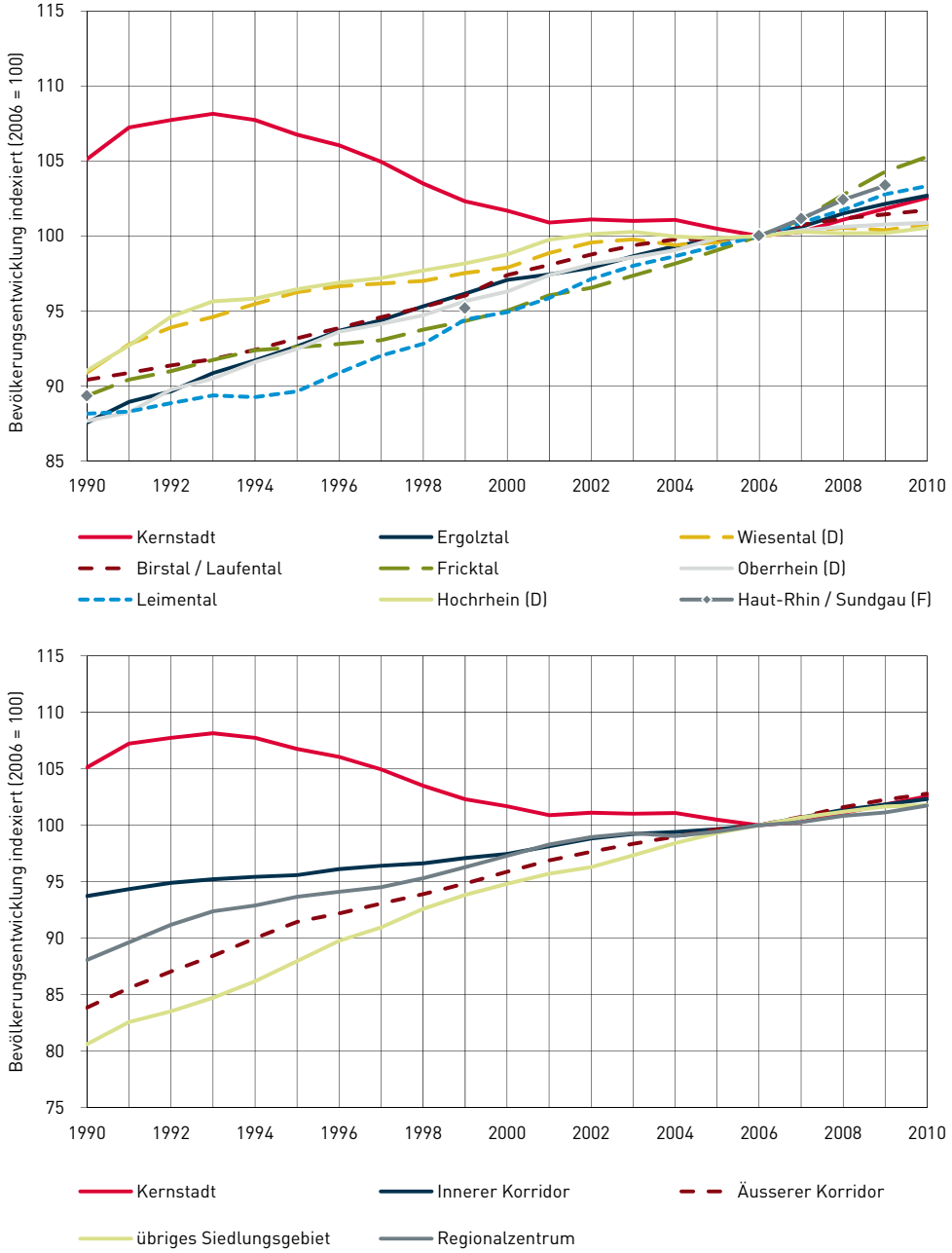
Die Entwicklungsdynamik der Teilräume in den letzten beiden Dekaden zeigt deutliche Unterschiede. In der Stadt Basel sank die Bevölkerungszahl zwischen 1990 und 2000 von 178‘000 auf unter 167‘000 Personen, stieg seither aber wieder auf 170‘000 Personen an.

In den radialen Korridoren fand mehrheitlich ein konstantes Bevölkerungswachstum statt. Während die deutschen Teilräume (Oberrhein, Hochrhein, Wiesental) vor allem in den neunziger Jahren wuchsen, ist die Bevölkerungsentwicklung seit anfangs der nuller Jahre eher stagnierend. Umso erstaunlicher ist die Entwicklung auf der Schweizer Hochrheinseite im Fricktal. In diesem

Raum wuchs die Bevölkerung von 2006 bis 2010 um über 5%. Ebenfalls dynamisch verlief die Entwicklung in den letzten Jahren im Leimental.

Die Wachstumsraten auf französischer Seite, im Birstal und im Ergolztal liegen seit zwanzig Jahren im mittleren Bereich und sind sehr konstant.

Figur 16: Bevölkerungsentwicklung 1990 -2010 indexiert (2006 = 100) nach Korridoren (oben) und nach Funktionalräumen (unten)[20]



Quellen: Bevölkerungsdaten des Bundesamts für Statistik (CH), des Institut national de la statistique et des études économiques (F) und des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (D), eigene Darstellung

[20] Für den französischen Agglomerationsteil liegen lediglich die kommunalen Bevölkerungszahlen der Jahre 1990, 1999 und 2006-2009 vor. Für die grafische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in den funktionalen Teilräumen wurden die französischen Gemeinden deshalb nicht berücksichtigt. Eine Plausibilisierung für die Jahre mit der vollständigen Information hat gezeigt, dass dies das Gesamtbild nicht verändert.

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 sechs Jahren haben sich diese beiden Prozesse allerdings abgeschwächt. Die basler Kernstadt gewinnt wieder an Einwohnern hinzu und die Wachstumsraten der Teilräume bewegen sich auf einem vergleichbaren Niveau.

Entwicklungstrends

Für Aussagen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung wurde auf die Bevölkerungsprognosen des Bundesamtes für Statistik (BFS), des Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) und des Bundesamtes für Bauwesen zurückgegriffen (für Details vgl. Metron 2012a, Metron 2012b). Die zusammengefügte **Trend-Prognose** enthält drei zentrale Aussagen (vgl. Tabelle 4):

- Für die gesamte Agglomeration wird eine Abschwächung des Bevölkerungswachstums erwartet. Bis 2030 soll die Zunahme im Mittel bei 0.3 % p.a. liegen. Die Population wächst bis dahin um 45'000 auf 815'000 Personen.
- Die Schrumpfung der Kernstadt ist nachhaltig gestoppt. Es wird erwartet, dass sich das in den letzten Jahren beobachtete geringe Wachstum fortsetzt.
- Die Trendprognose rechnet mit einer fortgesetzten Suburbanisierung und Periurbanisierung. Das höchste relative Wachstum wird in den äusseren Bereichen der Agglomeration erwartet.
- Die teilregionalen Prognosen zeigen nur geringfügige Unterschiede. Einzig das Fricktal sticht heraus. Der Kanton Aargau erwartet im Fricktal eine Bevölkerungszunahme von über 0.7 % p.a.

Der Sub- und Periurbanisierungstrend widerspricht den Zielen des Zukunftsbildes. Deshalb formuliert das Agglomerationsprogramm eine **Ziel-Prognose** mit einem stärkeren Wachstum in der Kernstadt und den inneren Korridoren auf Kosten der äusseren Korridore und des übrigen Siedlungsgebiets (vgl. Kapitel 5.2).

Beschäftigte (Karten 2.4, 2.5)

Mit den offiziellen Statistikdaten aus den drei Ländern der Agglomeration Basel lässt sich zumindest für das Jahr 2008 ein vollständiges Bild erstellen. Die Zahlen zeigen eine klare Konzentration auf die Kernstadt und die Vorortsgemeinden in den inneren Korridoren sowie auf die grösseren Gemeinden in den äusseren Korridoren.

Für eine quantitative Dokumentation der jüngsten Entwicklung ist die Datengrundlage ungenügend. Erstens sind die letzten beiden Jahre nicht enthalten, in denen sich die wirtschaftliche Entwicklung aufgrund der Hypotheken- und Bankenkrise 2008 und der aktuell schwelenden Staatsschuldenkrise im Euroraum deutlich abgekühlt hat. Zweitens sind für die Zeit vor 2008 keine vergleichbaren Jahreswerte vorhanden[21].

Gewisse Aussagen lassen sich anstellen, indem für die Schweizer und deutschen Gemeinden die Entwicklung zwischen 2005 und 2008 analysiert wird. Auf der Schweizer Seite, insbesondere im Birstal/Laufental (+8.7%), verlief die Entwicklung etwas dynamischer als auf deutscher Seite

[21] Frankreich: Beschäftigenzahlen für 1999 und 2008, Schweiz: Beschäftigenzahlen 2001, 2005 und 2008, Deutschland: Werte für jedes Jahr

(+2.2% am Hochrhein, +4.0% im Wiesental). In den übrigen Schweizer Korridoren lag die Zunahme bei etwas mehr als 5%. Vielerorts konnte zudem eine Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den peripheren ländlichen Gemeinden in die Korridore bzw. in die regionalen Zentren beobachtet werden.

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 jedoch die Zunahme von Arbeitsplätzen an Entwicklungsschwerpunkten (vgl. Kapitel 4.2.3), wo das Flächenangebot für neue gewerbliche und industrielle Nutzungen besteht. Absehbare Schwerpunkte mit neuen Arbeitsplätzen befinden sich insbesondere im Norden Basels (Kleinhüningen, Erlenmatt), in Saint-Louis und im Raum Salina Raurica. Zudem dürfte der Trend zur Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den peripheren (Land-) Gemeinden in die Korridore bestehen bleiben.

Tabelle 5: Beschäftige 2008

Gebiet	Beschäftigte 2008	Verteilung
Funktionalräumliche Gliederung		
Kernstadt	159'000	41%
Innere Korridore	150'000	39%
Äussere Korridore	22'000	6%
Regionalzentren	36'000	9%
Übriges Siedlungsgebiet	21'000	5%
Korridore		
Kernstadt	159'000	41%
Birstal/Laufental	36'000	9%
Ergolztal	39'000	10%
Leimental	15'000	4%
Fricktal	42'000	11%
Hochrhein (D)	14'000	4%
Wiesental (D)	34'000	9%
Oberrhein (D)	17'000	4%
Haut-Rhin und Sundgau (F)	31'000	8%
Agglomeration	**388'000**	**100%**

Quellen: Beschäftigtendaten des Bundesamts für Statistik (CH), des Institut national de la statistique et des études économiques (F) und des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (D)

4.2.3 Entwicklungsschwerpunkte

Der Begriff „Entwicklungsschwerpunkt" wird in den amtlichen Planungen der beteiligten Gebietskörperschaften unterschiedlich definiert oder überhaupt nicht verwendet. Deshalb ist eine kartographische Übersicht (vgl. Karte 2.6) nur bedingt möglich und zwingend durch erläuternde Angaben zu ergänzen. Aus demselben Grund wurden die verschiedenen Gebiete in der Teilstrategie Siedlung (vgl. Kapitel 7.2) zu Schwerpunktgebieten zusammengefasst.

Kanton Basel-Stadt

Im städtischen Kleinkanton sind kaum mehr unbebaute Flächen vorhanden. Um die Attraktivität Basels als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu fördern und eine entsprechende räumliche Entwicklung zu ermöglichen, definiert der kantonale Richtplan zwei Kategorien von Schwerpunkten:

- Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung (u.a. Schwerpunkte Wohnen und Schwerpunkte Mischgebiet)
- Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Das Hauptaugenmerk der Planungsanweisungen liegt auf Verdichtung, Transformation, hochwertiger ÖV-Erschliessung und qualitätsvoller Integration in den städtischen Kontext.

Tabelle 6: Entwicklungsschwerpunkte Basel-Stadt

Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	Schwerpunkte Mischgebiet	Schwerpunkte Wohnen
Novartis Campus	Dreispitz	Stadtabschluss Nordwest
F. Hoffmann-La Roche	Standort Bernoulli-Weg	Stadtabschluss Ost
Messe Schweiz	Gebiete Klybeckquai und Rheinquai	Spitalareal Felix Platter
Rosental-Areal	Stettenfeld Riehen	
Chemieareale Klybeck	Niederholz Riehen	
Dreispitz	*Gebiet Westquai (Option)*	
Äusseres St. Johann		
Wolf		

Quelle: Kantonaler Richtplan Basel-Stadt 2010

Kanton Basel-Landschaft

Im basel-landschaftlichen Richtplan werden im Interesse der kantonalen Wettbewerbsfähigkeit und einer geordneten Siedlungsstruktur *Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung* definiert. Diese Gebiete sind Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vorbehalten, wobei die Umnutzung von brachliegenden Flächen mit Mischnutzung möglich ist. Diese Gebiete liegen alle in kurzer Distanz zum Hochleistungsstrassennetz. Damit eine Umnutzung zur Wohnmischnutzung möglich wird, muss die ÖV-Erschliessungsqualität eine gewisse Güte aufweisen. Folgende 29 Areale liegen innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms.

Tabelle 7: Entwicklungsschwerpunkte Basel-Landschaft (Gebietsname bzw. Anzahl Gebiete je Gemeinde in Klammern)

Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung		
Aesch (Aesch Nord)	Füllinsdorf (2)	Muttenz (5)
Allschwil (Bachgraben)	Itingen (Gstadmatt)	Pratteln (5)
Arlesheim (Im Tal)	Laufen (Keramik)	Reinach (2)
Bubendorf (Talhaus)	Lausen (2)	Sissach (Brühl)
Birsfelden (Hafen)	Liestal (2)	
Frenkendorf (Hülften)	Münchenstein (2)	

Quelle: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft 2010

Kanton Aargau

Der Kanton Aargau geht mit seiner Positivplanung für Arbeitsplatzgebiete einen Schritt weiter als seine Nachbarn. Die Ausscheidung von sogenannten *wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten* (i.d.R. bestehend aus mehreren Substandorten) ist mit einer Spezifikation der zulässigen Nutzungen verknüpft. Dadurch soll der räumlichen Lage und der Abstimmung von Nutzung und verkehrlicher Erschliessung effektiver Rechnung getragen werden. Sofern es die Standortgemeinde in ihrer städtebaulichen Entwicklung vorsieht, sind Wohnnutzungen in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) möglich.

Die ESP innerhalb des AP-Perimeters enthalten allesamt Flächen für produzierende und verarbeitende Nutzungen. Der Standort Rheinfelden-Ost/Möhlin bietet zudem die Möglichkeit für arbeitsplatzintensive Nutzungen und für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf.

Tabelle 8: Entwicklungsschwerpunkte Aargau (Substandorte in Klammern)

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte
Kaiseraugst/Rheinfelden (Rinau/Gstalte/Pfaffenacher/Hirsrüti, Weiherfeld West)
Rheinfelden-Ost/Möhlin (Industrie Möhlin, Saline/Chleigrüt, Bahnhof Möhlin)
Sisslerfeld (Eiken-Rüti, Nase/Sandacher/Sisslerfeld)

Quelle: Kantonaler Richtplan Aargau 2011

Kanton Solothurn

Der solothurnische Richtplan definiert innerhalb des AP-Perimeters zwei Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung. Die einzigen Planungsanweisungen sind eine gute verkehrliche Erschliessung und eine auf die örtlichen Gegebenheiten ausgerichtete Nutzung

Tabelle 9: Entwicklungsschwerpunkte Solothurn

Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung
Dornach
Breitenbach/Büsserach

Quelle: Kantonaler Richtplan Solothurn 2010

Deutschland

In der deutschen Regionalplanung ist das Konzept der Entwicklungsschwerpunkte als prospektive Ausscheidung von Flächen für regional konzentrierte, intensive Nutzungen unbekannt. Der Regionalplan bildet die Flächen für Gewerbe und Industrie inklusive geplanter Erweiterungen aus den Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden ab. Die im Regionalplan 2000 des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee ausgeschiedenen grösseren Zonen entlang des Rheins westlich von Haltingen, im Osten von Rheinfeldenn (D), südlich von Grenzach-Wyhlen und in Lörrach sind heute mehrheitlich überbaut. Einzig die grosse Zone im Westen von Schopfheim weist noch gewisse Lücken auf. Zurzeit wird der Regionalplan revidiert.

Das im Plan beschriebene System der zentralen Orte ergänzt die Flächenausscheidungen indirekt um eine strategische Komponente. Gemäss Zentrenhierarchie und räumlicher Lage erhalten die Städte oder Gemeinden eine schwerpunktmässige Funktion zugeteilt:

- Schwerpunkte für Dienstleistungen: Lörrach und Weil am Rhein (gemeinsames Oberzentrum), Schopfheim, Rheinfelden (D) und Bad Säckingen (Mittelzentren)
- Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe in den Entwicklungsachsen: Lörrach und Weil am Rhein (gemeinsames Oberzentrum), Schopfheim, Rheinfelden (D) und Bad Säckingen (Mittelzentren), Grenzach-Wyhlen (Unterzentrum), Binzen, Efringen-Kirchen, Steinen und Maulburg (Kleinzentren)
- Gewerblich-industrielle Standorte ausserhalb der Entwicklungsachsen: Kandern (Unterzentrum)

Frankreich

Auf französischer Seite sind die sites d'activités économiques mit den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten in den kantonalen Richtplänen auf Schweizer Seite teilweise vergleichbar. Deren detaillierte Ausscheidung erfolgt jedoch auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene.

Der Schéma Directeur als regionales und behördenverbindliches Planungsinstrument hat in diesem Bereich eher Leitbildcharakter. Die bestehenden sites d'activités werden in drei Kategorien gegliedert:

- Site d'activités motrices: prädestinierte Standorte für dienstleistungsorientierte bzw. arbeitsplatzintensive Nutzungen sowie für Wohnnutzungen östlich, südlich und westlich des EuroAirport (Technoport/golf urbain/cité des affaires, Gare Ouest/Quartier du Lys, Technoparc)
- sites d'activités rhénans: Standorte am Rhein in Huningue/Village-Neuf und südlich von Kembs, bestehende industrielle/gewerbliche Nutzungen oder dafür prädestiniert
- sites d'activités de grande emprise: Flächen für kleine und mittlere Unternehmen, welche traditionellerweise über einen siedlungsnahen Standort verfügen, in Bartenheim, Sierentz und im Hinterland zur Unterstützung des lokalen Gewerbes (Ranspach-le-Bas, Attenschwiller-Wentzwiller, Leymen)

Inwiefern im SCOT des cantons de Huningue et Sierentz, welcher zurzeit erarbeitet wird[22], neue Standorte ausgewiesenen werden, ist derzeit noch unklar. In der Karte 2.6 wurden jene Standorte schematisch eingezeichnet, die derzeit als zones d'activités ausgewiesen sind.

4.2.4 Verkehrsintensive Einrichtungen

Wie bei den Entwicklungsschwerpunkten verwenden die Teilgebiete der Agglomeration Basel in ihrer Regionalplanung unterschiedliche Definitionen für verkehrsintensive Einrichtungen oder sie verwenden diesen Begriff überhaupt nicht.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verfolgen eine Positivplanung. Als verkehrsintensive Einrichtungen werden Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen bezeichnet, die mehr als 2'000 (BS) bzw. 4'000 (BL) MIV-Fahrten pro Tag auslösen. Es kann sich dabei um einzelne Gebäude oder um Standorte mit mehreren Gebäuden handeln. Entscheidend ist die verkehrlich-erschliessungstechnische Einheit.

Tabelle 10: Verkehrsintensive Einrichtungen in der Agglomeration Basel

Basel-Stadt	Basel-Landschaft[23]
Dreispitz-Nord (Einkaufszentrum)	Pratteln, Grüssenareal (Fachmärkte) und Henkelareal
St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Freizeiteinrichtungen)	Muttenz, St. Jakob (Stadion mit Mantelnutzung, Fachmärkte möglich)
Erlenmatt (Einkaufs-/Freizeitzentrum)	Aesch Nord (Gewerbegebiet, Fachmärkte möglich)
Stücki (Einkaufs-/Freizeitzentrum)	
Bahnhof SBB	
Deutschland	**Frankreich**
Lörrach, Ob der Gass (Gewerbegebiet, Fachmärkte)	EuroAirport
Lörrach, Blasiring (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	Saint-Louis, Géant Casino (Einkaufszentrum)
Lörrach-Haagen (Fachmarkt)	Saint-Louis-la-Chaussée, Leclerc (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Laguna (Freizeitzentrum)	Sierentz, Hyper U (Einkaufszentrum)
Weil am Rhein, Rheincenter (Einkaufszentrum)	Saint-Louis, Technoport (Einkaufszentrum, in Planung)
Weil am Rhein/Binzen, Dreiländereck (Fachmärkte)	
Rheinfelden (D), Gewerbegebiet Schildgasse (Einkaufszentrum, Fachmärkte)	

Quelle: Eigene Zusammenstellung

[22] Der neue SCOT wird ab 2013 den Plan Schéma Directeur Huningue-Sierentz von 1998 ersetzen.

[23] Die im Richtplan zur Vororientierung aufgeführten Standorte in Münchenstein, Arlesheim, Lausen und Sissach wurden in der Zusammenstellung und der Übersichtskarte nicht berücksichtigt.

Die Kantone Aargau und Solothurn verzichten auf eine Positivplanung, definieren aber Standortkriterien für die Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Personen- oder Güterverkehrsaufkommen. Im Kanton Aargau ist für verkehrsintensive Einrichtungen ausserhalb von ESP, Kern- oder Zentrumsgebieten zwingend ein Richtplanverfahren notwendig.

In Deutschland und Frankreich wird der Begriff „verkehrsintensive Einrichtung" in der Raumplanung nicht verwendet. Wie bei wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten entscheidet die kommunale Planung massgeblich über die Ansiedlung vergleichbarer Nutzungen.

Für eine agglomerationsweite Übersicht (vgl. Karte 2.6) wurde deshalb eine qualitative Auslegung des Begriffs verwendet. Die Auflistung zeigt, dass sich die flächenintensiven Fachmärkte (v.a. für Investitionsgüter, z.B. Möbel, Baubedarf etc.) auf Standorte ausserhalb des Agglomerationszentrums mit sehr guter Strassenerschliessung konzentrieren (z.B. Pratteln, Lörrach, Binzen). Gegen das städtische Zentrum hin sind es eher Einkaufs- und Freizeitzentren für Güter des täglichen Bedarfs und Konsumgüter.

Entwicklungstrends

In den letzten Jahren sind am Rand der Stadt Basel neue Shoppingcenter und Fachmärkte entstanden. Jüngstes Beispiel ist das 2009 eröffnete Stücki Shopping in Kleinhüningen. Ein weiteres Einkaufszentrum (Erlenmatt Galerie) auf basel-städtischem Gebiet befindet sich derzeit in der Planung und soll 2014 öffnen. Dagegen wurde ein solches Vorhaben auf aargauischem Boden zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden (CH) von den Gemeinden verhindert. 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 wurden in den vergangenen Jahren Anstrengungen für ein neues Einkaufszentrum am westlichen Rand der Innenstadt unternommen (Projekt Europaplatz/Westend). Durch einen ablehnenden Bürgerentscheid wurde das Projekt letztes Jahr gestoppt. In Lörrach werden derzeit die planungsrechtlichen Grundlagen für Einzelhandel mit bis zu 10'000 m² 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 m² Verkaufsfläche. Ein gesicherter Projektenwurf liegt bislang aber nicht vor.

4.2.5 Bauzonen und unüberbaute Bauzonen

Zur Überprüfung der Umsetzbarkeit des Zukunftsbildes (vgl. Kapitel 5.2.1) wurden speziell für das Agglomerationsprogramm die baurechtlichen Potenziale in den beteiligten Gebietskörperschaften zusammengetragen. Da vor allem die Potenziale in den Korridoren und im inneren Bereich der Agglomeration interessieren und um den Aufwand zu beschränken (Digitalisierung von kommunalen Nutzungsplänen), wurden periphere Kleingemeinden im Sundgau westlich der Rheinebene und im hinteren Ergolztal nicht in die Erhebung miteinbezogen (detaillierter Perimeter: vgl. Metron 2012b). In den erhobenen Gemeinden sind 9'491 ha als Bauzonen ausgeschieden. Davon sind 14% (1'372 ha) unbebaut.

Die kartografische Übersicht (Karte 2.7) zeigt, dass unbebaute Wohnflächen vor allem auf deutscher Seite im Umfeld von Lörrach und Rheinfelden (D) bestehen. In der Schweiz und Frankreich sind die Aussenreserven der Gemeinden tendenziell kleiner.

4.2.6 Innere Verdichtungspotenziale

Aussagekräftiger als Bauzonenflächenangaben sind die mit der baurechtlich möglichen Ausnützung berechneten Bruttogeschossflächen (für Details vgl. Metron 2012a). Dadurch wird auch das Potenzial unternutzter Parzellen berücksichtigt. Diese Zahlen belegen, dass in der Agglomeration Basel unausgeschöpfte Reserven von 26 Mio. m² BGF bestehen. Davon liegen 20 Mio. m² in bebautem Gebiet (innere Verdichtungspotenziale).

Erwartungsgemäss sinkt die Ausnutzung mit zunehmender Entfernung vom Agglomerationszentrum und abseits der Siedlungskorridore. Während in der Kernstadt 23% der Potenziale unausgeschöpft sind, ist dieser Wert für das übrige Siedlungsgebiet mehr als doppelt so hoch. Trotzdem liegen die Hälfte der Reserven in der Kernstadt und in den inneren Korridoren.

Der regionale Vergleich zeigt, dass die Potenziale auf deutscher Seite vergleichsweise gut ausgeschöpft werden. Im Ergolztal und insbesondere auf französischer Seite liegt der Reserveanteil deutlich über dem Durchschnittswert für die Agglomeration. In diesen Räumen bestehen denn auch die höchsten absoluten Reserven.

Tabelle 11: Wohnraumpotenziale in Bruttogeschossflächen[24]

Gebiet	BGF gebaut [Mio. m²]	BGF Potenzial [Mio. m²]	BGF Reserve [Mio. m²]	BGF-Reserve [%]
Funktionalräumliche Gliederung				
Kernstadt	7.9	10.3	2.4	23%
Innere Korridore	13.9	25.1	11.1	44%
Äussere Korridore	4.4	8.7	4.3	49%
Regionalzentren	4.2	7.7	3.4	45%
Übriges Siedlungsgebiet*	3.8	8.6	4.8	56%
Korridore				
Kernstadt	8.0	10.3	2.4	23%
Birstal/Laufental*	3.4	6.8	3.4	51%
Ergolztal*	2.7	6.5	3.8	59%
Leimental*	2.9	5.7	2.8	50%
Fricktal	3.6	6.4	2.8	43%
Hochrhein (D)	2.2	3.6	1.4	38%
Wiesental (D)	5.1	7.6	2.5	34%
Oberrhein (D)	3.6	5.7	2.1	37%
Haut-Rhin und Sundgau (F)*	3.0	7.7	4.8	62%
Agglomeration	**34.3**	**60.4**	**26.0**	**43%**

Quelle: Metron 2012a
* nur teilweise Abdeckung des AP-Perimeters

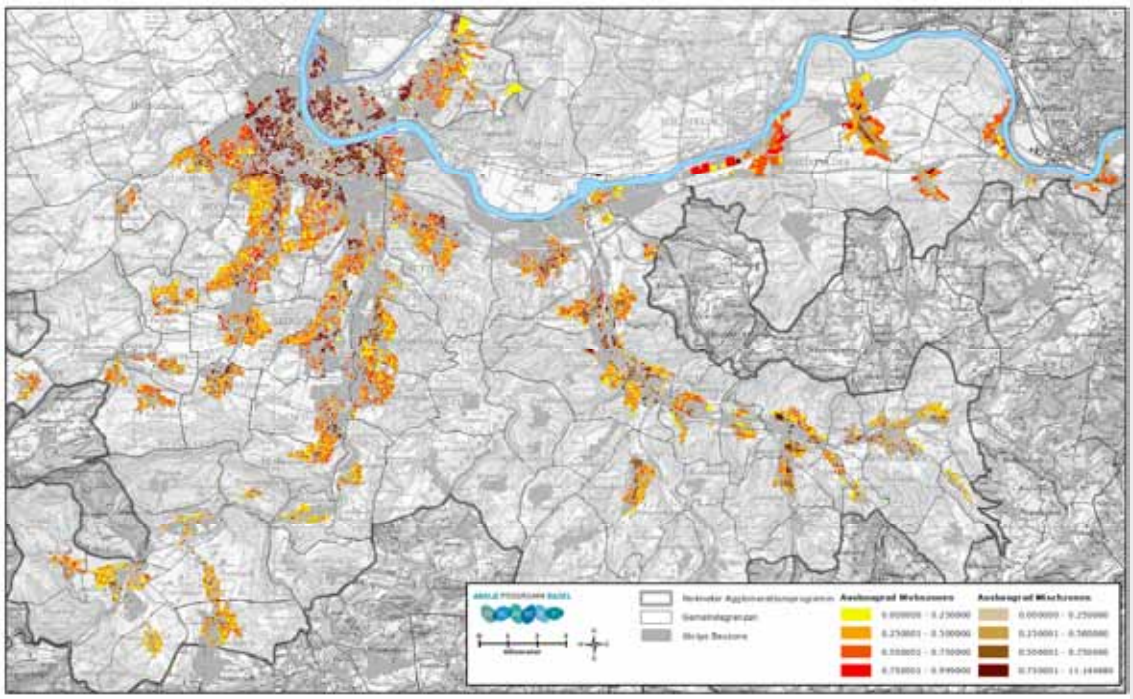
Für die französischen Gemeinden sind aus der SCOT-Analyse ergänzende Angaben zu Innenentwicklungspotenzialen verfügbar (O.T.E. Ingénierie 2010). Innerhalb des geschlossenen Siedlungsgebiets (enveloppe urbaine) wurden die unbebauten Flächen erhoben. In zahlreichen Gemeinden liegt dieser Anteil zwischen 15 und 20%. Für die in der Analyse von Metron nicht erhobenen ländlichen Gemeinden westlich der Rheinebene beläuft sich die unbebaute Fläche auf rund 160 ha. Es ist anzumerken, dass in diesem Wert die Reserve durch unternutzte Parzellen nicht enthalten ist.

[24] Die ausgewiesenen Bruttogeschossflächenpotenziale entsprechen der Summe aus gebauter BGF inkl. Übernutzungen (bspw. durch Arealboni, Gestaltungspläne o.ä.) und der mit maximaler baurechtlicher Ausnützung realisierbaren Reserve.

Entwicklungstrends

Die Gegenüberstellung des zukünftigen Wohnflächenbedarfs aufgrund der Bevölkerungsprognose (vgl. Kapitel 4.2.2) und der erhobenen Wohnraumpotenziale zeigt, dass die derzeitigen Bauzonen dafür theoretisch ausreichen. Auch bei einem stärkeren Bevölkerungswachstum in der Kernstadt und in den inneren Korridoren (Ziel-Prognose, vgl. Kapitel 5.2) reichen die Potenziale. Die BGF-Reserve in der Kernstadt und den inneren Korridoren würde im Falle der Trend-Prognose auf 22% bzw. 27% sinken, im Falle der Ziel-Prognose auf 20% bzw. 25%.

Figur 17: Ausbaugrad von Wohn- und Mischzonen (Teil CH)



Quellen: Metron 2012a: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1 : Resultate und Interpretationen. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, Februar 2012 und Metron 2012b: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 2: Grundlage, Definitionen und Methodik. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, Februar 2012

4.2.7 ÖV-Erschliessungsgüte

Die Überlagerung der Bauzonen mit der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs zeigt, dass im Schweizer Agglomerationsgebiet ein Grossteil der Siedlungsflächen von einem öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt wird. Lediglich 12% der Bauzonen[25] liegen ausserhalb der Güteklasse D. Karte 2.7 zeigt, dass dieser Wert durch einige Arbeitszonen (z.B. bei Möhlin, Sisslerfeld) verzerrt wird. Grössere Wohnzonen ausserhalb der Güteklasse D finden sich kaum, meist sind es kleine, periphere Ortsteile. Einzige Ausnahme bildet der Westen Frenkendorfs. Hier liegt ein grosses Wohngebiet ausserhalb des Rayons mit Güteklasse D. Ansonsten ist in den inneren Korridoren verbreitet Güteklasse B bis C die Regel, in den äusseren Korridoren Güteklasse B bis D und im übrigen Siedlungsgebiet (abseits der Korridore) Güteklasse D.

4.2.8 Stand der Richt-/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 regiona-

[25] Bauzonen 2007 gemäss ARE

len Planung und deren Bedeutung in den drei Landesteilen der Agglomeration Basel kurz erläutert.
In allen drei Ländern hat die Richt-/Regionalplanung dieselbe Funktion. Unter Wahrung der staatlichen bzw. teilstaatlichen Vorgaben werden behördenverbindliche Leitlinien für die Planung auf untergeordneter Stufe definiert. Dies umfasst in allen Fällen (Oberrheinkonferenz 2008):

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

Die entscheidenden Unterschiede der regionalen Pläne liegen in der örtlichen und sachlichen Schärfe der Festlegungen.

Tabelle 12: Richt-/Regionalplanung in den drei Landesteilen der Agglomeration Basel

		Deutschland	Frankreich	Schweiz
Instrument		Regionalplan	Schéma Directeur	Kantonaler Richtplan
Träger/ Perimeter		Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Communauté de Communes des Trois Frontières (Kommunalverband)	Kantone BS, BL, AG, SO
Aktueller Stand		laufende Überarbeitung (Gesamtfortschreibung hat begonnen), aktuell gültiger Plan (Regionalplan 2000) aus dem Jahr 1998	laufende Überarbeitung, aktuell gültiger Schéma Directeur aus dem Jahr 1998, Ersatz durch SCOT ab 2013	BS: 2009 BL:2009, wird z.Z. angepasst AG: 2011 SO: 2000, jährlich nachgeführt
Wichtige Festlegungen/Aussagen	Landschaft	› Festlegung von regionalen Grünzügen (grossräumig) und Grünzäsuren (zwischen Siedlungen) › Schutzgebiete	› Gebiete zum Schutz der freien Landschaft, im Grundsatz von der Bebauung ausgeschlossen (sites inaltérables, espace naturel à forte sensibilité paysagère) › Teile davon bilden la coulée naturelle médiane, einen überregionalen Grünkorridor zwischen Deutschland und Frankreich nördlich des EuroAirport	› Abgrenzung von Waldflächen und Landwirtschaftsflächen › Gebiete zum Schutz/Erhalt der freien (Kultur)Landschaft (BL: Vorranggebiete Natur bzw. Landschaft, AG: Landschaft von kant. Bedeutung, SO: kant. Vorranggebiet Natur und Landschaft) › BL, AG und SO: Ausweisung von Siedlungstrenngürteln › Schutzgebiete
	Siedlung	› Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung › Ausscheidung der Siedlungsfläche › Unterscheidung von Wohn-/ Mischgebieten und Arbeitsgebieten (Gewerbe/Industrie) › keine Aussagen zu VE	› grosszügige Abgrenzung des Siedlungsentwicklungsgebiets (aire de développement urbain et économique)	› Ausscheidung der Siedlungsfläche › Unterscheidung von Wohn-/ Mischgebieten und Arbeitsgebieten (Gewerbe/Industrie) › Positivplanung für ESP › BS, BL: Positivplanung für VE

Die Gegenüberstellung der Festlegungen in Tabelle 12 zeigt, dass der Regionalplan in Deutschland vor allem Gewicht auf die Sicherung einer regionalen Freiraumstruktur und die Abgrenzung von Siedlungsgebiet und Landschaft legt. Diese Abgrenzung ist seit jeher auch eine fundamentale Funktion der Schweizer Richtpläne. Mit detaillierteren Nutzungsvorgaben (z.B. für ESP) gehen hier die Festlegungen jedoch weiter. Demgegenüber haben ausdrückliche Festlegungen zur Siedlungsbegrenzung erst in den Richtplänen der neuesten 3. Generation Eingang gefunden.

Die französische Regionalplanung legt ebenfalls Gewicht auf die Sicherung einer regionalen Freiraumstruktur. Bei der Abgrenzung des Siedlungsgebiets ist der französische Plan jedoch grosszügiger. Den Gemeinden werden bedeutend grössere Gebiete für eine Aussenentwicklung eingeräumt als auf deutscher und Schweizer Seite. Zudem sind die Gemeinden in der Festlegung der Nutzungen innerhalb des Siedlungsgebiets weitgehend frei.

4.3 Verkehr

4.3.1 Gesamtverkehr

Für eine Übersicht der Verkehrsverknüpfungen in der Agglomeration Basel werden die Wunschlinienmatrizen aus dem Gesamtverkehrsmodell verwendet. Der Vergleichszustand 2030 wurde mit den neuesten Strukturprognosen (vgl. Metron 2012b) und beschlossenen Projekten aktualisiert (vgl. Rapp Trans 2011). Dieser Zustand zeigt die verkehrliche Trendentwicklung ohne nennenswerte Infrastruktur- und/oder Angebotsausbauten auf. Die detaillierten Quell-Ziel-Matrizen sind im Anhang 3 ersichtlich. Die verwendeten Raumeinheiten decken sich weitgehend mit der regionalen Gliederung gemäss Karte 1.2.

Gemäss Referenzzustand 2008 beginnen oder enden im Perimeter der Agglomeration Basel täglich 1.73 Mio. motorisierte Personenfahrten (ÖV + MIV). Annährend 80% der Fahrten (ca. 1.35 Mio.) sind agglomerationsinterner Binnenverkehr mit Quelle und Ziel innerhalb des Agglomerationsperimeters. Hinzu kommt der Transitverkehr, welcher in den nachfolgenden Zahlen und Darstellungen nicht abgebildet ist. Bis ins Jahr 2030 wird mit einem Verkehrswachstum von 13% gerechnet. Der ÖV wächst mit +20% überdurchschnittlich. In absoluten Mengen überwiegt aber das MIV-Wachstum nach wie vor. Der Aussenverkehrsanteil[26] steigt leicht von 21.8% auf 22.6%.

Tabelle 13: Makrokennzahlen Gesamtverkehrsentwicklung 2008 - 2030

Makrokennzahl	2008	2030	Differenz	in %
DWV [Personenfahrten]	1'729'500	1'948'200	+ 218'700	+ 13%
MIV [Personenfahrten]	1'321'800	1'457'700	+ 135'800	+ 10%
ÖV [Personenfahrten]	407'700	490'500	+ 82'900	+ 20%
Modal Split (Anteil ÖV)	23.6%	25.2%	--	--

Quelle: Rapp Trans AG 2012

Erwartungsgemäss prägen die radialen Verkehrsströme das Verkehrsgeschehen. Die radialen Ströme zwischen der Stadt Basel und den schweizerischen Korridoren übertreffen dabei die grenzüberschreitenden Ströme deutlich. Bedeutende tangentiale Ströme bestehen vor allem im deutschen Agglomerationsteil zwischen den Räumen Weil am Rhein, Lörrach und Rheinfelden (D). Auf der Schweizer Seite sind die Tangentialströme zwischen den Räumen Birseck, Leimental und Muttenz/Pratteln am stärksten ausgeprägt.

Im Hinblick auf die regionale Variation des Modal Split[27] (Karte 3.6) lässt sich deutlich der Einfluss der Landesgrenzen feststellen. In Frankreich und Deutschland liegt der Wert verbreitet unter 5%. Auf der Schweizer Seite liegt der Wert fast nirgends so tief. Peripher gelegene Gemeinden (beispielsweise auf dem Gempenplateau oder auf dem Tafeljura zwischen Ergolztal und Fricktal) weisen zumeist einen ÖV-Anteil zwischen 5 und 10% auf. Die meisten Gemeinden erreichen aber einen Wert von über 10%, wobei der Wert mit der Zentralität ansteigt. In den inneren Korridoren

[26] Dabei handelt es sich um Personenfahrten mit Quelle oder Ziel ausserhalb des Agglomerationsperimeters.

[27] Der Begriff Modal Split wird in diesem Bericht, falls nicht anders vermerkt, jeweils verwendet für den Anteil des öffentlichen Verkehrs.

und in den Regionalzentren übersteigt der Wert die 20%-Marke und in Basel liegt er verbreitet über 30%.

Entwicklungstrends

Die Prognose (Vergleichszustand 2030) geht von einem überdurchschnittlichen Verkehrswachstum im Norden und im Osten der Agglomeration Basel aus. Vor allem für den grenzüberschreitenden Verkehr auf den Relationen Basel - EuroAirport (+55%) und Basel – Raum Saint-Louis (+84%!) wird ein sehr dynamisches Wachstum im hohen zweistelligen Prozentbereich erwartet.

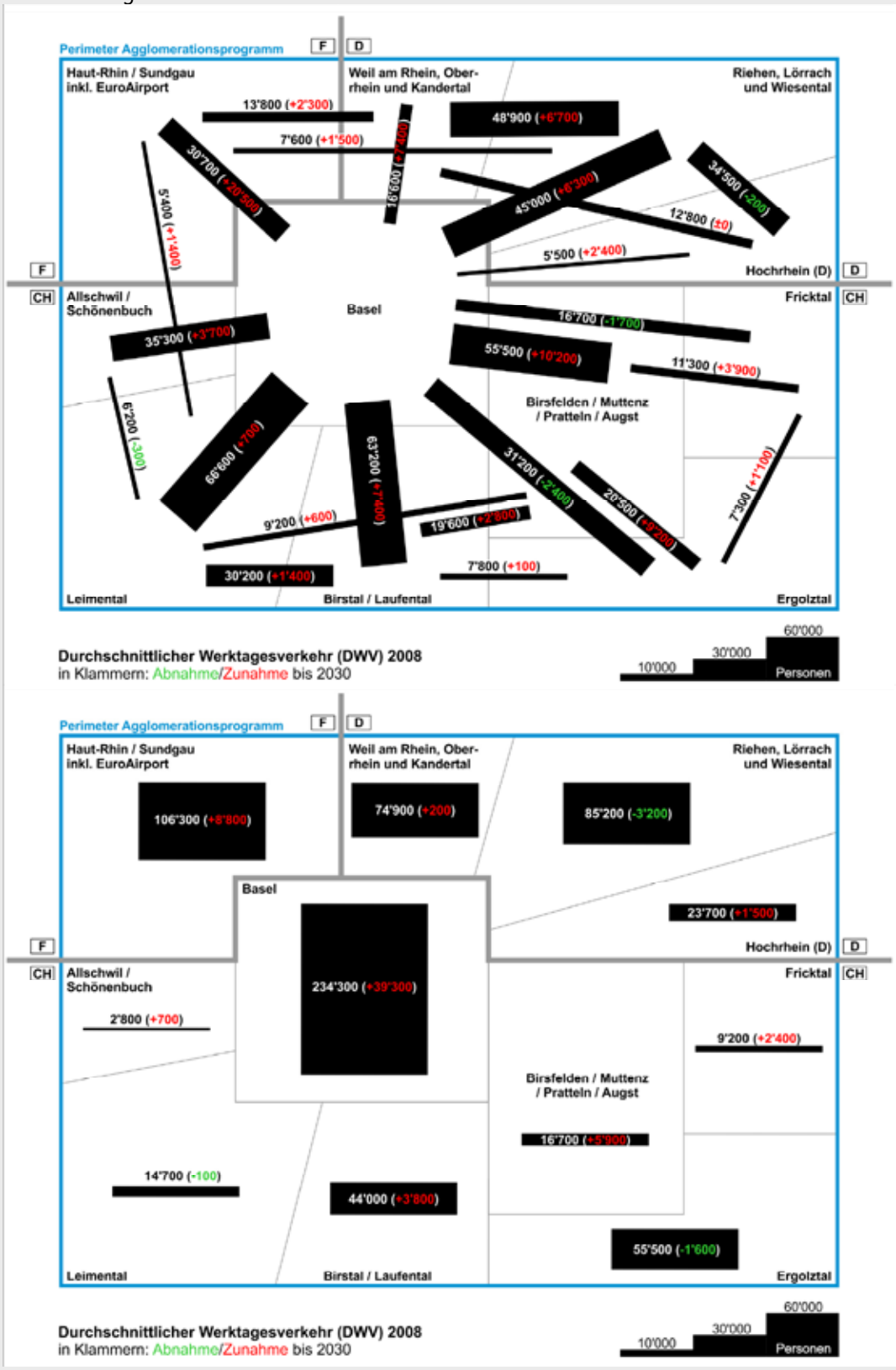
Im Osten wird mit einem überdurchschnittlichen Wachstum der Verkehre aus und in den Raum Birsfelden/Muttenz/Pratteln/Augst gerechnet (teilweise Zunahmen zwischen 20 und 40%). Dabei sollen sich die langläufigen Verkehrsbeziehungen aus dem Ergolztal und dem Fricktal vermehrt von der Stadt Basel in diesen Raum verlagern. Diese leichten Rückgänge werden vom Wachstum auf der Relation Basel – Birsfelden/Muttenz/Pratteln/Augst jedoch kompensiert.

Für die radialen Verkehre zwischen Basel und den beiden Korridoren Birstal und Riehen/Lörrach/Wiesental wird ein durchschnittliches Wachstum erwartet (+12% bzw. +14%).
Am schwächsten ist die Dynamik im Leimental. Für die Verkehre in radialer Richtung wird eine Stagnation prognostiziert, während für einzelne tangentiale Relationen leichte Zuwächse im einstelligen Prozentbereich zu erwarten sind.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die deutliche Zunahme des Binnenverkehrs in der Stadt Basel (+16.5%). Diese ist durch das eigene strukturelle Wachstum bedingt und wird sich mit der Verkehrszunahme auf den radialen Relationen überlagern.

Die Modal Split-Prognose (Karte 3.7) rechnet mit einer deutlichen Zunahme auf der deutschen und französischen Seite. Demgegenüber ist auf der schweizerischen Seite nur mehr in den zentrumsnahen Gebieten (innere Korridore) eine leichte Zunahme zu erwarten. In den peripheren Gebieten wird der Wert eher zurückgehen. Für kleine Gemeinden ist die Aussagekraft der Prognose allerdings zu relativieren, weil es sich oft um tiefe Werte handelt. Dadurch können geringfügige absolute Veränderungen hohe prozentuale Veränderungen verursachen.

Figur 18: Binnenverkehr zwischen (oben) und innerhalb (unten) den aggregierten Verkehrszonen der Agglomeration Basel (Personenfahrten in beide Richtungen, Relationen mit mehr als 5'000 Personenfahrten), DWV 2008 und Veränderung bis 2030



Quelle: Rapp Trans AG 2012; Berechnungen und Darstellung INFRAS

4.3.2 Öffentlicher Verkehr: S-Bahn

Netzstruktur (Karte 3.1)

Das Schienennetz in der Agglomeration Basel ist ein Abbild der Siedlungsstruktur und der Grenzsituation. Die Bahnlinien verlaufen entlang der Siedlungskorridore in den Talachsen sowie als „Doppelinfrastruktur" entlang der Landesgrenzen D/F bzw. D/CH. Mit Ausnahme des Leimentals liegen in allen Talachsen Bahnlinien, welche radial auf das Zentrum der Agglomeration mit den beiden Fernverkehrsbahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof zulaufen und dadurch die (über)regionalen Verbindungen sicherstellen.

Die Bahnstrecken in der Agglomeration Basel sind grundsätzlich nur ein- oder zweigleisig ausgebaut. Die Hochrheinstrecke auf deutscher Seite ist zudem nicht elektrifiziert. Weitere Schwachpunkte des Bahnnetzes im Raum Basel sind die fehlende Bahnanbindung des EuroAirport und die geringe Haltestellendichte im Agglomerationszentrum. Neben der bereits suboptimalen Lage der beiden Fernverkehrsbahnhöfe, welche das Basler Stadtzentrum (zwischen Barfüsserplatz und Claraplatz) nur indirekt erschliessen, fehlen zusätzliche S-Bahnhaltestellen, welche die regionale Erreichbarkeit der einzelnen Stadtquartiere verbessern, die Hauptbahnhöfe entlasten und die Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz optimieren. Mit den in den letzten Jahren neu in Betrieb genommenen Haltestellen (Pratteln Salina Raurica, Augarten, Basel-Dreispitz, Riehen-Niederholz, Lörrach-Dammstrasse, Lörrach-Museum/Burghof, Lörrach-Schwarzwaldstrasse, Schopfheim-West) wurde die S-Bahnanbindung ausserhalb oder am Rand des Agglomerationskerns verbessert.

Fahrzeitverluststellen und infrastrukturelle Engpässe

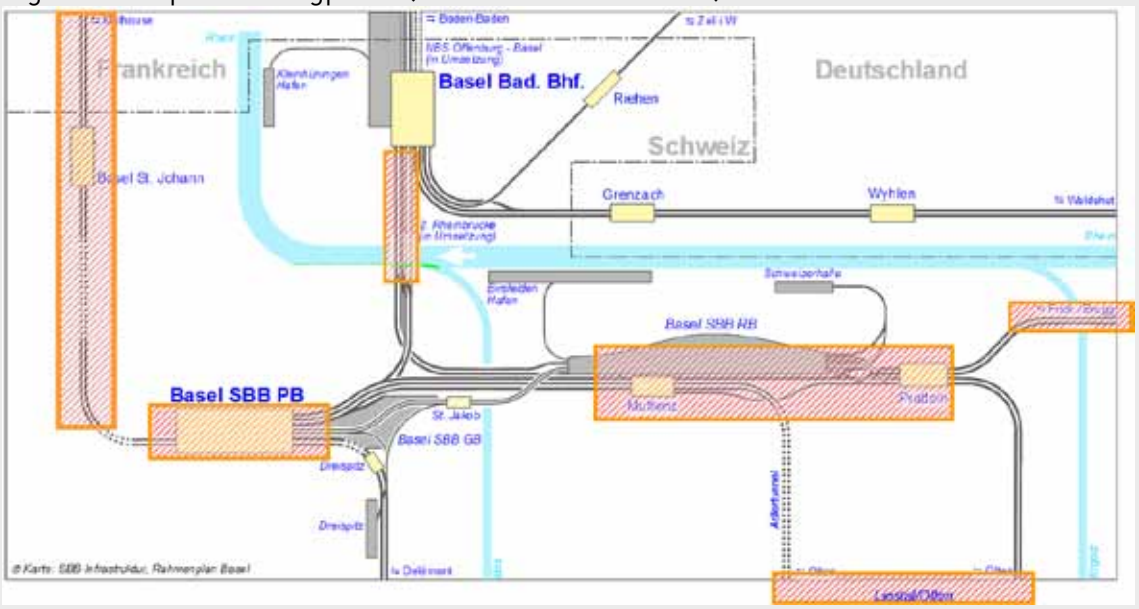
Der Bahnverkehr in der Agglomeration Basel ist von einer Überlagerung der verschiedenen Verkehre (nationaler/internationaler Fern-, Regional- und Güterverkehr) geprägt. Insbesondere das Güterverkehrsaufkommen ist bedingt durch die Lage an der europäischen Nord-Süd-Achse und die nationale Bedeutung Basels als Güterumschlagspunkt überdurchschnittlich hoch.

Die Funktion als wichtiger Bahnknoten widerspiegelt sich in einer hohen Auslastung der Infrastrukturanlagen. Auf mehreren Abschnitten, insbesondere im Bereich des basler Bahnknotens und auf den Zulaufstrecken, sind die Kapazitäten heute weitgehend ausgeschöpft (vgl. Figur 19). Ebenfalls stark ausgelastet ist die Elsässerbahn. Fehlende Reserven begünstigen einerseits die Entstehung von Fahrzeitverlusten, indem sich Störungsfälle stärker auf andere Züge übertragen. Andererseits schränken sie die Möglichkeiten für den angestrebten Ausbau des S-Bahnangebots ein.

Die beiden baselstädtischen Bahnhöfe weisen eine sehr asymmetrische Auslastung der Bahnhofinfrastrukturen auf. Die primäre Benützung von Osten (Basel SBB) bzw. von Süden her (Badischer Bahnhof) führt zu einer hohen Zahl von endenden bzw. kopfmachenden Zügen in beiden Bahnhöfen.

Ein weiterer Grund für Fahrzeitverluste sowohl im Bahn- als auch im Trambetrieb sind fehlende Doppelspurstrecken für Kreuzungsvorgänge. An dieser Stelle sind die eingleisigen Bahnstrecken im Laufental und zwischen Riehen und Lörrach zu erwähnen.

Figur 19: Kapazitive Engpässe (schraffierte Rechtecke) im Bahnknoten Basel



Quelle: SBB, ergänzt (Elsässerbahn)

Entwicklungstrends

Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP, ehemals Bahn 2030) des Bundes, welches in mehreren Ausbauschritten umgesetzt werden soll, finden die Engpässe im Raum Basel Berücksichtigung. Im Ausbauschritt 2025 der FABI[28]-Vorlage soll die Kapazität auf der Strecke Basel – Liestal in einer 1. Etappe durch eine Aufweitung der östlichen Bahnhofszufahrt und zusätzliche Wendegleise in Liestal und Gelterkinden erhöht werden. Damit soll ein Viertelstundentakt im Ergolztal ermöglicht werden[29]. Die 2. Etappe mit einer vollständigen Entflechtung zwischen Basel und Muttenz und in Pratteln als Grundlage für einen Viertelstundentakt im Fricktal wird in STEP als weniger dringlich bewertet und entsprechend zeitlich weiter zurückgestellt. Das Gleiche gilt für Doppelspurausbauten im Laufental.

Mittel- bis langfristig verfolgt die Agglomeration das Projekt Herzstück Regio-S-Bahn Basel. Dieses sieht einen Innenstadttunnel zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof vor. Damit könnten S-Bahnen auf direkten Durchmesserlinien ohne Richtungsänderung zwischen dem Wiesental bzw. Hochrhein und den Schweizer Korridoren geführt werden. Zudem würde die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert und das Tramnetz entlastet.

Angebot: Linien, Taktdichte und Tarifsystem (Karte 3.1)

Das Liniennetz der Regio-S-Bahn ist durch die räumliche Anordnung der beiden baselstädtischen Bahnhöfe geprägt. Die Gleistopologie hat zur Folge, dass Liniendurchbindungen zwischen der Schweiz und Deutschland nur mit Wendemanövern in einem oder gar in beiden städtischen Bahnhöfen möglich sind. Beim deutschen Hochrheinkorridor kommt die fehlende Elektrifizierung als weiterer Grund für die fehlende Durchbindung hinzu.

Im Schienenverkehr zwischen dem schweizerischen und dem französischen Teil der Agglomeration wäre eine betriebliche Durchbindung trotz der unterschiedlichen Bahnstrom- und Sicherungssysteme in den beiden Ländern möglich. Da auf der französischen Seite jedoch Triebzüge

[28] Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

[29] In einem ersten Schritt ist ein 3. Produkt bis Gelterkinden vorgesehen.

zum Einsatz kommen, die mit dem Schweizer Stromsystem nicht kompatibel sind und die FLIRT-Triebzüge in Frankreich nicht zugelassen sind, besteht heute keine Durchbindung mehr[30]. In Basel müssen die Fahrgäste umsteigen.

Hinsichtlich zeitlicher Verfügbarkeit ist ein Gefälle zwischen dem Angebot auf Schweizer Seite und demjenigen in Deutschland und Frankreich feststellbar:

- Integraler Halbstundentakt in den Schweizer Korridoren (S1, S3, Waldenburgerbahn) sowie im Wiesental, wo sich S5 und S6 werktags zwischen Steinen und Lörrach-Stetten zu einem Viertelstundentakt überlagern.
- Stundentakt auf den Linien Basel Badischer Bahnhof – Freiburg , Basel Badischer Bahnhof – Waldshut und auf dem französischen Ast der S1. Allerdings ergibt sich durch die Überlagerung mit schnelleren Produkten des regionalen Schienenverkehrs für gewisse Halte zumindest in den Hauptverkehrszeiten ein annähernder Halbstundentakt.

Die fehlende Durchbindung und der Stundentakt in Richtung Elsass wirken sich insbesondere auch negativ auf den Bahnhof St. Johann aus. Dieser fristet aufgrund des unattraktiven Angebots und trotz seines vorteilhaften Standorts ein Schattendasein im städtischen Verkehr.

Entwicklungstrends

Das mittelfristige Angebotsziel für die Regio-S-Bahn ist ein durchgehender Halbstundentakt auf allen Linien. Langfristig ist entsprechend dem in STEP für Agglomerationen formulierten Ziel die Einführung eines Viertelstundentakts in der inneren Agglomeration vorgesehen. In der TEB-Entwicklungsstrategie 2020 wird dieses Ziel unter dem Begriff „15'-Stadtregion" formuliert (TEB 2009). Ohne namhafte Infrastrukturausbauten im inneren Agglomerationsbereich ist diese Verdichtung jedoch nicht möglich.

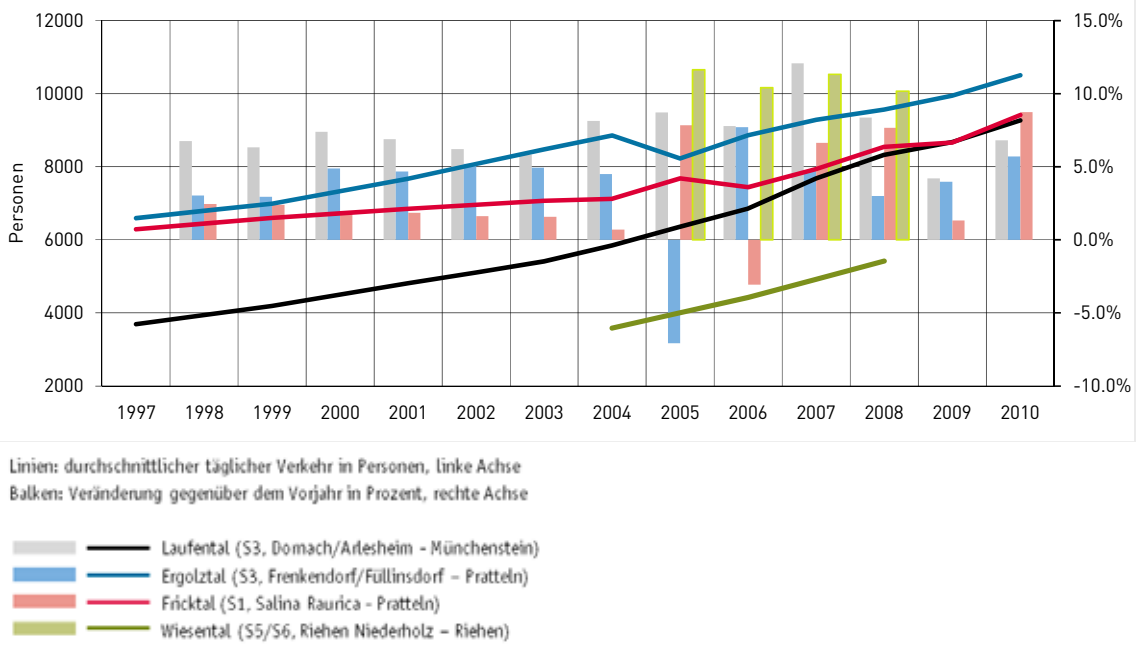
Nachfrage (Karte 3.2)

In Figur 20 ist die Nachfragedynamik der letzten Jahre auf den Linien der Regio-S-Bahn ersichtlich. Auf allen Linien konnten fast ausnahmsweise kontinuierliche Zuwächse verzeichnet werden. Auffallend sind die seit Langem konstant hohen Wachstumsraten im Laufental. In diesem Korridor ist denn auch die Nachfrage über die letzten zehn Jahre am stärksten gestiegen (+104%). Auch im Ergolztal lassen sich deutliche Zuwächse von jährlich mehreren Prozenten beobachten. Hier führte jedoch die Einführung zusätzlicher Fernverkehrshalte in Liestal und Sissach per 2005 zu einer Dämpfung des Nachfragewachstum bei der S-Bahn (+45% in den letzten zehn Jahren). Im Fricktal verlief die Entwicklung insgesamt zurückhaltender (+24%). Auf deutscher Seite hat die Benützung der S5 und der S6 in den Jahren 2004 bis 2008 vergleichsweise stark um 44% zugenommen. Es ist jedoch anzumerken, dass im selben Zeitraum auch das Angebot im gleichen Mass ausgebaut wurde (+40%).

Im deutschen Hochrheinkorridor ist die Nachfrage (gemessen in Personenkilometern) zwischen 2003 und 2010 um 32% gewachsen. Allerdings verlief das Wachstum in den letzten Jahren etwas verhaltener (+8% zwischen 2006 und 2010, Angaben DB Regio AG, Regionalverkehr Südbaden). Für den französischen Korridor liegen keine Angaben zur Nachfrageentwicklung vor.

[30] Vor dem Einsatz der FLIRT-Triebzüge bestand bis Ende 2008 eine Durchbindung.

Figur 20: Nachfragedynamik auf den Linien der Regio-S-Bahn[31]



Quelle: Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft 2010

Entwicklungstrends

Die Umlegungsresultate der ÖV-Nachfrage gemäss Vergleichszustand 2030 zeigen einen durchgehenden starken Nachfragezuwachs auf der Bahn im Ergolztal, am Oberrhein und auf der Linie zwischen Basel und Mulhouse (Karte 3.3). Im Wiesental und im Birstal konzentriert sich der Nachfragezuwachs primär auf den vorderen Teil. Auf den äusseren Teil-strecken ist der Zuwachs mit weniger als 1'000 Personen gering.

Entlang dem Hochrhein wird auf der gesamten Strecke nur ein schwacher Nachfragezuwachs erwartet. Es gilt dabei aber zu berücksichtigen, dass sich die Fahrgastzahlen auf dieser Linie im regionalen Vergleich, insbesondere mit den schweizerischen Bahnstrecken, auf einem deutlich tieferen Niveau bewegen.

Auf der Bahn ist mit Nachfragezuwächsen der Verkehre zwischen dem Fricktal und dem Raum Birsfelden/Muttenz/Pratteln/Augst zu rechnen.

[31] Für das Wiesental konnte lediglich auf die Jahreswerte 2004-2008 der beförderten Personen auf der gesamten S-Bahnstrecke zurückgegriffen werden. Die in der Figur dargestellten Querschnittswerte zwischen Riehen und Riehen-Niederholz wurden mit Hilfe des bekannten Werts aus dem GVM-Referenzzustand 2008 überschlagsmässig hergeleitet und sind deshalb als Bandbreiten zu verstehen. Die Wachstumsraten sind jedoch belastbar (beziehen sich auf die Fahrgastzahlen auf der ganzen Linie). Für den französischen Korridor in Richtung Mulhouse konnten keine Zahlen in Erfahrung gebracht werden.

4.3.3 Öffentlicher Verkehr: Tram und Bus

Netzstruktur (Karte 3.1)

Das Bahnnetz wird von einem Busnetz überlagert, welches die kleineren Ortschaften verbindet (Mittelverteiler) und die örtliche Erschliessung sicherstellt (Feinverteiler). Entsprechend bietet das Busnetz auch tangentiale Verbindungen in den weniger dicht besiedelten Gebieten abseits der grossen Talachsen an.

Im inneren Bereich der Agglomeration kommt das Tramnetz hinzu und bildet zusammen mit dem Busnetz ein dichtes Netz zur Mittel- und Feinverteilung, welches alle massgeblichen Siedlungskorridore abdeckt. Im Leimental übernimmt das Tram teilweise die Funktion des fehlenden Bahnangebots.

Das Tramnetz ist fast durchgehend doppelspurig ausgebaut. Letzte einspurige Abschnitte befinden sich in Binningen, zwischen Ettingen und Rodersdorf sowie zwischen Arlesheim und Dornach. Zudem ist ein Grossteil der Vorortsstrecken als Eigentrassee ausgebaut. Allerdings sind im ausserstädtischen Gebiet nur Teilabschnitte baulich von der Fahrbahn für den MIV abgetrennt, so dass höhere Geschwindigkeiten möglich sind.

Bis heute existieren mit Ausnahme des Halts der Linie 10 in Leymen keine grenzüberschreitenden Tramlinien (mehr). Die Tramlinien 3, 11 und 6 enden an der französischen bzw. deutschen Grenze. Die Verlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein befindet sich derzeit im Bau. In Lörrach übernimmt die S-Bahn mit ihrem dichten Haltestellennetz (7 Haltestellen in Lörrach) teilweise die Funktion des fehlenden Tramangebots.

Das grenzüberschreitende Busangebot zwischen Deutschland und der Schweiz ist mit drei Linien im Raum Basel Nord/Weil am Rhein (12, 16, 55) und vier Linien im Raum Grenzach-Wyhlen/Riehen/Lörrach (16, 35, 38, 7301) gut ausgebaut. Zwischen Frankreich und der Schweiz bestehen lediglich zwei regionale Buslinien (603, 604) und der Flughafen-Bus (50).

Fahrzeitverluststellen (Karte 3.10)

Im Busverkehr ergeben sich neben unplanmässigen Fahrgastwechselzeiten die meisten Fahrzeitverluste an Knoten durch Interaktion mit dem MIV. In der Agglomeration Basel geht der Trend daher in Richtung ÖV-Priorisierung durch sukzessive Anpassung der Knotensteuerung und bauliche Eigentrassierung (Busspuren) im Rahmen von Knoten- bzw. Strassensanierungen. Bisher existieren Busspuren erst vereinzelt an/auf chronisch überlasteten Knoten/Streckenzügen im schweizerischen Agglomerationsteil.

In der folgenden Tabelle sind die von den Verkehrsbetrieben beschriebenen Fahrzeitverluststellen (Karte 3.10) detailliert aufgelistet. Neben den zu erwartenden Fahrzeitverluststellen an innerstädtischen Knoten in Basel, Lörrach und Saint-Louis ist die Häufung von problematischen Stellen auf den beiden Tangentialen zwischen dem Leimental und Birseck auffallend. Vor allem an Kreuzungen mit verkehrsreichen radialen Strassen ergeben sich in den Spitzenstunden Rückstaus, von denen die Buslinien in Mitleidenschaft gezogen werden.

Eine seit Langem bestehende Problemstelle ist die Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal. Die Anschlusssituation der Krummeneichstrasse an die Rheinstrasse wird aktuell verbessert.
In Basel, Liestal, Lörrach und Weil am Rhein können weitere Fahrzeitverluststellen identifiziert werden. Hier handelt es sich vor allem um einzelne Knoten oder Ortsdurchfahrten, wo die Busse in den Spitzenzeiten vom privaten Strassenverkehr behindert werden (in der Tabelle nicht aufgeführt).

Tabelle 14: Fahrzeitverluststellen (Stauverdachtsstellen)

	Strecke/Stelle	Problem	TU	Linien
BL	Reinach, Knoten Bruggstrasse/H18	Stau vor Knoten	BLT	62, 64
BL	Reinach, Therwilerstrasse, Ausfahrt in die Birsigtalstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	BLT	64
BL	Oberwil, Hauptstrasse	Rückstau durch Fussgängerampel	BLT	60, 61, 64
BL	Therwil, Reinacherstrasse vor der Kreuzung bei Gemeindeverwaltung (LSA)	Stau vor Knoten	BLT	64
BL	Therwil, Bahnhofstrasse Löwenkreisel bis Bahnübergang	Stau vor Knoten	BLT	64
BL	Biel-Benken, Kreuzung Therwilerstrasse/Eichgasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse/Unfallschwerpunkt	BLT	60, 64
BL	Bottmingen, Kreuzung Oberwilerstrasse/Schlossgasse beide Richtungen	Stau vor Knoten	BLT	34, 60
BL	Bottmingen, Bruderholzstrasse inklusive Kreisel Bottmingen	Stau auf Strecke	BLT	37, 60, 63
BL	Münchenstein/Basel, Kreuzung Reinacherstrasse/Jakobsbergerstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	BLT	37
BL	Münchenstein, Knoten H18/Bruderholzstrasse	Stau vor Knoten	BLT	60, 63
BL	Muttenz, Kreuzung Baselstrasse / Margelackerstrasse und Rennbahnkreuzung	Rückstau von Knoten	BLT	60, 63
BL	Basel, Brügglingerstrasse Dreispitz bis St. Jakob	Rückstau von Knoten	BLT	36, 37
BL	Binningen, Kreisel Dorenbach	Stau vor Knoten	BVB	2, 34
BL	Birsfelden, Knoten Schulstrasse und Birseckstrasse	LSA-Schaltung unkoordiniert		3
BL	Allschwil, Baslerstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	BVB	6
BL	Allschwil, Kreuzung Binningerstrasse/Baslerstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	BVB	33, 61
BL	Frenkendorf, Rheinstrasse Richtung Liestal	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	AAGL	80
BL	Liestal, Kasernenstrasse Richtung Lausen	Rückstau von Knoten	AAGL	70, 71, 76
BL	Liestal, Kreuzung Kantonalbank von Seite Gerbergasse	Stau vor Knoten	AAGL, PA	70, 71, 76, 78, 83
BL	Liestal, Kreuzung Kantonalbank von Seite Basel	Stau vor Knoten	AAGL	70, 80, 76
BL	Liestal, Oristalstrasse Richtung Bahnhof Liestal	Rückstau von Knoten	PA	72, 67
BL	Grellingen, Bahnübergang Richtung Seewen	Geschlossene Bahnschranken	PA	116
BL	Blauen/Dittingen/Nenzlingen, Baselstrasse und Laufenstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	PA	119
BL	Zwingen, Kreuzung Birsbrücke	Stau vor Knoten	PA	119
BL	Laufen, Strassenunterführung Bahnhof von Seite Wahlen	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	PA	114
BL	Laufen, Ausfahrt Busbahnhof	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	PA	111,112, 114, 118, 119
BL	Laufen, Bahnhofkreisel	Rückstau von Knoten	PA	112, 118, 119
BL	Laufen, Bahnhofplatz	Fremdverkehr auf Busbahnhof	PA	111, 112, 114, 118, 119
BL	Frenkendorf, Rheinstrasse Richtung Liestal	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	AAGL	70

BL	Liestal, Bahnhofplatz	Fremdverkehr auf Busbahnhof	AAGL	70, 71, 76, 78, 83
BL	Zwingen, Kreuzung Birsbrücke	Stau vor Knoten	PA	119
BL	Zwingen, Kreuzung Birsbrücke	Stau vor Knoten	PA	119
BL	Münchenstein, Kreuzung MFP	Stau vor Knoten	BLT	58, 60
BL	Muttenz, Kreuzung Baselstrasse/Münchensteinerstrasse	Einmündung in verkehrsreiche Strasse	BLT	60
BL	Thürnen, Bahnübergang	Geschlossene Bahnschranken	BLT	108
BL	Münchenstein, Knoten H18/Bruderholzstrasse	Stau vor Knoten	BLT	60, 63
BS	Basel, Steinengraben	LSA-Schaltung unkoordiniert	BVB	30
BS	Basel, Elisabethenstrasse	Stau vor Knoten	BVB	1, 2
BS	Basel, Centralbahnplatz	Fremdverkehr auf Busbahnhof	BVB	30, 48, 50
BS	Basel, Hammerstrasse	Stau vor Knoten	BVB	1, 2
BS	Basel, Spalentor	Stau vor Knoten	BVB	3
BS	Basel, Klybeckstrasse	LSA-Schaltung unkoordiniert	BVB	8
BS	Basel, Neuweilerstrasse	Stau vor Knoten	BVB	8
BS	Basel, Birsstrasse	Konflikt mit Velostreifen/Parkierer	BVB	36
BS	Basel, Dorenbachviadukt	Stau vor Knoten	BVB	2
D	Lörrach Innenstadt	k.A.	Südbadenbus	7300, 7301
D	Stetten Grenze - Riehen Niederholz	k.A.	Südbadenbus	7301
F	Saint-Louis Zentrum (Rue de Huningue, Rue de Mulhouse)	k.A.	Metro-Cars (Distribus)	1, 2, 4

Quelle: AAGL: Autobus AG Liestal, PA: PostAuto AG, BLT: Baselland Transport AG, BVB: Basler Verkehrsbetriebe, Südbadenbus und Metro-Cars (Distribus)

Angebot: Linien und Taktdichte (Karte 3.1)

Das basler Tramliniennetz ist mehrheitlich radial ausgestaltet, wobei sich die Linien im Zentrumsbereich überlagern. Die Linien 1, 14 und 21 decken als Ring zusätzlich die tangentialen Relationen um den Zentrumsbereich ab. Tangentialbeziehungen im äusseren Bereich des Agglomerationskerns bzw. zwischen den einzelnen Korridoren werden vom aktuellen Liniennetz nicht abgedeckt. Die Fahrplan-Intervalle liegen für alle Tramlinien bei 7.5 Minuten.

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.

Entwicklungstrends

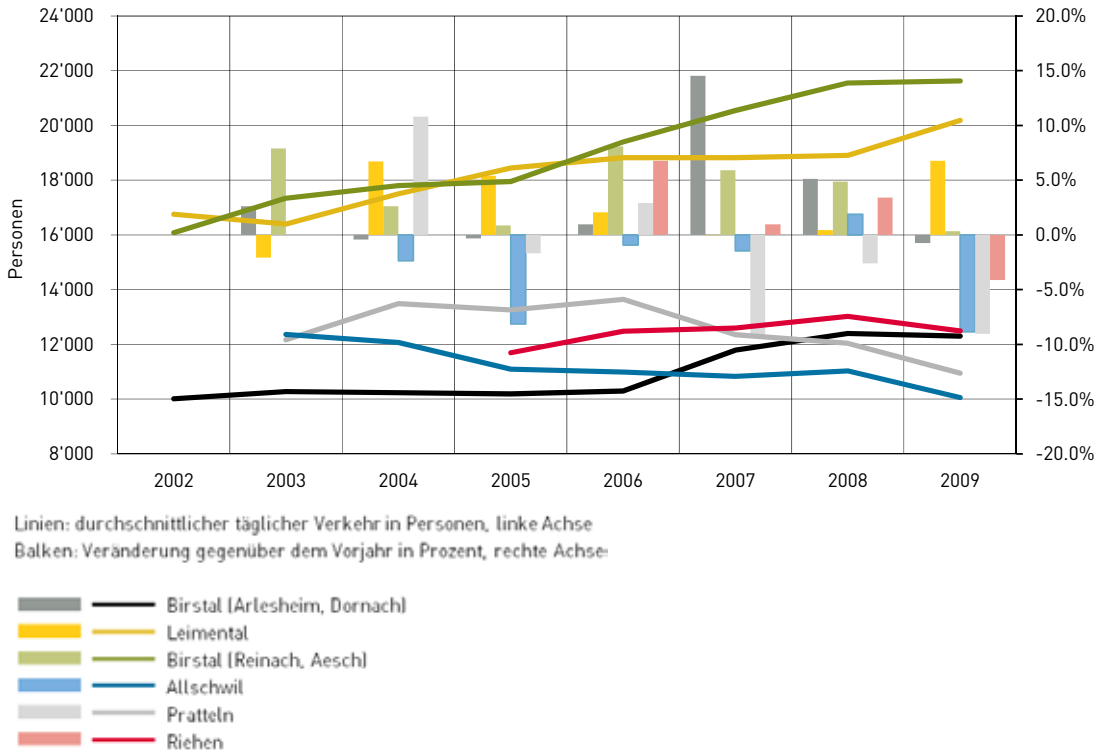
Für die Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes stehen zurzeit zahlreiche Ideen im Raum. Um die Integration der einzelnen Erweiterungsideen sowie deren Nutzen zu erkunden und ein grundsätzliches Ziel-Liniennetz für künftige Erweiterungen festzulegen, wurde deshalb 2011/2012 der Studienauftrag Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 durchgeführt. Das daraus hervorgegangene zukünftige Tramnetzdesign und die damit verfolgten Ziele werden in Kapitel 7.3.1 beschrieben.

Nachfrage (Karte 3.2)

Bei der Nachfrageentwicklung in den einzelnen Tramkorridoren der Agglomeration Basel sind deutliche Unterschiede zu erkennen. Wiederum zeigt sich das Birstal sehr dynamisch – jedoch nur die Tramlinie nach Reinach und Aesch. Auf der Linie nach Arlesheim und Dornach waren die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren konstant. Ein Grund dürfte auch hier im S-Bahn-Ausbau liegen. Das Wachstum in den Jahren 2007 und 2008 ist auf baustellenbedingte Staus auf der A2 zurückzuführen, wodurch Pendler vom Auto aufs Tram umstiegen (Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft 2010). Im Leimental zeigt die Entwicklung seit 2003 nach oben. Lediglich 2006 und 2007 stagnierten die Fahrgastzahlen, konnten aber 2008 mit der Einführung der Einsatzlinie E10 während den Spitzenstunden wieder gesteigert werden. Im Korridor Richtung Muttenz und Pratteln lässt sich seit 2006 ein fortlaufender Rückgang der Fahrgastzahlen beobachten. Der Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Pratteln und Basel dürfte ein Grund dafür sein, kann den Rückgang alleine aber nicht erklären. Bereits seit Längerem stagnierend oder rückläufig sind die Fahrgastzahlen der Allschwiler Tramlinie. Grund dafür ist der massive Ausbau des Busangebots in den letzten Jahren. Dagegen konnte im Riehener Korridor in den letzten Jahren eine verhalten positive Entwicklung beobachtet werden. Mit der Integration der S6 ab Riehen in den TNW gingen 2009 wieder Fahrgäste verloren.

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, welche die Angebotsqualität schmälern.

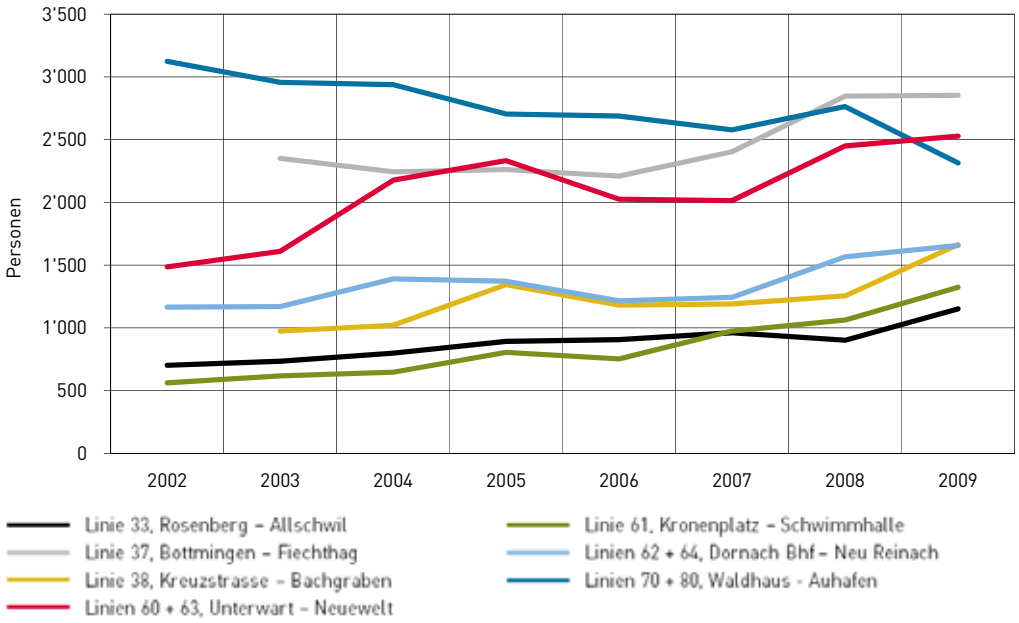
Figur 21: Nachfragedynamik der Agglo-Tramlinien



Quelle: Fahrgastzählungen der BVB und der BLT, Daten zur Verfügung gestellt
Betrachtete Querschnitte: Birstal: Dreispitz-Neuewelt (Linie 10) und Ruchfeld-Dreispitz (Linie 11), Leimental: Dorenbach-Zoo (Linie 10 und 17), Pratteln: Freidorf-Schänzli (Linie 14), Allschwil: Lindenplatz-Morgartenring (Linie 6), Riehen: Habermatten-Eglisee (Linien 2 und 6).

Die Nachfrageentwicklung auf dem Busnetz ist lediglich für ausgewählte Linien im Agglomerationszentrum dargestellt (vgl. Figur 22). Es handelt sich dabei vor allem um tangentiale Linien im äusseren Stadtbereich. Die Linien 70 und 80 sind Radiallinien zwischen dem Ergolztal und dem basler Zentrum. Der Vergleich des Diagramms mit denjenigen für Bahn und Tram zeigt, dass die Nachfragedynamik auf dem Busnetz volatiler ist. Grundsätzlich konnten jedoch in den letzten Jahren – Schwankungen ausgeblendet – alle Buslinien die Fahrgastzahlen steigern. Einzig auf den Linien 70 und 80 sind die Nachfragewerte seit Langem rückläufig. Ein wichtiger Grund dafür dürften die chronischen Verspätungen infolge der Überlastungen auf dem MIV-Netz zwischen Liestal und Pratteln sein.

Figur 22: Nachfragedynamik ausgewählter Buslinien im Kernbereich der Agglomeration



Quelle: Fahrgastzählungen der BVB und der BLT, Daten zur Verfügung gestellt

Entwicklungstrends

Gemäss Umlegung der ÖV-Nachfrage aus dem Vergleichszustand 2030 ist auf dem Tram- und Busnetz im Raum Basel mehrheitlich mit einer Zunahme der Nachfrage zu rechnen (Karte 3.3). Besonders im Zentrum (grossbasler Innenstadt, Kleinbasel) und im Norden Basels (Saint-Louis, Kleinhüningen) sind starke Steigerungen der Fahrgastzahlen zu erwarten. Auf den Tramstrecken zwischen Schifflände und St.-Louis Grenze sowie zwischen Bahnhof St. Johann – Dreirosenbrücke - Messeplatz sollen sich die Werte annähernd verdoppeln. Demgegenüber ist die Entwicklungsdynamik auf den Vorortsstrecken schwächer. Im Birseck und Richtung Lörrach wird mit einem leichten Nachfragezuwachs gerechnet, während die Fahrgastzahlen im Leimental und Richtung Pratteln stagnieren oder sogar zurückgehen.

Auf dem Busnetz sind die höchsten Nachfragesteigerungen in Basel und im ersten Agglomerationsgürtel zu erwarten, wo die Buslinien Entwicklungsgebiete erschliessen. Dies ist beispielsweise der Fall in Allschwil (Gebiet Bachgraben), in Saint-Louis und im kleinbasler Wettstein-Quartier (Roche).

Tarifsystem

Das Tarifangebot in der Agglomeration Basel ist geprägt durch den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), den Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL), die SNCF sowie Distribus. Sowohl TNW als auch RVL sind integrale Tarifverbunde (der Verkehrsunternehmen) und ermöglichen den ÖV-Benutzern die unkomplizierte Benützung aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel mit einer Fahrkarte. Distribus und SNCF dagegen haben getrennte Tarifsysteme.

Im grenzüberschreitenden Verkehr sind drei „bilaterale" Zeitfahrausweise erhältlich:

- Die RegioCardPlus (als Monats- oder Jahreskarte) erlaubt die Benützung des ÖV-Angebots im TNW und im RVL. Eine eingeschränkte Version (RegioCardPlus light) deckt nur die grenznahen Zonen des RVL ab.
- Das Abonnement DistriPass ist als grenzüberschreitende Version erhältlich, gültig für das Busnetz auf dem Gebiet der CC3F und das Angebot des TNW. Die Benützung der SNCF-Bahnangebote ist nicht enthalten. Das Abonnement ist zudem nur als Monatskarte erhältlich.
- Das Abonnement AlsaPlus erlaubt die kombinierte Benützung eines definierten Abschnitts der Bahnstrecke Mulhouse-Basel der TER Alsace[32] und des TNW-Angebots. Dieses Produkt ist nur für französische Grenzgänger mit der Beziehung Frankreich – TNW und nur als Monatskarte erhältlich (nicht übertragbar).

Für den öffentlichen Verkehr zwischen allen drei Ländern besteht bisher lediglich ein Tageskartenangebot. Dieses Tarifangebot deckt die Bedürfnisse vieler ÖV-Benutzer ab und scheint zudem preislich konkurrenzfähig. Der Absatz grenzüberschreitender Abonnemente hat sich in den letzten zehn Jahren auf rund 50'000 Monatskarten pro Jahr vervierfacht. Verbesserungspotenzial besteht vorab im grenzüberschreitenden Verkehr Richtung Frankreich. Schwachpunkte sind hier die unflexible Integration des Bahnangebots und die ausschliessliche Verfügbarkeit der Abonnemente als Monatskarten.

Seit 2010 treten die verschiedenen Tarifpartner im Rahmen eines INTERREG-Projekts unter der gemeinsamen Marke triregio auf. Eine Internetplattform informiert über die grenzüberschreitenden Tarifangebote und eine trinationale elektronische Fahrplanauskunft sowie der Ausbau der Tarifangebote im Gelegenheitsverkehr sind geplant.

Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV

Die Benutzerfreundlichkeit des Fahrzeugparks und der Haltestellenausstattung wurde in den letzten Jahren verkehrsmittelübergreifend verbessert. Insbesondere die Inbetriebnahme von elektronischen Anzeigetafeln zur Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an den Haltestellen ist zu erwähnen. Das Rollmaterial auf den Bahn- und Tramlinien entspricht weitgehend heutigen Massstäben. Teilweise kommen aber noch Fahrzeuge ohne Niederflureinstieg zum Einsatz.

Seit 2009 erheben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn die Kundenzufriedenheit mit einer standardisierten Methode, deren Kundenzufriedenheitsindex sich mit den Indizes anderer Schweizer ÖV-Bestellergebiete vergleichen lässt. Für 2011 liegt der Wert im oberen Bereich der insgesamt 11 in der Schweiz ermittelten Indizes. Er ist gegenüber 2009 stabil auf hohem Niveau. Verbesserungsfähig sind die Kundenthemen Reklamation (53 Punkte[33]), Haltestelleninfrastruktur (69), Information bei Verspätungen (70), Sauberkeit der Haltestellen (70), Fahrkomfort (71) und das auf die Gesamtzufriedenheit einflussreichste Thema Tickets und Preise (71).

[32] TER = Transports Express Régionaux; TER Alsace ist eine Marke der SNCF für das ÖV-Angebot im Elsass.

[33] Die Bewertung erfolgt auf einer Skala von 0 bis 100 mit der Abstufung: weniger als 60 Punkte = „unzufrieden", 60-79 Punkte = „zufrieden", 80-100 Punkte = „sehr zufrieden". Die Werte beziehen sich auf die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Bei der Haltestelleninfrastruktur werden insbesondere nicht ausreichende Sitzgelegenheiten und ungenügender Witterungsschutz kritisiert. Allerdings werden diese Mängel gegenüber 2009 messbar besser beurteilt. Auf die Bewertung des Fahrkomforts wirken sich als unangenehm empfundene Temperaturen im Sommer, schlechte Luftqualität und wenig komfortable Stehplätze negativ aus.

Die neben den Preisen grundlegenden Themenbereiche Netzqualität und Zuverlässigkeit werden mittelmässig beurteilt. Die hohe Bewertung der Kriterien „gut ausgebautes Liniennetz“ und „direkte Verbindungen“ legt den Schluss nahe, dass die Mehrzahl der Befragten die Schwachpunkte der basler S-Bahn (fehlende Durchbindungen, dezentrale Lage der basel-städtischen Fernverkehrsbahnhöfe, geringe Haltestellendichte im Kernbereich) kaum wahrnehmen. Es ist anzunehmen, dass Unzulänglichkeiten, denen die Benutzer täglich begegnen, in einer derartigen Bewertung stärker Berücksichtigung finden als hypothetische Verbesserungen auf der Netzebene. Allerdings erreicht das Kriterium „Anschlüsse“ innerhalb der Netzqualität einen vergleichsweise tiefen Wert. Die höchsten Bewertungen erreichen Kriterien zum Personal, zur Bedienung und zur Information.

Die erstmals 2011 erhobene Kundenzufriedenheit bei Fahrgästen der grenzüberschreitenden Buslinien zwischen Frankreich und Basel sowie Deutschland und Basel weist ebenfalls zufriedene Kunden aus, aber auf deutlich tieferem Niveau als im Durchschnitt der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Mit Ausnahme des sehr gut eingestuften Fahrkomforts werden alle Themenbereiche schlechter bewertet, insbesondere die Information bei Verspätungen und der relativ stark gewichtete Umgang mit Reklamationen. Mit dem Abend- und Sonntagsangebot der grenzüberschreitenden Buslinien sind zwar mehr als zwei Drittel der Fahrgäste unzufrieden, im Gegensatz zum übrigen Agglomerationsgebiet messen sie der Netzqualität insgesamt jedoch weniger Bedeutung zu.

4.3.4 Strassennetz

Struktur

Wie das öffentliche Verkehrsnetz folgt auch das Strassennetz den Siedlungen in den Korridoren. Im peripheren Raum ist es jedoch deutlich dichter und bietet hier auch tangentiale Verbindungen, welche vom ÖV nur sehr beschränkt abgedeckt werden. Die Autobahn A2 (Achse Basel – Sissach – Härkingen/A1), die A3 (Achse Basel – Fricktal – Baden) und die A5 (Achse Basel - Freiburg) auf der deutschen bzw. die A35 (Achse Basel – Mulhouse) auf der französischen Oberrheinseite bilden das Hochleistungsstrassennetz (HLS-Netz). Dieses wird ergänzt durch die A98 zwischen Rheinfelden (D) und Weil am Rhein, welche eine wichtige regionale Funktion übernimmt, und die H18 Aesch – Basel, die den Verkehr aus dem Laufental und dem Birseck aufnimmt.

Speziell zu erwähnen ist der Verkehrs- und Anschlussknoten Hagnau, wo die zwei Hochleistungstrassen H18 und A2/A3 sowie diverse lokale Hauptstrassen verknüpft werden. An diesem Verkehrsknoten werden alle wesentlichen Verkehrsströme des MIV aus dem schweizerischen Raum zusammengefügt bzw. miteinander verknüpft; aus regionaler und nationaler Sicht. Alternative Routen auf Hochleistungsstrassen, auch grossräumige zur Umfahrung dieses Knotens existieren (allenfalls mit Ausnahme der A861) keine.
Die Hauptverkehrsstrassen komplettieren das übergeordnete Strassennetz. Diese stellen weitere regionale Verbindungen her (z.B. im Sundgau, im Wiesental und im Laufental) und übernehmen die Durchleitungsfunktion fehlender Autobahnen.

Belastung und Auslastung (Karte 3.8)

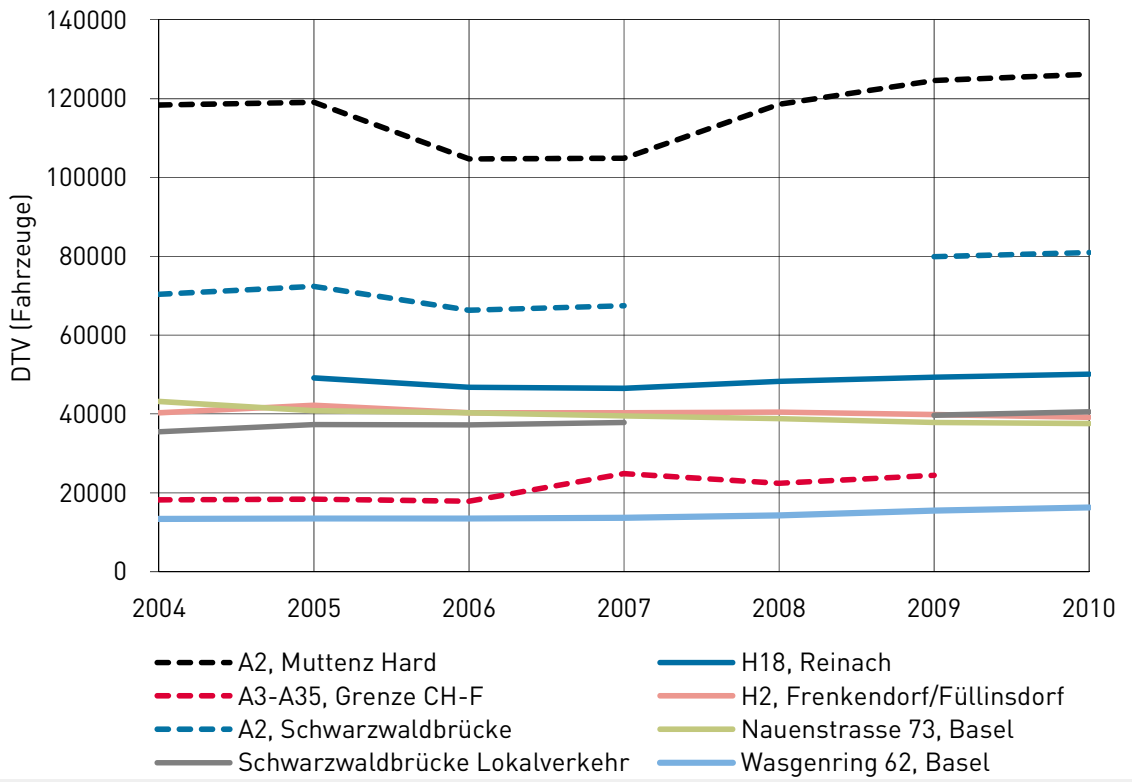
Das Hochleistungsstrassennetz in der Agglomeration Basel ist durch die Überlagerung von europäischem Nord-Süd-Transitverkehr und Regionalverkehr von hohen Belastungen geprägt. Mit durchschnittlich über 126'000 Fahrzeugen (DTV 2010) ist der Autobahnabschnitt zwischen der Verzweigung Hagnau und Pratteln einer der am stärksten belasteten der Schweiz. Das nachfolgende Diagramm veranschaulicht, dass der Verkehr auf den Hochleistungsstrassen in den letzten Jahren tendenziell zugenommen hat.[34] Im innerstädtischen Bereich und auf dem Abschnitt bis zur Verzweigung Augst hat die A2/3 mittlerweile die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht. Dies führt vor allem an den Anschlüssen (insbesondere Anschlüsse Hagnau und Gellert) zu Problemen, wo der verkehrliche Druck bei Überlastungen die Leistungsfähigkeit des lokalen städtischen Strassennetzes übertrifft.

Als neuralgische Punkte im HLS-Netz erwiesen sich in der Vergangenheit die Grenzübergänge. Aufgrund der Personenfreizügigkeit mit der EU sind Behinderungen des privaten Personenverkehrs durch die Grenzkontrolle in den Hintergrund getreten. Aktuell bleiben dagegen die Behinderungen durch den grenzquerenden Güterverkehr und die Mehrwertsteuer-Rückerstattung. Durch den Ausbau von Stauräumen und die Verflüssigung der Zollabfertigung konnten diese zumindest im Regelbetrieb entscheidend abgebaut werden. Die Anfälligkeit des aktuellen Systems, die Perspektiven weiter wachsender Güterverkehrsaufkommen und der hohe Schwerverkehrsanteil auf der A861 signalisieren jedoch unverminderten Handlungsbedarf.

Auf dem basel-städtischen Strassennetz haben die Belastungen dagegen nur wenig zugenommen. Die Verkehrszunahme konnte bisher weitgehend von den Autobahnen übernommen werden. Obwohl die Zahl der Fahrzeuge in den letzten Jahren leicht gesunken ist, ist auf der Nauenstrasse als wichtiger Achse zwischen A2/3 und Grossbasler Innenstadt weiterhin sehr viel Verkehr zu verzeichnen. In den Hauptverkehrszeiten ist diese Achse überlastet. Im nördlichen Teil der Stadt brachte die Eröffnung der Nordtangente (2007/2008) eine Entlastung der städtischen Strassen und der beiden Rheinquerungen Wettstein- und Johanniterbrücke. Nach wie vor stark belastet ist das Gundeldinger Quartier.

[34] Der Rückgang 2006/2007 ist auf Bauarbeiten zurückzuführen

Figur 23: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten



Quelle: Strassenverkehrszählungen ASTRA/BS/BL
(wegen fehlenden Jahresdaten treten Lücken auf)

Im Umland sind die hohen Belastungen auf den Hauptstrassen H2 im Ergolztal, insbesondere zwischen Pratteln und Liestal, und der H18 im Birseck zu erwähnen. Besonders im Fokus stehen die Verkehrszunahmen an den Anschlüssen der H18, z.B. auf der Querverbindungsstrasse von Bottmingen zur H18 und weiter nach Muttenz (38'000 Fahrzeuge DWV im Anschlussbereich) oder auf der Bruggstrasse in Dornachbrugg (21'500 Fahrzeuge DWV). Generell weisen die Knoten im Leimental und im Birseck zwischen den Radialen nach Basel und den Tangentialen zwischen den Siedlungskorridoren in den Spitzenstunden eine hohe Auslastung auf. Weitere stark ausgelastete bis teilweise überlastete Strassenabschnitte befinden sich im Umfeld von Lörrach, auf dem Autobahnzubringer in Rheinfelden, in Kleinhüningen und auf der Palmrainbrücke.

Ebenfalls zu erwähnen ist der Einkaufsverkehr über die Grenze, zu den Einkaufs- und Freizeitzentren im Umfeld von Basel. Hohe Belastungen und teilweise Überlastungen des lokalen Strassennetzes ergeben sich insbesondere samstags in Pratteln und im Umfeld der Grenzübergänge in Lörrach, Weil am Rhein und Rheinfelden.

Entwicklungstrends

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden generellen Mobilitätszunahme ist auch im Strassenverkehr mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Für das Jahr 2020 erwartet der Bund eine Überlastung der A2/3 um bis zu 10% zwischen dem Schwarzwaldtunnel und dem Anschluss Gellert, um über 20% zwischen den Anschlüssen Gellert und Hagnau und um 10-20% bis zur Verzweigung Liestal. Deshalb ist im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung vorgesehen, die Nationalstrasse ab dem Schwarzwaldtunnel bis zur Verzweigung Gellert auf durchgehend 2x3 Fahrstreifen und anschliessend bis zur Verzweigung Hagnau auf 2x4 Fahrstreifen auszubauen. Das Projekt ist dem Modul 2 zugeteilt und soll somit bis zur nächsten Programmbotschaft (Legislatur

2011-2015) weiter konkretisiert und dann einer erneuten Überprüfung unterzogen werden. Der 8-Spurausbau Hagnau – Pratteln – Verzweigung Liestal wird zurückgestellt (Modul 4). Dies mit der Begründung eines geringeren Problemdrucks und eines starken Ausbaus des öffentlichen Verkehrs.

Auf deutscher Seite bestehen Bestrebungen, die A98 nach Osten weiterzuführen. Der Ausbau erfolgt in Teilstücken. Der Bau des Autobahnteilstücks Murg – Hauenstein wurde kürzlich abgeschlossen (Freigabe im Jahr 2012). Der Bau eines 2.4 km langen vierspurigen Abschnitts zwischen dem Autobahndreieck Hochrhein und Rheinfelden-Karsau ist für 2012-2015 vorgesehen. Eine durchgehende Autobahn zwischen Lörrach und Waldshut-Tiengen innerhalb der nächsten zwanzig Jahre erscheint dennoch unwahrscheinlich.

Wegen der Überlastung des HLS-Netzes ist anzunehmen, dass der Druck auf das untergeordnete Netz im Agglomerationskern weiter zunehmen wird. Gleichwohl sind die stadtbasler Behörden in der Pflicht, die Verkehrsleistung auf dem Strassennetz (ohne Nationalstrassen) bis 2020 gegenüber 2010 um 10% zu senken. Diesem im Rahmen eines Gegenvorschlags zur Städteinitiative formulierten Ziels hat die Stimmbevölkerung der Stadt Basel Ende 2010 zugestimmt.

Verkehrsmanagement

Unter dem Begriff „Verkehrsmanagement“ werden Massnahmen zusammengefasst, die darauf abzielen, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz zu verbessern:

- Verkehrslenkung: generelle Signalisation, ad-hoc Umleitung des Verkehrs bei temporären oder längerfristigen Engpässen und Hindernissen
- Verkehrssteuerung und -leitung: Regelung des Verkehrsflusses an Knoten und auf der freien Strecke mittels Lichtsignalanlagen, dynamischer Geschwindigkeitsbegrenzung, temporärer Fahrspurfreigabe, Dosierung der Zu- oder Wegfahrt etc.
- Verkehrsinformation: frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer über Engpässe, Störfälle, Staus etc., damit diese Reisezeit, Ziel, Route und Verkehrsmittel anpassen können

Die Verkehrsmanagementaufgaben in der Agglomeration Basel sind derzeit hoheitlich und verkehrlich aufgeteilt. Für das Verkehrsmanagement auf dem Schweizer Nationalstrassennetz ist seit 2008 der Bund zuständig. Während des Aufbaus der nationalen Verkehrsleitzentrale in den letzten Jahren blieben die regionalen Aufgaben jedoch weiterhin bei den kantonalen Verkehrsleitzentralen in Basel und Sissach, welche ansonsten das Verkehrsmanagement auf den Kantonsstrassen sicherstellen.

Eine Arbeitsgruppe kam 2009 zum Schluss, dass eine Trennung der beiden Verkehrsleitzentralen aus organisatorischer Sicht weiterhin sinnvoll ist. Allerdings wurden Chancen für ein umfassendes, die gesamte Schweizer Agglomeration und das gesamte Verkehrsnetz abdeckendes Verkehrsmanagement identifiziert. Denkbar wäre beispielsweise die Anbindung der Leitstellen der Verkehrsbetriebe oder der übergeordneten Lichtsignalsteuerung. Ein detailliertes Konzept liegt bislang jedoch nicht vor.

Im deutschen Agglomerationsteil besteht bislang ebenfalls kein integriertes regionales Verkehrsmanagement. Auf den Bundesautobahnen im Agglomerationsperimeter sind zwei Verkehrslenkungssysteme in Betrieb. Die Anlage auf der A5 zwischen Efringen-Kirchen und dem Grenzübergang Weil am Rhein erstreckt sich auf 9km und umfasst neben dynamischen Signalisationseinrichtungen und Videokameras zwei Staubereiche von insgesamt 9km Länge für ca. 450 Lastwagen. Die Anlage auf der A98/A861 zwischen Lörrach-Ost und Rheinfelden-Süd umfasst ebenfalls zwei Staubereiche für ca. 150 Lastwagen. Beide Anlagen werden von der Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen in Zusammenarbeit mit der Autobahnpolizei vor Ort gesteuert. Das

Verkehrsmanagement auf dem untergeordneten Netz ist eine gemeinsame Aufgabe des Regierungspräsidiums Freiburg (zuständig für die Strassenverkehrstechnik), der zuständigen Behörden des Landkreises Lörrach und der lokalen Polizeibehörden.

Auf der französischen Seite ist das Verkehrsmanagement ebenfalls hierarchisch aufgeteilt. Auf der A35 ist die Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR-Est) zuständig. Auf den Departementsstrassen und den kommunalen Strassen sind es die entsprechenden Verwaltungsebenen.

4.3.5 Parkierung

Die folgende Analyse zu Fragen der Parkierung fokussiert auf den inneren Bereich der Agglomeration. Aufgrund des Nachfragedrucks im Zentrum und der gegenseitigen Beeinflussung durch kommunale Bestimmungen ist dieses Thema hier besonders relevant.

Parkplatzangebot

Zum mengenmässigen Parkplatzangebot in der trinationalen Agglomeration Basel gibt es keine gesamtheitliche Statistik. Neben der grundsätzlichen kommunalen Planungshoheit auf diesem Gebiet ist dies auch auf die umfangreiche Grauzone unmarkierter Parkplätze im Strassenraum zurückzuführen.

Auf dem Gebiet der Stadt Basel gibt es heute rund 100‘000 Parkplätze, wovon etwa 36‘000 öffentlich zugänglich sind. 12‘000 dieser zugänglichen Parkplätze sind unbewirtschaftet (weisse Zone oder unmarkiert), 14‘000 Parkplätze liegen in der blauen Zone, 5‘000 in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und bei den restlichen 5‘000 Parkplätzen handelt es sich um gebührenpflichtige Parkplätze oder solche mit Spezialvorschriften.

Die übrigen Gemeinden und Städte verfügen nur über Teilerfassungen ihres Parkplatzangebots (Parkplätze mit Parkuhren, Parkplätze in Parkhäusern). Die Stadt Lörrach weist beispielsweise rund 2‘000 Parkplätze in neun Parkhäusern und etwa 1‘200 in vier verschiedenen Parkzonen verteilt um die Innenstadt, die Benutzern zur Verfügung stehen aus.

Die Parkhäuser in Basel und Lörrach sind zudem an ein dynamisches Parkleitsystem angeschlossen.

Parkierungsregime

Sowohl Parkplatzangebot als auch Benutzungsregime der Parkplätze auf öffentlichem Grund bestimmen grundsätzlich die einzelnen Gemeinden. Oft definiert eine kantonale Verordnung Leitlinien. Einzig Basel-Stadt als Stadtkanton gestaltet die Parkraumpolitik massgebend auf kantonaler Ebene.

Das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund kann über die kommunale Strassenraumgestaltung und –signalisation beeinflusst werden. Wichtiger sind aber die Bauvorschriften der einzelnen Gemeinden, welche auch auf Privatgrund wirksam sind. Hinsichtlich Dimensionierungsprinzip zeigt sich vor dem Hintergrund des Problemdrucks bereits ein wichtiger Unterschied: Während im Kanton Basel-Stadt ein oberes Limit vorgegeben wird, sind es in den Bauvorschriften der übrigen Gemeinden Mindestvorgaben.

Rechtliche Grundlagen für die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen auf Privatgrund fehlen in der gesamten Agglomeration weitgehend. Die verbindliche Festlegung einer Bewirtschaftungsform für grössere private Parkierungsanlagen kann einzelfallmässig in nutzungsplanerischen Verfahren geregelt werden.

Die Bewirtschaftung von Firmenparkplätzen findet ebenfalls kaum Anwendung. Im Rahmen betrieblicher Mobilitätskonzepte, welche bisher vor allem bei grösseren Unternehmen im schweizerischen Agglomerationsteil Verbreitung finden, sind teilweise entsprechende Instrumente enthalten.

Basel-Stadt: Die Anzahl zulässiger Parkplätze für Personenwagen bei Bauten und Anlagen auf Privatgrund wird grundsätzlich durch die Parkplatzverordnung geregelt. Für verkehrsintensive Projekte (ab 2'000 Fahrten pro Tag) kommt seit 2010 ein im Bau- und Planungsgesetz festgeschriebenes Fahrtenmodell zur Anwendung. Dabei wird im Bebauungsplan neben der maximalen Anzahl Parkplätze eine Limite für die Fahrtenanzahl festgelegt. Wird diese überschritten, ist eine Fixgebühr für jeden bewilligten Parkplatz und eine zusätzliche Gebühr für jede überzählige Fahrt fällig. Bisher kommt ein Fahrtenmodell für das Einkaufszentrum Stücki zur Anwendung.

Im öffentlichen Strassenraum besteht seit Langem eine teilweise Parkraumbewirtschaftung.[35] Im September 2011 hat der Grosse Rat eine Neuausrichtung beschlossen. Sämtliche bisher nicht bewirtschafteten Parkplätze auf öffentlichem Grund in der Stadt Basel werden in blaue Zonen umgewandelt. Längeres Parkieren für Besucher und Pendler ist mit neuen gebührenpflichtigen Parkkarten weiterhin möglich. Damit soll der Parkplatzsuchverkehr nach kostenlosen und zeitlich unbeschränkten Parkplätzen minimiert werden. Die schrittweise Umsetzung in den Quartieren ist bis 2016 vorgesehen.

Basel-Landschaft: In den meisten stadtnahen Gemeinden besteht ein „duales" Parkierungsregime: Zur Sicherstellung ausreichender Parkierungsflächen für die Anwohner und den Schutz vor Pendlerverkehr wurden in den letzten Jahren blaue Zonen geschaffen. Anwohner können mit kostenlosen Dauerparkkarten weiterhin unbeschränkt parkieren. Ein solches Regime besteht in Binningen, Birsfelden (alle Parkplätze blaue Zone), Oberwil und Therwil. In Muttenz, Pratteln, Münchenstein und Reinach sind ähnliche Konzepte bereits beschlossen oder vorgesehen. Einzig in Allschwil besteht – obschon ein Dauerthema – bislang kein Parkierungskonzept.

Deutschland: Auf der deutschen Seite wird der Parkraum in den städtischen Zentren zunehmend extensiv bewirtschaftet. In der lörracher Innenstadt bestehen vier kostenpflichtige Parkzonen mit Tarifen zwischen 1.50€ pro Stunde (zentral, max. 1h) und 2.50 € pro Tag (peripher, max. 12h). In den Strassen ausserhalb des Stadtzentrums ist kostenloses Parkieren jedoch weiterhin möglich.

Frankreich: Auf französischer Seite werden bisher keine Parkgebühren erhoben. Allerdings wurde aufgrund der hohen Parkierungsnachfrage von Arbeitspendlern in bestimmten grenznahen Zonen (z.B. Saint-Louis) eine Parkzeitbeschränkung von 3 Stunden eingeführt.

Parkierungsnachfrage

Wie zum Angebot ist auch zur Parkierungsnachfrage keine gesamtheitliche Statistik verfügbar. In den meisten basel-städtischen Quartieren lassen sich jedoch problemlos private Parkplätze kaufen oder mieten.[36] Zudem sind die öffentlich zugänglichen Parkhäuser mit Ausnahme kleiner, zentral gelegener Parkhäuser selten voll ausgelastet. Ein Problem ist der Nachfragedruck auf die unbewirtschafteten öffentlichen Parkplätze. Dieser führt zu Parksuchverkehr. In einzelnen Wohngebieten kann dieser einen erheblichen Teil des Gesamtverkehrs ausmachen.

---

[35] Für das Parkieren auf öffentlichem Grund gilt derzeit ein maximaler Gebührensatz von CHF 2 je Stunde. Für die Besucher-Tagesparkkarte ist ein Preis von CHF 12 vorgesehen. In den Parkhäusern bewegen sich die Stundengebühren mehrheitlich zwischen CHF 2 und 3, wobei an zentralen Orten bis zu CHF 8 pro Stunde zu entrichten sind (Centralbahnparking).

[36] Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 2011: Ratschlag und Bericht zur kantonalen Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund", Regierungsratsbeschluss vom 10. Mai 2011, Basel.

Entwicklungstrends

Aufgrund der anstehenden Umwandlung der weissen Parkplätze in der Stadt Basel ist in den angrenzenden Gemeinden mit einer erhöhten Nachfrage nach den verbleibenden nicht bewirtschafteten Parkplätzen zu rechnen. Die Anpassung bestehender und die Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungskonzepte in Nachbargemeinden sind bereits Reaktionen auf diese Entwicklung. Auf dem Gebiet der Stadt Basel dürfte der Parksuchverkehr dagegen sinken.

4.3.6 Veloverkehr

Vorgehen zur Identifikation von Schwachstellen

Zur Erfassung der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr wurden die Schweizer Gemeinden aufgefordert, Schwachstellenanalysen durchzuführen. Eine Wegleitung zur Erhebung der Schwachstellen diente den Schweizer Gemeinden bei ihrer Arbeit als Unterstützung.
Die erhobenen Schwachstellen wurden von den Gemeinden in einer vom Kanton Basel-Landschaft erstellten Datenbank eingetragen. Die Auswertung erfolgte bei den zuständigen kantonalen Stellen.

Kategorisierung der Schwachstellen

Die eingegangen Meldungen von Schwachstellen wurden in zwei Kategorien eingeteilt: lokale und regional bedeutsame Schwachstellen.

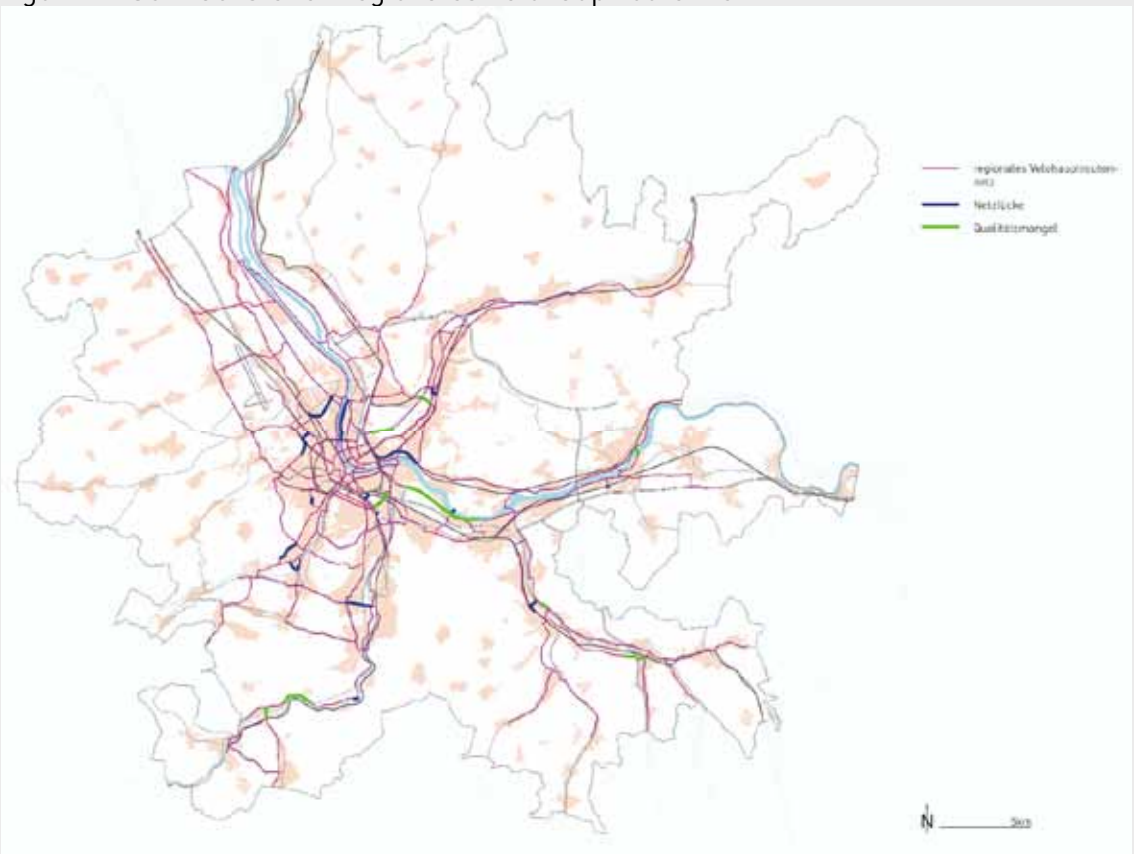
Zu den **lokalen Schwachstellen** zählen beispielsweise Unterhaltsarbeiten, Sichtprobleme (z.B. zu hohe Hecken), unsichere Strassenquerungen, gefährliche Ausfahrten, zu stark autoorientierte Strassenraumgestaltungen etc.
Die Behebung der meisten dieser Schwachstellen gehört in den Aufgabenbereich der Gemeinden und wird hier nicht weiter behandelt. Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm fanden allerdings fehlende Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, sowie aufwertungsbedürftige Strassenzüge und Quartierstrassen. Schnelle und direkte sowie angenehm passierbare Wege sind eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehr und die nachhaltige Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs (vgl. Kapitel. 7.3.3).

Regionale Schwachstellen beziehen sich auf das regionale Velohauptroutennetz, welches im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation erstmals definiert wurde (vgl. Kapitel 3.2.4). Die Behebung solcher Schwachstellen erhöht die Attraktivität des regionalen Fuss-und Veloverkehrs und birgt das Potential für eine Erhöhung des LV-Anteils im Pendlerverkehr. Die folgende Abbildung zeigt das regionale Velohauptroutennetz mit den identifizierten Schwachstellen.

Die meisten Netzlücken bestehen am Übergang der Kernstadt zu den inneren Korridoren. Es handelt sich dabei meist um indirekte Linienführungen infolge von Hindernissen (Bahn, Fluss). Auf französischer Seite sind dies zwei Tangentialverbindungen zwischen Allschwil und Saint-Louis und zwischen Saint-Louis und Village-Neuf. In Oberwil wurde eine komplett fehlende wichtige Anbindung an einen öffentlichen Anziehungspunkt (Mühlemattquartier: Einkaufen) und an die kantonale Radroute identifiziert. Ausserdem weist die kantonale Radroute, welche durch das Mühlemattquartier führt, genau in diesem häufig angesteuerten Zielpunkt eine Lücke auf. Hinzu kommt das Fehlen einer Querungsmöglichkeit des Rheins im Bereich von Grenzach-Wyhlen und Muttenz, wodurch grosse Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dieser Umstand wird sich in Zukunft mit der geplanten Siedlungsentwicklung auf deutscher Seite noch verstärkt negativ auswirken. Weiter ist die fehlende Verbindung zwischen Dornach/Arlesheim

und Reinach zu erwähnen, welche die grösste bzw. längste Netzlücke ausserhalb des Kerns darstellt.

Figur 24: Schwachstellen regionales Velohauptroutennetz



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Qualitätsmängel auf dem Velohauptroutennetz sind vorab aus den Korridoren gemeldet worden. Es handelt sich dabei zum grössten Teil um Velorouten mit hohen Verkehrsbelastungen und fehlenden Massnahmen zum Schutz der Velofahrer (Velostreifen, Temporeduktion, Trottoir). Zudem wurden verschiedene Unterführungen oder Bahnübergänge als Schwachstellen bezeichnet. An diesen Stellen beeinträchtigen enge Platzverhältnisse und die Anlagengestaltung sowohl den Komfort für die Durchfahrt als auch das subjektive Sicherheitsempfinden (insbesondere Unterführung).

Weiter wurde ein Mangel an öffentlichen Veloabstellanlagen im Basler Stadtzentrum festgestellt. Das Angebot besteht zu einem grossen Teil aus Einzelanlagen, die permanent ausgelastet sind. Insbesondere fehlen Velostationen mit grösseren Kapazitäten an den Zugängen zur Innenstadt. In den Korridoren stellen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die wichtigsten Zielpunkte der Velofahrer dar. Die Situation bezüglich Bike+Ride portraitiert Kapitel 4.3.8. In Ergänzung zu den Mängeln an S-Bahnhaltestellen sind an zahlreichen Tram- und Bushaltestellen keine oder ungenügende Veloabstellanlagen vorhanden.

4.3.7 Fussgängerverkehr

Zu Fuss gehen ist die elementarste Form der Mobilität. Die Einwohner/-innen der Stadt Basel legen 29% aller täglichen Wege zu Fuss zurück[37].
In städtischen Agglomerationen sind zwei Formen von Fussgängerinfrastrukturen besonders wichtig:

- Fussgängerflächen im öffentlichen Strassenraum, sowohl in den Innenstadtgebieten bzw. örtlichen Zentren als auch in den Wohnquartieren
- Fussgängerwege in den siedlungsnahen Erholungsräumen, teilweise regionale Wanderwege

Im gesamten Agglomerationsraum besteht ein dichtes Fussgängernetz. 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 **Fussgängerzone** ausgestaltet und für den motorisierten Strassenverkehr gesperrt. Auch in Lörrach und in den beiden Rheinfelden bestehen solche Fussgängerzonen. Entsprechend hoch ist die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen.
Mit der **Tempo-30-Zone**, der **Begegnungszone** in der Schweiz, der **zone de recontre** in Frankreich und dem **verkehrsberuhigten Bereich** (umgangssprachlich oft Spielstrasse genannt) in Deutschland bestehen in allen Ländern der Agglomeration Basel rechtlich und fachlich fundierte Konzepte zur Verkehrsberuhigung und Förderung der Koexistenz von MIV und Fuss- und Veloverkehr auch in Wohnquartieren und kleineren Ortszentren.

Im Kanton Basel-Stadt ist die Einrichtung von Tempo-30-Zonen mehrheitlich abgeschlossen. Aktuell wird das entsprechende Konzept überarbeitet und lokale Erweiterungen mit einem vermehrten Einbezug von Strassen mit öffentlichem Verkehr sowie die Einführung temporärer Tempo-30-Zonen im Umfeld von ausgewählten Schulen geprüft. Ebenso wurde für die bislang nicht berücksichtigte Innenstadt ein eigenes Verkehrskonzept mit Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und reinen Fussgängerzonen beschlossen. Dieses soll in den nächsten 2-3 Jahren etappiert umgesetzt werden.

Im Kanton Basel-Landschaft bestehen vor allem in stadtnahen Gemeinden schon sehr viele Tempo-30-Zonen, wobei ein Trend in Richtung flächendeckender Einführung von Tempo-30-Zonen erkennbar ist. In Binningen, Bottmingen, Oberwil, Reinach, Münchenstein, Muttenz und Birsfelden sind alle oder nahezu alle Wohnquartiere flächendeckend Tempo-30-Zonen. Liestal und Aesch verfügen über einzelne Tempo-30-Zonen. In Therwil, Arlesheim, Reinach, Sissach, Liestal und Pratteln bestehen neben den Tempo-30-Zonen auch Begegnungszonen. Eine räumliche Übersicht zu den Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Kanton Basel-Landschaft ist noch nicht verfügbar[38]. Ein Grossteil der basel-landschaftlichen Tempo-30-Zonen wurde in den letzten 2-5 Jahren eingerichtet. In Allschwil ist die öffentliche Haltung gegenüber Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie auch beim Thema Parkraumbewirtschaftung kritisch, weshalb bislang keine derartigen Massnahmen eingeführt wurden.

In den Aargauer Agglomerationsgemeinden bestehen ebenfalls Tempo-30-Zonen, beispielsweise in Rheinfelden (CH), Möhlin und Kaiseraugst. Potenzial besteht vor allem noch für Begegnungszonen in den Vorortsgemeinden der Agglomeration Basel und in den Korridorzentren. In Siedlungsschwerpunkten wie Aesch, Bottmingen, Münchenstein und Muttenz gibt es bis heute keine Begegnungszonen.

---

[37] Stand 2010, Quelle: Socialdata, http://www.socialdata.de/daten/kennziffern.php
[38] Ein kantonales Projekt zur Digitalisierung der Tempo-30-Zonen und der Begegnungszonen wurde gestartet.

Auf deutscher Seite bestehen verbreitet verkehrsberuhigte Strassen. In Lörrach sind die Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen stadtweit verkehrsberuhigt. In Raum Weil bestehen Tempo-30-Zonen in zahlreichen Quartierstrassen (z.B. Riedlistrasse/Alte Strasse, Obere Schanzstrasse, Lörracherstrasse). Zudem ist der zentrale Teil der Hauptstrasse in Weil am Rhein als Tempo-30 und Tempo-20-Zone ausgestaltet.

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.

In Rheinfelden (CH) wurde letztes Jahr ein neuer Richtplan Gesamtverkehr verabschiedet, welcher weitere Tempo-30-Zonen vorsieht. In Weil am Rhein laufen Bemühungen für die Einrichtung einer Fussgängerzone, während die Fussgängerzone in Lörrach für eine Testphase erweitert wurde. In Schopfheim wurde 2011 ein neues Innenstadtkonzept ausgearbeitet, das sich an Begegnungszonen in der Schweiz orientiert. In Basel wird die Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt eine Aufwertung des Zentrums für den Fussgängerverkehr mit sich bringen.

4.3.8 Intermodalität

Aus wirtschaftlichen Gründen ist die räumliche Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrssystems begrenzt. Um die Erschliessungswirkung zu verbessern, ist eine Verknüpfung mit den individuellen Verkehrsinfrastrukturen unentbehrlich.

Zugang zum ÖV

Der Zugang zur Regio-S-Bahn wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert. So wurden sämtliche Haltestellen der Regio-S-Bahnlinien S1 und S3 saniert oder neu gebaut und dabei behindertengerecht und mit Veloabstellplätzen ausgestattet. Weiter wurden an den 16 Haltepunkten der Wiesentalbahn und an den vier neuen S-Bahnstationen in Lörrach (Dammstrasse, Museum/Bahnhof, Schwarzwaldstrasse) und Schopfheim die Zugänge kinderwagen-/rollstuhlgängig und die Perronhöhen niveaugleich für die FLIRT-S-Bahnzüge ausgebaut.

Park + Ride (Karte 3.13)

Seit der 1987 im Konzept „Bahnhof Plus“[39] skizzierten Verknüpfung von MIV und Bahnangebot wurde im Schweizer Teil der Agglomeration Basel ein dichtes Netz von P+R-Anlagen realisiert.
Im Rahmen einer TEB-Studie wurde im Frühjahr 2011 das Angebot und die Nutzung von P+R und B+R-Angeboten in der Agglomeration Basel erhoben. Dabei wurden nicht nur die offiziell mit P+R bezeichneten, sondern alle in unmittelbarer Haltestellenumgebung zur Verfügung stehenden Parkplätz berücksichtigt. Der Erhebungsperimeter umfasste die S-Bahnhaltestellen im TEB-Gebiet ohne Birstal/Laufental und Ergolztal. Für diese Korridore liegen dafür Daten von der SBB vor (vgl. Tabelle 15). In den Räumen St.Louis/Allschwil/Leimental und Weil am

[39] 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.

Rhein/Riehen/Grenzach wurden zusätzlich ausgewählte Tram- und Bushaltestellen berücksichtigt (vgl. PTV 2011d). Die Erhebungsresultate, die Daten der SBB und die Aussagen der lokalen Fachpersonen lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Es besteht grundsätzlich ein dichtes P+R-Angebot. Alle relevanten S-Bahnhaltestelle umfassen zumindest ein minimales P+R-Angebot.
- Die P+R-Angebote an den äusseren Haltestellen sind in allen Korridoren stark ausgelastet[40].
- Hohe Auslastungen und teilweise Überlastungen zeigen sich insbesondere beidseits des Oberrheins, an zahlreichen Haltestellen im Wiesental und an einzelnen Haltestellen im Fricktal und am Hochrhein (beide Rheinfelden, Stein-Säckingen).
- Suboptimal ist die Situation in Saint-Louis, wo viele Arbeitspendler aus dem Sundgau auf den basel-städtischen ÖV umsteigen und ihr Fahrzeug parkieren möchten. In der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofs besteht nur ein eingeschränktes Parkplatzangebot. Aufgrund der hohen Parkierungsnachfrage wurde 2010 am Bahnhof Saint-Louis eine neue P+R-Anlage mit 187 Parkplätzen eröffnet, die bereits sehr gut ausgelastet ist. Ein Teil der hohen Nachfrage ist auf den Missbrauch der P+R-Anlage als Flughafenparking zurückzuführen. Die abseits des Bahnhofs gelegenen Anlagen im Ortszentrum (Acacias, Place Gissy) werden hingegen nur schwach frequentiert.
- Im Raum Riehen/Grenzacher Horn zeigt sich ein deutliches Nachfragegefälle zwischen den kostenlosen und den kostenpflichtigen Parkplätzen.
- An vielen stadtnahen Haltestellen (Weil am Rhein, Riehen, Eglisee, Basel Bachgraben, Muttenz) ist eine geringe bis mittlere Auslastung festzustellen.

Unterschiede bestehen in der Bewirtschaftung. In der Schweiz ist die Benutzung der P+R-Anlagen, welche in der Regel durch die Transportunternehmen realisiert werden, meist kostenpflichtig, in Frankreich und Deutschland dagegen können Fahrzeuge weitestgehend kostenlos abgestellt werden.
Im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat 2011 einen Gegenvorschlag zur Park-and-Ride-Initiative[41] beschlossen, worauf die Initiative zurückgezogen wurde. Kernpunkt der Vorlage ist die Verpflichtung des Kantons Basel-Stadt, P+R-Anlagen auch ausserhalb des Kantons aktiv zu fördern. Ein Pendlerfonds, gespiesen mit einem Teil der Parkgebühren aus der neuen Parkraumbewirtschaftung (vgl. Kapitel 4.3.5), dient als Finanzierungsinstrument für solche P+R-Anlagen, aber auch für weitere Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs.

Entwicklungstrends

Mit dem mittelfristigen Ausbau der Regio-S-Bahn 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.

[40] Die erhobenen Daten zur Auslastung widerspiegeln die Situation am Erhebungstag. Inwiefern diese die durchschnittliche Auslastung abbilden (vgl. Daten der SBB zur Benutzung der P+R-Angebote auf Schweizer Seite, Tabelle 15), ist unklar.

[41] Kantonale Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“

Tabelle 15: Auslastung der P+R-Anlagen der SBB in der Agglomeration Basel

Bahnhof	Anzahl Parkplätze	durchschn. Auslastung	max. Auslastung
Korridor Ergolztal			
Muttenz	39	11%	18%
Frenkendorf-Füllinsdorf	44	39%	45%
Sissach	127	32%	58%
Gelterkinden	112	23%	31%
Olten	108	77%	92%
Korridor Laufental			
Münchenstein	37	20%	39%
Dornach-Arlesheim	12	53%	58%
Aesch	36	29%	38%
Grellingen	24	63%	83%
Zwingen	14	14%	14%
Laufen	64	41%	80%
Korridor Fricktal			
Kaiseraugst	9	40%	47%
Rheinfelden	47	90%	100%
Möhlin	48	41%	50%
Mumpf	38	26%	39%
Stein-Säckingen	132	95%	>100%
Laufenburg	40	65%	100%

Quelle: SBB, Daten zur Verfügung gestellt

Bike + Ride (Karte 3.12)

B+R-Angebote vergrössern den Einzugsbereich von Haltestellen. Die TEB-Erhebung (PTV 2011d) zeigt für die Agglomeration Basel folgende Situation:

- Entlang der Schienenstrecken im Wiesental, am Hochrhein und im Fricktal (bis Basel) besteht hoher Handlungsbedarf. An vielen Haltepunkten sind die Anlagen stark ausgelastet. Dies betrifft insbesondere auch Haltepunkte mit einem grossen B+R-Angebot wie Pratteln, Muttenz und beide Rheinfelden.
- Im Westen Basels (Allschwil, Gebiet Bachgraben) und im grenznahen Saint-Louis sind die vergleichsweise kleinen Anlagen stark ausgelastet.
- Am Bahnhof Saint-Louis und entlang der Strecke Richtung Mulhouse präsentiert sich die Situation entspannter.
- Entlang der S5 in Weil am Rhein und im Raum Riehen bis Niederholz sind die B+R-Anlagen nur gering ausgelastet.
- 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.

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.

Entwicklungstrends

Mit einem Angebotsausbau der Regio-S-Bahn wird auch die Zahl der B+R-Benutzer weiter zunehmen, zudem boomt der Verkauf von Elektro-Bikes. Gleichzeitig steigen auch dadurch die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit. Eine Förderung der Velo-ÖV-Intermodalität ist nur da möglich, wo diese Sicherheit garantiert werden kann. 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 Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und am Bahnhof Saint-Louis.

Car Sharing (Karte 3.14)

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.

In der basler Kernagglomeration besteht ein dichtes Netz von Car Sharing-Standorten. In den Korridoren liegen die Standorte mehrheitlich an den Bahnlinien, wobei das Leimental, das Birseck und das Ergolztal gut abgedeckt sind. Im Fricktal und im hinteren Wiesental ist die Verfügbarkeit geringer. Auf der deutschen Seite fehlt ein Angebot an der Oberrheinlinie nördlich von Weil und am Hochrhein östlich von Rheinfelden ebenso wie im französischen Raum. Die französische Organisation Auto'trement unterhält südlich von Mulhouse keinen Standort.

Verbesserungsfähig ist die Freizügigkeit zur Benutzung von Car Sharing-Angeboten anderer Organisationen. Zwischen Deutschland (Stadtmobil Südbaden) und Frankreich (Auto'trement) bzw. zwischen Deutschland und der Schweiz (Mobility) besteht diese Möglichkeit. Ein grenzüberschreitendes Angebot Schweiz-Frankreich existiert dagegen noch nicht.

Entwicklungstrends

Eine Studie von Rhin-Autopartage hat 2007 für Saint-Louis ein Nachfragepotenzial ausgewiesen. Da sich Car Sharing im Elsass dynamisch entwickelt, ist auch in Saint-Louis in naher Zukunft mit einem Angebot zu rechnen.

4.3.9 Verkehrssicherheit

Objektive Verkehrssicherheit: Unfallschwerpunkte

In der Schweiz ist die Definition von Unfallschwerpunkten (USP) in einer Norm geregelt (SN 64009a). Kern des Vorgehens ist die Diskretisierung des Strassennetzes in Knoten und Abschnitte (100 m innerorts, 200 m ausserorts) und eine anschliessende Auszählung der Unfälle je Knoten/Abschnitt. Berücksichtigt werden die Unfalldaten eines Jahres. Bei der Festlegung des Schwellenwerts, ab wann ein Strassenabschnitt als Unfallschwerpunkt klassiert wird, bestehen Unterschiede zwischen den Kantonen. In beiden Basel wird beispielsweise ein Wert von 5 Unfällen als Schwellenwert verwendet, im Kanton Aargau dagegen ein Wert von 6 Unfällen.

In Deutschland wird eine sogenannte Unfallhäufungsstelle ausgewiesen, falls eine der folgenden Situationen vorliegt: (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. Betrachtet werden Knoten, 300 m-Innerortsstrecken und 600 m-Ausserortsstrecken.

In Frankreich werden die registrierten Unfälle mit Personenschäden (accidents corporels) zu sogenannten zones d'accumulation des accidents corporels zusammengefasst. Die Klassierung

erfolgt auf einer Datenbasis über fünf Jahre und bezogen auf 850 m –Streckenabschnitte (vgl. Figur 27).

Die teilräumlich unterschiedlichen Definitionen und Zeitbezüge erschweren eine agglomerationsweite Übersicht der USP. Um den bestehenden Übersichten jedoch keine abweichenden (eigenen) Analysen gegenüberzustellen, wurde darauf verzichtet, Unfallschwerpunkte agglomerationsweit nach einer einheitlichen Methodik herzuleiten.

Basel-Stadt*:* 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 die Stadt Basel von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) Ende 2011 mit dem bfu-Sicherheitspreis ausgezeichnet (neben Bern). Von den verbleibenden USP sind besonders jene relevant, die bereits in früheren Jahren als solche klassiert wurden (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: Unfallschwerpunkte Basel-Stadt

Stelle (** = seit 2007 wiederholt als USP klassiert)	Unfälle 2010
Johanniterbrücke/Schanzenstrasse/St. Johanns-Vorstadt **	8
Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse (LSA 216)	7
Schützenhaus (LSA 145) **	6
Bundesplatz **	5
St. Alban-Ring/St. Jakobs-Strasse (LSA 571) **	5
Schwarzwaldallee, Ausfahrt Badischer Bahnhof	5
Hochbergerstrasse/Riehenring (LSA 217) **	5

Quelle: Kantonspolizei Basel-Stadt 2011

Basel-Landschaft: In Basel-Landschaft werden aktuell 22 Unfallschwerpunkte ausgeschieden. Alle diese USP unterliegen einer Sanierungsfrist, wobei vielerorts Planungen zur Abhilfe bereits im Gang sind.

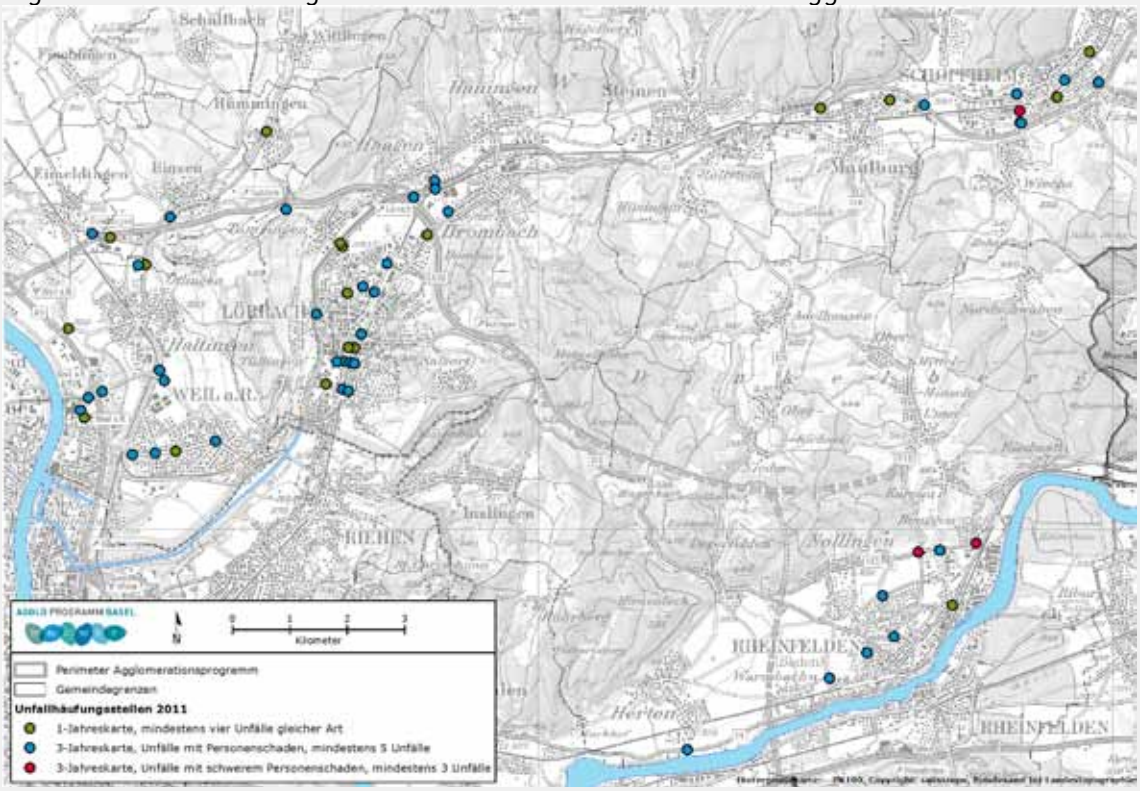
Figur 25: Unfallschwerpunkte im Kanton Basel-Landschaft, Stand Juli 2011

Quelle: Tiefbauamt Basel-Landschaft

Aargau: Die aktuellste Übersicht zu Unfallschwerpunkten im Kanton Aargau bezieht sich auf die Unfälle in den Jahren 2008 und 2009. Innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms sind keine USP ausgewiesen.

Deutschland: Für Deutschland liegen die Unfallhäufungsstellen aus dem Jahr 2011 vor. Die kartographische Übersicht (Figur 26) zeigt eine hohe Konzentration von Unfallhäufungsstellen an innerstädtischen Strassenkreuzungen in Lörrach, Weil am Rhein und Rheinfelden (D). Daneben bestehen Unfallhäufungsstellen an Knoten der HVS-Achsen. Dies ist vor allem im Umfeld der B317 im Wiesental und an der B143 nördlich von Rheinfelden (D) der Fall.

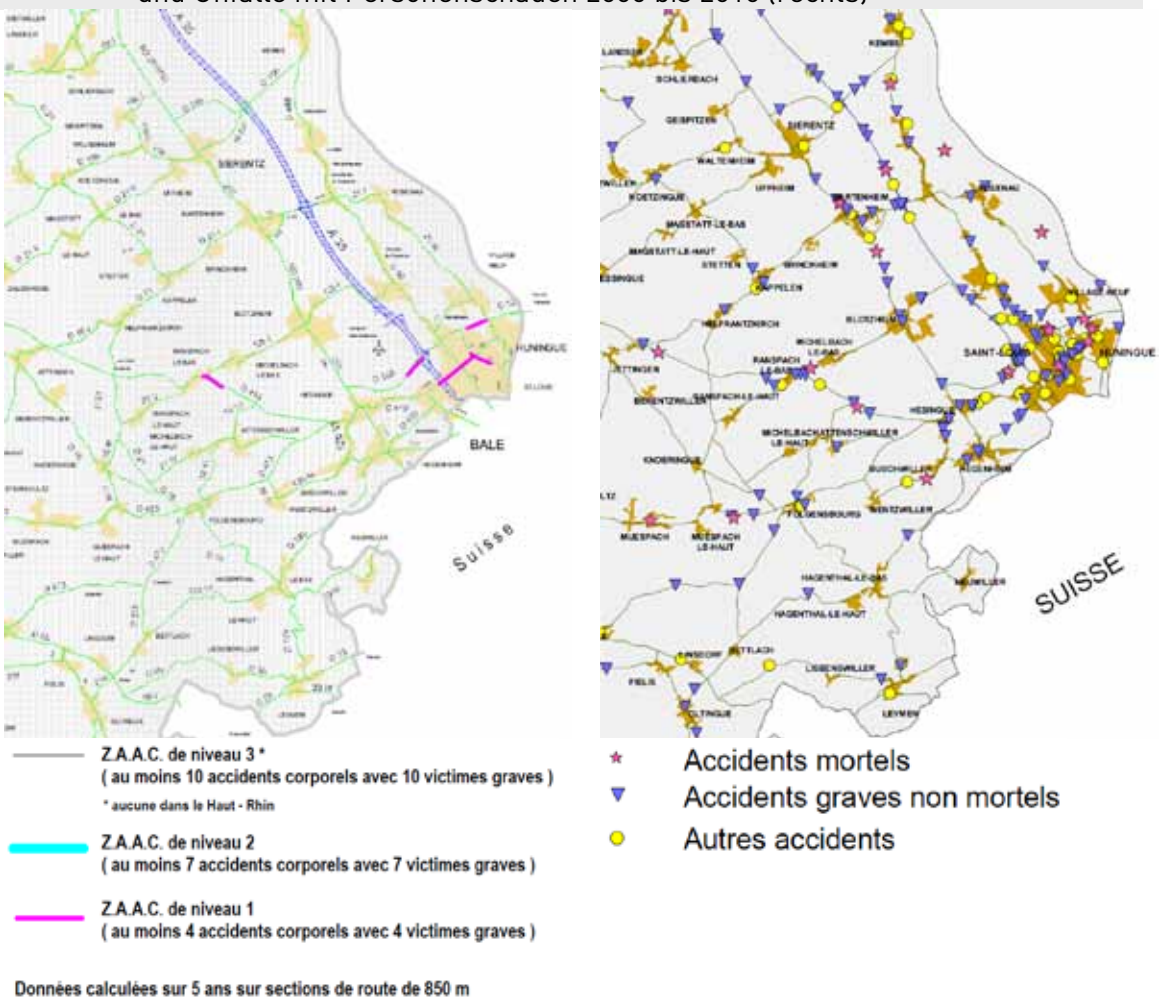
Figur 26: Unfallhäufungsstellen 2011 im deutschen Teil der Agglomeration



Quelle: Polizei Lörrach, Darstellung INFRAS

Frankreich: Die Übersicht der zones d'accumulation des accidents corporels bezieht sich auf Daten aus den Jahren 2002 bis 2006. Darin sind Abschnitte der Strassen D105 und D469 als solche Stellen verzeichnet. Beide Strassen verbinden den Raum Huningue/Village-Neuf mit dem Westen und führen durch Saint-Louis (D469) bzw. führen nördlich daran vorbei (D105). Die aktuellere Darstellung der Unfälle mit Personenschäden zeigt, dass auf beiden Strassen weiterhin viele Unfälle geschehen. Demgegenüber ist das Unfallgeschehen auf den Strassen in Nord-Süd-Richtung geringer.

Figur 27: Situation bezüglich Verkehrssicherheit im französischen Teil der Agglomeration: Zones d'accumulation des accidents corporels 2002 bis 2006 (links) und Unfälle mit Personenschäden 2006 bis 2010 (rechts)



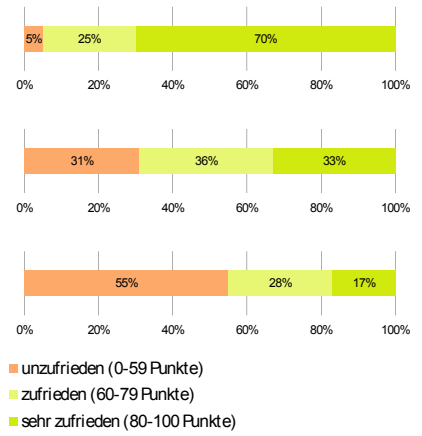
Quelle: Direction départementale des Territoires du Haut-Rhin; Service Transport, Risques et Sécurité (www.sr68.fr)

Subjektive Verkehrssicherheit: Sicherheitsempfinden

Bezüglich subjektiver Verkehrssicherheit der ÖV-Benutzer gibt die Kundenzufriedenheitsstudie 2009 der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn einige Aufschlüsse (vgl. Kapitel 4.3.3). Tagsüber sind 95% der befragten Fahrgäste mit dem Sicherheitsgefühl zufrieden bis sehr zufrieden. Im späteren Abendverkehr ist das persönliche Sicherheitsbefinden der Fahrgäste deutlich schlechter. Annähernd ein Drittel ist mit dem Sicherheitsgefühl nicht zufrieden. Entsprechend beurteilt über die Hälfte der Befragten die Präsenz von Sicherheitskräften im öffentlichen Verkehr als nicht genügend. Aufgrund der grösseren Beförderungseinheiten ist dieses unzureichende Sicherheitsempfinden in Zügen stärker ausgeprägt als in Bussen und Trams.

Tabelle 17: Beurteilung von Kriterien der subjektiven Verkehrssicherheit im ÖV

Kriterium	Bewertung	Verteilung der Antworten
Gefühl von Sicherheit am Tag	88	5% / 25% / 70%
Gefühl von Sicherheit nach 21 Uhr	70	31% / 36% / 33%
Genügende Präsenz von Personen, die die Sicherheit der Fahrgäste sicherstellen	56	55% / 28% / 17%



Quelle: GfK Trustmark 2009

4.3.10 Erreichbarkeit

Zur Messung der Erreichbarkeit werden verschiedene Indikatoren verwandt. Verbreitet sind die beiden folgenden, grundlegenden Ansätze:

- Reisezeitansatz: Berechnung der Reisezeit zu einem einzelnen Punkt von jedem anderem Punkt im Untersuchungsperimeter aus; Darstellung in der Regel als Isochronen.
- Potenzialansatz: Berechnung eines Erreichbarkeitspotenzials für jeden einzelnen Punkt; massgebend ist die Summe des interessierenden Standortmerkmals (z.B. Bevölkerung, Arbeitsplätze, Verkaufsfläche etc.) an allen Raumpunkten, jeweils gewichtet mit einem ökonomischen Mass der Raumüberwindung (i.d.R. Reisezeit). Die resultierenden Werte sind ein relatives Mass für die Zentralität und die Standortattraktivität eines Ortes. Je höher das Mass, desto näher und zahlreicher sind die betrachteten Standortmerkmale.

Für die verkehrsplanerische Analyse gibt das erste Mass einen schnelleren Überblick, Potenzialmasse sind etwas abstrakter und komplexer in deren Interpretation (Überlagerung von Verkehrs- und Strukturdynamik). Die Grossbasler Innenstadt ist das primäre Zentrum der Agglomeration Basel. Deshalb wurden die Reisezeiten vom Barfüsserplatz aus betrachtet (Karte 3.11).

Es lassen sich deutliche Unterschiede zwischen den Korridoren feststellen. Aus dem deutschen und dem französischen Agglomerationsteil ist die Erreichbarkeit schlechter als aus den Schweizer Korridoren. In Richtung Wiesental macht sich das Fehlen einer verdichteten S-Bahnverbindung bemerkbar und in Richtung Frankreich das reduzierte grenzüberschreitende ÖV-Angebot. Demgegenüber zeigt sich im Süden Basels der Einfluss der Vorortstramstrecken, welche eine gute Erreichbarkeit des Zentrums aus den Räumen Muttenz/Pratteln, Birseck und vorderes Leimental gewährleisten.

Betrachtet man anstatt der Reisezeiten die mit dem Potenzialansatz berechneten Erreichbarkeiten, zeigen sich Lörrach und Liestal sowie etwas abgeschwächt Rheinfelden als bedeutende sekundäre Zentren. Damit verbunden ist eine erhöhte Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Einkaufsgelegenheiten auch in den peripheren Teilen des Ergolz- und des Wiesentals.

4.3.11 Mobilitätsverhalten und –beeinflussung

Mobilitätsverhalten

Mit der im Frühjahr 2011 durchgeführten TEB-Haushaltsbefragung im französischen und deutschen TEB-Gebiet liegen für diese Räume neueste Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten vor. Für den Schweizer Agglomerationsteil muss auf die Daten des Mikrozensus 2005 zurückgegriffen werden, da die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht verfügbar waren.

Es ist auffallend, dass die Wegerate in Frankreich gegenüber den anderen Agglomerationsteilen leicht höher liegt. Befunde auf nationaler Ebene haben dies bereits in der Vergangenheit aufgezeigt (PTV 2011a). Der Grund dafür liegt in einem höheren Bevölkerungsanteil mit mittlerem Alter. Entsprechend ist die Rate der immobilen Personen gegenüber Deutschland und der Schweiz tiefer.

Die Differenzen zwischen den mittleren Reisezeiten sollten nicht überbewertet werden, da unklar ist, inwiefern hier die Vergleichbarkeit gegeben ist. Allerdings ist aufgrund des höheren ÖV-Anteils anzunehmen, dass die mittleren Reisezeiten der Schweizer Agglomerationsbewohner im Quervergleich tatsächlich etwas höher liegen. Die ÖV-Nachfrage auf französischer Seite wird gemäss Aussagen lokaler Fachleute fast ausschliesslich durch Schülerverkehre alimentiert.

Tabelle 18: Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten in den drei Ländern der Basler Agglomeration

Teilgebiet	Schweiz[42]	Deutschland	Frankreich
Mobilitätskennziffern			
Mittlere Anzahl Wege pro Tag	3.3	3.45	3.68
Immobile Personen	10.3%	10.7%	8.4%
Reisezeit je Weg [min]	28	17	20
Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen)			
ÖV	17.4%	8.0%	7.7%
MIV	40.0%	59.0%	66.8%
LV	41.3%	32.7%	23.8%
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen			
Personen über 18 J. mit Führerschein	74%	87%	94%
Haushalte mit Auto	69%	89%	96%

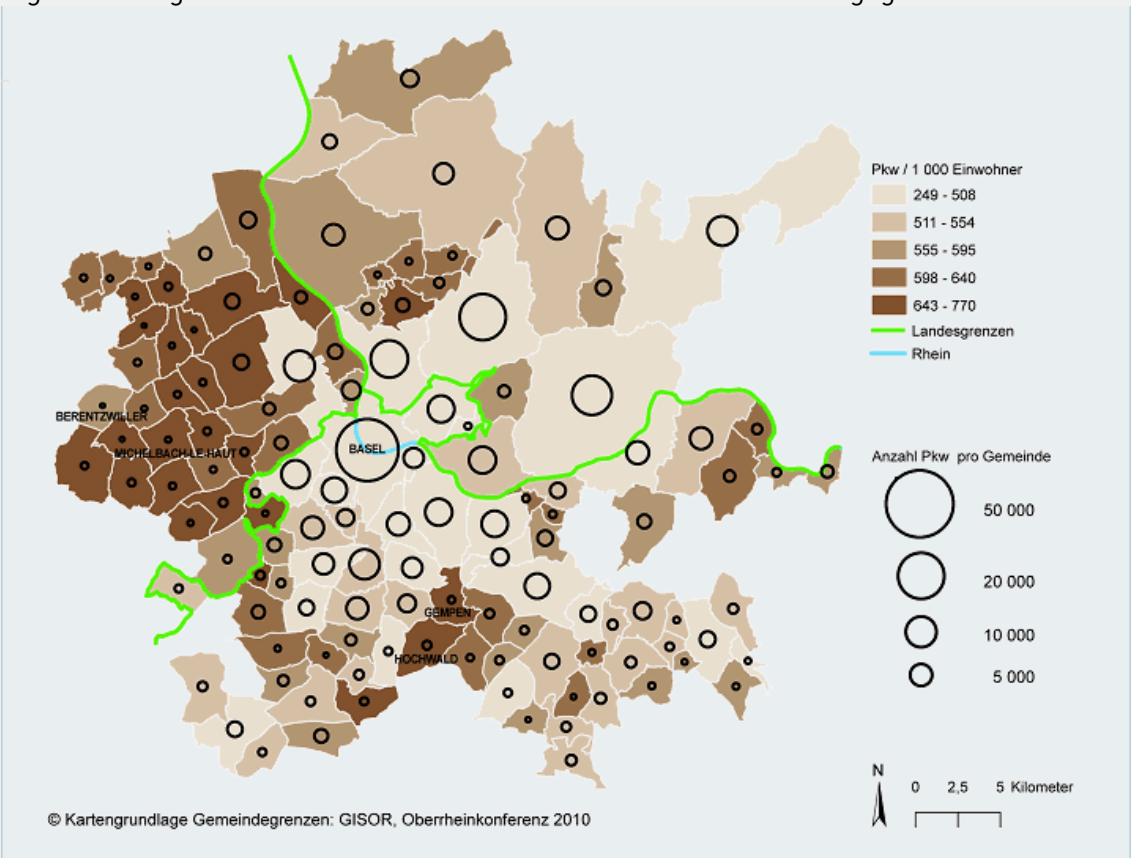
Quellen: PTV 2011a, PTV 2011b, ARE 2005

Die Befragungsergebnisse bestätigen die deutlich tieferen ÖV-Anteile jenseits der Schweizer Landesgrenze (vgl. Kapitel 4.3.1). Umgekehrt sind die MIV-Anteile markant höher. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass die Zahl für die Schweizer Seite vom Verhalten in der Kernstadt dominiert ist. Erstaunlicherweise zeigen sich zwischen dem deutschen und dem französischen Gebiet geringe Unterschiede im ÖV-Anteil, obwohl das ÖV-Angebot auf der deutschen Seite die Siedlungsstruktur besser abdeckt.

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl widerspiegeln sich auch in der Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen. Besonders auffällig ist der hohe Motorisierungsgrad im französischen Gebiet – entsprechend ist in beinahe jedem Haushalt ein Auto verfügbar. Auch die Quote der Personen mit Führerschein ist in Frankreich höher als in Deutschland und da wiederum höher als in der Schweiz.

[42] Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf Personen bzw. Haushalte mit Wohnort in der Agglomeration Basel.

Figur 28: Regionale Unterschiede der kommunalen Motorisierungsgrade



Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

Entwicklungstrends

Die Sequenz der schweizerischen Mikrozensen zeigt, dass sich die spezifische Anzahl der Wege in den vergangenen Jahrzehnten kaum verändert hat. Allerdings konnte sowohl personen- als auch wegbezogen ein Anstieg der mittleren zurückgelegten Distanzen beobachtet werden, bedingt vor allem durch längere Pendlerwege (Simma 2003, ARE 2006).

In Zukunft ist ein weiterer Anstieg der individuellen Mobilität, insbesondere im Freizeitverkehr, zu erwarten. Einerseits trägt die Mobilität im Alter dazu bei. Ein zunehmender Anteil älterer, nicht mehr erwerbstätiger aber mobilitätsgewohnter Menschen wird das zukünftige Verkehrsgeschehen prägen. Andererseits wird die Diversifizierung von alltäglichen Bewegungsmustern diese Entwicklung fördern (komplexere Wegeketten). Dahinterliegende Ursachen sind die zunehmende Teilzeiterwerbstätigkeit und die Ausdehnung individueller Aktionsräume, verbunden mit dem technologischen Fortschritt von Verkehrs- und Kommunikationssystemen.

Die Entwicklung des Modal Split – ohne markante Veränderungen in übergeordneten Rahmenbedingungen, namentlich den Energiepreisen – ist primär eine Funktion der zukünftigen ÖV-Angebotsqualität (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit, Kosten, Komfort) im Vergleich zum MIV. Deshalb sind entsprechende Prognosen mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Im Agglomerationsverkehr ist aufgrund der zunehmenden Flächenkonkurrenz und des weiteren ÖV-Angebotsausbaus eine Entwicklung zugunsten des ÖV zu erwarten.

Mobilitätsmanagement

Systeme und Instrumente des Mobilitätsmanagements sind in der Basler Agglomeration bisher erst punktuell verbreitet. Dies sowohl auf der Ebene von Konzepten und Programmen der Gebietskörperschaften als auch auf betrieblicher Ebene. Am weitesten ist der Kanton Aargau mit seiner Plattform aargaumobil, mit der die Sensibilisierung von Gemeinden und Unternehmen, die Umsetzung von Projekten und der Erfahrungsaustausch gefördert werden. Ein vergleichbares Programm existiert mit so!mobil auch im Kanton Solothurn. Zudem bestehen auf aargauer Boden acht Park + Pool-Anlagen entlang der A1 und der A3, wovon jene in Rheinfelden (CH) im Agglomerationsperimeter liegt. Damit unterstützt der Kanton Arbeitspendler bei der Bildung von Fahrgemeinschaften.

Basel-Stadt hat im Zusammenhang mit dem angenommenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative den Handlungsbedarf im Bereich Mobilitätsmanagement erkannt. Konzeption und Aufbau eines entsprechenden Systems sind Teil laufender Arbeiten. Im Kanton Basel-Landschaft sowie in Deutschland und Frankreich sind die Bemühungen zur flächigen Förderung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements bislang weniger weit fortgeschritten.

Auf Schweizer Seite wurden im Rahmen der Programme „Energiestadt“ und „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ des Bundesamtes für Energie teilweise Massnahmen auf kommunaler Ebene umgesetzt. Dies umfasst vor allem die Förderung von Mobilitätsmanagement in den kommunalen Verwaltungen und die Beratung von Unternehmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement.

Die Übersicht zeigt, dass sämtliche bisherigen Aktivitäten gebietsbezogen oder gar kommunaler Natur sind. Kaum ausgeschöpft sind bislang auch die planerisch-rechtlichen Möglichkeiten zur Förderung des Mobilitätsmanagements, beispielsweise im Rahmen von nutzungsplanerischen Verfahren (Sondernutzungsplanung, Gestaltungsplanung, Fahrtenmodelle/-kontingente, Bebauungspläne) oder bei Umweltverträglichkeitsprüfungen. In Basel-Stadt wurden bei Ausbauvorhaben einzelner Unternehmen bereits Auflagen zur Ausarbeitung und Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Konzepten definiert und umgesetzt.

5 Zukunftsbild 2030

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel wurde in einem trinational angelegten Mitwirkungsverfahren eine für die gesamte Agglomeration gültige Raumvision bis 2030 - das Zukunftsbild 2030 - erarbeitet.

Es stellt die gültige trinational abgestimmte gemeinsame Strategie in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr der Agglomeration Basel dar. In den nächsten 15 Jahren sollen mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm wesentliche Rahmenbedingungen dazu geschaffen werden.

5.1 Genese des Zukunftsbildes und Grundsätze der Agglomerationsentwicklung

5.1.1 Grundlagen

Basis für die Entwicklung des Zukunftsbilds waren die jeweiligen behördenverbindlichen Planungsinstrumente der sechs Teilräume:

- Kanton Basel-Stadt, Kantonaler Richtplan, 2010
- Kanton Basel-Landschaft, Kantonaler Richtplan, 2010
- Kanton Aargau, Kantonaler Richtplan, 2011
- Kanton Solothurn, Kantonaler Richtplan, 2011
- Region Hochrhein-Bodensee, Regionalplan 2000, 1998
- Pays de Saint-Louis, Schéma directeur, 1998
- Pays de Saint-Louis, Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz, in Arbeit

Ergänzend zu den Richtplänen bzw. Schéma Directeur/SCOT und Regionalplan flossen zahlreiche Strategien, Konzepte und Instrumente in die Entwicklung des Zukunftsbildes mit ein.

Auf der grenzüberschreitenden Ebene ist es wichtig die Entwicklungsstrategie 2020 des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) zu erwähnen, mit welcher bereits substanzielle Vorarbeiten vorlagen, auf welche die Erarbeitung des Zukunftsbilds für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation aufbauen konnte. Die Anforderungen des Bundes an das Zukunftsbild verlangten jedoch deutlich präzisere Aussagen in der übergeordneten Raumvision, namentlich bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr, verkehrstechnischer Machbarkeit oder Prioritätensetzung. Insofern stellt das nachfolgende Zukunftsbild „Korridore+“ mit dem zeitlichen Horizont 2030 eine Weiterentwicklung und Präzisierung der TEB-Vorarbeiten dar.

5.1.2 Erarbeitungsprozess

Der Erarbeitungsprozess des Zukunftsbilds des Agglomerationsprogramms Basel lässt sich inhaltlich grob in zwei Teile gliedern, die während rund drei Jahren erarbeitet wurden. Im ersten Teil stand zunächst das Herausarbeiten einer gemeinsamen Vision für die trinationale Agglomeration Basel im Vordergrund. Im zweiten Teil wurde die im Grundsatz gefasste Vision verfeinert und in einzelnen Punkten auch komplett überarbeitet.

Der Weg zur gemeinsamen Vision: Szenarienbildung

Zur Bestimmung des Zukunftsbilds 2030 für die Agglomeration Basel wurden in einem ersten Schritt drei unterschiedliche Zukunftsvorstellungen entwickelt. Sie werden in nachstehender Abbildung beschrieben.

Tabelle 19: Zukunftsbild, drei Szenarien

„Kern“	„Korridore“	„Fläche“
Je dichter ein Raum besiedelt ist, desto kürzer werden die Wege, desto mehr Verkehrsaufkommen kann vom Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden, desto günstiger sind auch die Voraussetzungen für ein dichtes Angebot des ÖV. Im Szenario "Kern" wird ein abgestimmtes Siedlungs- und Verkehrssystem gesucht, das die künftige Entwicklung auf den Verdichtungsraum um die trinationale Kernstadt (Stadt Basel sowie Teile von Weil am Rhein, Huningue, Saint-Louis, Allschwil, Binningen und Birsfelden). Das Szenario "Kern" kontrastiert diametral mit dem Trend zur Zersiedelung, wie er in den letzten Jahrzehnten beobachtet werden konnte.	Das Szenario knüpft an die historisch entlang der Verkehrsinfrastrukturen gewachsene Siedlungsstruktur an und "akzeptiert" damit eine gewisse Vergangenheitsentwicklung. Der Siedlungsraum der Agglomeration Basel ist vor allem entlang von Korridoren fingerartig ins Land hinausgewachsen. Die Erweiterung der trinationalen Kernstadt wird als "Kernagglomeration" bezeichnet und umfasst Grenzach, Lörrach, Weil am Rhein, Saint-Louis/Huningue, EAP, Hégenheim/Allschwil, Münchenstein und Salina Raurica. Das Szenario "Korridore" strebt eine gut geordnete Korridorentwicklung mit klaren Grenzen an. Das Zusammenspiel von Ausdehnung und Dichte erfordert gut gewählte Schwerpunktbildungen.	Dieses Szenario kommt dem Trend am nächsten. Trotzdem versucht es aber, die Siedlungsentwicklung in die Fläche durch den möglichst umfassenden Verzicht auf Neueinzonungen zu bremsen. Zugleich enthält es aber keine über das heutige Mass hinausgehenden Anstrengungen zur Siedlungsverdichtung oder ESP-Entwicklung. Das Szenario "Fläche" wächst damit vor allem in jenen Gebieten, in denen die Verkehrserschliessung per MIV erfolgt resp. eine gute ÖV-Erschliessung mit einem geringen Kostendeckungsgrad erkauft werden muss.

Quelle: Metron 2010: Zukunftsbild 2030 für die Agglomeration Basel, 2010

Alle drei Szenarien nehmen die Anliegen der Agglomerationspolitik, allerdings in unterschiedlichem Masse und in unterschiedlicher Interpretation, auf. In allen drei soll das Siedlungsgebiet (heutige Bauzonen) nicht mehr wachsen. Die Schaffung der Nutzflächen soll grundsätzlich innerhalb der heute bestehenden Bauzonen erfolgen. Unterschiedlich ist das Mass der grossräumigen Akzentsetzung. Es reicht von einer klaren grossräumigen Konzentration bis zur Bewahrung der grossräumigen Siedlungsstruktur.

In der Diskussion zeigte sich, dass aus fachlicher Sicht das Szenario "Korridor" als Zukunftsbild gewählt werden muss. Es handelte sich hier um einen Grundsatzentscheid. In der Folge wurde das Zukunftsbild "Korridor+" erarbeitet. In zahlreichen Workshops, an der ersten Mitwirkungsveranstaltung und in Sitzungen der fachlichen Begleitgruppe Planung wurde das ursprüngliche Szenario "Korridor" zum Zukunftsbild "Korridor+" weiterentwickelt. Detailliertere Informationen zur Ausarbeitung des Zukunftsbildes sind in Kapitel 3.2.1 dargelegt.

5.1.3 Absicht und Grundsätze

Das nachfolgend beschriebene Zukunftsbild „Korridor+“ stellt die Weiterentwicklung des Szenarios "Korridore" dar, welches die von Workshopteilnehmenden, Mitwirkungen und fachlicher Begleitgruppe sowie Geschäftsleitung vorgebrachten Hinweise, Korrekturen, Änderungs- und Präzisierungswünsche so weit wie möglich berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2.1). Die konzeptionelle Grundphilosophie des Szenarios "Korridore" wurde bei allen Überarbeitungsschritten beibehalten.

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 zur Erreichung der Ziele des Zukunftsbilds stehen 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 LV, ÖV und MIV;
- eine hohe Wohn- und Lebensqualität mit einer guten Nahversorgung durch Versorgungsdienstleistungen sowie gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen;
- eine intakte Landschaft mit nahegelegenen Erholungsräumen, geschützten Gewässerräumen und Naturwerten.

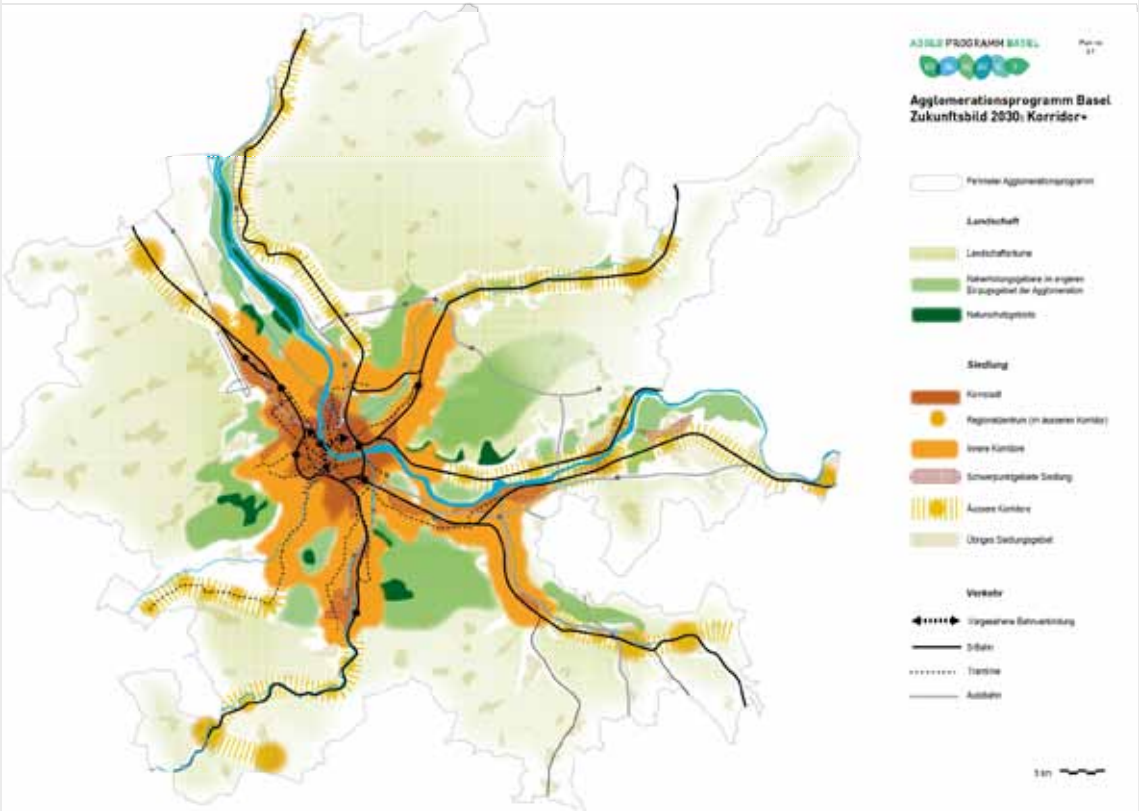
5.1.4 Strukturierende räumliche Elemente

Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel ist ein räumliches Leitbild, mit welchem aufgezeigt wird, an welcher Siedlungsstruktur und Struktur des Verkehrssystems sich die Agglomeration künftig orientieren möchte. Zur Darstellung des Zukunftsbildes wurden dabei 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
  - Übriges Siedlungsgebiet

› Verkehr
  - S-Bahn
  - Tramlinien
  - Autobahnen
  - Vorgesehene Bahnverbindungen

Figur 29: Zukunftsbild 2030 der Agglomeration Basel



Quelle: Metron 2012a: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1, 2012

5.1.5 Zielsetzungen nach Bereichen

Landschaft: Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur

Die fingerartige Grünraumstruktur wird aufgewertet und wird 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

Mit dem Agglomerationsporgramm 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 vorgesehen.

Die Entwicklungsschwerpunkte innerhalb der Kernagglomeration werden deutlich aktiver entwickelt als heute. In den gut ÖV-erschlossenen Bauzonen der weiteren Agglomeration wird die quantitative und qualitative Siedlungsverdichtung moderat gefördert. Die übrigen heute bestehenden Siedlungsgebiete ausserhalb der Korridore (bestehende Bauzonen) werden auf ein geringfügiges Einwohner- und Bevölkerungswachstum ausgelegt (vernachlässigbare Neueinzonungen).

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Siedlungsstruktur des Zukunftsbildes nach Definition und jeweiliger Zielsetzung beschrieben. Zur Bestimmung der Siedlungsstruktur wurden folgende **Kriterien** herangezogen:

1. mind. 15-Minuten S-Bahntakt oder/und 7.5-Minuten Tram- oder Bustakt nach Basel und
2. zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit der Kernagglomeration
3. Wahrnehmen von regional bedeutsamen Funktionen

Kernstadt: Die Abgrenzung der Kernstadt wurde relativ eng gefasst. Ausschlaggebendes Kriterium war die Einwohner- und Bebauungsdichte (Geschossigkeit usw.). Die Kernstadt umfasst das klassische Zentrumsgebiet von Basel, inkl. allen angrenzenden Quartieren (St. Johann, Kleinhüningen, Rosental, St. Alban, Gellert, Gundeli, Bruderholz, Bachgraben usw.). Zudem gehören Teile von Birsfelden dazu. In den quantitativen Analysen (Kapitel 4) wurde Birsfelden deshalb vollständig zur Kernstadt gezählt.

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

Innere Korridore: Ausserhalb der Kernstadt werden die Korridore in einen inneren und einen äusseren Korridor unterteilt. Korridorgebiete, welche die ersten beiden Kriterien erfüllen, werden zu den inneren Korridoren gerechnet. Zum inneren Korridor werden demnach zusammenhängende Siedlungsgebiete gezählt, von welchen man mit maximal 10 minütiger Reisezeit das Zentrum erreicht, oder die über einen 15-Minuten Takt mit der S-Bahn und oder einem 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 Gebiete 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 zwar die ersten beiden Kriterien nicht erfüllen 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 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 von den drei oben genannten Kriterien nur das dritte Kriterium erfüllen. 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. 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 (Liestal, Lörrach, St.-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 ÖV-erschlossener 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 weitestgehend innerhalb der bestehenden Baugebiete abzudecken; in gut begründeten Fällen bleiben ausgewählte Neueinzonungen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C) jedoch vorbehalten.

Verkehr: Nachhaltiger Verkehr durch Optimierung und Ausbau des Verkehrssystems

Aus gesamtverkehrlicher Sicht steht ein nachhaltiger Umgang mit dem Verkehr im Vordergrund. Das Verkehrssystem wird optimiert und wo notwendig ausgebaut. Der öffentliche Verkehr (S-Bahn, Tram, Bus) wird ausgebaut, beim MIV sind punktuelle Optimierungen insbesondere auf den Hauptachsen nötig. Die Bedingungen für die kombinierte Mobilität mit ihren Schnittstellen und die sanfte Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) werden verbessert, sodass die Effizienz des Verkehrssystems als Ganzes erhöht wird.

Das Agglomerationsprogramm strebt das sinnvolle Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel (situationsabhängig und wesensgerecht) durch Mobilitätsmanagement und die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger durch Verkehrsmanagement an. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Agglomeration Basel soll der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr prioritär behandelt werden, ohne dabei den wesensgerechten Einsatz des MIV zu vernachlässigen.

Der Ausbau der S-Bahn-Agglomeration 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 Umsteigebeziehungen von ÖV auf ÖV sowie 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 Durchbindungen von Korridor zu Korridor wird hinsichtlich Kapazität und Durchmesserlinien ausgebaut und in der Kernagglomeration durchgehend auf einen 15-Minuten Takt verdichtet. 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. Auch hier liegt der Fokus auf der Erschliessung von Schwerpunktgebieten der künftigen Entwicklung (Saint-Louis, Hafen-Kleinhüningen/3Land, Salina Raurica 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 aufgewertet (auch für den LV) 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 Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Strassennetz).

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-Haltestellen ausgebaut. 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 Massengutumschlag entflochten (Rheinhafen Basel resp. Birsfelden/Auhafen).

5.2 Zielsetzungen des Zukunftsbildes

5.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Wohnraumpotenziale (Realisierbarkeit)

Bei der Definition des Ziels, wie sich der Bevölkerungszuwachs in der Agglomeration verteilen soll, ist insbesondere der Grundgedanke des Zukunftsbildes 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.

Als Leitlinien bei der Festlegung, in welchen funktionalen Räumen die Bevölkerung wie stark zunehmen soll, dienen die entsprechenden Kapazitäten. Der Leitgedanke der Konzentration ist planerisch sinnvoll und anstrebenswert. Dennoch muss die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums auf (auch zukünftig) limitierte Wohnraumkapazitäten in einzelnen funktionalen Räumen (namentlich der Kernstadt) Rücksicht nehmen, denn nur so bleibt das Ziel realistisch und somit mess- und überprüfbar.

Zusätzlich ist die politische Tragfähigkeit der angestrebten Bevölkerungsverteilung zu berücksichtigen. Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen entstanden schliesslich die vorliegenden Zielwerte der Bevölkerungsentwicklung.

Vom prognostizierten Trend-Bevölkerungszuwachs von 45'000 Personen bis ins Jahr 2030 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 Wohnraumpotenziale hat bereits gezeigt, dass grosse Anstrengungen notwendig sind, um ausreichend Wohnraum in den vom ÖV gut erschlossenen Bereichen der Agglomeration Basel zu schaffen.

Tabelle 20: Trendprognose Einwohner bis 2030

	Einwohner*		Anteile		Wachstum		
	2010	2030	2010	2030	absolut*	in %	in % p.a.
Kernstadt	179'000	184'000	23%	23%	5'000	3%	0.1% p.a.
Innere Korridore	325'000	340'000	42%	42%	15'000	5%	0.2% p.a.
Äussere Korridore	80'000	87'000	10%	11%	8'000	10%	0.4% p.a.
Regionalzentren	90'000	98'000	12%	12%	8'000	9%	0.4% p.a.
Übriges Siedlungsgebiet	97'000	106'000	13%	13%	9'000	9%	0.4% p.a.
Agglomeration	**770'000**	**815'000**	**100%**	**100%**	**45'000**	**6%**	**0.3% p.a.**

Quelle: Metron 2012a
* gerundete Werte: Summen/Differenzen können von den angegebenen Werten abweichen.

Im Sinne des Zukunftsbildes „Korridor+" wird das Bevölkerungswachstum 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 Wachstum von 0.1 bzw. 0.2% p. a. aus (Kern: +5000, innere Korridore: +15'000). Im Zielszenario wird das jährliche Wachstum zwar nur leicht angepasst (0.3% p.a.), die absoluten Zuwächse 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 im Trendszenario die dynamischsten Räume in der Agglomeration (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. zugesprochen (rund +1'000 Personen bis 2030).

Tabelle 21: Zielprognose Einwohner bis 2030

	Einwohner		Anteile		Wachstum		
	2010*	2030*	2010	2030	absolut*	in %	in % p.a.
Kernstadt	179'000	189'000	23%	23%	10'000	6%	0.3% p.a.
Innere Korridore	325'000	348'000	42%	43%	23'000	7%	0.3% p.a.
Äussere Korridore	80'000	83'000	10%	10%	3'000	4%	0.2% p.a.
Regionalzentren	90'000	98'000	12%	12%	8'000	9%	0.4% p.a.
Übriges Siedlungsgebiet	97'000	98'000	13%	12%	1'000	1%	0.1% p.a.
Agglomeration	**770'000**	**815'000**	**100%**	**100%**	**45'000**	**6%**	**0.3% p.a.**

Quelle: Metron 2012a
* gerundete Werte: Summen/Differenzen können von den angegebenen Werten abweichen.

Die Erhebung der Wohnraumpotenziale (Metron 2012a, Metron 2012b) hat gezeigt, dass die vorhandenen Reserven grundsätzlich ausreichen, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum theoretisch 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 (ca. 20%) und dem inneren Korridor (ca. 25%) am kleinsten.

Da es sich bei diesen Reserven aber zum Grossteil um Potenziale auf bereits bebautem Gebiet handelt (innere Verdichtung), wird die Realisierbarkeit nicht überall gegeben sein. Deshalb muss festgehalten werden, dass die Mobilisierung der Reserven, welche im bereits überbauten Gebiet liegen und immerhin rund 80% umfassen, grössere Anstrengungen voraussetzen, als die Überbauung der Reserven im unbebauten Gebiet (lediglich rund 20%).

Die Potenzialberechnungen bestätigen damit die Umsetzbarkeit des Zukunftsbildes für die Agglomeration Basel. Die bestehenden Potentiale sind in allen Raumtypen theoretisch ausreichend, um sowohl die prognostizierte Trend- als auch die angestrebte Ziel-Bevölkerungsentwicklung aufzunehmen.

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 auch 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 erschlossenen 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).

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen daher die Schaffung von qualitativ hochwertigem Wohnraum in der Kernstadt, dem inneren Korridor und der gut erschlossenen Lagen der Regionalzentren bezwecken.

5.2.2 Verkehrliche Zielsetzungen

Die Trendmodellierung geht für die Agglomeration Basel von einem 13%-igen Gesamtverkehrswachstum aus (ÖV+MIV; vgl. Kapitel 4.3.1). Vor dem Hintergrund der raumstrategischen Ziele und der verkehrlichen Ausbaumassnahmen zeigt die folgende Tabelle, wie sich verkehrlich das Zielszenario des Agglomerationsprogramms Basel von der Trendentwicklung unterscheidet:

Tabelle 22: Trend- und Zielprognose 2030 Verkehr (Personenfahrten DWV)

	Ist 2008	Trend			Ziel		
		2030	Differenz	in %	2030	Differenz	in%
ÖV	407'700	490'500	+82'900	+20%	567'700	+160'000	+40%
MIV	1'321'800	1'457'700	+135'800	+10%	1'371'800	+50'000	+4%
LV (Velo)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	+9'000	Steigerung
ÖV+MIV	**1'729'500**	**1'948'200**	**+218'700**	**+13%**	**1'939'500**	**+210'000**	**+12%**

Quelle Rapp Trans AG 2012

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 Bereich Fuss- und Veloverkehr dessen Anteile am Gesamtverkehr spürbar erhöhen.

6 Handlungsbedarf

6.1 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 (vgl. Figur 30).

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, welche 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 23: 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/Fragmentierung der freien Landschaft durch Infrastrukturbauten und Siedlungen › eingeschränkte ökologische Vernetzung der Landschaftsräume über die Korridore hinweg › regelmässige Überschreitung von Luftschadstoff-Grenzwerten (Stickoxide, Feinstaube, Ozon) › örtlich hohe Lärmbelastungen an Strassen- und Schienenachsen (insb. Hauptverkehrsachsen)
Chancen	**Gefahren**
› gestalterische und umweltplanerische Aufwertung von städtischen oder stadtnahen Grünräumen › Kombination von Landschafts-/Naturschutz mit innovativen Benutzungskonzepten › Verbesserung der Luftqualität durch technische Fortschritte (Emissionen) und geringeres MIV-Aufkommen (Gegenvorschlag Städteinitiative) › konsequente Umsetzung des regionalplanerischen Landschaftsschutzes	› Wachstum der Siedlungsfläche (Bevölkerungswachstum, zunehmender individueller Flächenverbrauch) › zunehmender Nutzungsdruck auf siedlungsnahe Frei-/Grünräume › negative Umweltauswirkungen durch überlastetes HLS-Netz

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

6.2 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 einer Verdichtung und einem primären Wachstum in der Kernstadt und den inneren Korridoren (vgl. Kapitel 5.2). Insbesondere besteht die Gefahr, dass ein duales Wachstum in allen Agglomerationsteilen verbunden mit einer Zunahme des MIV stattfindet.

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. Die Analyse zeigt, dass umfassende Potenziale vorhanden sind.

Die Raumplanung in der Agglomeration Basel ist trotz grenzüberschreitender Zusammenarbeit durch eine schwache Koordination gekennzeichnet. Dies zeigt sich insbesondere anhand der zahlreichen geplanten oder neu eröffneten Einkaufszentren und Fachmärkte.

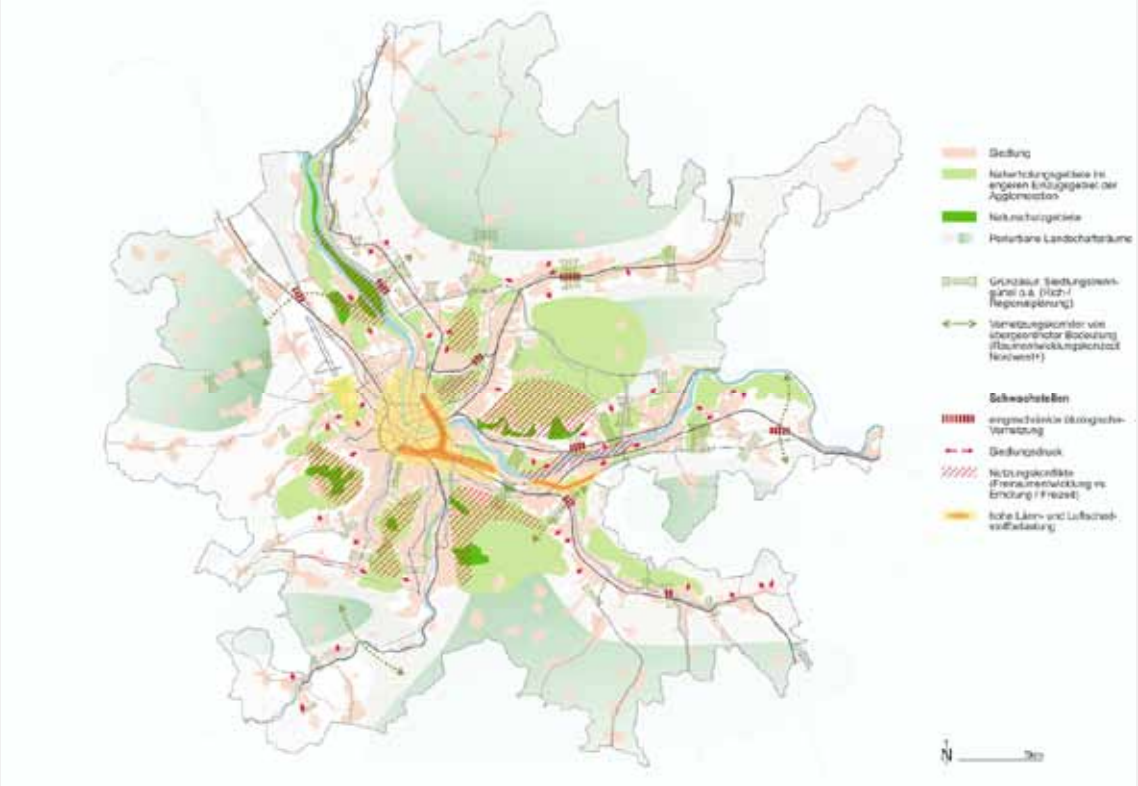
Tabelle 24: SWOT Siedlung

Stärken	Schwächen
› klar definierte Siedlungsachsen, d.h. teilweise natürliche Begrenzung des Siedlungsraums durch die Topografie › Trendwende hinsichtlich Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt › laufende Transformation städtischer Entwicklungsgebiete › ESP-Positivplanung (alle Kantone) und mit Nutzungsvorgabe (BS, AG)	› grosse Baulandreserven in den peripheren Gemeinden › ausgreifende Siedlungsränder v.a. in den äusseren Korridoren, Zersiedelungstendenzen › schwache grenz- und kantonsüberschreitende Koordination in der Raumplanung (beispielsweise bei verkehrsintensiven Einrichtungen)
Chancen	**Gefahren**
› vorhandene Potenziale für Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in der Kernstadt und den inneren Korridoren; insbesondere in den definierten Schwerpunktgebieten. › Tendenz zur Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den peripheren Agglomerationsteilen in die Korridore › ÖV-Ausbau und allgemeine Strukturaufwertung in der Kernstadt und den Korridoren › Nutzung der vorhandenen Innenentwicklungspotenziale (insbesondere in den Schwerpunktgebieten) › Stärkere Siedlungsbegrenzung in den übrigen Gemeinden der äusseren Korridore durch eine Stärkung der Richtplanung (3. Generation)	› stärkstes Bevölkerungswachstum im Trend liegt ausserhalb der dichten Agglomerationsteile (übriges Siedlungsgebiet) › Anzeichen für Überangebot an Einkaufszentren und Fachmärkten › duale Siedlungsentwicklung in Kernstadt/innere Korridore UND übrigem Siedlungsgebiet › schwache grenzüberschreitendende Raumplanung und damit Begünstigung eines flächigen Siedlungswachstums › langsamer Verdichtungsprozess in Nicht-Schwerpunktgebieten, v.a. infolge disperser Besitzstrukturen › autoorientierte Planungsmuster aufgrund des tiefen ÖV-Anteils in den deutschen und französischen Gebieten

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Die folgende Darstellung gibt einen räumlichen Überblick zu den Schwachstellen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Umwelt.

Figur 30: Schwachstellen Siedlung, Landschaft und Umwelt



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel;
basierend auf Richt-/Regionalplänen, SCOT sowie Raumkonzept NWCH

6.3 SWOT Verkehr

Im Verkehrsbereich ist die Analyse sehr umfassend. Deshalb erfolgt die Synthese von Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren an dieser Stelle gegliedert nach drei Themenbereichen. Querschnittsthemen (z.B. Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten) werden integriert berücksichtigt.
Im **öffentlichen Verkehr** sind die meisten Schwachstellen bahnseitig zu identifizieren. Einerseits ist die Schieneninfrastruktur im basler Bahnknoten und auf seinen Zulaufstrecken vielerorts bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit ausgelastet. Dies erschwert oder verunmöglicht die angestrebte Verdichtung der S-Bahn. Die in den letzten Jahren stark angestiegenen Fahrgastzahlen, insbesondere im Laufental, Ergolztal und im Wiesental, zeigen die Notwendigkeit dazu.

Neben der starken kapazitiven Auslastung des Bahnnetzes ist deren geringe Gesamtintegration zu nennen, mit fehlenden Durchbindungen, zwei Kopfbahnhöfen im Verkehr Schweiz – Wiesental/Hochrhein und fehlender Flughafenanbindung.

Im Tramverkehr haben in den letzten Jahren die Linien nach Reinach/Aesch und ins Leimental Fahrgäste hinzugewonnen. Besonders die Linie ins Leimental verkehrt heute an der Grenze der Beförderungskapazität.

Tabelle 25: SWOT Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Stärken	Schwächen
› attraktives S-Bahnnetz 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 tiefer Modal Split 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) › fehlende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke D › fehlende Bahnanbindung des EuroAirport › Eigenbehinderung des Tramverkehrs infolge hoher Taktdichte in der basler Innenstadt › geringe Bahnhaltestellendichte in der Kernstadt › lange Fahrzeiten aus dem Leimental nach Basel › Fahrzeitverluste zahlreicher Buslinien (v.a. Raum Leimental-Birseck, Liestal-Pratteln, Stadt Basel) › fehlende Tangentialverbindungen (S-Bahn, Tram) › wenige umsteigefreie grenzüberschreitende Bahnlinien
Chancen	**Gefahren**
› deutliche Attraktivierung der Regio-S-Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr › Ausbau des Tramnetzes und damit sowohl Schritthalten (mit jüngsten Entwicklungen) als auch Förderung der (angestrebten) Siedlungsdynamik in der Kernstadt und in den inneren Korridoren › Schaffung von grenzüberschreitenden Tramlinien › Erhöhung des Modal Split auf deutscher und französischer Seite › Aufwertung von ÖV-Drehscheiben und damit der kombinierten Mobilität durch bessere Abstimmung Bahn-Tram-Bus, P+R und B+R	› Weiterentwicklung des S-Bahnsystems ist abhängig von grossen Infrastrukturprojekten (übergeordnete Massnahmen des Bundes) › mangelnde Zuverlässigkeit des städtischen Feinverteilers durch hohe Angebotsdichte des ÖV bei gleichzeitiger Überlagerung mit anderen Verkehren

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm 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, insbesondere durch fehlende Dosierungsanlagen an den Netzübergängen, werden diese Probleme noch verstärkt.

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 zwischen Pratteln und Liestal und an einzelnen Knoten in Basel, Muttenz und Allschwil.

Im Bereich der Parkraumpolitik verfolgt Basel-Stadt eine konsequente Politik zur Eindämmung des Parksuchverkehrs. 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.

Tabelle 26: SWOT Motorisierter Individualverkehr (inkl. Verkehrssteuerung und Parkierung)

Stärken	Schwächen
› dichtes Strassennetz mit guter Feinerschliessung › funktionierende Entlastung durch das HLS-Netz bei Normalbelastung › flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel (laufende Umsetzung) › zunehmend Parkraumbewirtschaftungskonzepte in den Vorortsgemeinden	› stark ausgelastetes/überlastetes HLS-Netz in Spitzenzeiten › stark ausgelastete/überlastete Knoten v.a. an den Kreuzungen von radialen und tangentialen Hauptverkehrsachsen (Leimental, Birseck, Achse Pratteln-Birsfelden-Breite) › stark belastete Stadtquartiere bzw. Ortsdurchfahrten (insb. Gundeldinger Quartier, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Reinach, Aesch, Dornach, Liestal) › Stauanfälligkeit des Schwerverkehrs, insbesondere an den Grenzübergängen › teilweise fehlendes Verkehrsmanagement auf dem HLS-Netz (H18, H2, A98) › fehlendes Verkehrsmanagement zwischen HLS-Netz und untergeordnetem Netz
Chancen	**Gefahren**
› Harmonisierung der Parkraumpolitiken › noch weitgehend unausgeschöpftes Potenzial im Bereich Mobilitätsmanagement › regionales, integriertes Verkehrsmanagement › Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene und Schiff	› Mehrverkehr auf dem untergeordneten Netz durch Überlastung HLS-Netz › instabile Netzhierarchie durch Widerstände an den HLS-Netzübergängen › Parksuchverkehr, insb. auf französischer und deutscher Seite

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Obschon in der Agglomeration Basel ein dichtes **Velonetz** besteht, konnten in Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretern und Interessenverbänden zahlreiche Schwachstellen im regionalen Hauptroutennetz eruiert werden (vgl. Kap 3.2.4.3 und 4.3.6). Neben Lücken und Hindernissen im Hauptroutennetz ist vielerorts kein quantitativ und/oder qualitativ ausreichendes Aufbewahrungsangebot vorhanden. Vor allem die B+R-Abstellanlagen an zahlreichen Punkten in der Stadt Basel und an den Schienenstrecken im Fricktal und im Wiesental sind stark ausgelastet. Dass die Ansprüche an die Aufbewahrungssicherheit gestiegen sind, zeigt die hohe Nachfrage nach abschliessbaren Veloboxen im Bahnhof SBB und sonstigen bewachten Velo-Abstellplätzen. Ein solches Angebot fehlt noch vielerorts.

Weiter sind im Langsamverkehrsbereich 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.

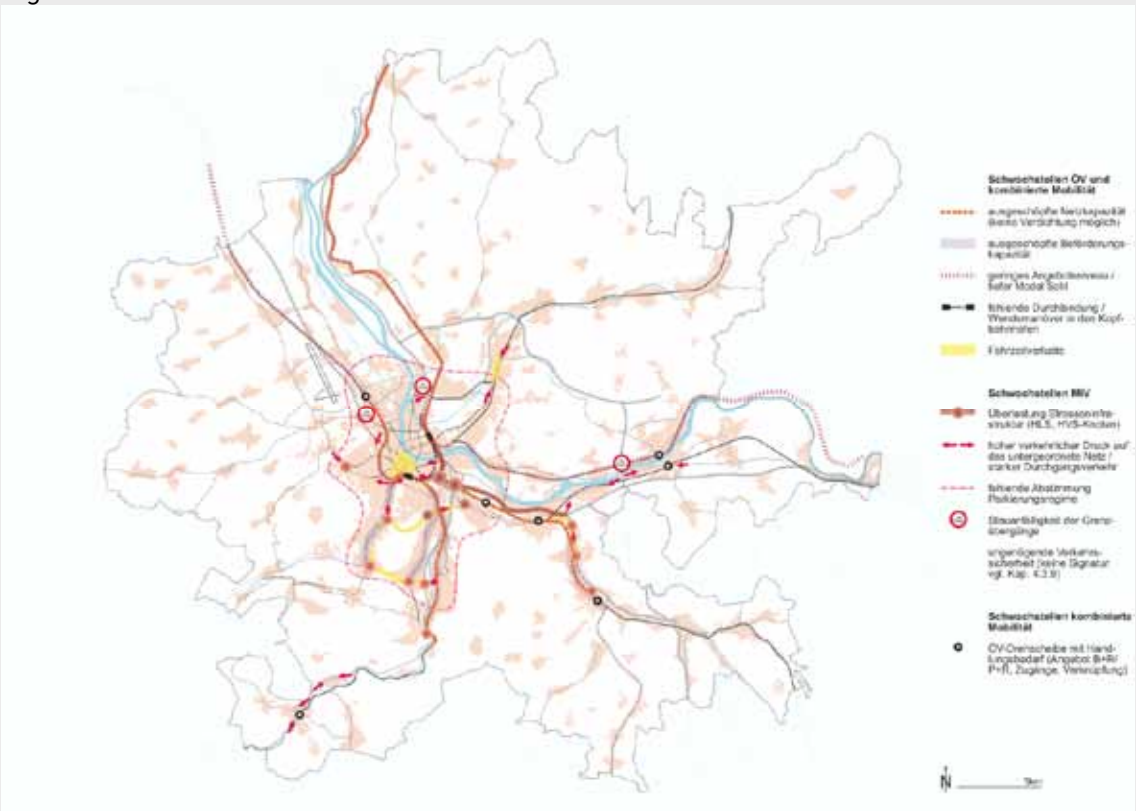
Tabelle 27: SWOT Fuss- und Veloverkehr

Stärken	Schwächen
› bereits dichtes Veloroutennetz › vereinzelte 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) Deutschland	› stark ausgelastetes B+R-Angebot in der Kernstadt (v.a. Basel SBB) und an mehreren Haltepunkten im Wiesental und im Fricktal sowie in Muttenz und Pratteln › Lücken im regionalen Velohauptroutennetz › Mängel im Ausbaustandard › mangelhafte Sicherheit vieler Abstellanlagen › Ortsdurchfahrten mit hoher Trennwirkung der Strassen
Chancen	**Gefahren**
› Schliessen von verbliebenen Netzlücken im Velo-Hauptroutennetz (neben Freizeitverkehr insbesondere auch abgestimmt auf den Alltags-/Pendlerverkehr) › Ausspielen des komparativen Vorteils des Veloverkehrs (ggü. ÖV) auf tangentialen Relationen › Erweiterung von Begegnungs- und/oder Tempo-30-Zonen › Zunahme kombinierter Mobilitätsketten ÖV-Velo infolge des deutlichen Angebotsausbaus der Regio-S-Bahn	› Flächenkonflikt 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 › steigende Sicherheitsanforderungen durch höhere Geschwindigkeiten (Elektrobikes)

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

In der folgenden Darstellung sind die Schwächen im Verkehrsbereich räumlich dargestellt. Für die Schwachstellen im Velonetz wird auf die separate Figur 24 auf Seite 78 verwiesen.

Figur 31: Schwachstellen Verkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel; basierend auf diversen Fachgrundlagen

Viele der Schwachstellen lassen sich nur schwer auf einer Karte darstellen, da sie entweder zu kleinräumig oder aber nicht lokalisierbar sind. Die folgende Matrix soll helfen, die Schwachstellen im Verkehrsbereich möglichst umfassend und regional differenziert darzustellen.

Tabelle 28: Schwachstellen Verkehr nach Teilräumen (Ist-Zustand)

		Kernstadt	Birstal / Laufental	Ergolztal	Leimental	Fricktal	Hochrhein (D)	Wiesental (D)	Oberhrhein (D)	Haut-Rhin und Sundgau (F)
MIV	Überlast	rot	orange	orange	orange	orange				
	Tangentialverbindungen	gelb	orange		orange					gelb
	Verkehrssicherheit	gelb						gelb		
	Parkraumpolitik		gelb		gelb		gelb	gelb	gelb	orange
ÖV	Angebot/Erreichbarkeit	gelb	orange	orange	orange		orange		gelb	orange
	Tangentialverbindungen		gelb	gelb	gelb				gelb	gelb
	Infrastruktur/Kapazität	rot	orange	rot	orange	gelb	rot	gelb		gelb
	Fahrzeitverluste	gelb	orange	orange	orange			gelb		
	Verknüpfungssituationen				gelb		orange	gelb	gelb	orange
LV	Netzlücken	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	orange
	Fussgängerflächen	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	orange	orange
Kombinierte Mobilität	P+R-Anlagen					gelb	gelb	orange	orange	rot
	B+R-Anlagen	rot				orange	orange	gelb		gelb
Mobilitätsmanagement		gelb	orange	orange	orange	gelb	orange	orange	orange	orange
Verkehrsmanagement		orange	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb	gelb
Güterverkehr		orange		gelb		gelb	gelb		gelb	gelb

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

gelb = geringe; orange = mittlere; rot = grosse Schwachstellen
[leer = keine oder im Vergleich nur sehr wenige Schwachstellen]

6.4 Handlungsbedarf

Auf dem Hintergrund von Analyse/SWOT und Vergleich mit dem Zukunftsbild lässt sich der Handlungsbedarf in den drei Themenbereichen ableiten. Im Folgenden werden die wichtigsten Aspekte zum Handlungsbedarf zusammengefasst. Diese sind die unmittelbare Basis für die Teilstrategien (Verweise in den Klammern).

Landschaft und Umwelt

- **Gewässerorientierte Erholungs- und Freiräume sichern und aufwerten (►L1, 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 und Ergolz.

- **Naturnahe Landschaftskammern vor Zerschneidung bewahren und vernetzen (►L2, S3):**
  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 liegt die Ursachen stärker in einer hohen Bevölkerungs- (z.B. Fricktal), Arbeitsplatzdynamik (z.B. Randgebiete von Basel-Stadt) oder Infrastrukturen (z.B. Raum Muttenz-Pratteln).

- **Städtischen und stadtnahen Grünraum aufwerten und vernetzen (►L3):**
  Neben den grossräumigen Landschaftskammern und Gewässern sind es die grünen Oasen innerhalb des Siedlungsgebietes, welche 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.
- **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, innere Korridore und Regionalzentren verlagern (►S1, S2, S3):**
  Dieser Handlungsbedarf stellt die eigentliche Kernzielsetzung des ‚Zukunftsbildes' resp. des gesamten AP Basel dar. Die grösste Bevölkerungsdynamik zeigt sich heute in den äusseren Korridoren. Durch den Mix der abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen soll dieser Trend gebrochen werden.
- **Verdichtungspotenziale in Schwerpunktgebieten (Arbeiten und Wohnen) sowie übrigen verkehrlich sehr gut erschlossenen Standorten realisieren (►S1, S2):**
  Die BGF-Potenziale zur Siedlungsentwicklung nach innen ermöglichen sowohl in der Kernstadt wie vor allem den inneren Korridoren noch ein bedeutendes Wachstum. Aufgrund der Besitzstrukturen sowie anderen Rahmenbedingungen liegen die am besten realisierbaren Reserven in den 13 Schwerpunktgebieten gemäss Teilstrategie Siedlung. Hier gilt es kurz- und mittelfristig die grössten planerischen Energien einzusetzen. Hinzu kommen weitere klein- und mittelgrosse Entwicklungsschwerpunkte, vor allem auf Bahnhofsarealen der Korridorgemeinden.

- **Trinationale Zusammenarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung verstärken (►S2, S3, L2):**
  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 zu festigen, unter Beteiligung aller Gebietskörperschaften sowie der Transportunternehmen. 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

- **S-Bahn-Angebot deutlich ausbauen und grenzüberschreitend verbinden (►V1-1, V3-3, 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- und Laufental) ist das Angebot insgesamt gut, jedoch Opfer seines Erfolges und erreicht vielerorts die Beförderungskapazitäten. Ausbauten zum ¼h-Takt sind mittelfristig zwingend. Auf deutscher und französischer Seite ist das Angebot insgesamt zu erhöhen, um den (noch) tiefen 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, V3-2):**
  S-Bahn-Ausbauten und dabei vor allem das Herzstück Regio-S-Bahn werden einen bedeutenden Beitrag zur Entlastung des stark belasteten Tram- und Busnetz der gesamten Agglomeration Basel leisten. Linienspezifische Tramnetzergänzungen sowie das Schliessen bestehender Lücken im Kern sind jedoch unabdinglich. Auch hier liegt der Fokus auf der besseren Erschliessung von Schwerpunktgebieten 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 i.d.R. diffuser als radiale und die Rentabilität solcher ÖV-Angebote schwierig. Insofern gilt es schrittweise vorzugehen. Kurz- und mittelfristig stehen neue Angebote im Einzugsbereich der Kernstadt im Vordergrund mit häufig grossem Gesamtsystemnutzen und Lückenschluss-Charakter (z.B. Tram Clara- oder Petersgraben). Längerfristig zeichnet sich auch der Bedarf neuer Tangenten zwischen inneren Korridoren ab. Hier sind vor allem die Entwicklungen in den zwei grossen Planungsgebieten ELBA (im Südwesten) sowie Hafen (im Norden) entscheidend.

- **Städtischen Strassenverkehr entlasten und auf übergeordnetes HLS-Netz lenken (►V2):**
  Um die Lebensqualität in der Kernstadt und weiteren Zentren erträglich zu halten, ist (neben wachsendem ÖV-Angebot mit ebenfalls zunehmenden Immissionen) der MIV möglichst zu reduzieren. Der baselstädtische Souverän hat mit dem Gegenvorschlag zur Städteinitiative das entsprechende politische Zeichen gesetzt. 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 (H2, H18), insbesondere im Raum Aesch und Liestal.

- **Grossräumigen Güterstrassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln und Modal Split (Bahn, Schiff) erhöhen (►V4, V2-2):**
  Im Raum Basel als nördliches Tor der Schweiz ist der Güterverkehr sowohl Chance (v.a. wirtschaftlich) als auch Last in Bezug auf Umwelt und Lebensqualität. Insbesondere der überdurchschnittlich wachsende grenzquerende 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):**
  Velo-Freizeitrouten wurden in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Der Handlungsbedarf im Alltagsverkehr ist aber nach wie vor sehr hoch, insbesondere grenzüberschreitend. Das Velo hat gegenüber dem ÖV vor allem auf den tangentialen Relationen zwischen den Korridoren einen Vorteil. Diese Potenziale gilt es vermehrt zu nutzen. Die topografischen Bedingungen in der Agglomeration Basel sind im Gegensatz zu den tangentialen Verbindungen, auf den radialen Relationen sehr gut.

- **Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen und öffentliche Strassenräume aufwerten (►V2-3, V3-2):**
  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. Kernstadt und weitere Zentren der Agglomeration Basel können diesbezüglich bereits viele Fortschritte vorweisen (verkehrsberuhigte Zonen). Insbesondere Ortszentren der Korridore haben aber noch Handlungsbedarf.

› **Verhaltensorientierte Massnahmen trinational besser abstimmen (►V1, V2, V3):** Das Mobilitätsmanagement ist im Raum Basel im Vergleich mit anderen Agglomerationen noch wenig entwickelt. Die vorhanden trinationalen ÖV-Angebote dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass hier grosser Handlungsbedarf besteht. Im Vordergrund stehen Information und Motivation (aus einer Hand resp. zentralen Plattform). Für monetären Massnahmen (Anreizsysteme wie bspw. Pendlerabzüge) sind die institutionellen Hürden in diesem Dreiländerraum hingegen hoch.

7 Teilstrategien

Das in Abstimmung mit Vertretern der beteiligten Gebietskörperschaften entwickelte **Zukunftsbild „Korridore+“** basiert auf den folgenden Grundsätzen:

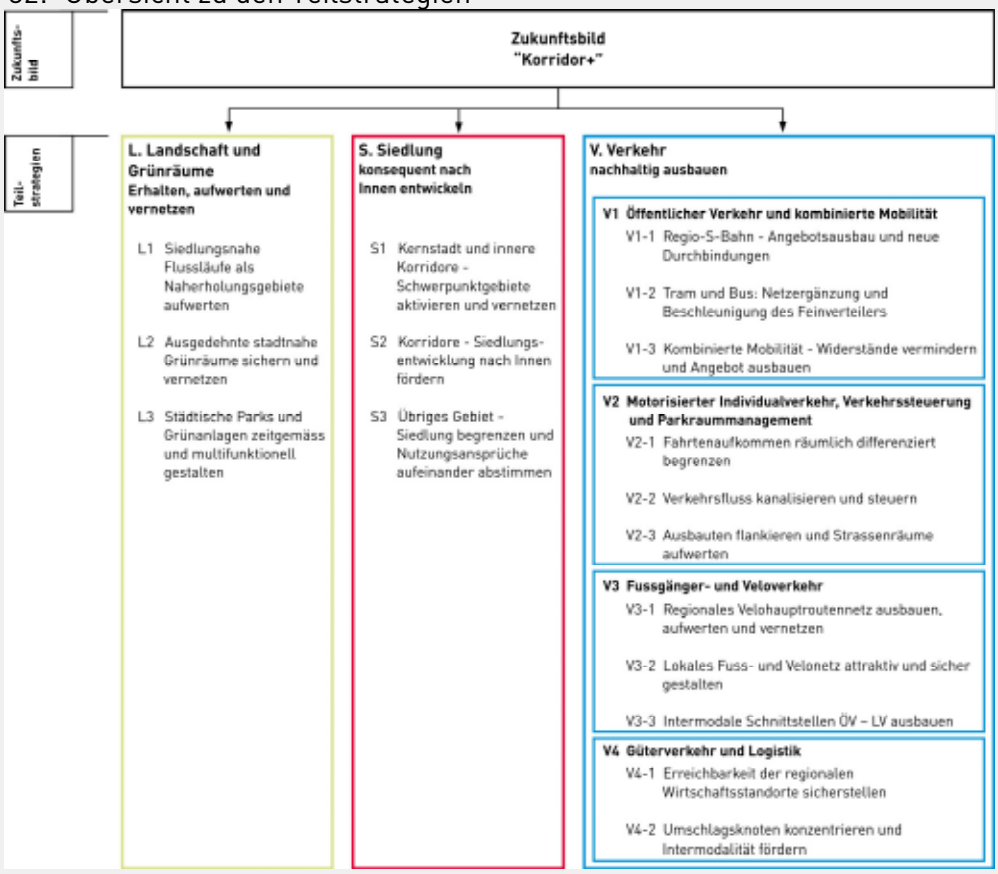
- Landschaft und Grünräume: Erhalten, aufwerten und vernetzen der fingerartigen Grünraumstruktur
- Siedlung: Konsequent nach innen entwickeln
- Verkehr: Nachhaltig ausbauen (S-Bahn Agglomeration)

Diese Grobstrukturierung dient als Basis für die Entwicklung von Teilstrategien und Massnahmen. Besonders für den Verkehr erfolgt eine weitere Differenzierung in vier Teilstrategien:

- Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
- Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement
- Fussgänger- und Veloverkehr
- Güterverkehr und Logistik

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 der Massnahmen dar.

Figur 32: Übersicht zu den Teilstrategien



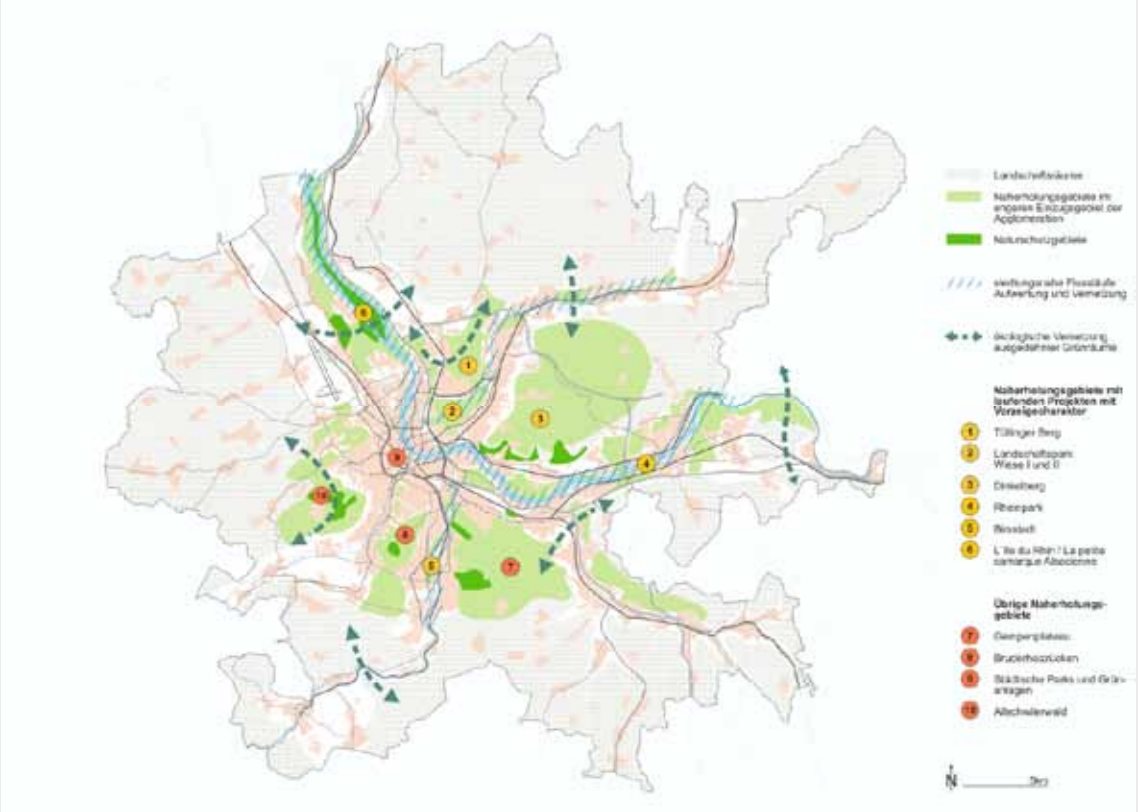
Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

7.1 Landschaft und Grünräume

In der Schwachstellenanalyse ist festgehalten, dass die Landschaft in der Agglomeration Basel 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. Darunter fallen auch die BLN-Gebiete im Schweizer Programmperimeter.

Figur 33: Teilstrategie Landschaft und Grünräume



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel[43]

[43] Für die kartografischen Darstellungen der Teilstrategien konnte teilweise auf Daten aus der Entwicklungsstrategie 2020 des TEB (TEB 2009) zurückgegriffen werden.

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 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, l'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, dem Regionalplan sowie SCOT (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.

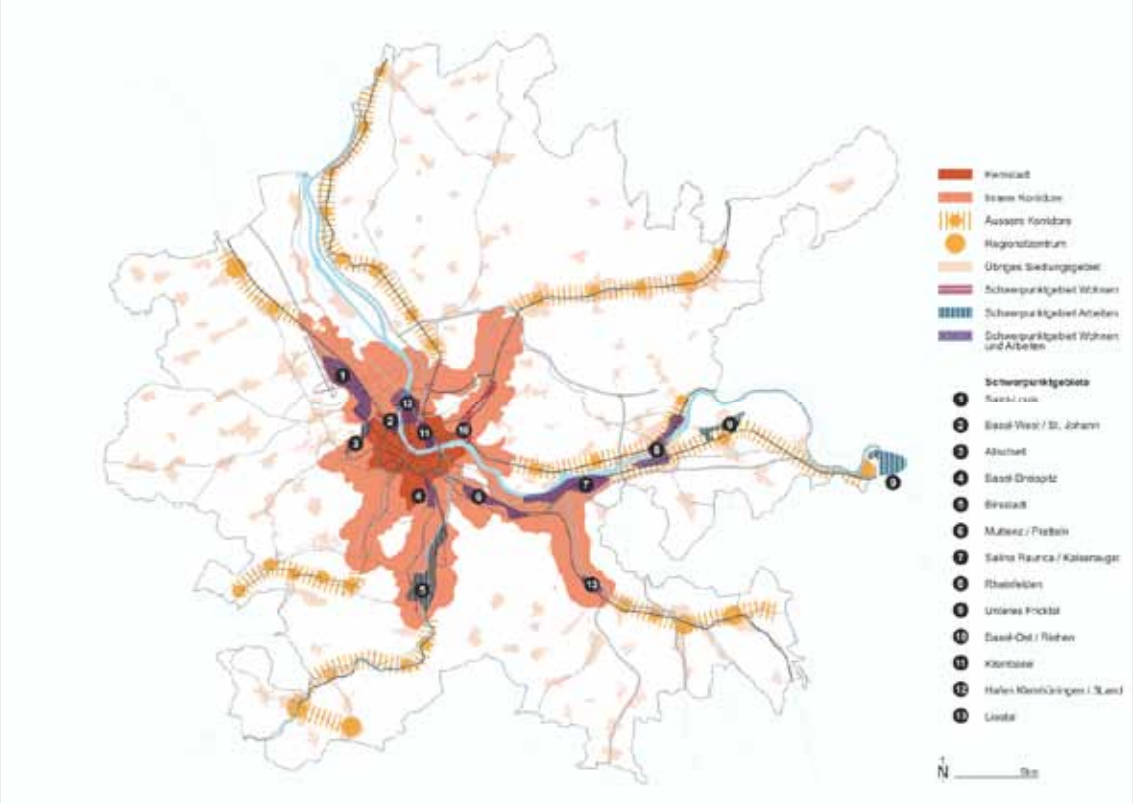
Um den vielfältigen Anforderungen der Benutzer/-innen gerecht zu werden und die Anlagen auch bei steigendem Nutzungsdruck intakt zu halten, sind innovative Nutzungs- und Gestaltungskonzepte notwendig. Die Gestaltung vorhandener oder neuer Parks und Grünanlagen in der Agglomeration Basel hat diesem Anliegen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

In den Massnahmenblättern L1 bis L6 werden die Potenziale und Aktivitäten der wichtigsten „Leuchtturmprojekte" im Bereich Landschaft und Umwelt dargelegt.

7.2 Siedlung

Die weitere Siedlungsentwicklung soll konsequent nach Innen erfolgen. Die strategischen Stossrichtungen dazu sind nach den Raumkategorien des Zukunftsbildes differenziert, einerseits wegen unterschiedlichem Handlungsbedarf, andererseits weil die raumplanerischen Instrumente unterschiedlich sind.

Figur 34: Teilstrategie Siedlungsentwicklung



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

S1: Kernstadt und innere Korridore – Schwerpunktgebiete aktivieren und vernetzen

Unverbaute Bauzonen in der Kernstadt sind praktisch inexistent und in den zentralen Gebieten der Korridore rar. Verdichtungsreserven im Bestand sind zwar vorhanden, aber dispers verteilt und entsprechend schwierig zu realisieren. Die räumlich am besten konzentriert und realisierbaren Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale in der Kernstadt (und den inneren Korridoren) liegen in sogenannten Entwicklungsschwerpunkten (ESP). ESP sind in den Richt- und Regionalplänen definiert, aber nicht nach einheitlichen Kriterien. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden ESP in der Kernstadt und den Korridoren zu **Schwerpunktgebieten der zukünftigen Siedlungsentwicklung** gruppiert (vgl. auch Anhang 4). Darunter werden Gebiete verstanden mit den punkto Agglomerationsrelevanz bedeutendsten Verdichtungs- oder Erweiterungspotenzialen, sei dies im Bereich Wohnen oder Arbeiten. Als „bedeutend“ werden Potenziale von einigen Tausend Arbeitsplätzen oder Einwohnern verstanden. Die wichtigsten Entwicklungsgebiete sind in der Strategiekarte eingezeichnet. Sie konzentrieren sich auf die Kernstadt und inneren Korridore.[44] Das

[44] Einzige Schwerpunktgebiete in den äusseren Korridoren sind S9 Unteres Fricktal (ESP für Grossprojekte mit Flächenbedarf von über 5ha von nationaler Bedeutung) und S13 Liestal (Regionalzentrum).

Agglomerationsprogramm, 2. Generation fokussiert somit noch stärker auf die Aktivierung möglichst zentral gelegener Schwerpunktgebiete. Deren Planungsstand, Potenziale und weiteren Umsetzungsschritte sind in den jeweiligen Massnahmenblättern beschrieben.

Die Herleitung von Verkehrsmassnahmen erfolgt prioritär hinsichtlich verbesserter Erschliessung der Schwerpunktgebiete. 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 gut mit ÖV erschlossenen Gebieten anzusiedeln.
- Flächen- und güterverkehrsintensive Schwerpunktgebiete liegen teilweise bewusst ausserhalb der dicht besiedelten Gebiete, belasten keine Ortsdurchfahrten und sind gut durch die Schiene und/oder dem übergeordneten Strassennetz zu erschliessen.

Ein weiteres Handlungsfeld mit Potenzial in Kerngebieten ist das **Bauen in die Höhe**. Der Kanton Basel-Stadt hat eine langjährige Tradition im Bauen von Hochhäusern. Der Kanton hat im Jahr 2010 ein entsprechendes „Hochhauskonzept[45]“ verfasst, worin Grundsätze definiert und Potenzialgebiete ausgeschieden werden. Und auch vereinzelte Agglomerationsgemeinden kennen entsprechende Ansätze (z.B. Pratteln). Die Verdichtungspotenziale durch Hochhäuser sind bedeutend. Diese Potenziale gilt es in der Kernstadt, den Kerngebieten der inneren Korridore sowie den Regionalzentren noch besser auszuloten und zu realisieren.

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-Tram- oder Bustakt nach Basel-Stadt aufweisen. Siedlungsentwicklung nach Innen heisst hier Aktivierung der Schwerpunktgebiete (vgl. oben) und höhere Einwohnerdichten in den Talböden.

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. Die Siedlungsentwicklung nach Innen kann hier auf weniger Schwerpunktgebiete abstützen (vgl. oben). Die hohe Einwohnerdichte ist weniger flächig als in den inneren Korridoren und konzentriert sich auf gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete.

Freiraum- und Grünzäsuren sind insbesondere entlang den Korridoren erwünscht. Ob innerer oder äusserer Korridor – eine sehr gute **ÖV-Erschliessung** ist die Grundbedingung und die entsprechenden Massnahmen sind Basis für diese strategische Stossrichtung.

Raumplanerisch kann die Teilstrategie S2 nur mit einem **Massnahmenmix** und im Rahmen der legislativen Kompetenzen der öffentlichen Hand angegangen werden. Die kantonalen Richtpläne (der 3. Generation) definieren Entwicklungsgebiete (o.ä.), wo die Siedlungsentwicklung resp. –verdichtung mit Erhaltung resp. Verbesserung der Siedlungsqualität prioritär erfolgen soll. Diese sind in aller Regel auf gut mit ÖV erschlossene Gebiete abgestimmt. Die konkrete Umsetzung von **Verdichtungsstrategien** ist schwierig, da sie von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig sind (v.a. kommunale Planungshoheiten und Besitzstrukturen). Im Kanton Basel-Landschaft wird

[45] Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt 2010: Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt, Juni 2010

die politische und fachliche Diskussion derzeit mit der „Verdichtungsstudie Potentiale und Visionen"[46] angestossen. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel unterstützt solche Prozesse über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg, stellt Grundlagen bereit und stärkt die Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Massnahme „Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie").

S3 Übriges Gebiet: Siedlung begrenzen und Nutzungsansprüche aufeinander abstimmen

Die Siedlungsbegrenzung in den übrigen Gebieten gemäss Zukunftsbild erfolgt primär über die ordentlichen Raumplanungsinstrumente der Kantonalen Richtpläne, Regionalplanung (D) und SCOT (F) bzw. deren Umsetzung auf kommunaler Planungsstufe (Nutzungsplanung). Auf Schweizer Seite werden im Rahmen der Richtpläne 3. Generation die entsprechenden Instrumentarien zurzeit gestrafft[47]. Mit dem Agglomerationsprogramm werden die entsprechenden Handlungen der Gebietskörperschaften zur Siedlungsbegrenzung aktiv unterstützt. Die Hauptaufgabe des Agglomerationsprogramms besteht darin, attraktiv erschlossene räumliche Alternativen in den Verdichtungsgebieten aufzuzeigen, damit ein qualitativ hochstehendes Angebot geschaffen wird und sich das Siedlungsgebiet in den übrigen Gemeinden nicht weiter ausdehnt.

Neben der generellen Siedlungsbegrenzung ist im übrigen Agglomerationsgebiet vor allem die Thematik der verkehrsintensiven Einrichtungen wichtig. Auf Schweizer Seite kennen mittlerweile alle Kantone entsprechende Anforderungskriterien hinsichtlich Verkehrserschliessung. Diese gilt es konsequent umzusetzen, um neue Einrichtungen auf die Verdichtungsgebiete gemäss Zukunftsbild zu lenken. In Deutschland und Frankreich sind die Standorte für derartige Nutzungen auf kommunaler Ebene geregelt. Regional harmonisierte Standortkriterien gibt es noch nicht.

[46] http://www.baselland.ch/Raumplanung.273911.0.html

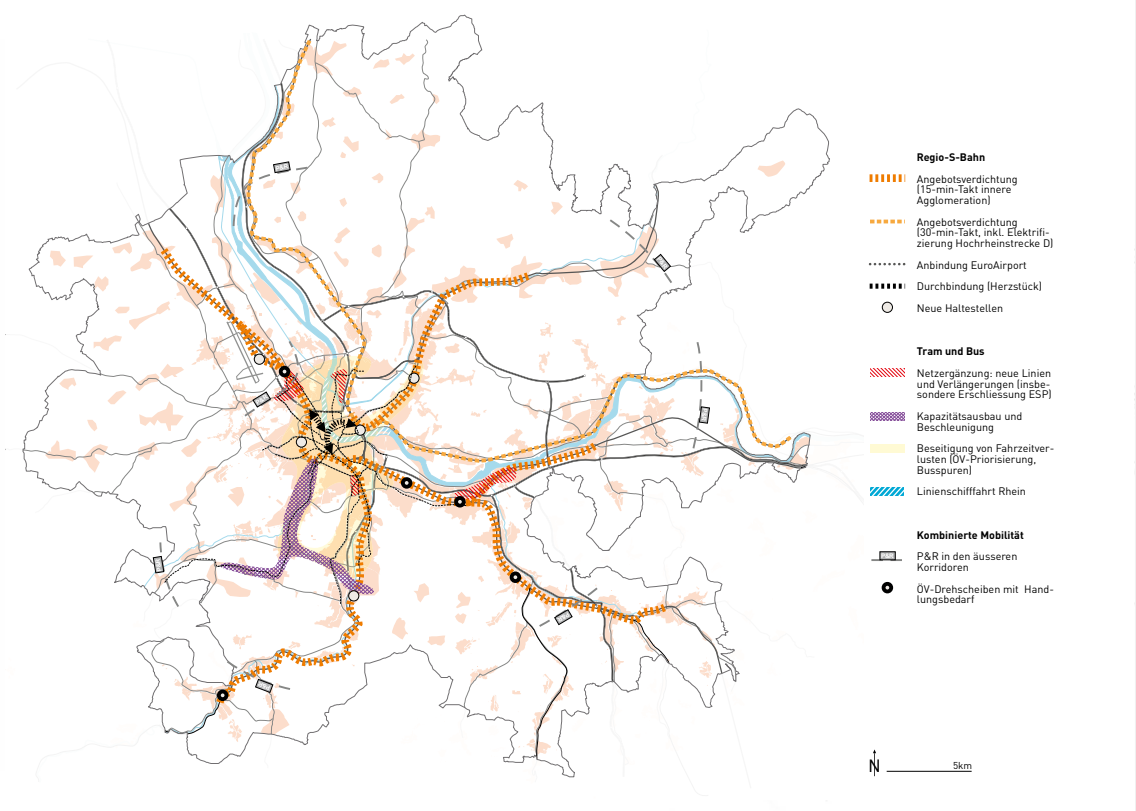
[47] Namentlich durch klarere Festlegung des Siedlungsgebietes sowie Einführung von Siedlungsbegrenzungslinien und/oder Freiraumbändern. Zumindest in Diskussion stehen auch überkommunale Kompensationsmassnahmen mit der Zielsetzung von Auszonungen in schlecht erschlossenen Gebieten.

7.3 Verkehr

7.3.1 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Folgende Abbildung zeigt die strategischen Stossrichtungen im Bereich ÖV und kombiniertem Verkehr:

Figur 35: Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

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-Minutentakts 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 Güterverkehr als auch für den Agglomerationsverkehr. Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes NWCH sind in den Korridoren Fricktal und Laufental die notwendigen Infrastrukturen aber noch nicht gesichert.
- Die Kantonsparlamente beider Basel haben im Oktober 2010 nach eingehender Prüfung und Bewertung der Varianten für das **Herzstück Regio-S-Bahn** der „Variante Mitte“ den Vorzug gegeben. Mit einem ambitionierten Zeitplan werden die Planungen für einen Innenstadttunnel nun vorangetrieben, mit welchem neue trinationale **S-Bahn-Durchmesserlinien** möglich werden.

- Auf deutscher Seite bleibt die **Elektrifizierung der Hochrheinstrecke** zwischen Basel und Singen das vorrangige Ziel, um diesen Korridor besser in das regionale Schienenverkehrsnetz einbinden zu können. Im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg ist die Elektrifizierung als Massnahme vorgesehen. Als aktueller Realisierungshorizont wird 2016 genannt. Abgesehen davon wird in den nächsten Jahren mit der Neuvergabe der Leistungen ein Angebotsausbau stattfinden. Auf diesem Korridor erfolgt eine Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Schaffhausen.
- 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 in den genannten Bereichen 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 meisten in diesem Zusammenhang notwendigen Kernmassnahmen (Entflechtung Zulaufstrecken und Ausbau Knoten Basel, Herzstück Regio-S-Bahn) sind seit Längerem bekannt, werden aber zurzeit noch stärker aufeinander abgestimmt.

Im Weiteren sind **neue S-Bahnhaltestellen** zu nennen, die eine adäquate Anbindung von städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkten an das öffentliche Regionalverkehrsnetz sicherstellen sollen. Im Vordergrund stehen folgende neue Haltestellen: Basel Morgartenring, Basel-Solitude, Riehen-Stettenfeld/Lörrach und Dornach Apfelsee. Die Haltestelle Basel Morgartenring würde die Anbindung des Raumes Allschwil an das Bahnnetz deutlich verbessern.

Der vierte Punkt ist die **Anbindung des EuroAirport** an das Schienennetz. Als einziger Landesflughafen der Schweiz ist dieser bisher nicht direkt mit der Bahn erreichbar. Der Bund (HGV-Kredit) und der Kanton Basel-Stadt haben bisher konkrete Finanzierungszusagen gemacht, ebenso das Département Haut-Rhin. Das Land Baden-Württemberg hat seine Zusage von 10 Mio. € unter bestimmten Voraussetzung aus dem Jahre 2009 Anfangs 2012 stark in Frage gestellt. Die Gesamtfinanzierung ist damit noch nicht gesichert.

Die nachfolgende Abbildung zeigt ein mögliches Angebotskonzept der Regio-S-Bahn Agglomeration Basel im Zeithorizont 2030, abgestimmt auf die Realisierung des Herzstück Variante Mitte. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms misst der Regio-S-Bahn eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei. Dies erhöht den Druck auf eine grenzüberschreitend abgestimmte Angebotsplanung. Aufbauend auf der vom Prozess Agglomerationsprogramm ausgelösten Dynamik haben 2012 erste Gespräche begonnen im Hinblick auf eine engere Koordination zwischen den zahlreichen an der Planung der S-Bahn im Raum Basel beteiligten Behörden[48].

[48] Kantone AG, BL, BS, JU, SO, Région Alsace, Bundesland Baden-Württemberg (z.T. Landkreise Lörrach und Waldshut, RVHB, u.w.), Schweizerische Eidgenossenschaft.

Figur 36: Regio-S-Bahn Angebotskonzept 2030, Herzstück Variante Mitte

Quelle: Scheidegger 2010

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 neuer Strecke beinhaltet (74km waren im Jahr 2011 in Betrieb). Das Liniennetz (vgl. Figur 37) erfüllt insbesondere 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),
- wichtige Entwicklungsgebiete werden mit Tramlinien erschlossen (Erlenmatt, Salina Raurica, Hafen Kleinhüningen, Dreispitz-Areal etc.),
- mehr Tramlinien als bisher werden mit dem S-Bahnnetz verknüpft,
- 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. Das „Tramnetz 2020“ ist bewusst so ausgestaltet, dass es keine Investitionen beinhaltet, die nach Realisierung des Herzstücks der Regio-S-Bahn obsolet wären.

Die Planung erfolgte mit einem klaren Fokus auf das Angebot. Aus der Entwicklung eines optimalen, in Etappen umsetzbaren Netzdesigns lassen sich die erforderlichen Infrastrukturen ableiten. Insgesamt ergeben sich rund 20 neue Streckenabschnitte, wovon vier bereits im Bau oder in Projektierung sind und zehn in den Kategorien A und B dieses Agglomerationsprogramms eingestellt sind. Einzelne innerstädtische Lückenschlüsse sind als Eigenleistungen definiert.

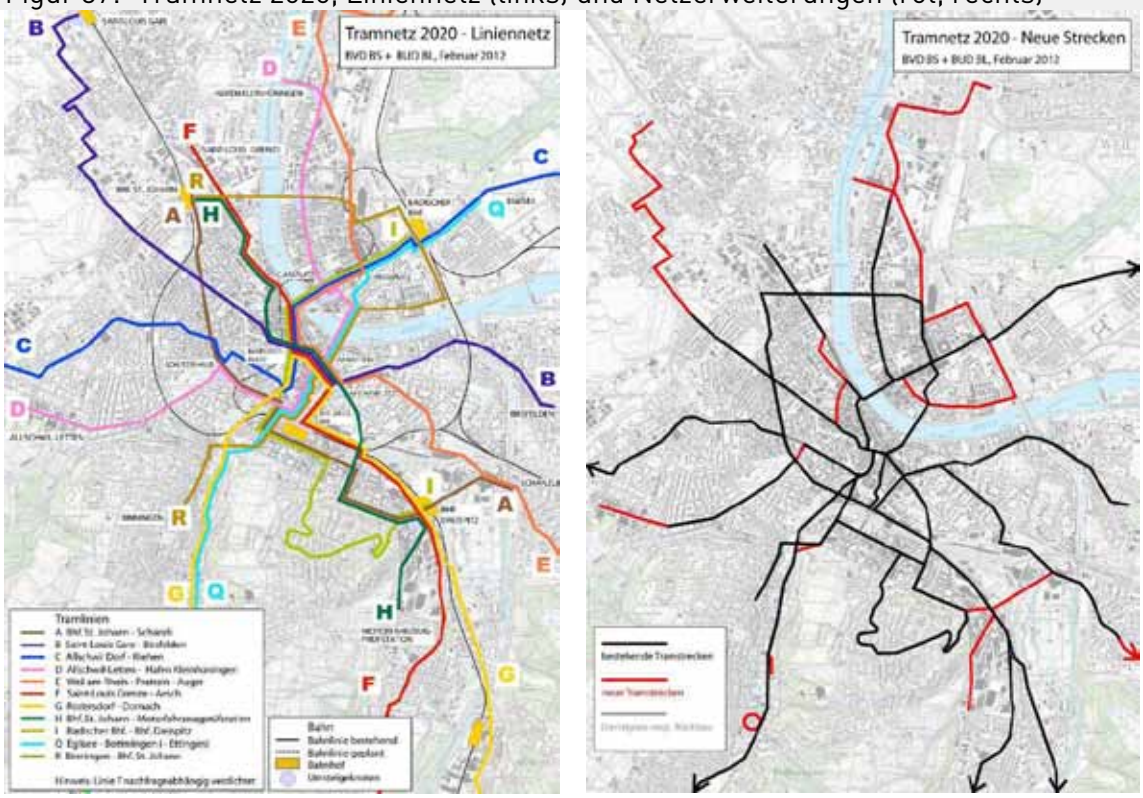
Neben den zusätzlichen Strecken beinhaltet das Konzept auch den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Tramachse im Leimental, dem stärkst besiedelten Raum in der Agglomeration ohne S-Bahn-Anbindung. Der abschnittsweise Ausbau soll die Streckenkapazität erhöhen und eine Beschleunigung ermöglichen.

„Tramnetz 2020“ lässt Optionen offen für weitergehende Ausbauten, etwa die weitere Verlängerung von Linien (z.B. über Weil am Rhein Bahnhof hinaus, ins Bachgrabengebiet oder ab Hafen Kleinhüningen über den Rhein nach Huningue). Solche Erweiterungen haben teilweise auch tangentialen Charakter (z.B. Brückenschlag Huningue) und können zu einem späteren Zeitpunkt relativ problemlos ans Netz angehängt werden, da sie die Netzstruktur a priori nicht verändern. Solche Langfristprojekte sind mit der weiteren Siedlungsentwicklung und noch laufenden Langfristplanungen abzustimmen (v.a. ELBA).

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 Trassee, 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 (Stadtabschluss Ost) sind Fahrgastpotenziale zwischen Kleinhüningen und Birsfelden vorhanden, deren Anbindung aus dem nördlichen Grenzraum (Huningue, Weil am Rhein) dem Rhein entlang durchaus interessant sein könnte. Dieses Potenzial wird im Personenverkehr abgesehen vom Tourismus bisher kaum genutzt. Das Projekt trifft in der Öffentlichkeit und bei Unternehmen auf grosses Interesse.

Figur 37: Tramnetz 2020, Liniennetz (links) und Netzerweiterungen (rot, rechts)



Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt/Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft 2012

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 möglichst 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 (und somit in Nähe zum Agglomerationszentrum). Im Falle von Saint-Louis ist jedoch eine umfassende Bahnhofsgestaltung geplant, inklusive neuer Bus-/Tram-/LV-Anbindung (ÖV-Drehscheibe). Auf deutscher Seite gilt dies für Weil und Lörrach nur bedingt, weil in drei Richtungen ÖV-Korridore bestehen, wenn auch mit unterschiedlichem Angebotsniveau (Rheintal, Wiesental, Hochrhein). 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.

Tabelle 29: Teilstrategie und Kernmassnahmen Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

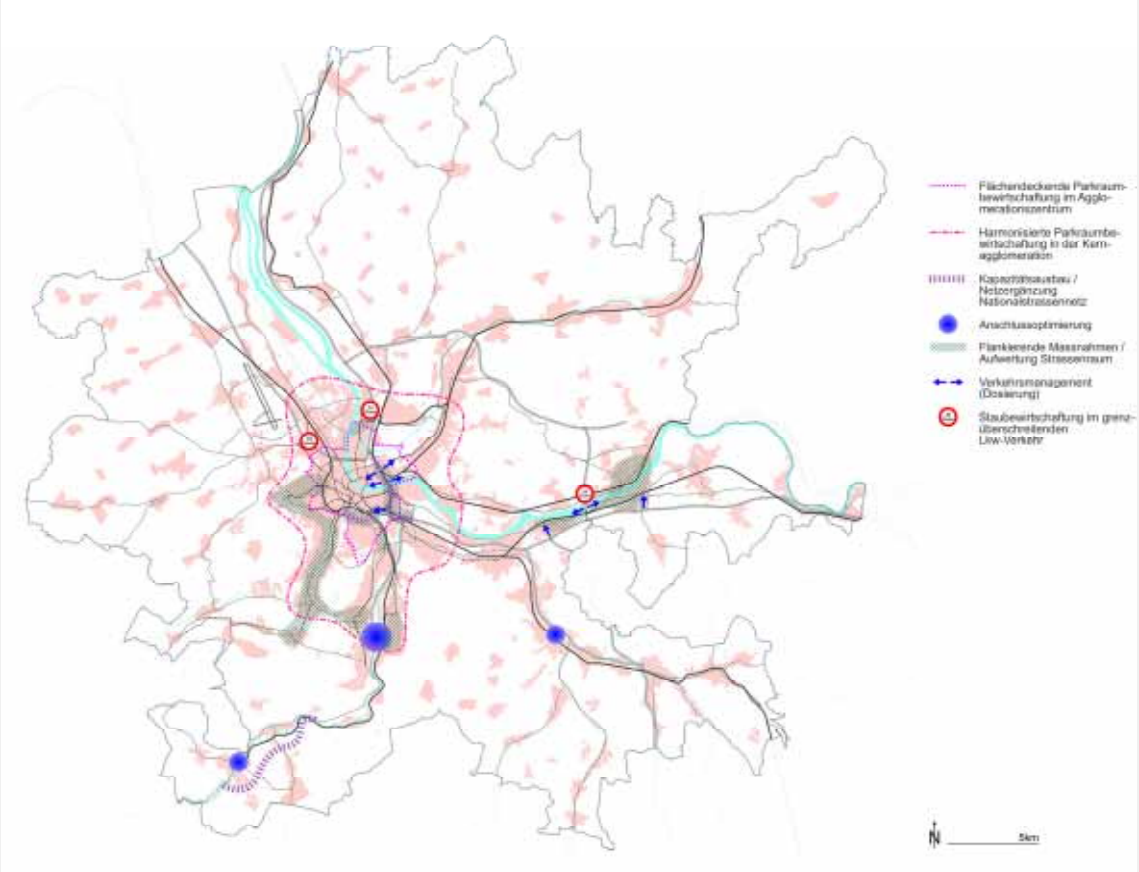
Strategische Stossrichtung	Kernmassnahmen
V1-1: Regio-S-Bahn – Angebotsausbau und neue Durchbindungen	› Infrastrukturausbauten zwecks Einführung 15-Minutentakt im inneren Agglomerationsbereich: › Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Muttenz, Wende-/Kopfgleise Ergolztal › Basel SBB Westkopf, Wendegleise St. Johann (od. Saint-Louis) › Entflechtung Pratteln, Wendegleis Rheinfelden › Doppelspurausbauten Laufental › Herzstück Basel – Variante Mitte › Elektrifizierung Hochrheinstrecke › Neue S-Bahnhaltestellen: Basel Morgartenring, Basel-Solitude, Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg, Dornach Apfelsee › Bahnanbindung EuroAirport
V1-2: Tram und Bus – Netzergänzung und Beschleunigung des Feinverteilers	› Tramnetz-Ergänzungen, Tramverlängerungen/neue Tramlinien im grenzüberschreitenden Verkehr und im Zusammenhang mit Entwicklungsschwerpunkten (Saint-Louis, Salina Raurica, Stücki-Kleinhüningen, Dreispitz, Clara- und Petersgraben, Allschwil-Letten) › Kapazitätsausbau und Beschleunigung der Tramlinie im Leimental › ÖV-Priorisierung und Strassengestaltung zur Beseitigung von Fahrzeitverlusten Tram/Bus in der Kernstadt Basel und in den Ortskernen der Subzentren › Linienschifffahrt Rhein zwischen Birsfelden und Basel-Nord
V1-3: Kombinierte Mobilität – Widerstände vermindern und Angebot ausbauen	› ÖV-Drehscheiben (Saint-Louis, Laufen, Muttenz, Breitenbach) › Park&Ride-Angebote im äusseren Agglomerationsbereich › Bike&Ride-Angebote im gesamten Agglomerationsbereich mit spezifischem Fokus Aufbewahrungs- und Personensicherheit

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

7.3.2 Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung

Die weitere Entwicklung zum MIV steht im Spannungsfeld zwischen allgemeiner Mobilitätsentwicklung, der Sicherstellung der Erreichbarkeit von ESP und den Ansprüchen an eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung der betroffenen Verkehrsströme. Dazu gehört insbesondere auch die Umsetzung des – vom baselstädtischen Souverän im November 2010 angenommenen – kantonalen Gegenvorschlags zur Städteinitiative mit einer Reduktion der Verkehrsleistung des MIV auf dem städtischen Strassennetz von 2010 bis 2020 um 10% (ohne Nationalstrassennetz). Folgende Abbildung zeigt die strategischen Stossrichtungen im Bereich MIV:

Figur 38: Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

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 Maximalanzahl zulässiger Parkplätze auf Privatgrund. Ergänzt wird die Verordnung 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**. Die Schwachstellenanalyse hat aufgezeigt, dass dieses in der Agglomeration Basel insgesamt wenig entwickelt ist. Am weitesten ist der Kanton Aargau, wo diverse Projekte und Aktivitäten bestehen.[49] 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) Fuss- und Veloverkehr oder aber auch der ÖV. Eine solche Strategie bedingt zum einen bauliche Massnahmen, insbesondere zur Sicherstellung entsprechender Kapazitäten auf den dafür geeigneten Strecken des Hochleistungsstrassennetzes. Und zum anderen sind so genannte weiche Massnahmen erforderlich, in erster Linie im Rahmen des Verkehrsmanagement.
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). Die Nationalstrassen im Raum Basel haben dabei eine bedeutsame überregionale Funktion zur Durchleitung internationaler Verkehrsströme, welche sicherzustellen ist. Um die überregionale Funktion der H18 zu verbessern und den Verkehrsfluss zu kanalisieren, sind langfristig auch Ausbauten wie die Umfahrung Laufen - Zwingen oder der Muggenbergtunnel wichtig. Aber auch die Erreichbarkeit bedeutender ESP – insbesondere in den Korridoren – muss sichergestellt und vor allem durch optimierte HLS-Anschlüsse 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 HLS-System nicht im nachgeordneten Netz zu Mehrbelastungen führen.

Flankierende Massnahmen sind insbesondere zu den Ausbauvorhaben Osttangente sowie „Gundeli-Tunnel“ notwendig. Letzteres, das Projekt ABAC Anschluss Basel City, entlastet den heutigen Problembereich Gundeldinger Quartier mit den beiden Hauptachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse; diese Entlastung ist durch flankierende Massnahmen sicherzustellen.

[49] Siehe http://www.aargaumobil.ch

Zu dieser Stossrichtung gehört auch die **Aufwertung stark belasteter Strassenabschnitte** in dicht besiedelten Gebieten. Davon profitieren einerseits ganze Quartiere und Gemeinden (z.B. Kleinhüningen, Allschwil), anderseits können damit die Subzentren in den Korridoren (z.B. beide Rheinfelden) 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** im Sinne von „Eigenleistungen" (Tempo-30- und Begegnungszonen, Trottoirverbreiterungen, Platzgestaltungen, etc.). Basel-Stadt hat hier einen weit fortgeschrittenen Stand erreicht. Aber auch in anderen Städten und Ortschaften der Agglomeration sind entsprechende Konzepte umgesetzt oder geplant. Diesen Prozess gilt es agglomerationsweit konsequent weiterzuverfolgen.

Für den südwestlichen Raum der Agglomeration Basel wurde als Reaktion auf die Debatten um eine Südumfahrung und den Erlass des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft Ende 2010 die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil („ELBA") initiiert. Ziel dieses Planungsprozesses ist, innert fünf Jahren einen Anpassungsvorschlag mit Massnahmen für die langfristige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorzulegen (vgl. auch Teilstrategie ÖV). Zurzeit ist noch offen, welche Massnahmen im Verkehrsbereich daraus resultieren. Denkbar erscheint eine Kombination aus Verkehrssteuerung und Verkehrsberuhigung im MIV-Bereich (gezielte Kapazitätsausbauten und darauf abgestimmte flankierende Massnahmen) und Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr.

Tabelle 30: Teilstrategie und Kernmassnahmen MIV, Verkehrssteuerung und Parkierung

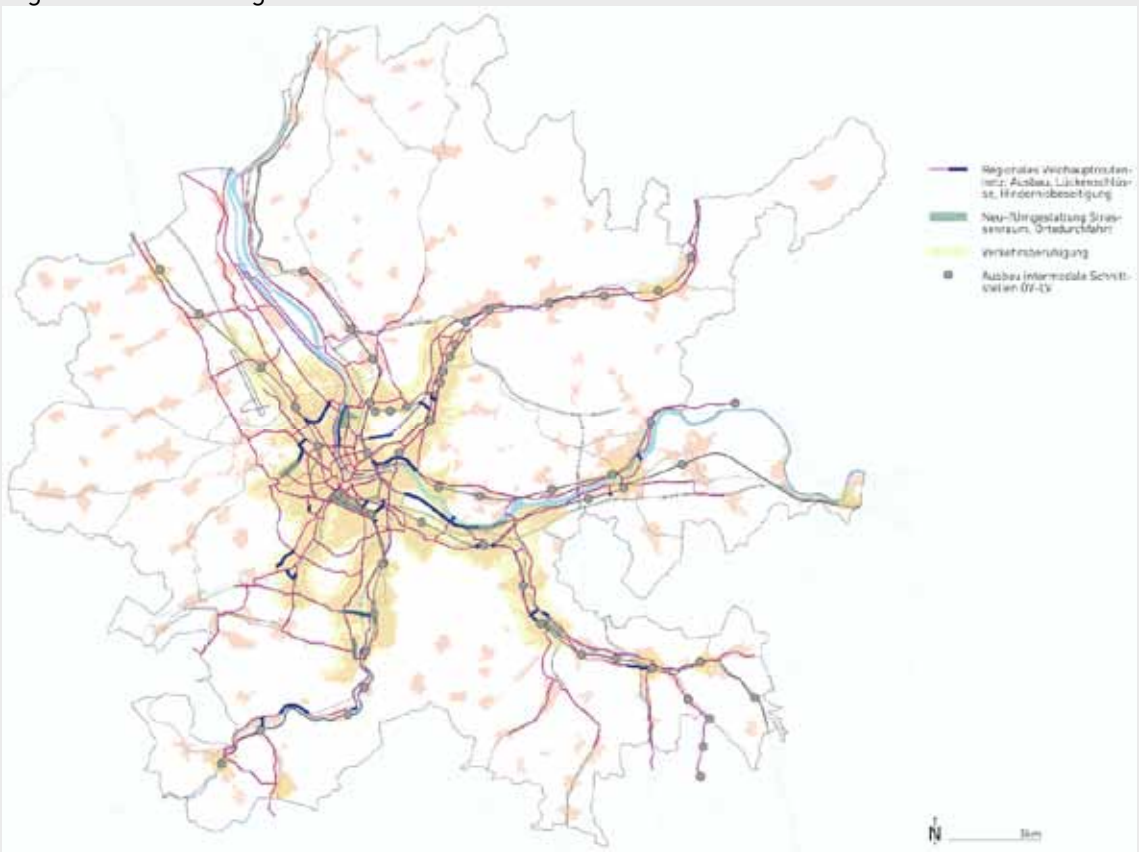
Strategische Stossrichtung	Kernmassnahmen
V2-1: Fahrtenaufkommen räumlich differenziert begrenzen	› Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration › Aufbau einer zentralen Plattform zum Mobilitätsmanagement
V2-2: Verkehrsfluss kanalisieren und steuern	› Kapazitätssicherung der HLS-Funktion (Osttangente mit Verkehrsknoten Hagnau, Augst – Basel) › Netzergänzung zur Entlastung nachgeordneter Strecken (A2/A7 Gundeli-Tunnel) › HLS-HVS-Anschlüsse zur Verbesserung der Erreichbarkeit (Aesch, Liestal, Laufen) › Regionales Verkehrsmanagement
V2-3: Ausbauten flankieren und Strassenräume aufwerten	› FlaMa zu Kapazitätsausbau Nationalstrassennetz (Osttangente, Gundeli) › Strassenraumanpassungen (Dreispitz, Kleinhüningen, Rheinfelden-Kaiseraugst, Allschwil-Bachgraben) › Beruhigung von Ortszentren (Dornach, Aesch, Pratteln) › H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

7.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs ist gross. Gesamtschweizerisch sind gemäss Mikrozensus 2005 rund 45% aller Fahrten kürzer als 5 km, 30% der mit dem Auto zurückgelegten Fahrten und Wege weniger als 3 km lang, und jede 8. Autofahrt in der Schweiz beträgt weniger als 1 km.
Ein attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr definiert sich durch zusammenhängende, direkte und sichere Verbindungen (vgl. Velo-Hauptroutennetz in Figur 39), 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.

Figur 39: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

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 Veloverkehr 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.

V3-1: Regionales Velohauptroutennetz ausbauen, aufwerten und vernetzen

Regionale Hauptrouten sollen sichere, direkte/schnelle 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 in den äusseren Korridoren (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 aber auch eine entsprechende Infrastruktur für den Freizeitverkehr erforderlich. Hierbei ist davon auszugehen, dass die Netze für Alltags- und Freizeitverkehr teilweise identisch sind, jedoch auch unterschied-

liche Wegeführungen haben. Ergänzend ist daher das Netz der regionalen Hauptrouten darauf 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. Gerade im deutschen und französischen Teil der Agglomeration Basel zeigen die Velostrecken z.T. noch deutlich ihre Herkunft als Freizeitwege (Linienführung, Belag, Beschilderung etc.). Die Projekte der Teilstrategie V3-1 können folgenden Kategorien zugeordnet werden:

1a Lückenschluss auf dem Velohauptroutennetz

1b Anschlüsse an das Velohauptroutennetz und Erschliessung von zentralen Einrichtungen ab dem Hauptroutennetz

Darunter zählen Massnahmen zu Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität auf den bestehenden Netzelementen, Neubau von Strecken und Kunstbauten zur Überwindung von Hindernissen (Verkehrsinfrastruktur, natürliche Elemente).

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.

Auslöser für Massnahmen auf Ortsdurchfahrten sind oft durch den MIV verursachte Problemstellen oder eine unverträgliche Verkehrsbelastung. Sie werden daher als MIV-Massnahmen (Einzelprojekte oder als flankierende Massnahmen zu übergeordneten MIV-Massnahmen, Stossrichtung V2-3) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.

Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen beinhalten Projekte, die folgenden zwei Kategorien zugeordnet werden können

2a Strassenraum aufwerten und Verkehrssicherheit auf dem bestehenden Strassennetz erhöhen

2b Lückenschluss auf dem lokalen Fuss- und Velonetz

V3-3: Intermodale Schnittstelle ÖV – LV ausbauen

An Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr (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.).

Tabelle 31: Teilstrategie und Kernmassnahmen Fuss- und Veloverkehr

Strategische Stossrichtung	Kernmassnahmen
V3-1: Regionales Velohauptroutennetz ausbauen, aufwerten und vernetzen	› LV-Paket A-Horizont › LV-Paket B-Horizont
V3-2: Lokales Fuss- und Velonetz attraktiv und sicher gestalten	› Gestaltung Ortsdurchfahrten (Aesch, Dornach, Pratteln) › Knotenanpassungen Dreispitz, FlaMa Gundeldingerquartier › Verkehrsraummanagement Kaiseraugst/Rheinfelden › Aufbau regionales Verkehrsmanagement › Strassenverlegung H3 Rheinstrassse (Salina Raurica) › Verkehrsraumgestaltung Hafen – Kleinhüningen
V3-3: Intermodale Schnittstelle ÖV – LV ausbauen	› Ausbau ÖV-Drehscheiben (Saint-Louis, Laufen, Breitenbach, Muttenz) › LV-Pakete A und B-Horizont

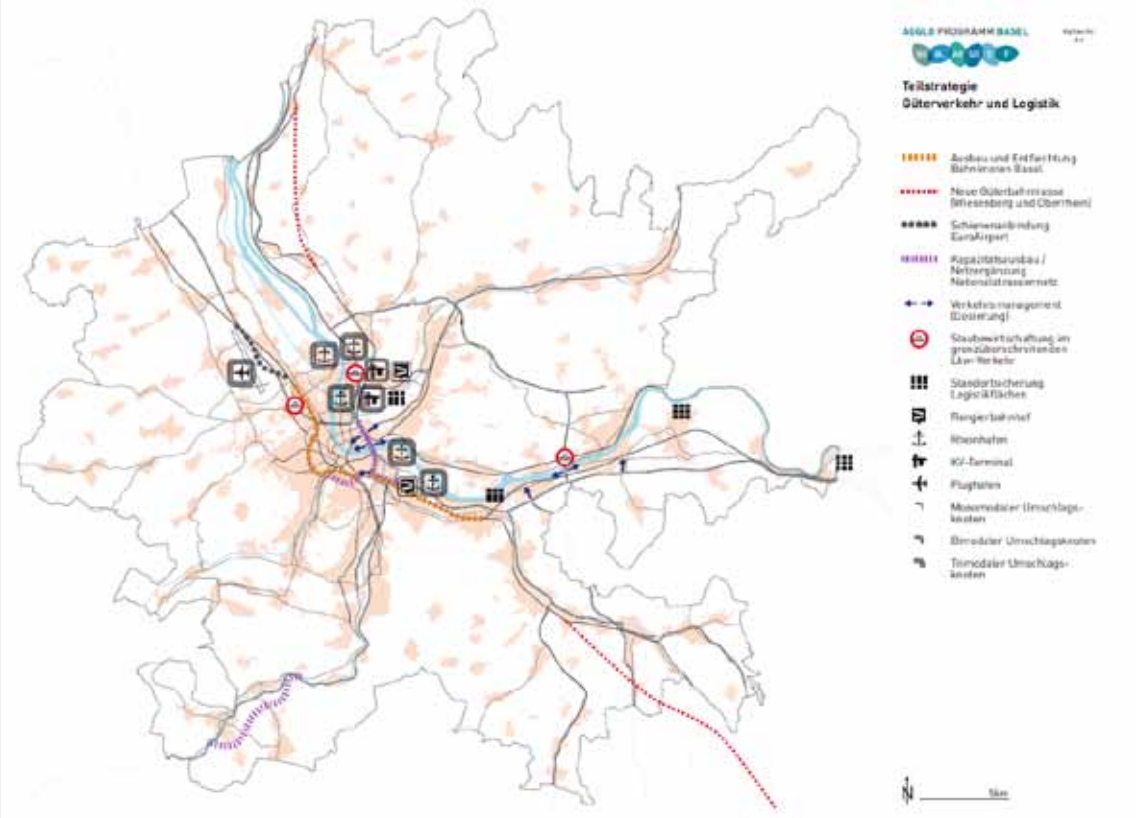
Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

7.3.4 Güterverkehr und Logistik

Für den Güterverkehr und logistische Dienstleistungen nimmt die Agglomeration Basel aufgrund ihrer Lage eine Sonderstellung ein. Dies betrifft zwei Aspekte: Zum einen die „Scharnierfunktion" der regionalen Infrastrukturnetze Strasse und Schiene (sowie mit den Rheinhäfen und dem EAP 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.

Figur 40: Teilstrategie Güterverkehr und Logistik



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (in Anlehnung an Signer 2010)

V4-1: Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen

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

Ergänzt wird diese Stossrichtung durch den Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagementsystems, das neben der Steuerung des Individualverkehrs auch Grundsätze zur Führung der Wirt-

schaftsverkehrsströme in der Region beinhaltet und die Güterverkehrsströme insb. auf der Strasse mit dafür geeigneten Massnahmen leitet. Ziel ist hier insbesondere, 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, insb. 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 auch 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 G2 ist der neue Gateway Basel-Nord (KV-Terminal).

Tabelle 32: Teilstrategie und Kernmassnahmen Güterverkehr und Logistik

Strategische Stossrichtung	Kernmassnahmen
V4-1: Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte sicherstellen	› Stauraumbewirtschaftung grenzquerender Schwerverkehr (D + F) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement › Verkehrssteuerung und FlaMa zu ABAC Anschluss Basel-City › Knotenanpassungen Basel-Dreispitz
V4-2: Umschlagsknoten konzentrieren und Intermodalität fördern	› Gateway Basel-Nord (KV-Terminal) › Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz › Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

8 Massnahmen

8.1 Massnahmen Verkehr

Die folgende Tabelle listet die Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt und neue Massnahmen aus der Teilstrategie abgeleitet. Daran anschliessend erfolgt die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert (Weisung ARE Kapitel 4.4). Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden. Eine Übersicht befindet sich im Anhang 2 sowie im Wirkungsnachweis (Kapitel 8.6).

Tabelle 33: Massnahmenliste Verkehr AP Basel 2. Generation

Nr.	Massnahme	Kategorie	Kosten[50] Mio. CHF	Prio
A-Massnahmen (2015-2018)				
LV1	LV-Paket A-Horizont[51]	LV	58	A
Ö1	Regio S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (-Erzingen - Schaffhausen)	S-Bahn	120[52]	A
Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Tram	98	A
Ö16	Tramverlängerung Stücki - Kleinhüningen	Tram	41	A
Ö18a	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	Tram	80	A
Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli" / Binnningen	Tram	25	A
Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis	ÖV-Knoten	9	A
Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz	ÖV-Knoten	6	A
Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen	ÖV-Knoten	55	A
Ö31	ÖV-Drehscheibe Breitenbach	ÖV-Knoten	2	A
M1a	Verkehrssteuerung und Flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Gundeldinger Quartier ABAC	MIV	8	A
M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	MIV	25	A
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	MIV	48	A
M8	Knoten Angenstein/Aesch	MIV	11	A
M10	H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	MIV	20	A
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	MIV	15	A
M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	MIV	19	A
M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	MIV	22	A
TOTAL Mio. CHF			**661**	**A**

[50] inklusive Projektierungskosten

[51] Projektlisten zu den LV-Paketen finden sich im Anhang 6

[52] Totalkosten zwischen 120 und 195 Mio. € für Strecke Basel Bad Bhf bis Erzingen. Mitfinanzierung wird hier für Abschnitt Basel – Waldshut beantragt (100 Mio. €)

B-Massnahmen (2019-2022)				
LV2	LV-Pakete B-Horizont	LV	110	B
Ö2	Regio-S-Bahn Herzstück	S-Bahn	1'050	B
Ö4-7	Neue Haltestellen Regio S-Bahn[53]	S-Bahn	52	B
Ö9	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil – Sparkasse	Tram	9	B
Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz	Tram	60	B
Ö18b	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	Tram	60	B
Ö20	Tramverlängerung Allschwil-Letten	Tram	20	B
Ö21	Expresstram Linie 10	Tram	20	B
Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben	Tram	20	B
Ö33	Linienschifffahrt Rhein	Schifffahrt	6	B
M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Gundeldinger Quartier ABAC	MIV	45	B
M3	Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	MIV – ÖV - LV	40	B
M5	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	MIV	24	B
M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	MIV	4	B
M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	MIV	12	B
TOTAL Mio. CHF			**1'531**	**B**
C-Massnahmen				
Ö3	Regio-S Bahn Doppelspurausbau Riehen-Lörrach	S-Bahn	34	C
Ö15	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Tram	98	C
Ö22	Tramtangente Kleinhüningen – Huningue – (Saint-Louis – Euro-Airport)	Tram – MIV - LV	150	C
Ö26	Tram Roche	Tram	86	C
Ö27	Tram Spitalstrasse	Tram	40	C
Ö32	ÖV-Korridor Reinach - Dornach	Tram/Bus	36	C
Ö35	Neue Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (-Polyfeld Muttenz)	Tram	52	C
TOTAL Mio. CHF			**496**	**C**

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Die beantragten A-Massnahmen liegen mit 661 Mio. tiefer als im AP1. Demgegenüber ist das AP2 stark geprägt von den B-Massnahmen mit rund 1.5 Mia. Franken. Im A-Horizont dominieren S-Bahn-seitig die übergeordneten Massnahmen des Bundes, vorab im Knoten Basel (vgl. Kapitel 8.2). Erst danach sind weitere Ausbauten in diversen Korridoren sinnvoll. Entsprechend ist der B-Horizont weitestgehend von ÖV-Massnahmen geprägt. Neben dem S-Bahn-Ausbau beinhaltet das B-Paket auch verschiedene weitere Tramprojekte (vgl. Tramnetzkonzept 2020). Strassengestaltungsprojekte lassen sich in beiden Horizonten finden, wenn auch etwas stärker im A-Horizont.

Schliesslich beinhaltet das AP2 zwei umfassende Fuss- und Veloverkehrspakete A und B. Eine Zusammenstellung der entsprechenden Einzelprojekte befindet sich im Massnahmenbericht (Bericht Teil 2).

[53] Morgartenring (Ö4), Basel Solitude (Ö5), Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg (Ö6), Dornach-Apfelsee (Ö7).

8.2 Übergeordnete Massnahmen (üM)

In der Agglomeration Basel sind umfangreiche übergeordnete Massnahmen des Bundes sowohl schienen- wie strassenseitig geplant. Die Abhängigkeiten zu den AP-Massnahmen sind unterschiedlich und sollen an dieser Stelle erläutert werden. Dies ist umso wichtiger, weil die Finanzierung noch nicht überall gesichert ist, vor allem bei den üM-Massnahmen im B-Horizont.

Schienennetz

Nachdem in der Region Basel mit den Investitionsprogrammen Bahn 2000 sowie ZEB im Vergleich mit anderen Regionen eher unterdurchschnittlich investiert wurde, herrscht insgesamt grosser Ausbaubedarf. Dies sowohl auf den Zufahrtsachen im Osten und Westen, als auch im Knoten selber (Bahnhof Basel SBB). Die Kapazitäten für weitere Angebotsverdichtungen in Fern- und Regionalverkehr sind ausgeschöpft. Dies führt dazu, dass namentlich die seit längerem angestrebte ¼h-Takt-Verdichtung Regio-S-Bahn in der inneren Agglomeration nicht realisiert werden kann. Für eine erste Etappe hat das Eidg. Parlament im Rahmen von STEP/FABI einen Kredit von 390 Mio. für den Ausbau SBB Basel Ostkopf sowie Entflechtung Basel–Muttenz gesprochen (Ü1). Damit werden die Voraussetzungen geschaffen für Angebotsverdichtungen ins Ergolz- und Laufental. Dies wiederum ist die Voraussetzung, dass sich weitere S-Bahn-Haltestellen auf diesen Linien rechtfertigen (Ö7).

Noch nicht gesichert sind hingegen die übergeordneten Ausbauten im B-Horizont. Für die Realisierung des Ziel-Angebotskonzeptes Regio-S-Bahn nötig sind weitere Entflechtungen auf der Ostzufahrt (Muttenz 2. Etappe (Ü2) sowie Pratteln (Ü3)), im SBB-Westkopf (Ü4) sowie im Laufental (Doppelspurabschnitte, Ü6). Ohne diese Ausbauten sind in diesen drei Korridoren die im Agglomerationsprogramm geplanten Verdichtungen nicht realisierbar (und auch die weitere Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs ist stark eingeschränkt). In der Folge wären auch die neuen Haltestellen in Frage gestellt (Ö4, Ö7).

Schliesslich ist auch das Herzstück Regio-S-Bahn auf gewisse schienenseitige Vorinvestitionen angewiesen, insbesondere im Knoten Basel und dem Ost-Zulauf. Das Herzstück macht aber durchaus auch Sinn, wenn noch nicht alle Zulaufstrecken ausgebaut sind. Denn auf die Kapazitäten im Bahnknoten Basel (Basel SBB, Bad. Bhf.) wird sich der Durchmesserlinienbetrieb ohne umständliche Wendemanöver positiv auswirken. Ohne das Herzstück Regio-S-Bahn würde wiederum der entsprechende Entlastungseffekt auf das Tramnetz entfallen, respektive weitere Tram-Massnahmen (über das Aggloprogramm hinaus) werden unumgänglich.

Auch weitere üM im Schienenbereich (Ü5 Anbindung EuroAirport, Ü8 Wisenbergtunnel) sind noch nicht gesichert: Von diesen ist die Anbindung des EuroAirport zwar für die Agglomeration als Ganzes sehr wichtig, sie ist jedoch keine technische Grundvoraussetzung für eine Angebotsverdichtung im Elsässerkorridor. Und ein neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel) ist vor allem für die weitere Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs entscheidend.

Strassennetz

Strassenseitig haben zwei übergeordnete Massnahmen die grössten Abhängigkeiten zu den AP-Massnahmen: (Ü9) der Autobahnanschluss Basel-City (Gellertdreieck - Bahnhof – Birsig, Projekt ABAC) sowie (Ü10) die Kapazitätssteigerung der Basler Osttangente (A2). Beide Projekte sind finanziell und planerisch noch nicht vollständig gesichert. Der City-Anschluss ist im Netzbeschluss Nationalstrassen enthalten, die Osttangente hat im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung die zweithöchste Prioritätsstufe (Modul 2). In beiden Projekten sind insbesondere die

stadtverträgliche Ausgestaltung noch Gegenstand laufender Planungen. Der verkehrliche Handlungsbedarf als solcher ist seitens Bund und Kanton BS unbestritten.

Durch eine stadtverträgliche (d.h. mindestens teilweise unterirdisch) Osttangente (Ü10) ergibt sich im Kontext Aggloprogramm mehr Spielraum für attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Quartieraufwertungen. Ohne Ausbau der Osttangente würden vor allem die Anforderungen an die regionale Verkehrssteuerung (V3), das Mobilitätsmanagement (V2) sowie die Stauraumbewirtschaftung des grenzquerenden Güterverkehrs (G1) nochmals deutlich ansteigen respektive der Druck auf das untergeordnete städtische Strassennetz würde sich massiv erhöhen.

In unmittelbarer Abhängigkeit zum City-Anschluss ABAC (Ü9) stehen die Verkehrssteuerung und FlaMa Gundeldingen –Bahnhof SBB (M1a+b). Auf dem Hintergrund der Unsicherheiten im Projekt ABAC bei gleichzeitig grossem Handlungsbedarfs aufgrund der aktuellen Situation wird M1 aufgeteilt in kurzfristige Gestaltungsmassnahmen im A-Horizont und flankierende Massnahmen zum Gundelitunnel im B-Horizont. Das heisst, die A-Massnahme ist auch ohne Gundelitunnel notwendig respektive noch dringlicher. Selbstverständlich sind die Teilschritte aus einem Guss zu planen, wenn auch in Etappen zu realisieren.

Von den weiteren üM im Strassenverkehr sind vor allem die Güterverkehrsmassnahmen wichtig (Stauraumbewirtschaftung Grenzverkehr sowie im kombinierten Verkehr der neue Gateway Nord). Die Ausbauprojekte auf der H18 (Umfahrung Laufen - Zwingen, Muggenbergtunnel) haben einerseits einen überregionalen bzw. nationalen Nutzen zur Stärkung der Verbindung Jura (Delémont) - Basel, andererseits auch eine lokale Wirkung. Vor diesem Hintergrund präsentiert sich die Liste der übergeordneten Massnahmen wie folgt:

Tabelle 34: Übergeordnete Massnahmen (üM) AP Basel 2. Generation

Nr.	Massnahme	Kategorie	Kosten Mio. CHF	Prio
A-Massnahmen				
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel - Muttenz (1. Etappe)	Schiene (STEP)	390	A
Ü5	Schienenanbindung an EuroAirport	Schiene (F)	220 €	A
Ü16	Entflechtung Liestal	Schiene (ZEB)	320	A
Ü9	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	Strasse (NEB)	612	A
Ü12	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)	Strasse (NEB)	157	A
Ü13	H18 Vollanschluss Aesch	Strasse (NEB)	53	A
G1	Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr	Strasse (Güterverkehr)	30	A
G2	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)	Schiene (Güterverkehr)	187	A
G3	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz	Schiene (Güterverkehr)	19	A
B-Massnahmen				
Ü2	Entflechtung Basel - Muttenz (Vollausbau)	Schiene (STEP)	450	B
Ü3	Entflechtung Pratteln, Wendegleis Rheinfelden	Schiene (STEP)	1'200	B
Ü4	Ausbau Basel SBB Westkopf, Wendegleis St. Johann	Schiene (offen)	k.A.	B
Ü6	Ausbau Doppelspur Laufental	Schiene (offen)	170	B
Ü7	Neu-/Ausbaustrecken Karlsruhe – Basel	Schiene (DB)	5'700 €	B
Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	Strasse (PEB)	1'000	B
Ü14	H18 Muggenbergtunnel	Strasse (NEB)	150	B
Ü15	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen	Strasse (NEB)	950	B

C-Massnahmen				
Ü8	Neubaustrecke Wisenbergtunnel	Schiene (STEP)	5'610	C
Ü11	Erweiterung Kapazität A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	Strasse (PEB)	420	C

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

8.3 Eigenleistungen Verkehr

Neben den Massnahmen, welche 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 übrige nicht-infrastrukturelle Massnahmen, die im Rahmen des Infrastrukturfonds nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen sind. Durch Integration in die Massnahmenliste unterstreicht das AP Basel vor allem die folgenden Eigenleistungen. Es muss an dieser Stelle betont werden, dass diese bei weitem nicht abschliessend sind resp. im Rahmen der laufenden Planungen in den einzelnen Gebietskörperschaften verschiedenste weitere „Eigenleistungen" erfolgen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick der im AP2 hervorgehobenen Eigenleistungen.

Tabelle 35: Eigenleistungen (Ae/Be) AP Basel 2. Generation

Nr.	Massnahme	Kategorie	Kosten Mio. CHF	Prio
Einzelmassnahmen				
Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	Tram	29	Be
Ö25	Tramknoten Schützenhaus	Tram	12	Be
Ö34	ÖV-Priorisierung und Busspuren	ÖV-Strasse	k.A.	Ae/ Be
Ö36	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	Tram	28	Ae
Ö37	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse	ÖV-Strasse	1.5	Ae
M7	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	MIV	10-20	Ae
M15	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	MIV	36	Ae
Management-Massnahmen				
V1	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung	V'Management	k.A.	Ae
V2	Aufbau Mobilitätsmanagement	V'Management	k.A.	Ae
V3	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	V'Management	k.A.	Ae

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Wichtige Eigenleistungen des AP Basel beziehen sich auf Managementmassnahmen (Parkraum-, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) mit grossen Herausforderungen bezüglich trinationalem Umsetzungsprozess. In der Initiierung und Koordination solcher grenzüberschreitenden Managementprojekte liegt eine besondere Chance des Agglomerationsprogramms. Es sind dies:

- **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. Standortkriterien, Nutzung und Tarifpolitik sind möglichst zu harmonisieren.
- **Aufbau Mobilitätsmanagement**: Initiativen einzelner Gebietskörperschaften zur Sensibilisierung von Bevölkerung und Betrieben sind agglomerationsweit zu koordinieren, neue Angebote im Bereich Information und Beratung sind zu entwickeln und eine Informations- und Auskunftsplattform für den gesamten TEB-Raum ist zu schaffen.

- **Aufbau regionales Verkehrsmanagement**: Nachdem Bund und Kantone die Organisation des Nationalstrassennetz im Zuge des NFA neu organisiert haben (Steuerung für Region Basel erfolgt über Verkehrsmanagementzentrale Emmen), geht es nun darum, auch das untergeordnete Strassennetz verstärkt und systematisch ins Verkehrsmanagement zu integrieren. Dazu sind über die institutionellen Ebenen (Bund/Länder, Kantone, Gemeinden) die weiteren Schritte in Richtung gesamtregionales Verkehrsmanagementsystem einzuleiten.

8.4 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Im Bereich Siedlung und Landschaft wird einerseits zwischen den räumlichen Schwerpunktgebieten für Siedlung und Naturschutz und andererseits zwischen den übergeordneten Siedlungsmassnahmen unterschieden:

- **Schwerpunktgebiete Siedlung**: Anhang 1 zeigt die Schwerpunktgebiete im Überblick mit Angaben zu deren Potenzialen. Planungsstand und geplante Aktivitäten sind in den jeweiligen Massnahmenblättern konkretisiert.
- **Schwerpunktgebiete Naturschutz-Naherholung:** Hier geht es darum, in den Massnahmenblättern der sogenannten „Leuchtturmprojekte" für die Agglomeration Basel aufzuzeigen, welche konkreten Aktivitäten und Abstimmungsanweisungen geplant sind und wie deren Stand ist (vgl. Figur 33 in Kapitel 7.1).
- **Übergeordnete Siedlungsmassnahmen:**
  - **Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie** (in Korridoren): Die Richt- und Regionalpläne haben punkto Verdichtung weniger Handlungsspielraum als in der Siedlungsbegrenzung. Deshalb sind in einer agglomerationsweiten Strategie die weiteren Anstrengungen darzustellen, um Gemeinden (und Investoren) in der Umsetzung der übergeordneten Raumkonzepte zu unterstützen. Dies erfolgt durch die Erarbeitung einer agglomerationsweiten Strategie und einem entsprechenden Umsetzungskonzept. Massnahmenseitig geht es stark in Richtung Grundlagenbereitstellung, Beratung und Information. Vorbildcharakter hinsichtlich aktiv-unterstützender Verdichtungsstrategien hat die „Verdichtungsstudie Basel-Land – Potenziale und Visionen" (Januar 2011): Diese definiert verschiedene Potenzialräume und illustriert fürs Leimental, Birstal und Ergolztal mögliche Verdichtungsstrategien.
  - **Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategien** (in Korridoren und Übriges Gebiet): In einem separaten Massnahmenblatt wird in systematischer Form aufgezeigt, was in den Richtplänen (resp. laufenden Richtplanrevisionen der 3. Generation) die einzelnen Kantone und ausländischen Gebietskörperschaften vorsehen. Dazu zählen insbesondere Massnahmen wie Grünzäsuren und Siedlungsbegrenzungslinien, aber auch die Festlegung von Kriterien für Einzonungen, für verkehrsintensive Einrichtungen oder neue Möglichkeiten von überkommunalen Kompensationsmechanismen. Das AP Basel unterstützt den entsprechenden Vollzug und schafft mit der auf innere Entwicklung ausgerichteten gesamten Teilstrategie Siedlung die Voraussetzungen, dass Siedlungsbegrenzung im übrigen Raum überhaupt möglich wird.
  - **Hochhausstrategie in Kerngebieten** (Kernstadt, innere Korridore): Die Teilgebiete der Trägerschaft AP verpflichten sich zu Aktivitäten, um das Bauen in der Vertikalen zu fördern. Ausgehend von den aktuellen Bestrebungen (bspw. „Hochhauskonzept BS") wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Im Vordergrund stehen teilräumliche Potenzialanalysen und Vollzugshilfen (Beratung und Information). Die bauliche Umsetzung liegt letztlich in der Hoheit der Gemeinden. Die Kantone bzw. die Agglomerationsträgerschaft sollen den Umsetzungsprozess entsprechender Bauvorhaben politisch unterstützen.

Tabelle 36: Siedlungs-/Landschaftsmassnahmen und Bezug zu Massnahmen Verkehr

Nr.	Massnahme	Bezug zu Massnahmen Verkehr
Siedlung		
S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	Ö14, Ö15, Ö28
Ö2	Schwerpunktgebiet Basel-West/St. Johann	Ö4, Ö14, Ö28, Ü4
S3	Schwerpunktgebiet Allschwil	Ö4
S4	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz	Ö2, Ö17, M1, M2
S5	Schwerpunktgebiet Birsstadt	Ö2, Ö8, Ö32, M5, M6, M9, Ü6, Ü13
S6	Schwerpunktgebiet Muttenz/Pratteln	Ö2, Ö18, Ö29, Ü1, Ü2
S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst	Ö2, Ö18, Ö29, M4, M12
S8	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	Ö1, Ö2, Ö9, M12, Ü3
S9	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal	Ö1, Ü2, Ü3
S10	Schwerpunktgebiet Basel-Ost/Riehen	Ö2, Ö3, Ö6
S11	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	Ö2, Ö5, Ö16, Ö33
S12	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen/3Land	Ö16, Ö33, M3, G2
S13	Schwerpunktgebiet Liestal	M10, M11, Ü1, Ü12
S14	Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie	v.a. S-Bahn/Tram
S15	Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategien	v.a. S-Bahn/Tram
S16	Hochhausstrategie in Kerngebieten	v.a. S-Bahn/Tram
Landschaft und Grünräume		
L1	Tüllinger Berg	LV1, Ö3
L2	Landschaftspark Wiese I und II	LV1
L3	Regionalpark Dinkelberg	LV1, Ö1, Ö3
L4	Rheinpark	LV1, M12, Ö18
L5	Freiraumkonzept Birsstadt	LV1, Ö32, M6, Ü13
L6	L'île du Rhin/La Petite Camargue Alsacienne	LV1, Ü4

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

8.5 Nicht aufgenommene Massnahmen

Die folgenden, potenziell grösseren Massnahmen wurden bewusst nicht in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. In der rechten Spalte werden die Gründe dafür erläutert.

Tabelle 37: Nicht aufgenommene Massnahmen

Massnahme	Begründung
Tramverlängerung Riehen - Lörrach	Im Zusammenhang mit der zu konkretisierenden Siedlungsentwicklung im Stettenfeld-Riehen ist eine neue S-Bahnhaltestelle vorgesehen. Zudem räumt die Agglomeration den Planungen für einen Herzstück-Innenstadttunnel hohe Priorität ein. Der Korridor Riehen – Lörrach würde davon besonders profitieren. Aus diesem Grund konzentriert sich das Agglomerationsprogramm auf bahnseitige Massnahmen in diesem Raum. Eine bessere Tram-/S-Bahn-Verknüpfung resp. eine Verlängerung der Tramlinie bis zur neuen HAST Stettenfeld ist jedoch zu prüfen.
Ausbau Waldenburgerbahn	Der schrittweise Angebotsausbau der Waldenburgerbahn als attraktive Alternative zum MIV ist zwar ein Bedürfnis und grundsätzlich sinnvoll. Die Agglomerationsrelevanz ist jedoch vergleichsweise gering und das Waldenburgertal ist kein Verdichtungsraum gemäss Zukunftsbild.
Kandertalbahn	Das Kandertal ist im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms (zumindest aus mittelfristiger Optik) nicht als Verdichtungsraum vorgesehen, in dem eine Siedlungsentwicklung speziell gefördert werden soll. Das Projekt ist aus Sicht Verkehrs-/Raumabstimmung somit nicht prioritär. Zudem ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss neuesten Studien noch ungenügend (zu geringe Frequenzen).
Tramverlängerung Linie 10 Arlesheim - Zwingen - Breitenbach (BLT)	Eine Fortführung der radialen Tramlinie zwischen Basel und Ettingen durch den Blauen nach Zwingen und ins Lüsseltal könnte ÖV-Verkehrsgunst im Laufental/Thierstein positiv beeinflussen. Das Nachfragepotenzial für eine Tramverlängerung ist aber noch nicht nachgewiesen. Zudem übersteigt die Distanz von Basel bis Breitenbach die übliche Länge einer Tramlinie. Priorität hat auf diesem Korridor der weitere Schienenausbau, kombiniert mit einer Optimierung der ÖV-Drehscheiben zur Netzintegration von Bahn, Tram und Bussen.

Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

8.6 Wirkungsnachweis

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation zielen gesamthaft auf einen mittelfristigen Horizont, d.h. werden im Zeitraum 2015 bis 2025 schrittweise realisiert. In quantitativer verkehrlicher Hinsicht postuliert das AP Basel eine deutliche Veränderung des Modal Split zugunsten des öffentlichen und Fuss- und Veloverkehrs (vgl. Kapitel 5.2.2). Die Siedlungsentwicklung soll möglichst konzentriert und zentrumsnah erfolgen (Fokus innere Korridore).

Um die Umweltwirkungen des AP2 abschätzen zu können, wurde neben der Trendmodellierung (Vergleichszustand 2030, vgl. Kapitel 4.3.1) eine zusätzliche Verkehrsmodellberechnung inklusive Massnahmen des AP2 durchgeführt. Dieser in der folgenden Tabelle dokumentierte Zustand (Z2) bildet die Situation im Jahr 2030 inklusive umgesetzten übergeordneten Massnahmen und den Massnahmen des Agglomerationsprogramms im A- und B-Horizont ab (für Details zur Definition des Zustände vgl. Rapp Trans 2012).

Gemäss Zielsetzung im Verkehrsbereich (vgl. Kapitel 5.2.2) sollen gegenüber dem Verkehrswachstum in der Trendprognose 80'000 zusätzlichen Personenfahrten vom MIV auf den ÖV gelenkt werden. Die im Verkehrsmodell berechneten Zahlen belegen, dass die Massnahmen eine Verlagerungswirkung entfalten. Allerdings wirkt sich der Effekt im Verkehrsmodell mit ca. 27'000 Personenfahrten nicht so stark aus wie im Zielszenario postuliert. Das Modell berücksichtigt gegenüber der Trendrechnung aber nur die zusätzlichen Angebotseffekte aufgrund neuer Infrastrukturen. Zusätzliche weiche Massnahmen (v.a. im Bereich Verkehrsmanagement) und vor allem eine unterschiedlich verteilte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung (aufgrund der Gesamtheit der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen) wurde nicht modelliert. Insofern sind die Ziele von Kapitel 5.2.2 zwar ambitioniert, aber aufgrund der Modellergebnisse nicht in Frage gestellt.

Tabelle 38: Wirkung der AP-Massnahmen auf die Gesamtverkehrsentwicklung

	Ziel 2030	Vergleichszustand 2030 (Trend)	Zustand Z2 (inkl. Massnahmen AP)	Differenz zw. Vergleichszustand und Z2*	
				absolut	in %
MIV	1'371'800	1'457'700	1'430'200	-27'500	-1.9%
ÖV	567'700	490'500	514'400	+23'900	+4.9%

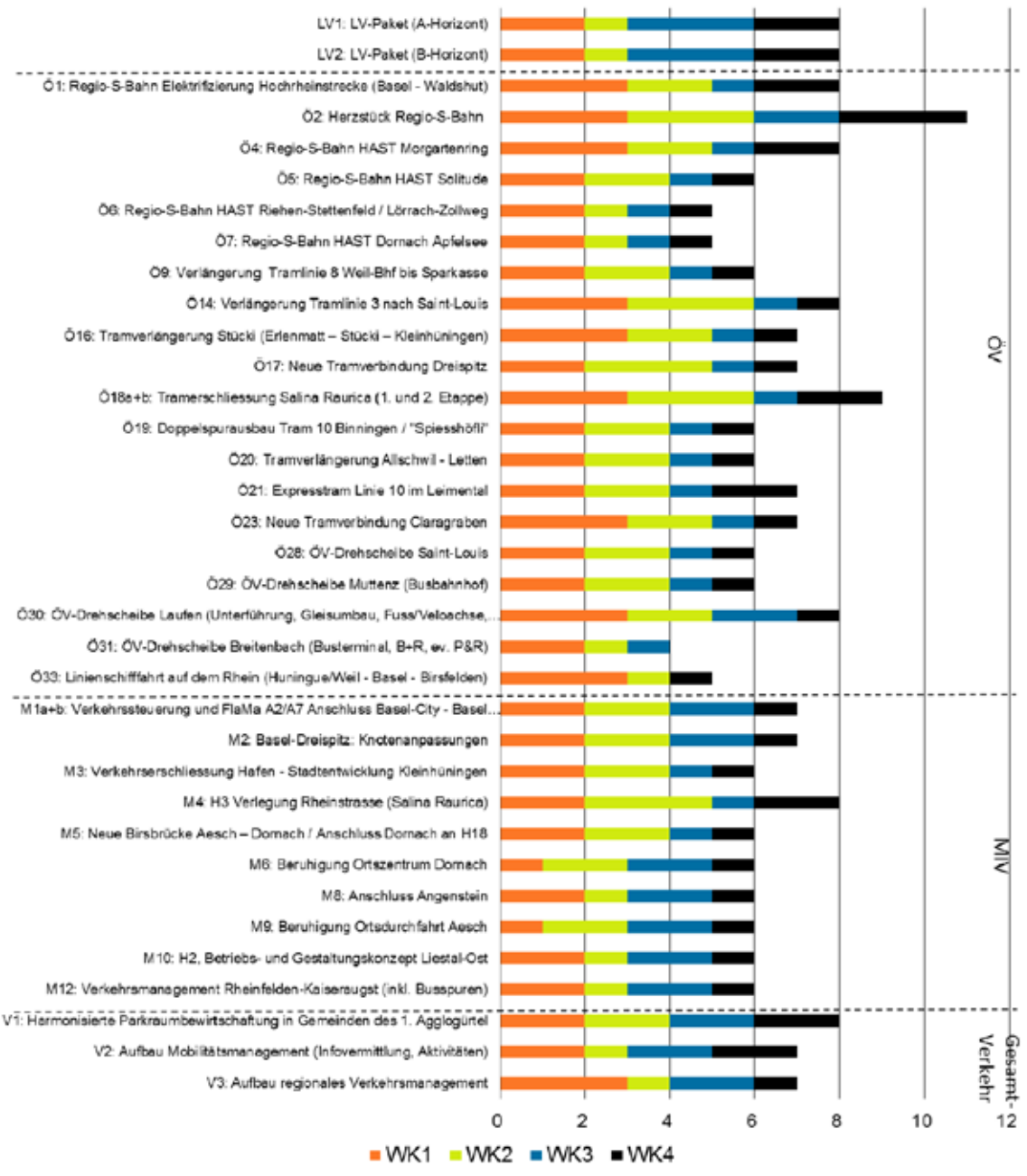
Personenfahrten DWV im Jahr 2030 gemäss Zielsetzung, gemäss Vergleichszustand und gemäss Zustand Z2 mit umgesetzten Massnahmen des Agglomerationsprogramms
*Die Gesamtzahl der DWV-Personenfahrten im Vergleichszustand 2030 und im Zustand Z2 sind nicht identisch. Deshalb heben sich die modalen Veränderungen gegenseitig nicht auf.

Quelle: Rapp Trans AG 2012

Basierend auf quantitativen und qualitativen Grundlagen zeigen die folgenden Ausführungen eine qualitative Würdigung der Wirkungen entlang den Indikatoren der vier Wirkungskriterien (ARE 2010: S. 34 ff). Diese Wirkungsanalyse erfolgt ohne übergeordnete Massnahmen des Bundes (ARE 2010, Kapitel 4.5.1), d.h. konzentriert sich auf die AP-Massnahmen (A und B, ohne C-Massnahmen). Die folgende Grafik fasst die Wirkungspunkte der A- und B-Massnahmen zusammen, welche nach der Priorisierung im AP verbleiben und dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt werden.

In vier Tabellen werden sodann die Wirkungspotenziale (WK1 bis WK4) für das Agglomerationsprogramm als Ganzes zusammenfassend gewürdigt.

Figur 41: Übersicht zur Wirkung der Verkehrsmassnahmen im Gesamtprogramm



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Tabelle 39: Qualitative Wirkungsanalyse WK1 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Indikator	Wirkung	Wichtigste Teilräume	Wichtigste Massnahme
1. Fuss- und Veloverkehr ↗↗	Erstmals besteht eine Gesamtkonzeption für ein durchgängiges **trinationales Velo-Hauptrouten-netz**. Die wichtigsten Netzlücken sind flächendeckend erkannt und werden sukzessive geschlossen. Davon profitiert sowohl der Alltags-/Pendler- als auch der Freizeitverkehr und es können Veloanteile zurück- und neu gewonnen werden. Die **Fussgängerflächen** werden im Zuge der lokalen Gestaltungsmassnahmen des öffentlichen Strassenraums vergrössert und attraktiviert. Analoge Wirkungen werden durch die weitere Ausdehnung von Begegnungs- und T-30-Zonen erreicht (Eigenleistung, basierend auf hohem Ausgangsniveau in der Agglomeration Basel)	Velo: gesamte Agglo Fuss: Kernstadt und insbes. Aesch/Dornach, Liestal, Rheinfelden, Kleinhünigen, Lörrach, Saint-Louis	› LV-Pakete A und B (LV1/2) › Strassengestaltungsprojekte und flankierende Massnahmen (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › Aufbau Mobilitätsmanagement (V2)
2. öffentliches Verkehrssystem ↗↗↗	Die Regio-S-Bahn Basel erfährt mit dem AP2 (inkl. übergeordneten Massnahmen als unabdingbare Voraussetzung) einen eigentlichen Quantensprung. In den inneren Korridoren kann im B-Horizont der ¼h-Takt realisiert und die Kapazitäten massiv erhöht werden. Mit dem Herzstück kommen (neben Neuerschliessung Innenstadt sowie Kapazitätssteigerung) neue Durchmesserlinien und entsprechende Fahrzeitgewinne hinzu. Vor allem im grenzquerenden Verkehr kann damit der Modal Split deutlich verbessert werden. Der im AP1 gestartete Ausbau des **Tramnetzes** wird weiter vorangetrieben. Damit vergrössern sich nicht nur die Kapazitäten des Nahverkehrs, sondern auch neue Räume und Kundenpotenziale werden erschlossen. Im Leimental erfolgt zudem eine Beschleunigung, was in Anbetracht des fehlenden S-Bahn-Korridors wichtig ist. Gänzlich neue Tramtangenten drängen sich hingegen erst längerfristig auf (v.a. Projekt 3Land sowie ELBA), d.h. wenn die entsprechenden Siedlungsentwicklungen resp. Nachfragepotenziale klarerer ersichtlich sind. Einzelne Tramprojekte erhöhen v.a. auch die Gesamtstabilität des Netzes (z.B. Tram Claragraben). Für den **Busverkehr** wird durch Strassengestaltungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen vor allem die Betriebsstabilität verbessert.	gesamte Agglo	› Übergeordnete Entflechtungs- und Ausbauprojekte (Ü1-Ü6) › Ausbau Regio-S-Bahn: Elektrifizierung Hochrhein (Ö1), Herzstück (Ö2), neue HAST (Ö4-Ö7) › Tramnetzerweiterung: Saint-Louis, Kleinhünigen, Dreispitz, Salina-Raurica, Leimental, Allschwil-Letten, Peters- und Claragraben › Priorisierung Strassen-ÖV (Ö34)
3. Strassennetz ↗↗	üM und flankierende Massnahmen des AP ermöglichen zusammen die dringend notwendige Verlagerung des MIV aufs **Nationalstrassennetz**. Auf dem untergeordneten **städtischen Strassennetz** werden Verkehrsfluss und Sicherheit an neuralgischen Punkten verbessert. Insgesamt erhöht sich damit die Netzstabilität ohne verkehrsinduzierende neue Kapazitäten zu schaffen.	Kernstadt BS Teilräume: insbes. Aesch, Liestal, Grenzübertritte (Weil, Saint-Louis), Laufen/Zwingen, Kaiseraugst/Rheinfelden	› A2 Osttangente (Ü10), Gundeli-Tunnel (Ü9) und FlaMa (M1) › Vollanschluss Aesch (Ü13) und Erneuerung H2 Liestal (Ü12) › Stauraumbewirtschaftung Schwerverkehr (G1) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V3)

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. **Strassenseitig** können einige neuralgische Stausituationen entschärft werden. Infolge anhaltendem Gesamtverkehrswachstum bleibt jedoch die Situation vor allem im grenzquerenden Verkehr angespannt. Schliesslich erhöht sich die Erreichbarkeit für **Velofahrende** mit dem Velo-Netzausbau beträchtlich.	Kernstadt BS Sämtliche Korridore (Bahnhofsnahe Gebiete)	› Übergeordnete Entflechtungs- und Ausbauprojekte (Ü1-Ü6) › Ausbau Regio-S-Bahn: Elektrifizierung Hochrhein (Ö1), Herzstück (Ö2), neue HAST (Ö4-Ö7) › Tramnetzerweiterung (diverse) › Priorisierung Strassen-ÖV (Ö34) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V3) › LV-Pakete A und B
5. Intermodalität ↗↗	Die Regio-S-Bahn 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. B&R) werten die Intermodalität auf. Die LV-Pakete enthalten weitere Massnahmen zur Förderung der Intermodalität, insbes. Velo – ÖV. Mit dem Aufbau des Mobilitätsmanagements (und weiteren Eigenleistungen) setzt das AP2 aber auch verstärkt auf der Verhaltensebene an.	Insbes. grössere ÖV-Drehscheiben in den Korridoren (Saint-Louis, Muttenz, Laufen, Breitenbach)	› ÖV-Drescheiben (Ö28-Ö31) › LV-Pakete A und B
6. Nachfrageseitige Massnahmen ↗	Die Infrastruktur-orientierte trinationale Zusammenarbeit ist bereits sehr anspruchsvoll, nachfrageseitige Anstrengungen sind (kulturell-politisch bedingt) noch schwieriger. Das AP2 möchte hier einen Schritt weiterkommen. Mit dem Commitment zum Aufbau verschiedener Managementmassnahmen (Parkierungs-, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement) soll eine Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV erreicht werden. Insbesondere im grenzquerenden Verkehr besteht infolge tiefem Modal Split noch grosses Potenzial.	gesamte Agglo	› Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V1) › Aufbau Mobilitätsmanagement (V2) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V3)
7. Güterverkehr ↗↗	Mit der Teilstrategie GV setzt das AP2 massnahmenseitig vor allem auf zwei Ebenen an: Staubewirtschaftung an den Grenzübergängen sowie Ausbau der (trimodalen) Güterumschlagspunkte. Die Rahmenbedingungen für den kombinierten GV (Schiff-Bahn-Strasse) werden weiter verbessert, damit die Strasse entlastet werden kann. Daneben profitiert der Güterverkehr von den Personenverkehrs-bezogenen Kapazitätsausbauten (Schiene und Nationalstrasse).	Grenzübergänge (D/CH, F/CH) Hafen Kleinhünigen Auhafen/Muttenz EuroAirport	› Stauraumbewirtschaftung grenzüberquerender Schwerverkehr (G1) › Gateway Basel Nord (G2) › Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (G3) › Aufbau regionales Verkehrsmanagement (V3)

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Tabelle 40: Qualitative Wirkungsanalyse WK2 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Indikator	Wirkung	Wichtigste Teilräume	Wichtigste Massnahme
1. Konzentration Arbeitsplätze und Bevölkerung und Koordination mit Verkehr ↗↗↗	Mit der Bildung von **13 Schwerpunktgebieten** (Wohnen und/oder Arbeiten) in Zukunftsbild und Teilstrategie Siedlung verstärkt das AP2 die Konzentrationsbemühungen. Damit wird bewusst eine weitergehende Konzentration in der Kernstadt sowie den inneren Korridoren angestrebt als es die Summe aller ESP von Richt- und Regionalplänen erwarten lässt. Mit Ausnahme der Schwerpunktgebiete im Unt. Fricktal (Logistikstandorte von nationaler Bedeutung) liegen sämtliche Schwerpunktgebiete zudem in den inneren, kernstadtnahen Korridoren. Die prioritären Verkehrsvorhaben sind konsequent auf die bessere Erschliessung dieser Schwerpunktgebiete ausgerichtet. Entsprechend gross sind deren Realisierungschancen.	13 Schwerpunktgebiete (v.a. der inneren) Korridore sowie Kernstadt	› Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S13) › Ausbau Regio-S-Bahn (Ö1-Ö7) › Tramprojekte (diverse)
2. Verringerung Zersiedelung ↗↗	Das AP Basel setzt punkto konzentrierter Siedlungsentwicklung vor allem im **Agglomerationsraum** selber an (Nutzung innerer Reserven). Es werden die angebotsseitigen Voraussetzungen geschaffen, damit raumplanerisch sinnvolle Standorte für die Entwicklung nach innen gepusht werden können. Dies sind insbesondere bahnhofsnahe Gebiete in den (v.a. inneren) Korridoren sowie kernstädtische Schwerpunktgebiete. Eine trinational abgestimmte **Siedlungsverdichtungsstrategie** (inkl. Hochhausstrategie) wird diesen Prozess unterstützen. Damit nimmt der Druck auf die Zersiedelung im ländlichen Raum ab. Hinsichtlich direkter **Siedlungsbegrenzungsmassnahmen** im ländlichen Raum haben die Kantone BS, BL und AG mit ihren Richtplänen der 3. Generation griffigere Massnahmen eingeführt (SO anstehend). Auf deutscher (Regionalplan) und französischer Seite (SCOT) sind die entsprechenden Pläne in Revision. Siedlungsbegrenzung soll hier verstärktes Thema sein.	Sämtliche Korridore (gut mit ÖV erschlossene Ortschaften)	› Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S13) › Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungs- und –begrenzungsstrategie (S14) › Ausbau Regio-S-Bahn (Ö1-Ö7)
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 auch die Aufenthaltsqualität erhöht.	Kernstadt BS Korridorzentren: insbes. Aesch, Dornach, Liestal, Saint-Louis, Laufen, Kaiserau-gst/Rheinfelden	› Strassengestaltungsprojekte (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V1) › LV-Pakete A und B

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Tabelle 41: Qualitative Wirkungsanalyse WK3 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Indikator	Wirkung	Wichtigste Teilräume	Wichtigste Massnahme
1. Objektive Sicherheit ↗↗	Ein Teil der **Unfallschwerpunkte** liegt (trotz markanten Verbesserungen in den letzten Jahren) in der Kernstadt. Der massive ÖV-Ausbau (S-Bahn und Tram), flankierende Massnahmen zu den zwei Nationalstrassenprojekten (Gundeli, Osttangente) sowie der Ausbau des Velonetzes werden bedeutende Beiträge leisten zur weiteren Entspannung und damit Sicherheitserhöhung auf dem baselstädtischen Strassennetz. Basel-Stadt kennt seit einigen Jahren ein umfangreiches Programm zur Sanierung von Unfallschwerpunkten und wurde Ende 2011 vom bfu dafür prämiert (Eigenleistung). Weitere Unfallschwerpunkte liegen auf Schweizer Seite im Leimental, stadtnahes Birseck und Teilen des Ergolztals. Hier wirken einerseits Einzelmassnahmen (z.B. Knotenanpassungen Dreispitz, Beruhigung Ortszentren Aesch, Dornach), andererseits Kapazitätserhöhungen auf dem Nationalstrassennetz. Eine weitere Massierung von Unfallschwerpunkten ist auf deutscher Seite zu konstatieren (Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden) sowie im Raum Saint-Louis. Das AP Basel beinhaltet hier aber keine direkten Gestaltungsmassnahmen (Eigenleistungen der Länder), sondern setzt auf einen Massnahmenmix zur Entspannung der generellen Situation (v.a. ÖV-Ausbau, Mobilitäts- und Parkraummanagement).	Kernstadt BS Allschwil, Leimental Birseck (Lörrach, Weil, Rheinfelden/D)	› Strassengestaltungsprojekte und flankierende Massnahmen (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V1) › Ausbau Regio-S-Bahn (Ö1-Ö7)
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. Verkehrsknotenpunkte	› ÖV-Drehscheiben (Ö28-31) › LV-Pakete A und B › Strassengestaltungsprojekte und flankierende Massnahmen (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14)

↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung

Tabelle 42: Qualitative Wirkungsanalyse WK4 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Indikator	Wirkung	Wichtigste Teilräume	Wichtigste Massnahme
1. Luftschadstoff- und CO2-Emissionen ↗↗	Die Gesamtheit der AP-Massnahmen zielt auf eine spürbare **Erhöhung des Modal Split** (Personen- und Güterverkehr), d.h. eine Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV. Die Modellrechnungen der Lufthygieneämter beider Basel weisen bis 2020 denn auch grossräumige Reduktionen der NO2-Belastung von 3-6 Mikrogramm/m3 aus (Kapitel 8.7). Darin eingeschlossen als Ursache sind neben den A-Massnahmen des AP2 auch übergeordnete Massnahmen sowie die allg. 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. Energie-seitig 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 (weniger wahrnehmbar)	› Ausbau Regio-S-Bahn (Ö1-Ö7) › LV-Pakete A und B › Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung (V1), Mobilitätsmanagement (V2) und Verkehrssteuerung (V3) › Schwerpunktgebiete Siedlung (S1-S13) › Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungs- und –begrenzungsstrategie (S14)
2. Lärmimmissionen ↗	Lokale Lärmminderungen sind vor allem durch Strassengestaltungs-/Beruhigungsmassnahmen, optimierte Verkehrssteuerung und in der Folge **weniger MIV** sowie **tieferen Geschwindigkeiten** zu erwarten (siehe Illustrationen in Kapitel 8.7). Lärmmindernd wirken auch sämtliche Massnahmen zur Förderung des **Fussgänger- und Veloverkehrs**. Lärmreduktionen infolge den ÖV-Angebots-ausbauten 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. Gundeldingen, Raum Aesch/Dornach, Laufen, Liestal, Kaiseraugst/Rheinfelden, Kleinhünigen. Kernstadt BS	› Strassengestaltungsprojekte (M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) und flankierende Massnahmen zu den ÜM9+10 (M1) › LV-Pakete A und B › Regionale Verkehrssteuerung (V3)

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 minimer Flächenverlust entsteht (z.B. Verlegung H3 Rheinstrasse) gibt es Aufwertungs- resp. Kompensationsräume (hier: Rheinpromenade). Innerhalb der Verkehrsflächen finden lokale **Umwidmungen** statt zugunsten des ÖV (Tramverlängerungen 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 das AP2 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-Pakete A und B
↗ = leichte Wirkung; ↗↗ = mittlere Wirkung; ↗↗↗ = grosse Wirkung			

8.7 Exkurs Umweltwirkungen

8.7.1 Methodik (Luft und Lärm)

Im Rahmen der Umsetzung des **Luftreinhalteplans** 2010 sind die generellen Veränderungen der Emissionen für die Jahre 2015 und 2020 hochgerechnet worden. Durch eine räumliche Modellierung wurden daraus dann Karten der Luftbelastung gerechnet (siehe Kapitel 4.1.3).

Mit demselben Verfahren sind nun auch die Auswirkungen des Agglomerationsprogramms visualisiert worden (LRP-Massnahme V6). Bezugsjahr der lufthygienischen Aussagen ist dabei das Jahr 2020 und nicht 2030, der Zeithorizont zur Realisierung aller Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Der Grund dafür ist, dass bei der lufthygienischen Betrachtungsweise vor allem die Entwicklung der technischen Massnahmen eine grosse Rolle spielen. Diese sind bis 2020 verlässlich abschätzbar, für die weitere Zukunft liegen hingegen noch keine gesicherten Grundlagen vor.

Analysiert wurde für das Jahr 2020 die Entwicklung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO_2), dem wichtigsten Indikator für den motorisierten Verkehr. Es erfolgte eine Differenzbetrachtung zwischen dem Zustand 2009 und 2020 (GVM-Zustand Z3, siehe Kapitel 1). Berücksichtigt wurden die übergeordneten A-Massnahmen, die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation wie auch die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Dazu gehörte in dieser Betrachtung namentlich auch die Unterfahrung des Gundeldingerquartiers in der Stadt Basel. Zusätzlich zu diesen Massnahmen wirken sich beim Vergleich der Jahre 2009-2020 auch die Verschärfung der Abgasnormen, die LRP-Massnahmen, sowie die Entwicklung in Deutschland und Frankreich durch einen generell sinkenden Trend der Luftbelastung aus.

Die Abteilung **Lärmschutz** des Kantons Basel-Stadt hat anhand der Kataster Basel-Stadt und Basel-Landschaft exemplarisch den Beitrag des Agglomerationsprogramms auf die Strassenlärmbelastung der beiden Kantone untersucht. Es wurden dazu die beiden dreidimensionalen Katastermodelle zusammengefügt und angepasst. Dem Modell wurden die GeVM-Zuständ Z0 (Referenzzustand 2030), Z1 (REF + üM) sowie Z2 (Z1 + AP2) hinterlegt. Es wurden anschliessend Isophonenkarten, das heisst Karten mit Flächen gleicher Lärmbelastung, berechnet. Die Differenzen aus den jeweiligen Zuständen lassen die Wirkung der Massnahmen bestimmen.

8.7.2 Veränderung Luftschadstoffbelastung (NO2) bis 2020

Art und Ausmass des motorisierten Verkehrs, sowie der Modal-Split zwischen ÖV und dem MIV sind wichtige Grössen für die Luftbelastung, besonders für die Emissionen von Stickoxiden (NO_x). Neben den technischen Massnahmen (Einführung EU-Abgasnormen) hat vor allem die Raumplanung einen grossen Einfluss auf die Menge und den Entstehungsort der Emissionen. Mit dem Agglomerationsprogramm nimmt der Kanton gezielten Einfluss auf den Verkehr. Aus diesem Grund sieht der Luftreinhalteplan beider Basel 2010 (LRP) mit der Massnahme V6 die Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen des Agglomerationsprogramms Basel vor.
Abbildung 1 zeigt die Differenz der Stickstoffdioxid-Konzentration im südlichen Umland von Basel im Vergleich der Jahre 2009 und 2020.

Aufgrund der verschiedenen Massnahmen in diesem 10-jährigen Zeitabschnitt bis 2020 ist eine grossräumige Reduktion der Stickstoffdioxid-Konzentration zu erwarten. In den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beträgt die Reduktion flächenhaft 0 bis 3 Mikrogramm pro Kubikmeter.

In den grösseren Siedlungsgebieten wie auch der Stadt Basel ist eine Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung um 3 bis 6 Mikrogramm pro Kubikmeter zu erwarten. Im gleichen Umfang wird die Belastung auch entlang der A2 zurück gehen. An wenigen, dicht befahrenen Autobahnabschnitten ist mit einer noch weiter gehenden Reduktion von mehr als 6 Mikrogramm pro Kubikmeter zu rechnen. Hier widerspiegeln sich vor allem die erwarteten Reduktionen aufgrund der Verschärfung der Abgasnormen bei den motorisierten Fahrzeugen.

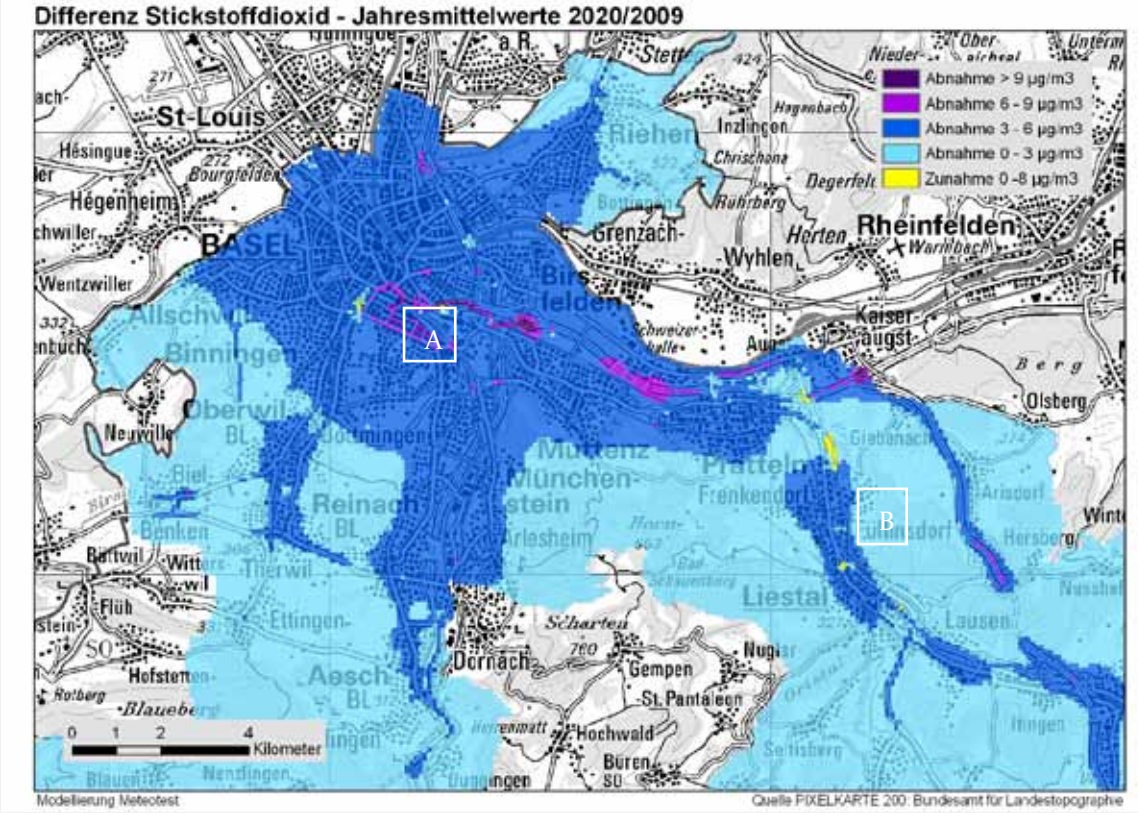
Nur punktuell rechnet das Modell mit einer Zunahme der Stickstoffdioxid-Konzentration (gelbe Stellen in Figur 42). An diesen Stellen ist von einer Verkehrsverschiebung oder massiven - Zunahme aus zu gehen.

Diese beiden betroffenen Gebiete sind die Portalbereiche der Unterfahrung Gundeldingerquartier und der H2 zwischen Liestal und dem Anschluss an die A2 östlich Pratteln:

Unterfahrung Gundeldingerquartier (A): In den Portalbereichen der Gundeldinger-Unterfahrung; östlich beim Wolf und westlich bei der Pruntrutermatte ist durch die Portalabluft mit einer lokalen Zunahme von bis zu 8 Mikrogramm pro Kubikmeter zu rechnen. Umgekehrt werden die Durchgangsstrassen im Gundeldingerquartier durch die Verkehrsentlastung und die flankierenden Massnahmen um 6 bis 10 Mikrogramm pro Kubikmeter entlastet. Dieser Rückgang der Immissionsbelastung ist stärker als im übrigen Stadtgebiet.

H2 Verbindung Liestal-A2 (B): Ausgehend vom nördlichen Portal der H2 führt eine neue Strasse zur Autobahn A2. Diese Strasse wird auf dem freien Feld erstellt, wo bisher keine lokale Belastung vorkam. Deshalb führt dieser neu erstellt Strassenabschnitt zu einer Zunahme der Stickstoffdioxid-Konzentration um bis zu 8 Mikrogramm pro Kubikmeter. Im Gegenzug wird jedoch die heutige Rheinstrasse im Siedlungsgebiet deutlich von Verkehr entlastet und die Abwicklung des Restverkehrs verflüssigt (vgl. Projekt M15Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)).

Figur 42: Übersicht zur Wirkung der Verkehrsmassnahmen im Gesamtprogramm (A = Gebiet Gundeldinger-Unterfahrung; B = Anschluss H2)



Quelle: RappTrans AG 2012 und Berechnungen LHA BS/BL sowie Meteotest

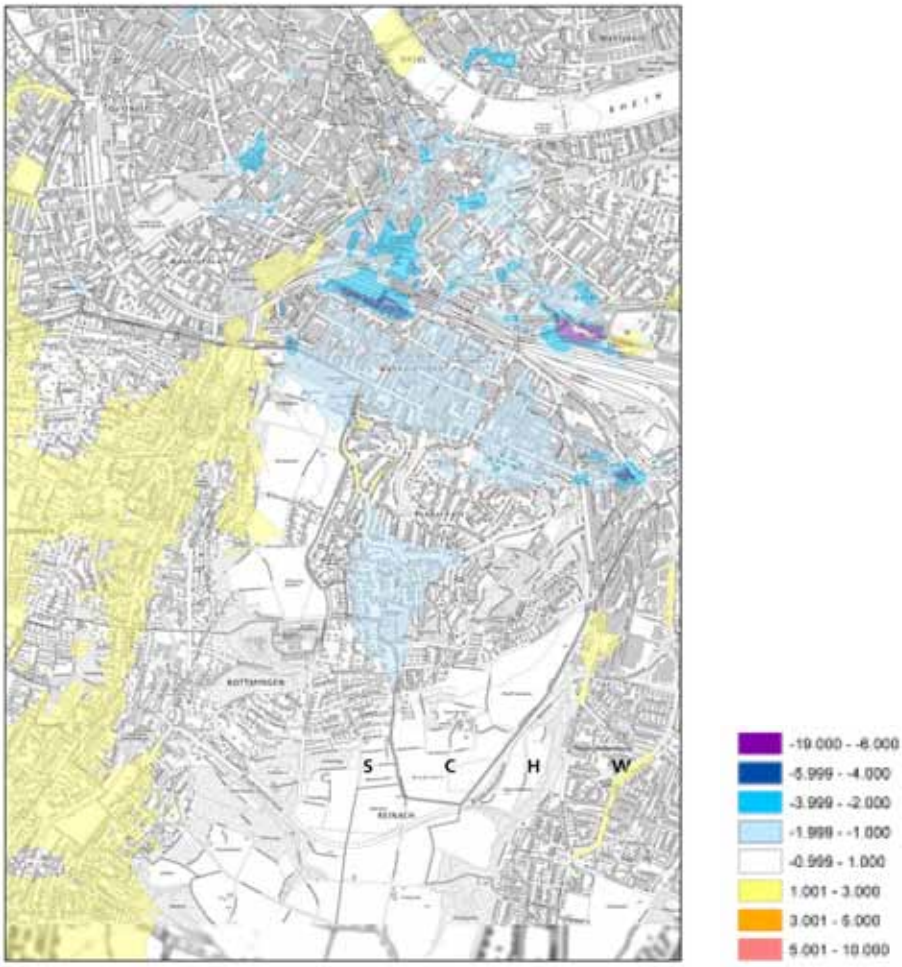
Die Summe der lufthygienischen Massnahmen aus den verschiedenen Bereichen führt zu einer weiteren Reduktion der Luftbelastung in der Stadt und Agglomeration Basel. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Einzelnen lassen sich davon nicht abgrenzen, tragen aber zur Verbesserung der Luftqualität bei. Allerdings ist beim Bau neuer Strassen an hochbelasteten Standorten bei der Detailplanung auf eine möglichst optimale Abluftführung zu achten.

8.7.3 Veränderung Lärmbelastung bis 2030

Die Resultate im Bereich Lärmveränderungen sollen hier exemplarisch an den Massnahmen im Bereich Gundeldingen Birstal (Ü9: A2/A7 Gellerdreieck-Bahnhof SBB-Birsig); (M1: Flankierende Massnahmen zu Ü9) und an den Massnahmen im Laufental (Ü13: Vollanschluss Aesch; M8: Knoten Angenstein/Aesch) aufgezeigt werden.

Gundeldingen Birsigtal: Das Vorhaben der Untertunnelung des Gundeldingerquartiers resp. die Direktverbindung Gellertdreieck – Birsigtal führt zu einer Minderung des Verkehrslärms im Bereich des Gundeldingerqurtiers sowie in bahnhofsnahen Strassen des Grossbasels insbesondere im Bericht Aeschenplatz sowie auf der Achse Nauenstrasse-Grosspeterstrasse – Meret- Oppenheim-Strasse. Als negativen Effekt werden das Birsigtal sowie die Gemeinden Allschwil und Binningen eine grossflächige Erhöhung des Strassenlärms von 1-2 dB aufweisen (Figur 43). Dies aufgrund der verbesserten Anbindung dieser Gemeinden an das Nationalstrassennetz.

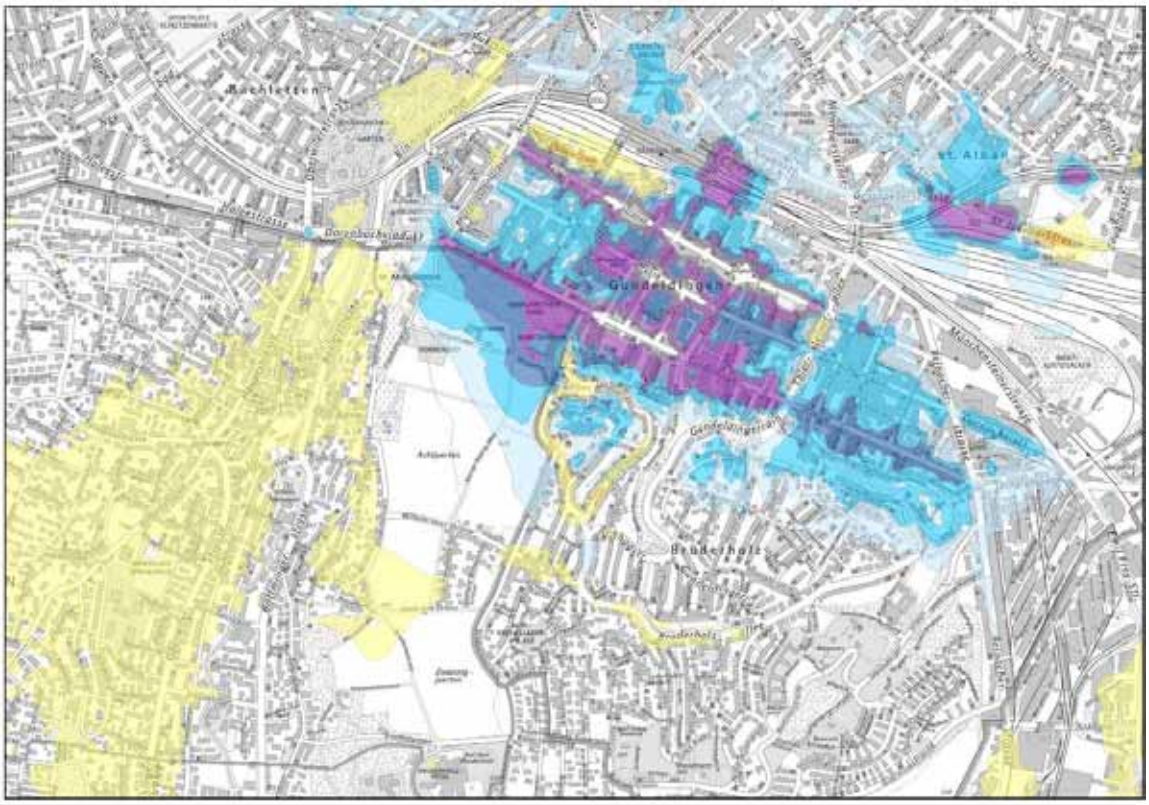
Figur 43: Differenz der Strassenverkehrslärmbelastung Bereich Birsig – Gundeli; Zustände Z1-Z0 (neg. Belastung= Abnahme im Zustand Z1)



Quelle: RappTrans AG 2012 und Berechnungen AUE Kanton Basel-Stadt, Lärmschutz

Erst die flankierenden Massnahmen, die die Massnahme M1 des Agglomerationsprogramms bilden, verhelfen der übergeordneten Massnahme zur definitiven Wirkung. Die Lärmbelastung im Gundeldingerquartier kann sowohl entlang der Längsachsen als auch in der Fläche signifikant auf ein Niveau weit unter dem Immissionsgrenzwert gesenkt werden. Durch die Überlagerung von übergeordneten Massnahmen und den flankierenden Massnahmen kann so ein dicht besiedeltes Quartier nachhaltig lärmsaniert werden (Figur 44):

Figur 44: Differenz der Strassenverkehrslärmbelastung Bereich Gundeldingen (Differenz Z2-Z0)

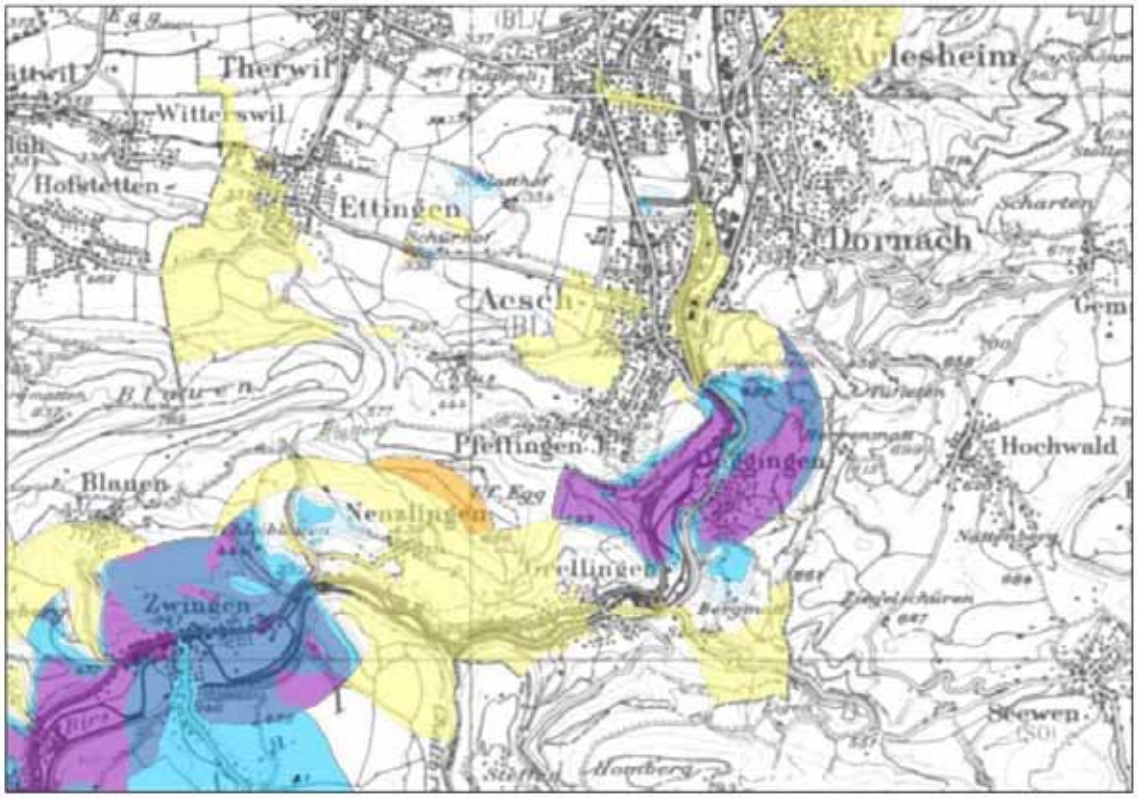


Quelle: RappTrans AG 2012 und Berechnungen AUE Kanton Basel-Stadt, Lärmschutz

Laufental: Im Laufental sollen sowohl im Rahmen der übergeordneten Massnahmen als auch des Agglomerationsprogramms Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr getroffen werden. In Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Lärmbelastung wurden insbesondere die übergeordneten Massnahmen Ü15 (Umfahrung Laufen und Zwingen), Ü13 (H18 Vollanschluss Aesch) sowie die AP-Massnahme M5 (Zubringer Dornach/Aesch an die H18) und M8 (Knoten Angenstein) untersucht.

Es zeigt sich, dass die Umfahrung Laufen für die Gemeinden Zwingen und Laufen eine starke Entlastung vom Strassenlärm bewirkt, dass jedoch ein Anstieg in den zubringenden Strassen verzeichnet wird aufgrund der erhöhten Attraktivität der Strassenverbindung in Richtung Basel. Eine ähnliche Wirkung ist für die Minderung im Bereich Duggingen zu verzeichnen während die Belastung im Raum Aesch vornehmlich im nicht besiedelten Raum zunimmt (Figur 45).

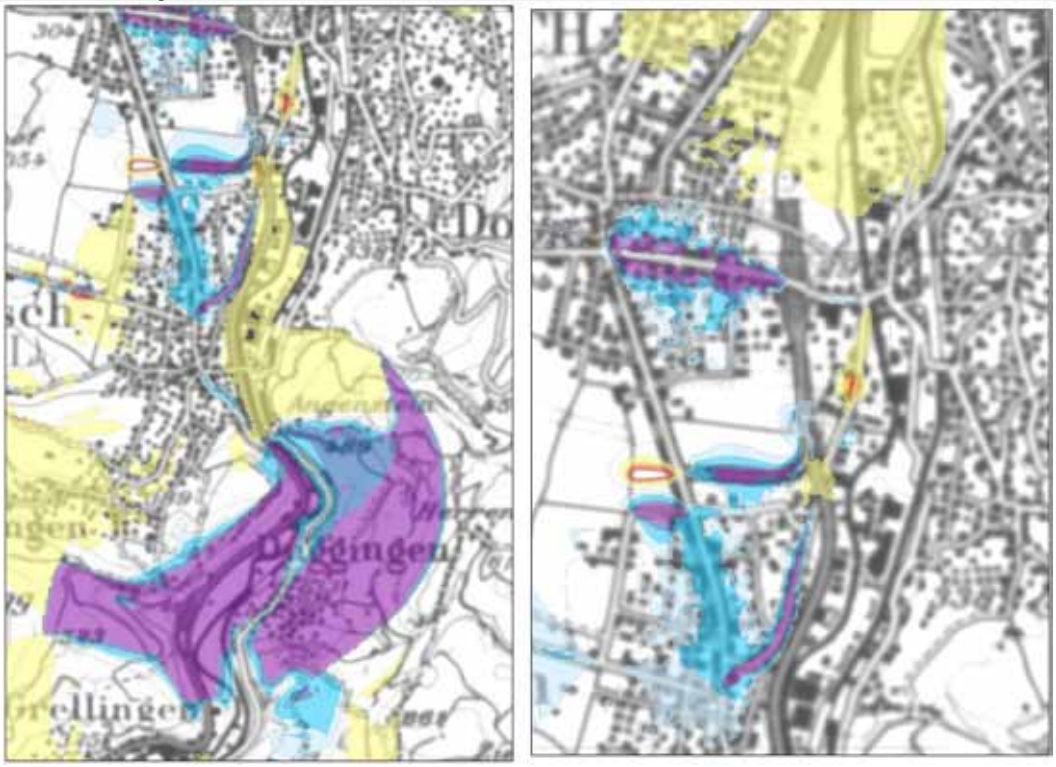
Figur 45: Differenz der Strassenverkehrslärmbelastung im Laufental (Differenz Z1-Z0)



Quelle: RappTrans AG 2012 und Berechnungen AUE Kanton Basel-Stadt, Lärmschutz

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms führen im Bereich Duggingen und Aesch zu einer Reduktion der Lärmbelastung. Insbesondere in der Überlagerung der Massnahmen zeigt es sich, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Innerortsbereich von Aesch zu einer deutlichen Minderung führen und den Verkehr auf die übergeordneten Achsen leiten.

Figur 46: Differenz der Strassenverkehrslärmbelastung im Raum Aesch-Dornach-Duggingen (links Differenz Z2-Z0; rechts Differenz Z2-Z1 und kleinräumiger)



Quelle: RappTrans AG 2012 und Berechnungen AUE Kanton Basel-Stadt, Lärmschutz

Glossar

AG	Kanton Aargau
Agglo	Agglomeration
AP	Agglomerationsprogramm
AP1	Agglomerationsprogramm, 1. Generation
AP2	Agglomerationsprogramm, 2. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
B+R	Bike and Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BGF	Bruttgeschossfläche
Bhf	Bahnhof
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLT	Baselland Transport
BS	Kanton Basel-Stadt
bsbw.	beispielsweise
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
CC3F	Communauté de Communes des Trois Frontiéres
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
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
F	Frankreich
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
FFH	Flora-Fauna-Habitat (Naturschutzgebiet gemäss EU-Richtlinie 92/43/EWG)
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
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)
PW	Planungswert
RB	Rheintalbahn
RE	Regionalexpress (beschleunigter Regionalzug)
RPG	Raumplanungsgesetz
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
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)
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Nachfolgeprogramm ZEB resp. Bahn2030)
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
z.B.	zum Beispiel
ZEB	Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (Nachfolgeprogramm Bahn 2000)

Quellenverzeichnis

Agglomerationsprogramm Basel 2007: Agglomerationsprogramm Basel, Verkehr und Siedlung – Strategie und Massnahmen (Bericht an den Bund). Agglomerationsprogramm Basel, Basel/Liestal/Aarau/Solothurn, 13.12.2007

Agglomerationsprogramm Basel 2010: Fuss-und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden, 2010

Agglomerationsprogramm Basel, Trinationaler Eurodistrict Basel 2010: Dokumentation zur 1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/1-mitwirkungsveranstaltung)

Agglomerationsprogramm Basel, Trinationaler Eurodistrict Basel 2011: Dokumentation zur 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/2-mitwirkungsveranstaltung)

Agglomerationsprogramm Basel 2011: Dokumentation zur 3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/3-mitwirkungsveranstaltung)

Agglomerationsprogramm Basel 2012: Dokumentation zur 4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/4-mitwirkungsveranstaltung)

ARE 2005: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005. Daten zu beziehen bei: Bundesamt für Raumentwicklung, Ittigen.

ARE 2006: Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. Bundesamt für Raumentwicklung, Ittigen.

ARE 2010: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 14.12.2010.

ARE 2010b: Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Grundlagenbericht, Bundesamt für Raumentwicklung Ittigen.

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft 2010: Trendbericht 08/09, Über die Benutzung des öV-Angebots im Kanton Basel-Landschaft. Amt für Raumplanung, Abteilung öffentlicher Verkehr, Liestal.

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt 2010: Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept, Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt, Juni 2010

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt/Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft 2012: Studienauftrag Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020, Kurzbericht, März 2012, Basel und Liestal.

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

Bundesrat 2008: Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel. Bericht für die Vernehmlassung, Bern.

DB 2007: Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, Daten und Fakten. DB Infrastruktur Projektbau, Karlsruhe, Oktober 2007.

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.

GfK Trustmark 2009: Kundenzufriedenheitsstudie 2011. Öffentlicher Verkehr in den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn, 2009

Kantonspolizei Basel-Stadt 2011: Strassenverkehrsunfälle, Jahresstatistik 2010, Basel, März 2011.

Lufthygieneamt beider Basel 2010: Luftreinhalteplan 2010 der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Umsetzung und Weiterentwicklung, Stand, Handlungsbedarf und Massnahmen, 21. 12.2010

Metron 2010: Zukunftsbild 2030 für die Agglomeration Basel, Kurzbericht zu Handen des gemeinsamen Workshops von Agglomerationsprogramm und TEB. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, 14. Juni 2010.

Metron 2012a: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 1 : Resultate und Interpretationen. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, Februar 2012.

Metron 2012b: Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität, Teil 2: Grundlage, Definitionen und Methodik. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, Februar 2012.

Oberrheinkonferenz 2003: D-F-CH Freiraum, Raumordnungskonzeption für den Oberrhein: Freiraumkategorisierung, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl.

Oberrheinkonferenz 2006: Karte der Naturschutzflächen im Mandatsgebiet der D-F-CH-Oberrheinkonferenz: Erläuterungen, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl.

Oberrheinkonferenz 2008: Kantons- bzw. Regionalplanung im Oberrheingebiet, Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Kehl.

O.T.E. Ingénierie 2010: SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz, Diagnostic territorial, Rapport de présentation, Illkirch.

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 del'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 2011c: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 3: Kordonerhebung. Schlussbericht, Karlsruhe.

PTV 2011d: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 4: Erhebung P+R/B+R. Schlussbericht, Karlsruhe.

Rapp Trans 2010a: Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation: Analyse und Handlungsstrategien. Rapp Trans AG, Basel.

Rapp Trans 2010b: Herzstück Regio-S-Bahn: Modellanwendung 2010, Schlussbericht, Rapp Trans AG, Basel.

Rapp Trans 2012: Agglomerationsprogramm – Abschätzung der Umweltwirkungen auf Basis Modellrechnungen mit dem GVM, Basel 2012

Rapp Trans 2008: GVM der Region Basel – Aktualisierung 2008, Basel, 21.8..2008.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 2011: Ratschlag und Bericht zur kantonalen Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund", Regierungsratsbeschluss vom 10. Mai 2011, Basel.

Scheidegger P. 2010: Herzstück Regio-S-Bahn Basel, Technischer Bericht zur Variantenwahl, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt/Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft (Hrsg.), August 2010, Basel.

Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassengesetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG), 06. Oktober 2006

Signer R. 2010: Raumentwicklungskonzept NW+, Logistik Argumentarium. Scholl + Signer Stadt- und Regionalplaner, Zürich.

Simma A. 2003: Geschichte des schweizerischen Mikrozensus zum Verkehrsverhalten. Konferenzbericht, Swiss Transport Research Conference, März 2003, Monte Verità/Ascona.

TEB 2009: Eine Zukunft zu Dritt: Entwicklungsstrategie 2020. Trinationaler Eurodistrict Basel (Hrsg.), Basel.

Annex

Anhang 1: Tabelle Grundanforderungen
Anhang 2: Politische Beschlüsse
Anhang 3: Quell-Ziel-Matrizen GVM Basel
Anhang 4: Schwerpunktgebiete Siedlung
Anhang 5: Massnahmenpriorisierung
Anhang 6: Massnahmenliste LV-Pakete

Anhang 1: Tabelle Grundanforderungen

GA 1: Partizipation gewährleistet

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Partizipation Kantone	Ja	– Die relevanten kantonalen Ämter sind über die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms direkt auf verschiedenen Stufen eingebunden. Die Ämter sind damit stark am Erarbeitungsprozess beteiligt. Die Inhalte wurden zu einem grossen Teil von den zuständigen Behörden erarbeitet (Massnahmenblätter) oder zumindest überprüft (durch die Vertretung in den Gremien der Trägerschaft). – Darüber hinaus wurden im Gleichschritt mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms die einzelnen Kapitel bei den kantonalen Ämtern in die Vernehmlassungen gegeben (Zukunftsbild, Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumpotenzial, „Analyse und Handlungsstrategien", SWOT, Teilstrategien und Massnahmenteil sowie die Wirkungen).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess und beteiligte Akteure) – Vgl. Kapitel 3.3 (Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen)
2	Partizipation Gemeinden	Ja	– Mit den vier grossen Mitwirkungsveranstaltungen wurden die Gemeinden in jeder Phase der Erarbeitung eingebunden. Die Gemeinden konnten sich im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen aktiv in den Prozess einbringen und das Programm mitgestalten. – In den ersten Erarbeitungsschritten zum Zukunftsbild waren vor allem die ausländischen Gemeinden über die AG Raum des TEB beteiligt. – Im Zusammenhang mit den Planungen im Fuss- und Velobereich wurden die Gemeinden als entscheidende Planungsträger sehr eng im Agglomerationsprogramm eingebunden, sowohl im Inland wie auch im Ausland. – Begleitend zum Erarbeitungsprozess der 2. Generation wurden von der Geschäftsstelle auf kommunaler Ebene zahlreiche Informationsgespräche bzw. Präsentationen durchgeführt.	– Vgl. Kapitel 3.2.1 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 3.2.4 (Massnahmen Fuss- und Veloverkehr) – Vgl. Kapitel 3.3.1 (Mitwirkungsveranstaltungen) – Vgl. Kapitel 3.3.2 (Partizipation politische Kommissionen und Institutionen)

3	Mitwirkungs-veranstaltungen	Ja	– Alle Gebietskörperschaften und Interessenverbände wurden zu den vier Mitwirkungsveranstaltungen eingeladen und über den jeweiligen aktuellen Stand und die laufenden Studien informiert (pro Veranstaltung rund 700 Einladungen). Die Teilnehmenden der Veranstaltungen arbeiteten in Form von Workshops aktiv an der Gestaltung des Programms mit. Ihnen wurde dabei und danach die Gelegenheit geboten Stellung zu den verschiedenen Inhalten des Agglomerationsprogramms zu beziehen. – Die Mitwirkungsveranstaltungen wurden dokumentiert. Die Dokumentationen aller vier Mitwirkungsveranstaltungen sind im Internet frei verfügbar.	– Vgl. Kapitel 3.3.1 (Mitwirkungsveranstaltungen) – Vgl. www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/
4	Partizipation zivile Bevölkerung	Ja	– Die zivile Bevölkerung wird laufend über die Medien, die Webseite des Agglomerationsprogramms Basel, sowie mit Flyern und Medienmitteilungen informiert. – Auf der Webseite werden laufend die wichtigen Dokumente der breiten Bevölkerung zugänglich gemacht. Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm engagiert sich für die Bekanntmachung des Agglomerationsprogramms und hat diverse Präsentationen bei Interessenverbänden, Parteien und in Gemeinden durchgeführt. – Nach Abschluss der politischen Beschlussfassungen wurde die breite Öffentlichkeit mittels Medien über den Abschluss des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation sowie das weitere Vorgehen informiert. – Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden bei den Überarbeitungen der Richtpläne in die kantonalen Richtpläne aufgenommen. – Die zivile Bevölkerung kann so im Rahmen der kantonalen Richtplanverfahren Stellung beziehen.	– Vgl. Kapitel 3.3.2 (Partizipation politische Kommissionen und Institutionen) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtplanung /Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Kapitel 3.3.5 (Partizipation Bevölkerung) – Vgl. Webseite: www.agglobasel.org – Vgl. Medienspiegel: www.agglobasel.org/presse/medienspiegel/ – Vgl. Pressematerial: www.agglobasel.org/presse/pressematerial/ – Vgl. Info-Zentrum: www.agglobasel.org/info-zentrum/dokumentation/

5	Umgang mit Stellungnahmen	Ja	– Grundsätzlich wurden alle Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation von der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel geprüft und ggf. berücksichtigt.
			– Bei Bedarf wurden Themen auch in den zuständigen Fachgruppen (FG Planung, FG Umwelt, FG Umsetzung) oder der Geschäftsleitung inhaltlich diskutiert.
			– Folgende Stellungnahmen wurden von der Geschäftsstelle bearbeitet:
			  – Mitberichte, Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung von Seiten der kantonalen Ämter
			  – Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung von Seiten der ausländischen Behörden (RVHB, CC3F, Städte und Gemeinden)
			  – Anliegen, die im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen mitgeteilten wurden (siehe auch Dokumentationen).
			  – Stellungnahmen von Interessensvertretungen/Verbänden (VCS, ProVelo, Fussverkehr Schweiz, Handelskammer beider Basel)
				– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)
				– Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess)
				– Vgl. Kapitel 3.3 (Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen)
				– Vgl. Dokumentationen der Mitwirkungsveranstaltungen unter www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/

Fazit: Die Grundanforderung 1 wird erfüllt. Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung miteinbezogen. Möglichkeiten für eine bessere Integration werden im Zusammenhang mit der Erarbeitung der 3. Generation geprüft. Insbesondere der noch bessere Einbezug der Gemeinden soll neu organisiert werden.				

GA 2 Bestimmung einer Trägerschaft

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Trägerschaft	Ja	– Im April 2010 wurde der Vertrag zur Gründung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel unterzeichnet. – Diese Trägerschaft, bestehend aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie einer Geschäftsstelle ist legitimiert in jeder Projektphase (Ausarbeitung, Prüfung durch den Bund, Verhandlungen über die Leistungsvereinbarung, Umsetzung) die Prozesssteuerung (Prozessführerschaft) sicherzustellen und als einziger Ansprechpartner gegenüber dem Bund zu fungieren. – Im Anschluss an die Abgabe des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation werden die Planungen für eine Optimierung der Trägerschaft anlaufen. Das Agglomerationsprogramm Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess, mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, das Ausland noch stärker in die Trägerschaft einzubinden. Ebenfalls angedacht ist die Intensivierung der Planungen auf Gemeindeebene (Korridorplanungen für 6-8 Korridore).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4) – Vgl. Dokumentation 4. Mitwirkungsveranstaltung www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/
2	Unterzeichnung Leistungsvereinbarung	Ja	– Die Leistungsvereinbarung zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurde am 07. Februar 2011 von der politischen Steuerung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel unterzeichnet. – Bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zur 2. Generation (2014) wird die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel gemäss Ziffer 1 angepasst sein.	– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)
3	Ressourcen Trägerschaft	Ja	– Die Trägerschaft mit der politischen Steuerung, der Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle verfügen derzeit über ausreichend Ressourcen, um alle relevanten Aufgaben im direkten Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm ausüben zu können.	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Dokumentation 4. Mitwirkungsveranstaltung www.agglobasel.org/mitwirkung/mi

			– Das Agglomerationsprogramm befindet sich derzeit in einer dynamischen Entwicklungsphase, wobei sich zahlreiche neue Aufgabenfelder ergeben, deren Bearbeitung durch die für das Agglomerationsprogramm vorgesehenen Ressourcen nicht erfüllt werden können. Die Ressourcen der Trägerschaft müssen daher mit dem Ausbau der Trägerschaft sowie deren Aufgabenfelder laufend angepasst werden.	twirkungsveranstaltungen/
Fazit: Die Grundanforderung 2 wird erfüllt. Mit der Unterzeichnung des Vertrags zur Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im April 2010 wurde die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf ein solides Fundament gestellt. Von der Trägerschaft wurde im Februar 2011 die Leistungsvereinbarung zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms unterzeichnet. Das Agglomerationsprogramm Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess, mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, das Ausland noch stärker in die Trägerschaft einzubinden. Ebenfalls angedacht ist die Intensivierung der Planungen auf Gemeindeebene (Korridorplanungen für 6-8 Korridore).				

GA 3 Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Perimeter	Ja	– Der Perimeter des Agglomerationsprogramms entspricht dem vom BfS definierten Perimeter für die trinationale Agglomeration Basel. – Das Zukunftsbild, die Teilstrategien, die IST- und SWOT- Analysen wurden für diesen Perimeter erstellt.	– Vgl. Kapitel 2.2 (Perimeter) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 1.1 (Perimeter und beteiligte Gemeinden)
2	Zusammenarbeitsstruktur	Ja	– Die Aufnahme von Projekten aus allen 6 Teilräumen, aber insbesondere die Aufnahme von ausländischen Projekten veranschaulicht, dass die Zusammenarbeit trotz unterschiedlicher Entscheidungskompetenzen (resultierend aus den sechs administrativen Einheiten) funktioniert. – Das Agglomerationsprogramm versteht sich als einen dynamischen Prozess. Die Zusammenarbeitsstruktur soll sich an verändernde Rahmenbedingungen oder aufgrund von neuen Erkenntnissen anpassen.	– Siehe hierzu auch GA2 (Trägerschaft). – Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)

3	Landschaftsstruktur und Umweltsituation	Ja	– Die Themenfelder Landschafts- und Freiraumstruktur, Lärm-und Luftbelastung sowie Schutzzonen wurden genau analysiert (IST-Zustand) und die Trendentwicklung hergeleitet. Die dazu benötigten Daten aus den verschiedenen Teilräumen wurden zusammengetragen und wenn möglich aufeinander abgestimmt. Hier war ein gewisser Pragmatismus gefragt, da die Datenverfügbarkeit gerade von den deutschen und französischen Teilräumen oftmals nicht in der vom Bund vorgesehenen Qualität oder Eigenschaft vorhanden war.
			  – Landschafts- und Freiraumstruktur (Vgl. Kapitel 4.1.1)
			  – Naturschutz (Vgl. Kapitel 4.1.2)
			  – Lärm- und Luftschadstoffbelastung (Vgl. Kapitel 4.1.3)
				– Vgl. Kapitel 4.1 (Landschaft und Umwelt)
				– Vgl. Kapitel 6.1 (SWOT Landschaft und Umwelt)
				– Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft)

4	Siedlungsstruktur	Ja	– Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes wurden die strukturierenden räumlichen Elemente der Agglomeration herausgearbeitet. Im Zukunftsbild werden diese Elemente abgebildet und es wird illustriert, wie sie sich bis 2030 entwickeln sollen. Die räumliche Gliederung (land-	– Vgl. Kapitel 4.2 (Siedlung) – Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 6.2 (SWOT Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 4.1

			schaftlich-topographisch und funktionalräumlich) wird ausserdem in der IST-Analyse beschrieben und tabellarisch dargestellt und im Kartenanhang wird die funktionalräumliche Gliederung nach Gemeinden ausgewiesen. – 4A: Schematische Darstellung der räumlichen Gliederung (Vgl. Kapitel 4.2.1 und Kartenband (Teil 3), Karten 1.2 sowie 4.1) – 4B: Darstellung Einwohner- und Beschäftigtenzahl nach Gemeinden (Vgl. Kapitel 4.2.2 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.2, 2.3, 2.4 und 2.5) Aufgrund der ungenügenden Datenlage in der trinationalen Agglomeration Basel, können die Beschäftigten nur für das Jahr 2008 verlässlich und vollständige über den ganzen Perimeter ausgewiesen werden. Die jüngste Entwicklung (2005-2008) wird für die Schweiz und Deutschland vergleichend beschrieben. Für den französischen Teil liegen keine verlässlichen Daten vor. Im Kartenband wird die Verteilung der Beschäftigen 2008 inkl. Veränderung (ohne F) auf Gemeindestufe ausgewiesen. Aussagen über die zukünftige Entwicklung sind in einem internationalen und zur Zeit unsicheren wirtschaftlichen Kontext schwer prognostizierbar. – 4C: Lokalisierung der Beschäftigungs- und Bevölkerungskonzentrationen (Vgl. Kapitel 4.2.3 und Kartenband (Teil 3), Karte 2.6). Für jeden Teilraum wird in Kapitel 4.2.3 die aktuelle Strategie erläutert und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte werden aufgeführt. – 4D: Lokalisierung der verkehrsintensiven Einrichtungen (Vgl. Kapitel 4.2.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.6). Der Begriff wird in den verschiedenen Teilräumen unterschiedlich oder gar nicht genutzt. Für die Erstellung der Karte wurde deshalb eine qualitative Auslegung des Begriffs gemacht. – 4E: Darstellung der aktuellen Bauzonen und der unüberbauten Bauzonen (Vgl. Kapitel 4.2.5 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.7).	(Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft)

			Diese Daten wurden im Rahmen eines externen Mandats erhoben (Metron 2012a und Metron 2012b). – 4F: Lokalisierung und Darstellung der inneren Reserven (Vgl. Kapitel 4.2.6). Die Bruttogeschossflächen wurden für jedes räumliche Element ausgewiesen (ausser Kategorie „übrige Gemeinden"). Gegenüber den Bauzonenflächen wird bei den Bruttogeschossflächen auch das Potential unternutzter Parzellen berücksichtigt. Diese Daten wurden im Rahmen eines externen Mandats erhoben (Metron 2012a und Metron 2012b). – 4G: Darstellung der Erschliessungsgüte ÖV (Vgl. Kapitel 4.2.8). Die ÖV- Güteklassen werden auf der Bauzonen-Übersichtskarte (Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 2.7) ausgewiesen.	
5	Verkehrssystem	Ja	– Bezüglich Angebot werden die Netzstruktur, die Fahrzeitverlustpunkte und infrastrukturellen Engpässe sowie das Liniennetz, die Taktdichte und das Tarifsystem des ÖV getrennt nach S-Bahn und Mittel- und Feinverteiler (Tram; Bus) detailliert aufgeführt. – Die Entwicklung der Nachfrage wird (für die S-Bahn und für Bus und Tram) mit Ausweisung der besonders dynamischen Linien im Bericht erläutert und auch in Kartenform dargestellt – 5A: Struktur, Angebot und Nachfrage ÖV (Vgl. Kapitel 4.3.1, 4.3.2 und 4.3.3 sowie Kartenband (Teil 3), Karten 3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.7, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 – 5B: Struktur, Kapazität, und Auslastung des Strassennetzes (Vgl. Kapitel 4.3.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 3.4, 3.5, 3.8, – 5C: Parkierungsangebot, Parkierungsregime und Parkierungsnachfrage (Vgl. Kapitel 4.3.5). Für das Angebot gibt es aus verschiedenen Gründen (Grauzone unmarkierter Parkplätze, kommunale Planungshoheit) keine agglomerationsweite Statistik. Auch bezüglich der Nachfrage ist keine gesamtheitliche Statistik verfügbar. Genauere Aussagen können nur zur Stadt Basel und Lörrach	– Vgl. Kapitel 4.3 (Verkehr) – Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 6.3 (SWOT Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3) (Teil 3), Karte 4.1 (Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz)

			gemacht werden. Da der Nachfragedruck im Agglomerationskern besonders hoch ist, liegen mit den baselstädtischen Parkplatzzahlen die wichtigsten Daten somit vor. Die Parkplatzregimes in den unterschiedlichen Teilräumen unterscheiden sich z.T. stark. Die existierenden Regelungen werden pro Teilraum aufgeführt. Die restriktivste Parkplatzpolitik betreibt Basel-Stadt. In Basel-Stadt führt der Nachfragedruck auf die unbewirtschafteten öffentlichen Parkplätze zu Parksuchverkehr in den Quartieren. Mit der schrittweisen Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Stadt Basel ab 2013 wird dieser jedoch abnehmen sowie gleichzeitig den Druck auf die Nachbargemeinden steigern. Folglich wird auch hier die Parkaumbewirtschaftung zu prüfen und ggf. anzupassen sein. – 5D: Struktur des Velonetzes inkl. Nachfrage: Vgl. Kapitel 4.3.6 und Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 – 5E: Struktur Fussgängernetz (Vgl. Kapitel 4.3.7). Das Fussgängernetz in der Agglomeration ist dicht, besonders innerhalb des Siedlungsgebietes. Analysiert werden muss deshalb vor allem die Qualität, welche sich aus der Strassenraumgestaltung und der Interaktion mit dem übrigen Verkehr ergibt. Begegnungszonen und Tempo 30 Zonen bewirken eine Aufwertung des Strassenraumes und die Entschärfung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsmitteln. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurde deshalb der Stand dieser Zonen in den einzelnen Teilräumen erfasst und detailliert aufgeführt. – 5F: Intermodalität (Vgl. Kapitel 4.3.8 und Kartenband (Teil 3), Karten 3.12, 3.13 und 3.14). – 5G: Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Vgl. Kapitel 4.3.3). Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV wird in der Kundenzufriedenheitsstudie der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und So-	

			lothurn erfasst. – 5H: Erreichbarkeit (Vgl. Kapitel 4.3.10 und Kartenband (Teil 3), Karte 3.11) Die Erreichbarkeit wird in Kapitel 4.3.10 mittels zwei verschiedenen Ansätzen vermittelt, dem Reisezeitansatz und dem Potentialansatz. Die Berechnung der Erreichbarkeit nach dem ersten Ansatz macht deutliche Unterschiede zwischen den Korridoren sichtbar. Die Betrachtung nach dem Potentialansatz zeigt Lörrach und Liestal und in abgeschwächter Form Rheinfelden als bedeutende sekundäre Zentren. – 5I: Schwachstellen Verkehrssicherheit (Vgl. Kapitel 4.3.9)	
6	Mobilitätsverhalten und -beeinflussung	Ja	– Mobilitätsverhalten: Mit der TEB-Haushaltsbefragung (2011) im französischen und deutschen TEB-Gebiet liegen für diese Räume neueste Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten vor. Für den Schweizer Agglomerationsteil muss auf die Daten des Mikrozensus 2005 zurückgegriffen werden, da die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht verfügbar waren. – Stand Mobilitätsmanagement: Systeme und Instrumente des Mobilitätsmanagements sind in der Basler Agglomeration bisher erst punktuell verbreitet. Dies sowohl auf der Ebene von Konzepten und Programmen der Gebietskörperschaften als auch auf betrieblicher Ebene.	– Vgl. Kapitel 4.3.11

Fazit: Die Grundanforderung 3 wird erfüllt, weil 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 und Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur (Trägerschaft) wurden die Themen Landschaft und Umwelt, Siedlung sowie Verkehr und Mobilitätsverhalten und -beeinflussung in der gewünschten Tiefe dargestellt.

GA 4 Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Zukunftsbild	Ja	– Im Kapitel 5 wird das Zukunftsbild beschrieben und auf einer Karte dargestellt. – Es handelt sich um ein Leitbild mit dem für dieses Instrument angemessenen Konkretisierungsgrad. Im Zukunftsbild werden die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur sowie die Netzstruktur bedeutender geplanter Ergänzungen aufgezeigt. Die historisch gewachsene Siedlungsstruktur, die sich auf die einzelnen Täler konzentriert und sich entlang der Verkehrsinfrastrukturen entwickelte wird auf dem Zukunftsbild abgebildet. – Es wird ersichtlich, dass an diesen Strukturen festgehalten und eine grossflächige Siedlungsausdehnung vermieden werden soll. Damit wird auch gewährleistet, dass die identitätsstiftenden Landschaftsräume und die wertvollen Naherholungs- und Naturschutzgebiete erhalten werden.	– Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 4.1 (Zukunftsbild)
2	Teilstrategien	Ja	– Im Anschluss an die Festsetzung des Zukunftsbildes wurden die einzelnen Bereiche des Zukunftsbildes mittels Teilstrategien vertieft (Landschaft, Siedlung und Verkehr). – Die Teilstrategien zeigen auf, wie auf den identifizierten Handlungsbedarf eingegangen wird. Folgende Teilstrategien wurden entwickelt: – 2A: Teilstrategie Landschaft und Grünräume (Vgl. Kapitel 7.1 und Kartenband, Karte 5.1 und 6.1). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Siedlungsgebiet, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, periurbane Landschaftsräume, Grünzäsuren, Siedlungstrenngürtel, Vernetzungskorridore sowie Schwachstellen. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Landschaftsräume, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, Siedlungsnahe Flussläufe, ökologische Vernetzung und laufende Projekte mit Vorzei-	– Vgl. Kapitel 6.4 (Handlungsbedarf) – Vgl. Kapitel 7 (Teilstrategien) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.1 (Teilstrategie Landschaft und Grünräume)

			gecharakter. – 2B: Teilstrategie Siedlung (Vgl. Kapitel 7.2 und Kartenband, Karten 5.1 und 6.2). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Siedlungsgebiet, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, periurbane Landschaftsräume, Grünzäsuren, Siedlungstrenngürtel, Vernetzungskorridore sowie Schwachstellen. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Räumliche Elemente, Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen. Mit der Strategie wird aufgezeigt, wo die prioritären Schwerpunktgebiete sowie Gebiete für eine Siedlungsentwicklung nach Innen liegen, in welchen räumlichen Elementen verkehrsintensive Einrichtungen erwünscht sind und wo die Siedlungsentwicklung nach Aussen begrenzt werden soll. Darüber hinaus ist ersichtlich, wo künftig die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll und wo demnach Siedlungsgebiete mit übermässiger Verkehrsbelastung aufgewertet werden sollen (Kern, innere Korridore und Regionalzentren). – 2C: Teilstrategie Verkehr – ÖV und kombinierte Mobilität (Vgl. Kapitel 7.3.1 und Kartenband, Karten 5.2 und 6.3). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Ausgeschöpfte Netzkapazitäten, ausgeschöpfte Beförderungskapazitäten, geringes Angebotsniveau/tiefer Modal Split, fehlende Durchbindungen und Fahrzeitverluste sowie ÖV-Drehscheiben mit Handlungsbedarf. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Systems der Regio-S-Bahn (Infrastruktur und Angebotsstruktur), Struktur des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus ...), Perimeter für P&R-Standorte in den äusseren Korridoren sowie ÖV-Drehscheiben mit Handlungsbedarf. – 2D: Teilstrategie Verkehr – Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung (Vgl. Kapitel 7.3.2 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.2 und 6.4). Die Schwachstellen-	– Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.2 (Teilstrategie Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.3 (Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.4 (Teilstrategie motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.5 (Teilstrategie Fussgänger- und Veloverkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.6 (Teilstrategie Güterverkehr und Logistik)

			analyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Strassennetzes (Hochleistungsstrassen, Ausserortsstrassen), Überlastete Strasseninfrastruktur (HLS, HVS-Knoten), Gebiete in denen ein hohen verkehrlichen Druck auf das untergeordnete Netz besteht, fehlende Abstimmung der Parkierungsregime, Stauanfällige Grenzübergänge sowie ungenügende Verkehrssicherheit. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Perimeter für flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Perimeter für Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration, HLS mit Bedarf Kapazitätsausbau oder Netzausbau, Anschlussoptimierungen, Flamas/Aufwertung von Strassenräumen, Verkehrsmanagement und Staubewirtschaftung. – 2E: Teilstrategie Verkehr – Fussgänger- und Veloverkehr (Vgl. Kapitel 7.3.3 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.3 und 6.5). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen regionalen Hauptroutennetzes, Netzlücken und Qualitätsmängel. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Regionales Velohauptroutennetz (Ausbau, Lückenschlüsse und Hindernisse), Neu-/Umgestaltung Strassenräume, Ortsdurchfahrten sowie Verkehrsberuhigungen und Ausbau intermodaler Schnittstellen ÖV-LV. – 2F: Teilstrategie Verkehr – Güterverkehr und Logistik (Vgl. Kapitel 7.3.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.2 und 6.6). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Strassennetzes (Hochleistungsstrassen, Ausserortsstrassen), Überlastete Strasseninfrastruktur (HLS, HVS-Knoten) und Stauanfällige Grenzübergänge. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Bedarf Schiene (Ausbau und Entflechtungen etc.), Kapazitätsausbauen Strasse, Verkehrsmanagement (Dosierungen), Staubewirtschaftungen an Grenzübergängen (Lkw-Verkehr), Standort-	

			sicherung Logistikflächen, Rangierbahnhöfe, Rheinhäfen, KV-Terminals, Flughafen, Umschlagsknoten (mono-, bi- und trimodal).	
3	Massnahmen	Ja	– In den 6 Teilstrategien wurden Kernmassnahmen entwickelt, die in einem weiteren Schritt vertieft wurden. Neben den Kernmassnahmen (Ankerprojekte) wurden in allen Bereichen zahlreiche Massnahmen identifiziert, die sich aus dem Handlungsbedarf ableiten und konform zum Zukunftsbild wie der entsprechenden Teilstrategie sind. In folgenden Bereichen konnten Massnahmen identifiziert werden: – 3A: Anpassung Infrastruktur und Angebot ÖV (Vgl. Tabelle 30, Seite 136, Massnahmenliste Verkehr Seite 146-147 und Massnahmenliste Übergeordnete Massnehmen Seite 150 sowie Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151). – 3B: Anpassung Netze für Fuss- und Veloverkehr (Vgl. Tabelle 32, Seite 142, Massnahmenliste Verkehr, Seite 146). – 3C: Anpassung Struktur Strassennetz (Vgl. Tabelle 31, Seite 139, Massnahmenliste Verkehr Seite 146-147 und Massnahmenliste Übergeordnete Massnehmen Seite 150 sowie Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151). – 3D: Anpassung der Verkehrsdrehscheiben und des Zugangs zu Bahnhöfen (Vgl. Massnahmenliste Verkehr Seite 146, Ö28-31 sowie LV1 und LV2). – 3E: Anpassung des Angebots an Parkplätzen und des Parkierungsregimes (Vgl. Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151, V1). – 3F: Anpassung des Verkehrsmanagements (Vgl. Massnahmenliste Verkehr Seite 146 und Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151, Ö34 und V2) – 3G: Nicht infrastrukturelle Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Vgl. Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151m, V3)	– Vgl. Kapitel 6 (Handlungsbedarf) – Vgl. Kapitel 7 (Teilstrategien) – Vgl. Kapitel 8 (Massnahmen) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.1 (Teilstrategie Landschaft und Grünräume) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.2 (Teilstrategie Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.3 (Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.4 (Teilstrategie motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.5 (Teilstrategie Fussgänger- und Veloverkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.6 (Teilstrategie Güterverkehr und Lo-

			– 3H: Identifikation und Priorisierung von Schwerpunktgebieten, Begrenzung der Siedlungsentwicklung, Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen sowie Kriterien für allfällige Neueinzonungen (Vgl. Massnahmen Siedlung und Landschaft Seite 153, agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie S14, agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie S15 sowie Hochhausstrategie S16. – 3I: Übergeordnete Massnahmen (Vgl. Kapitel 5, Kapitel 6, Kapitel 7 sowie Kapitel 8). In der Zusammenfassung sowie insbesondere in Kapitel 8.2 wird die Rolle der ÜM im Agglomerationsprogramm Basel dargelegt. Bahnseitig besteht vor allem Ausbaubedarf, um den im Zukunftsbild anvisierten 15'-Takt zu realisieren. Gewisse Projekte sind im Rahmen von STEP/FABI gesichert. Die Finanzierung von gewissen Ausbauten im B-Horizont ist hingegen noch unsicher und damit auch die Verdichtung in 3 Korridoren. Strassenseitig bestehen die grössten Abhängigkeiten zu den AP-Massnahmen bei folgenden Projekten: Autobahnanschluss Basel-City (Ü9) sowie Kapazitätssteigerung der Basler Osttangente (Ü10). Beide Projekte sind planerisch und finanziell noch nicht vollständig gesichert, der verkehrliche Handlungsbedarf ist aber unbestritten.	gistik) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.1 (Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, A-Horizont) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.2 (Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, B/C-Horizont) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.3 (Übergeordnete Massnahmen)

Fazit: Die Grundanforderung 4 wird vollumfänglich erfüllt. Im Agglomerationsporgramm Basel der 2. Generation wird eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild), der Zwischenebene (Teilstrategien) und Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild wird Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordiniert. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitioniert, aber zugleich auch realistisch und nicht zuletzt dank der Mitwirkungsveranstaltungen und dem intensiven Austausch in allen drei Ländern sowie allen Ebenen auch breit akzeptiert. Das Zukunftsbild wurde mittels 6 Teilstrategien vertieft, anhand deren konkrete und priorisierte Massnahmen abgeleitet werden konnten. 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, beseitigen die offengelegten Schwachstellen und tragen massgeblich zur Umsetzung des Zukunftsbildes bei.

GA 5: Bestimmung und Begründung der prioritären Massnahmen

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Prioritäre Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbildes/Teilstrategien	Ja	– In der Grundanforderung 4 wurde dieser Punkt ausführlich beschrieben	– Vgl. GA 4

2	Priorisierung durch Bewertung der Wirksamkeit	Ja	– Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess.
			– In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien sowie der Agglomerationsrelevanz. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert (Weisung ARE Kapitel 4.4).
			– Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden. Eine Übersicht befindet sich im Anhang 5 sowie im Wirkungsnachweis (Kapitel. 8.6).
			– Folgende Elemente wurden darüber hinaus in den Massnahmenblättern qualitativ-argumentativ verdeutlicht:
			  – Relevanz der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm (Zukunftsbild und Teilstrategie)
			  – Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung) der Massnahmen im Rahmen des Infrastrukturfonds
			  – Qualitative Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen in Bezug
				– Vgl. Anhang 5 (Massnahmenpriorisierung)
				– Vgl. Kapitel 8.6 (Wirkungsnachweis)
				– Vgl. Angaben in den Massnahmenblättern und im Kartenband (Teil 3)
				– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)

			auf die vier Wirksamkeitskriterien und des Kosten/Nutzen-Verhältnisses (Massnahmenblatt oder auch Anhang 5) – Kosten der Massnahme (Investitionskosten, Betriebskosten, Projektierungskosten) – Realisierungshorizont (Baubeginn) – Zeitpunkt der Einreichung des Vorprojekts. Für alle Projekte ist wie bereits bei den Massnahmen der 1. Generation vorgesehen, die Vorprojekte spätestens zwei Jahre vor Baubeginn beim ARE zur Prüfung einzureichen. Dieses Element gilt pauschal für alle Massnahmen und wurde daher nicht mehr in die Massnahmenblätter aufgenommen. Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel verfügt über ein Planungstool für die Umsetzung der Projekte der 1. Generation, dass über alle vier Kantone die Umsetzung der Projekte koordiniert (Zeitpläne, Finanzen, Controlling). Nach Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung der 2. Generation werden die Projekte automatisch in das Planungstool übernommen.	

Fazit: Die Grundanforderung 5 wird vollumfänglich erfüllt. Der logische und nachvollziehbare Aufbau des Agglomerationsprogramms der 2. Generation zeigt deutlich auf, dass die priorisierten Massnahmen des Programms wesentlich zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie der Teilstrategien beitragen. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Wirkung (Wk1-WK4), Kosten und Umsetzung (Reifegrad und Realisierungshorizont) finden sich für jede Massnahme separat in den Massnahmenblättern.

GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Formelle Verpflichtung der Partner	Ja	– In der Grundanforderung 1 wurde dieser Punkt ausführlich beschrieben	– Vgl. GA 1 – Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)
2	Teilstrategien und Massnahmen Siedlungsentwicklung sind mit den kantonalen Richtplanungen und den übrigen Planungsinstrumenten vereinbar	Ja	– Das Zukunftsbild, die Teilstrategien sowie die Massnahmen sind mit allen behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Richtplanung, Massnahmenplan Luftreinhaltung, Regionalplan und SCOT) vereinbar. Zukunftsbild und Teilstrategien wurden im Abgleich mit der behördenverbindlichen Planung erstellt (z.B. Teilstrategie Siedlung, Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen). – Die Abstimmung erfolgte in den verschiedenen Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms (politische Steuerung, Geschäftsleitung, FG Planung und FG Umwelt). – Richtplanrelevante Massnahmen im Verkehrsbereich sind in den kantonalen Richtplänen eingetragen oder werden bei den laufenden Aktualisierungen berücksichtigt. – Das Agglomerationsprogramm wurde von allen sechs Teilräumen auf oberster politischer Ebene verabschiedet.	– Vgl. Kapitel 5.1.1 (Grundlagen) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtpla-nung/Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Kapitel 3.4 (Politischer Prozess) – Vgl. Anhang 2 (Politische Beschlüsse)
3	Übereinstimmung von Zielen und Massnahmen von Bund und Nachbarkantonen ist gegeben	Ja	– Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist absolut kompatibel mit den Zielen und Grundsätzen des RPG, dem Raumkonzept Schweiz sowie den Sachplänen und Konzepten des Bundes. – Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist kompatibel mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebungen. – Die Koordination aller sechs beteiligten Teilräume (BS, BL, AG, SO, D und F) erfolgte über die Gremien der Trägerschaft oder über separat eingerichtete Arbeitsgruppen (Zukunftsbild, Fuss- und Veloverkehr, Workshops Mitwirkungen).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess)

4	Finanzielle Tragbarkeit des Agglomerationsprogramms	Ja	– Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. 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. – Die Betriebskosten wurden soweit möglich für alle Massnahmen abgeschätzt. Die Angaben sind auf den Massnahmenblättern enthalten. Es wurde keine Massnahme im Agglomerationsprogramm vorgesehen, deren Betriebskosten nicht tragbar wären.	– Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtplanung/Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Angaben in den Massnahmenblättern im Bericht 3
5	Monitoring und Wirkungskontrolle	Ja	– Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation beinhaltet ein Umsetzungsbericht zur 1. Generation. – Die relevanten Daten für das Monitoringinstrument des Bundes MOCA wurden fristgerecht von der Agglomeration Basel dem Bund zur Verfügung gestellt.	– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)

Fazit: Die Grundanforderung 6 wird erfüllt, weil die Einbindung des Agglomerationsprogramms in die kantonalen Planungen gewährleistet ist und damit behördenverbindlich verankert ist. Für die behördenverbindlichen Planungen im Ausland werden nach Möglichkeit die Inhalte des Agglomerationsprogramms überführt. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes sowie den ausländischen Teilräumen ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. 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 (Siehe Bericht 4, Umsetzungsbericht).

Anhang 2: Politische Beschlüsse

Politische Steuerung Agglomerationsprogramm Basel (Teil 4 – Umsetzungsbericht)

AGGLO PROGRAMM BASEL
BS BL AG SO D F

Beschuss zum Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation

Für die Eingabe des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation ist die Abgabe eines Umsetzungsberichtes zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms erforderlich. Aufgrund der komplexen Situation in Basel mit den vier Kantonen wurde von Seiten Bund (ARE) genehmigt, dass der Umsetzungsbericht nicht bereits Teil der Regierungsratsbeschlüsse sein muss und daher von der politischen Steuerung der Trägerschaft es Agglomerationsprogramms Basel genehmigt werden kann. Vor diesem Hintergrund wird die Genehmigung folgender Punkte beantragt:

://: Die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms genehmigt den Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation zur Abgabe bei Bund bis zum 30. Juni 2012.

Liestal, 29. Mai 2012

Dr. Patrick Leypoldt
Leiter Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Anlagen:
- Anhang 1: Bericht 4: Umsetzungsbericht zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation
- Anhang 2: Tabellen zum Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (im Bericht enthalten)
- Anhang 3: Anschreiben Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zum Umsetzungsbericht

Kopie:
- GL Agglo Basel
- FG Planung und FG Umsetzung

Aarau / Basel / Liestal / Lörrach / Saint-Louis / Solothurn, 01. Juni 2012

Dr. Sabine Pegoraro
Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft

Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

Jean-Marie Zoëlle
Maire de la Ville de Saint-Louis

Peter C. Beyeler
Regierungsrat Kanton Aargau

Walter Straumann
Regierungsrat Kanton Solothurn

www.agglobasel.org 2

Vorstand Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

ETB Eurodistrict Trinational de Bâle
TEB Trinationaler Eurodistrict Basel

Comité Directeur
Vorstand

Date / Datum: 20.04.2012
Lieu / Ort: Rathaus Basel

Compte-rendu Protokoll

Membres présents / Anwesende Vorstandsmitglieder :

Dr. Guy Morin (Président), Mme Marion Dammann (Vice-Président), M. Jean-Marie Zoellé (Vice-Président), M. Jean-Marc Deichtmann, Mme Pascale Schmidiger, M. Daniel Adrian, M. Bernard Tritsch, Mme Catherine Troendle, M. Willi Fischer,M. Robert Vogt (Gemeinderat Allschwil), M. Eberhard Niethammer, M. Jörg Lutz

Dr. Christoff Hoffmann, Observateur Conseil Consultatif
M. Überwasser, Observateur Conseil Consultatif.
Mme Schillinger Patricia, Observateur
M. Grobch Patrick

Sont excusés / Entschuldigt:

M. Jean-Marie Belliard, M. Roland Igersheim, M. Peter C. Beyeler, Mme Sabine Pegoraro, Dr. Anton Lauber, M. Franco Mazzi, M. Hans-Peter Wessels, M. Urs Wütrich-Pelloli, M. Wolfgang Dietz, M. Wolfgang Fürstenberger, Mme Gudrun Heute-Bluhm, M. Tilman Bollacher, M. Michael Thater,

Assistants / Teilnehmer

Dr. Frédéric Duvinage, M. Patrick Hechinger, M. Etienne Heinrich, M. Meyer Bertrand, Mme Hirtzlin Frédérique, Mme Yvars Lucille, M. Manuel Friesecke, Mme Fischer Susanne, M. Leonhard Zwiauer, M. Denéchaud Tristan, Mme Baron Sonia, M. Sébastien Oser, M. Von Passavant Michael, M. Silvio Tondi, Mme Astrid Loquai, Mme Claudia Williams, M. Leypoldt Patrick, Mme. Jessica Fassler,

1

Décision

Les membres du Comité Directeur prennent connaissance du résultat comptable 2011 et acceptent la proposition du directeur de l'administration et du président Guy Morin concernant l'utilisation de la réserve.

De plus, le comité directeur confie au président la mission d'écrire une lettre à l'IBA avec la demande de mener une étude concernant la clarification de la question de la TVA sur les factures.

Beschluss

Die Vorstandsmitglieder nehmen das buchhalterische Ergebnis aus dem Jahr 2011 zur Kenntnis und stimmen dem Vorschlag des Geschäftsführers und des Präsidenten der Nutzung der Reserve zu.

Zudem beauftragen die Vorstandsmitglieder den Präsidenten mit dem Verschicken eines Briefs an IBA mit der Bitte um Durchführung einer Studie bezüglich der Angabe der Mehrwertsteuer in Rechnungen.

13. Projet Aggloprogramm Basel

Monsieur Leypoldt présente le projet d'agglomération de deuxième génération (situation finale). Il informe également l'assistance de la possibilité nouvelle de financer avec le projet d'agglomération des projets qui sont entièrement sur sol étranger, si ces derniers représentent une utilité pour l'ensemble de la région.

13. Projekt Agglomerationsprogramm Basel

Herr Leypoldt stellt den vorläufigen Endstand des Aggloprogramms 2. Generation vor. Er informiert über die Neuigkeit, dass nun auch Projekte finanziert werden können, die auf ausländischem Boden stattfinden, aber einen Nutzen für die Region bringen.

Décision

Les membres du Comité Directeur soutiennent le travail réalisé dans le cadre du programme d'agglomération de Bâle deuxième génération. Ils approuvent les projets du programme d'agglomération de deuxième génération.

Beschluss

Die Vorstandsmitglieder unterstützen die ihm Rahmen des Aggloprogramms Basel geleistete Arbeit und drücken ihre Zustimmung gegenüber den Projekten der zweiten Generation aus.

14. Divers

- Visite du « Comité Grand Lille » les 5 et 6 mars 2012
- Diffusion du reportage de l'émission Dreiland sur le projet C14 de la SWR3
- Lancement du projet ATMO IDEE « Prévention atmosphérique transrhénane dans l'Eurodistrict

14. Verschiedenes

- Besuch des „Comité Grand Lille" am 5. und 6. März 2012
- Ausstrahlung einer Reportage in der Sendung Dreiland auf SWR über das Projekt C14
- Projektbeginn Atmo IDEE „Rheinüberschreitende Luftreinhaltung im Eurodistrikt

12

Strasbourg Ortenau et le Rhin Supérieur (ETB, partenaire non cofinanceur)	Strasbourg-Ortenau

Village-Neuf, le 18 mai 2012

Guy Morin
Président
de l'Eurodistrict Trinational
de Bâle

13

Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates
des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 0846 vom 22. Mai 2012

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation
Eingabe an den Bund

1. Ausgangslage

Die trinationale Agglomeration Basel ist eine der drei Grossagglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich (Gateway nördliche Schweiz) ist sie von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt, wobei sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre überlagern. Siedlungspolitisch ist die trinationale Agglomeration Basel mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Im Prüfbericht des Bundes zum 1. Agglomerationsprogramm Basel wurden einige grundsätzlichen Punkte bemängelt: Dies war neben der nicht in eine einheitliche Strategie eingebetteten Sammlung bestehender Projekte (nach dem Prinzip "Jekami") insbesondere eine unvollständige Vertretung der nicht-Schweizer Teilräume der Agglomeration sowohl in der Organisation als auch bei den Massnahmen ("Zweiklassengesellschaft"). Dadurch fehlte eine grenzüberschreitende, funktionale Sichtweise der Agglomeration. Die ungenügende inhaltliche Ausrichtung des Agglomerationsprogramms wurde u.a. als Folge einer wenig zweckmässigen Organisation und einer unzureichenden Ausstattung mit Ressourcen betrachtet.

Parallel zum Start der inhaltlichen Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation wurden daher die Einrichtung einer bikantonal gesteuerten Geschäftsstelle (gemäss RRB vom 2. Februar 2010 in Basel-Stadt und RRB vom 30. März 2010 in Basel-Landschaft) und eine trinationale Trägerschaft sowie ein den gesamten Erarbeitungsprozess eng begleitender trinationaler Mitwirkungsprozess beschlossen (Details siehe auch Folgekapitel).

Vor diesem Hintergrund hat sich das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm in seiner 2. Generation der Aufgabe gestellt, für die trinationale Agglomeration Basel die Verkehrsentwicklung ganzheitlich zu betrachten und für den ganzen Perimeter die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen, ohne teilräumliche Spezifikationen aus dem Blick zu verlieren. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation (kurz "AP 2") beantragt die trinationale Agglomeration Basel nun konkret eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2015 zur Erreichung dieser Ziele.

2. Trägerschaft

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ergibt sich aus der Lage im Dreiländereck mit drei Staaten (CH, D, F) und vier Kantonen (BL, BS, AG, SO) und bezieht für die Weiterentwicklung der 1. Generation auf allen Stufen die ausländischen Partner aktiv mit ein, so dass eine gemeinsame Erarbeitung realisiert werden konnte.

N:\Lka\Wp\Rrb_archiv_def\word\2012\2012-0846.doc

8. Berücksichtigung Inhalte Agglomerationsprogramm im Richtplan

Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms ist die Übereinstimmung mit den behördenverbindlichen Planungsdokumenten: auf Schweizer Seite den kantonalen Richtplänen, auf deutscher Seite dem Regionalplan und auf französischer Seite dem SCOT (schéma de cohérence territoriale). Die wesentlichen Elemente eines Agglomerationsprogramms müssen in diesen Planwerken in der geforderten Verbindlichkeit verankert sein oder im Zuge einer Überarbeitung noch angepasst werden. Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms, welche sich auf der A-Liste befinden, müssen den Richtplankoordinationsstand "Festsetzung" aufweisen, Massnahmen der B-Liste haben mindestens einen Koordinationsstand "Zwischenergebnis" aufzuweisen.

Entsprechende Richtplananpassungen / -mutationen in den beteiligten Kantonen sind - wo nötig - rechtzeitig in die Wege zu leiten.

Die Richtpläne müssen bis zu Beginn der Verhandlungen zwischen Bund und Trägerschaft Agglomerationsprogramm Basel betreffend die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm vom Bundesrat genehmigt sein, d.h. voraussichtlich im Jahr 2014.

Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und damit Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und damit zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.

://: 1. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird verabschiedet und dem Bund termingerecht bis zum 30. Juni 2012 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. Der Regierungsrat beauftragt die Bau- und Umweltschutzdirektion, unverzüglich die erforderlichen Anpassungen des kantonalen Richtplans an die Hand zu nehmen.

4. 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 2015 bis 2018 erreichen.

5. Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel 2. 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 Agglomerationsprogramm Basel - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - an einem gemeinsamen Medienanlass (Termin 29.06.2012). Bis dahin sollen die politischen Beschlüsse nicht kommuniziert werden.

Verteiler (alle mit Beilagen):
- BUD (Sperrfrist und Auftrag zum Versand gemäss Verteiler im geeigneten Zeitpunkt; *voraussichtlich 29. Juni 2012*)
- Alle Mitglieder des Regierungsrates
- Landschreiber (2)
- Landeskanzlei

Der Landschreiber:

Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Stadt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

► **Regierungsratsbeschluss vom 22. Mai 2012**

P120789

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation – Verabschiedung und Ermächtigung zur Eingabe an den Bund

://: 1. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird verabschiedet und beim Bund termingerecht bis zum 30. Juni 2012 zur Prüfung eingereicht.

Begründung

Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und damit Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und so zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.

STAATS-KANZLEI BASEL-STADT

Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau

KANTON AARGAU

Protokoll des Regierungsrats

Sitzung: 23. Mai 2012 Nr. 2012-000659

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung zweite Generation AareLand, Aargau-Ost, Basel, Limmattal; Gutheissung; Eingabe an den Bund; Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau über die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Limmattal; Ermächtigung an Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt/Vortrag vom 8. Mai 2012

Beschluss

1.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AareLand wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

2.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

3.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Basel wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

4.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Limmattal wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

5.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die Programme koordiniert mit den beteiligten Kantonen bis zum 30. Juni 2012 dem Bund einzureichen.

6.

Die Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion und dem Kanton Aargau, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, über die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Limmattal wird unter Vorbehalt der Unterzeichnung des Vertrags durch den anderen Partner gutgeheissen.

7.

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

Versand: 29. Mai 2012

8.

Für die Kommunikation der Berichte zu den Agglomerationsprogrammen im Kanton Aargau wird die Kurz-URL www.ag.ch/agglomerationsprogramm freigegeben.

Verteiler
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt (mit Akten)
- Abteilung Raumentwicklung BVU
- Departement Finanzen und Ressourcen
- Abteilung Finanzen DFR
- Landwirtschaft Aargau DFR
- übrige Departemente
- Staatskanzlei
- Strategie und Aussenbeziehungen SK
- Rechtsdienst des Regierungsrats

Staatsschreiber:

Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn

KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Mai 2012

Nr. 2012/1019

Agglomerationsprogramm Basel 2. 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. Im November 2004 wurden die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) 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.

1.2 Agglomerationspolitik des Kantons 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 Dezember 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. Mitfinanziert werden Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen. Einzelne Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation werden zurzeit umgesetzt.

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation erfüllten nicht sämtliche Aufgaben in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Verkehr. Der Kanton Solothurn erarbeitet deshalb seit 2007 die Agglomerationsprogramme 2. Generation Solothurn, AareLand (wiederum zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung der neu geschaffenen Geschäftsstelle Agglomeration Basel).

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Solothurn stützt sich auf die Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der

3.4 Umsetzung Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Die Umsetzung erfolgt je nach Projektstand unterschiedlich:

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste (bau- und finanzreif für die Realisierung 2015 - 2018) sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2015 - 2018 erfolgen kann.

Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste (bau- und finanzreif für Realisierung 2019 - 2022) gilt das Gleiche zum späteren Zeitpunkt.

Mit der Aufnahme der Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan wird die Verbindlichkeit des Planungsinstrumentes auf Behördenstufe erwirkt. Damit wird eine Grundanforderung des Bundes erfüllt. Grössere Projekte der A-Liste (Massnahmenbündel bzw. Einzelmassnahmen) mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden im Richtplan in der entsprechenden Abstimmungskategorie aufgenommen.

Die Beschlüsse über die Ausgaben der kantonalen Mittel erfolgen entweder projektspezifisch (Einzelvorhaben von mehr als 3 Mio. Franken) oder im Rahmen der Beschlüsse über die Verpflichtungskredite für Kleinprojekte mit Nettokosten von weniger als 3 Mio. Franken.

4. Beschluss

4.1 Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation 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 bis Ende Juni 2012 beim Bund einzureichen und die weiteren beteiligten Stellen mit den Unterlagen zu bedienen.

4.3 Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 2. 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 Agglomerationsprogramm Basel - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - mit einer gemeinsamen Medienmitteilung.

4.4 Massnahmen / Projekte der A-Listen des Agglomerationsprogramms werden vorangetrieben, so dass die Finanz- und Baureife für den Zeitraum 2015 bis 2018 erreicht wird.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Kreistagsbeschluss Landkreis Lörrach

BESCHLUSSVORLAGE

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN
LANDKREIS
LÖRRACH

Nr.: 11 / 2012

Dezernat	III Verkehr & Strukturpolitik	28.03.2012
Fachbereich	Stabsstelle für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Strukturpolitik	
Verfasser/-in	Sonya Baron	
Telefon	07621 410-3010	

Beratungsfolge	öffentlich	nicht-öffentlich	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss		X	18.04.2012	
Kreistag	x		16.05.2012	3

Tagesordnungspunkt

Vorstellung der Ergebnisse des Basler Agglomerationsprogramms 2. Generation

- Grundidee der Agglomerationsprogramme in der Schweiz
- Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation
- Ergebnisse der letzten Mitwirkungsveranstaltung in Lörrach am 20.03.2012 und Ausblick auf die 3. Generation

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss nimmt Kenntnis vom gemeinsam erarbeiteten Basler Agglomerationsprogramm und begrüßt die vorgestellten Ergebnisse. Dem Kreistag wird empfohlen, ebenso zu verfahren.

KT einstimmig.

Seite 1

Begründung

Sachverhalt

Der schweizerische Bund hat die Herausforderungen für die dicht besiedelten Agglomerationsräume erkannt, die sich erheblichen Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen gegenüber sehen, da die Ansprüche an die Verkehrsinfrastrukturen hier am höchsten sind. Er hat mit den Agglomerationsprogrammen ein Instrument geschaffen, um die Kantone bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in den dichten Siedlungsgebieten zu unterstützen. Es existieren in der Schweiz eine Vielzahl an Agglomerationsräumen, die ein Agglomerationsprogramm eingereicht haben (Anlage 1).

Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Maßnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Die künftige Siedlungsentwicklung soll im heute bereits weitgehend überbauten Gebiet und entlang der Korridore entwickelt, gefördert und gestärkt werden, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Dadurch können die Landschafts- und Naturerholungsräume geschützt werden und das Aufkommen des Motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden.

Eine besondere Herausforderung für das Agglomerationsprogramm Basel ist die Tatsache, dass es als einziger Agglomerationsraum gleich zwei andere Länder und deren Planungs- und Verwaltungssysteme einbinden muss (Anlage 2). Damit ist es in der Schweiz das wohl komplexeste Programm.

Mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Land, Solothurn, Aargau und den deutschen und französischen Nachbarn wurde in der zweiten Generation auf Grundlage der gemeinsamen Entwicklungsstrategie des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) ein abgestimmtes Agglomerationsprogramm für den grenzüberschreitenden Großraum Basel geschaffen.

Für die deutschen Partner war der Regionalverband Hochrhein-Bodensee bei der Ausarbeitung des Programms beteiligt. Der Landrat/die Landrätin waren in der politischen Steuerung des Programms vertreten. Es wurden insgesamt vier Mitwirkungsveranstaltungen mit politischer Beteiligung durchgeführt, bei denen zu den jeweiligen Ausarbeitungsständen informiert wurde und die Möglichkeit der Einflussnahme bestand.

Zur Ausarbeitung des Basler Agglomerationsprogramms wurde zunächst ein gemeinsames Zukunftsbild entwickelt. Aus mehreren Optionen wurde das gemeinsame Zukunftsbild „Korridore+“ ausgewählt, welches auf der gemeinsamen Entwicklungsstrategie des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) basiert (Anlage 3).

Mit dem grenzüberschreitenden Zukunftsbild zeigt die Agglomeration auf, wie sie sich in den Bereichen Siedlung, Mobilität und Landschaft bis ins Jahr 2030 entwickeln will und wie sie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen möchte. Gestützt auf das Zukunftsbild wurden die Schwachstellen und die Handlungsfelder ermittelt und Maßnahmen erarbeitet und priorisiert.

Das Ergebnis ist eine Liste mit für die Agglomeration bedeutsamen Maßnahmen, für die bei Annahme des Programms die entsprechende Kofinanzierung aus Bern bereitgestellt wird. (Anlage 4)

Die Maßnahmen der ersten Priorität werden im Zeitraum zwischen 2015 und 2018 realisiert Anlage 4).

Am 30.06.2012 wird es dem Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung übergeben.

Je nach Wirkung der Maßnahmen beteiligt sich der Bund an der Mitfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Grenzüberschreitende Maßnahmen werden vom Bund dann mitfinanziert, wenn im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Nutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration nachgewiesen wird. Dieser Umstand und die Erkenntnis, dass nur ein koordiniertes Vorgehen die Verkehrsverhältnisse verbessern kann, erklärt das große Interesse sowohl der deutschen als auch der schweizerischen Gemeinden an einer grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Das Agglomerationsprogramm Basel bindet die ausländischen Partner jedoch nicht.

Weitere Informationen erhältlich:

http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/index.html?lang=de

oder

http://www.agglobasel.org

Marion Dammann
Landrätin

Walter Holderried
Erster Landesbeamter

- Anlagen
  - Anlage 1: Übersicht Agglomerationsprogramme in der Schweiz
  - Anlage 2: Karte Perimeter Agglomerationsprogramm Basel
  - Anlage 3: Zukunftsbild Korridore+
  - Anlage 4: Maßnahmenliste Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Seite 4

Planungsausschuss des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB)

REGIONALVERBAND HOCHRHEIN-BODENSEE

Auszug aus der Ergebnisniederschrift NSPA 09/12-Ö der 9. öffentlichen Sitzung des Planungsausschusses in der 8. Wahlperiode am 22.05.2012 – TOP 3

Agglomerationsprogramm Basel - 2. Generation

Beschluss

Der Planungsausschuss begrüßt, dass bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel - 2. Generation eine enge Zusammenarbeit mit der Verbandsverwaltung des Regionalverbands stattgefunden hat und nimmt den Abschlussbericht des Agglomerationsprogramms zustimmend zur Kenntnis.

Die strategischen Elemente des Agglomerationsprogramms - Zukunftsbild und Teilstrategien (Anlage 3 der Sitzungsvorlage DSPA 52/12-Ö) - sollen als trinational abgestimmte gemeinsame Strategie in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr bis 2030 als wichtige Grundlage für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans dienen. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms Basel für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans zu nutzen.

Der Planungsausschuss begrüßt die Aufnahme der Elektrifizierung der Regio-S-Bahn auf der Hochrheinstrecke in das Agglomerationsprogramm Basel. Es stellt aus Sicht des Regionalverbands das grenzüberschreitende Schlüsselprojekt im A-Horizont des Agglomerationsprogramms Basel dar. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel zu unterstützen, um eine Finanz- und Baureife im Zeitraum 2015-2018 zu erreichen. Der Planungsausschuss befürwortet ausdrücklich eine finanzielle Beteiligung seitens des Landes Baden-Württemberg bei der Schienenanbindung an den EuroAirport.

Der Planungsausschuss stimmt dem Projekt „Velo Oberrhein" im A-Horizont und den weiteren Projekten im B- bzw. C-Horizont (vgl. Maßnahmen in Anlage 4 der Sitzungsvorlage DSPA 52/12-Ö) und beauftragt die Verbandsverwaltung die Gemeinden, sofern Bedarf besteht, bei der Umsetzung der Vorhaben zu unterstützen.

Der Regionalverband unterstützt die Bestrebungen des Agglomerationsprogramms Basel - 2. Generation für die vorgesehenen Maßnahmen, die eine positive und nachhaltige Weiterentwicklung der trinationalen Grenzregion fördern, eine Bezuschussung aus dem Schweizer Infrastrukturfonds zu erhalten.

Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, bei der künftigen Ausgestaltung des Agglomerationsprogramms Basel - 3. Generation mitzuwirken.

Waldshut-Tiengen, 30. Mai 2012

Tilman Bollacher, Landrat
Verbandsvorsitzender

Pays des Saint-Louis

Pays de Saint-Louis
PORTE DU SUNDGAU PAYS DE SIERENTZ TROIS FRONTIÈRES

Saint-Louis, le 15 mai 2012

AGGLO PROGRAMM BASEL
Rheinstrasse 29
CH-4410 LIESTAL

Réf. : PH/cb

Objet : Avis au regard du Projet d'Agglomération de Bâle

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport final du Projet d'Agglomération de Bâle. Il a été soumis au Bureau en date du 26 avril 2012 de notre Syndicat Mixte.

Tout d'abord, nous vous remercions de nous avoir associé au pilotage et à la gestion de ce projet aussi bien au niveau politique qu'au niveau technique.

Le Projet d'Agglomération de Bâle est compatible avec notre projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en cours de finalisation qui définit pour les vingt prochaines années les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés de la partie française de l'agglomération de Bâle.

Nous notons avec satisfaction la proposition d'inscription des infrastructures suivantes dans le Projet d'Agglomération :

- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil-am-Rhein.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Bureau
du Syndicat Mixte,

Le Président,

Jean UEBERSCHLAG,
Député du Haut-Rhin

Adresse du courrier • Syndicat Mixte pour le SCOT des cantons de Huningue et Sierentz • Hôtel de Ville • BP 20090 • F 68303 SAINT LOUIS CEDEX
TEL +33 (0)3 89 70 93 64 • FAX +33 (0)3 89 70 22 69 • www.pays-saint-louis.fr

Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)

Communauté de Communes
des Trois Frontières

AGGLO PROGRAMM BASEL
Rheinstrasse 29
CH – 4410 LIESTAL

Réf. : PH/cb

Saint-Louis, le 15 mai 2012

Objet : Avis au regard du Projet d'Agglomération de Bâle

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport final du Projet d'Agglomération de Bâle. Il a été soumis au Bureau en date du 3 mai 2012 de notre Communauté de Communes.

Tout d'abord, nous vous remercions de nous avoir associé au pilotage et à la gestion de ce projet aussi bien au niveau politique qu'au niveau technique.

Le Projet d'Agglomération de Bâle est compatible avec les orientations en matière d'aménagement de l'espace et de mobilité sur le territoire de notre intercommunalité.

Nous notons avec satisfaction la proposition d'inscription des infrastructures suivantes dans le Projet d'Agglomération, et plus particulièrement la prolongation du tram réalisée sous notre maîtrise d'ouvrage :

- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil-am-Rhein.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Bureau
de la Communauté de Communes,

Le Président,

Roland IGERSHEIM

Place de l'Hôtel de Ville - B.P. 50199 - 68305 Saint-Louis Cedex - Tél. 03.89.70.90.70 - Fax 03.89.70.90.85

Décision du conseil municipal de la Ville de Saint-Louis

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 24 mai 2012

L'AN DEUX MILLE DOUZE, LE 24 MAI A 18 H 18

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 GIRNY Alain, SCHMIDIGER Pascale, SCHICCA Daniel, GRAVA Elisabeth, SCHMITTER Bernard, MORGEN Clément, LOEW Marie-Thérèse et KEGLER-CAPON Monique.

Mmes et MM. les Conseillers Municipaux EDUS Gilbert, MISLIN Antoine, PISARONI Gabriel, ECKES Raymond, GEORGE Bernard, LEVY-KIEFE Danielle, SCHWEITZER Pierrette, DINTEN Françoise, DURIATTI Pascal, ZIMMERMANN Martine, SFEIR Lola, CAMBLIN Marie, KELLER Sophie, HOUDAF Amal, STRAUMANN-HUMMEL Jocelyne, PLAISANCE-GANZMANN Patricia, FEST Bernard, WISSLER Eric, LELEYTER Valérie, MELLINGER Véronique et KLEIN Stéphane.

Excusés représentés :

- M. UEBERSCHLAG Jean donne procuration à M. ZOELLÉ Jean-Marie,
- M. DUTOUR Matthieu donne procuration à Mme PLAISANCE-GANZMANN Patricia.

Non représentée :

- Mme HAEBERLE Carole.

POINT N° 12 : PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE

Rapporteur : Monsieur Jean-Marie ZOELLÉ, Maire

1) Les Projets d'Agglomération

Les Projets d'Agglomération sont des dispositifs à travers lesquels la Confédération Helvétique subventionne les projets d'investissements des agglomérations suisses en matière d'infrastructure (routiers, transports en commun).

Pour les agglomérations transfrontalières comme Bâle et Genève, la Confédération finance également des projets sur territoire étranger à la condition que ceux-ci présentent un intérêt pour le développement de l'agglomération concernée dans son ensemble.

Le processus prévoit en premier lieu l'établissement d'une vision du développement urbain du territoire de l'agglomération à l'horizon 2030 dénommée « vision d'avenir » (Zunkunftsbild).

A partir d'une analyse de la situation existante sont ensuite définies différentes stratégies et mesures à prendre dans les domaines de l'urbanisation, des transports et des paysages pour parvenir à terme au développement tel que défini dans la vision d'avenir arrêtée.

Les projets d'infrastructure les plus pertinents qui découlent de ces stratégies sont alors classés par ordre de priorité et proposés à la Confédération Helvétique pour l'obtention d'un cofinancement.

Les Projets d'Agglomération sont ensuite analysés et évalués par la Confédération en fonction de différents critères tels que leur impact environnemental ou leur capacité à améliorer la qualité du système de déplacements, (réduction des déplacements individuels motorisés au profit des transports en commun ou de la mobilité douce par exemple).

En fonction de l'appréciation de la Confédération, le taux de financement des projets d'infrastructure retenus est fixé dans une fourchette comprise entre 30 % et 50 %.

2) Le Projet d'Agglomération de Bâle

Le Projet d'Agglomération de Bâle a été élaboré durant 3 ans dans le cadre d'un dispositif trinational spécifique, structuré autour d'un comité de pilotage politique et de différents groupes de travail techniques regroupant des représentants de toutes les parties de l'agglomération bâloise (cantons de Bâle-Ville, Bâle Campagne, Argovie, Soleure, partie allemande, partie française).

Aux différentes étapes du processus, le Projet d'Agglomération a été soumis à la discussion et étoffé lors de réunions participatives trinationales associant entre 130 et 150 acteurs et organisations concernées (collectivités, exploitants des transports en commun, associations environnementales, etc.).

C'est dans ce cadre qu'a été élaborée la stratégie de développement trinationale de l'agglomération de Bâle à l'horizon 2030 correspondant à la vision d'avenir « Corridor + ».

Elle a été développée en considérant l'agglomération comme un espace fonctionnel continu. Dans cette conception, les frontières entre communes, cantons et pays sont placées au second plan au profit d'une vision d'ensemble de l'agglomération.

.../...

Cette stratégie prévoit :

- de développer prioritairement l'urbanisation dans le noyau central de l'agglomération et dans les zones situées le long des voies ferroviaires (corridors) desservies par le réseau S-Bahn bâlois ;
- un développement conséquent de l'offre du réseau S-Bahn bâlois avec un cadencement de 15 minutes dans les corridors ;
- la préservation, la valorisation et la mise en réseau des paysages et espaces naturels situés de part et d'autre des corridors.

La mise en œuvre de cette stratégie se traduit, à l'échelle de l'agglomération trinationale de Bâle, par des projets d'infrastructure dans les domaines suivants :

- de gros investissements dans le réseau ferroviaire de l'agglomération avec notamment le Herzstück (liaison ferroviaire souterraine entre la Badische Bahnhof et la gare SBB) ;
- des extensions de lignes de tram ;
- le développement des plateformes plurimodales ;
- quelques investissements routiers ;
- la mise en œuvre d'un réseau trinational de pistes cyclables.

Plus spécifiquement, côté français, les projets d'infrastructure proposés sont les suivants :

☞ **Horizon de réalisation A** (2015-2018) :
- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil am Rhein (1ère tranche).

☞ **Horizon de réalisation B** (2019-2022) :
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil am Rhein (2ème tranche).

Le dossier intégral du Projet d'Agglomération de Bâle (2ème génération) était consultable à la Direction des Services Techniques (bureau n° 268) et déposé sur le bureau de l'assemblée délibérante. Il a été présenté en séance.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, approuve le Projet d'Agglomération de Bâle de 2ème génération et les mesures proposées sur le territoire français.

Publié le : 31 MAI 2012

Pour extrait conforme,
Saint-Louis, le 25 mai 2012

MAIRIE DE ST-LOUIS (Ht-Rhin)

Jean-Marie ZOELLÉ
Maire

Gemeinderatsbeschluss Stadt Lörrach

Stadt Lörrach

Die Oberbürgermeisterin

Geschäftsstelle
Agglomerationsprogramm Basel
Herrn Dr. Patrick Leypoldt
Rheinstraße 29
CH-4410 Liestal

25. Mai 2012

Agglomerationsprogramm Basel

Sehr geehrter Herr Dr. Leypoldt,

gerne bestätige ich Ihnen auf diesem Wege, dass der Gemeinderat der Stadt Lörrach in seiner Sitzung am 24. Mai 2012 die Planung des Agglomerationsprogramms sehr wohlwollend zur Kenntnis genommen und einstimmig beschlossen hat, das weitere Vorgehen grundsätzlich zu unterstützen.

Ich danke Ihnen nochmals für ihre anschauliche und qualifizierte Berichterstattung in den Gremien.

Mit freundlichen Grüßen

Gudrun Heute-Bluhm

Luisenstraße 16, D-79539 Lörrach
Tel. +49 (0) 76 21 - 415 - 100/101
Fax +49 (0) 76 21 - 415 - 100
E-mail: ob-buero@loerrach.de

Gemeinderatsbeschluss Stadt Weil am Rhein

Dieser Beschluss lag bei Berichtserstellung noch nicht in Print-Form vor

Anhang 3: Quell-Ziel-Matrizen GVM Basel

DWV 2008	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergolztal	Hinteres Ergolztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	**Quellverkehr**
Basel	234'300	27'600	17'200	20'800	4'300	7'100	30'400	2'700	28'800	2'700	11'000	4'600	8'200	2'700	1'500	8'300	3'900	49'400	**465'600**
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	27'900	16'700	900	2'000	700	500	4'100	400	8'900	800	7'200	3'000	5'600	2'000	400	1'000	200	5'600	**88'100**
Allschwil / Schönenbuch	18'100	900	2'800	700	400	1'000	2'800	300	1'400	100	200	<100	100	100	<100	1'200	700	3'900	**34'900**
Riehen / Lörrach	21'200	2'000	700	45'900	1'000	1'500	1'100	200	1'400	300	800	800	1'800	12'500	12'400	21'300	500	11'900	**137'400**
EuroAirport	4'300	700	400	1'000	500	6'500	600	100	600	<100	100	100	200	300	300	1'300	2'400	1'900	**21'600**
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	7'100	500	1'000	1'500	6'500	58'300	800	600	700	300	200	200	200	400	400	4'300	13'400	17'600	**114'000**
Vorderes Leimental	30'800	4'200	2'800	1'100	600	800	10'700	1'800	11'900	900	1'100	500	900	400	100	900	400	4'500	**74'400**
Hinteres Leimental	2'700	400	300	200	100	600	1'800	400	2'100	200	<100	<100	<100	<100	<100	300	100	1'100	**10'600**
Vorderes Birstal	29'200	9'100	1'400	1'400	600	700	12'000	2'000	27'600	3'600	2'200	1'100	1'600	800	200	1'500	400	5'700	**101'000**
Hinteres Birstal /	2'600	800	100	300	<100	300	1'000	200	3'700	9'100	400	200	<100	200	<100	600	<100	6'000	**25'700**
Vorderes Ergolztal	10'800	7'200	200	900	100	200	1'100	<100	2'200	400	23'000	10'400	2'400	1'300	300	700	<100	6'500	**67'900**
Hinteres Ergolztal	4'800	3'100	<100	800	100	200	500	<100	1'100	200	10'600	11'500	1'500	1'200	400	700	<100	11'800	**48'600**
Fricktal	8'500	5'700	100	1'800	200	200	800	<100	1'600	<100	2'200	1'300	9'200	2'200	600	800	<100	12'900	**48'200**
Hochrhein (D)	2'800	2'000	100	12'900	300	400	400	<100	800	200	1'300	1'200	2'200	23'700	4'500	6'400	100	9'800	**69'100**
Hinteres Wiesental	1'500	400	<100	12'500	300	400	100	<100	200	<100	300	400	600	4'600	14'300	3'200	100	4'100	**43'100**
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	8'300	1'000	1'200	21'300	1'300	4'300	900	300	1'500	600	700	700	800	6'400	3'100	74'900	1'300	20'600	**149'000**
Haut-Rhin / Sundgau	3'900	200	700	500	2'400	13'300	400	100	400	<100	<100	<100	<100	100	100	1'300	2'900	14'600	**41'300**
Baselbiet ausserhalb AP	2'100	700	<100	500	<100	100	200	<100	400	200	1'600	3'000	500	500	200	300	<100		**10'400**
Fricktal / Aargau	3'500	900	<100	1'400	100	300	200	<100	300	<100	300	500	3'600	3'300	1'000	800	<100		**16'300**
CH	22'300	3'100	800	2'300	100	800	2'200	600	3'700	5'400	4'300	8'300	5'800	1'100	700	1'700	300		**63'600**
Deutschland	6'400	500	200	7'000	700	2'500	200	100	500	<100	200	200	3'000	4'400	1'900	14'300	1'100		**43'300**
Frankreich	15'100	500	2'800	900	900	14'100	1'700	400	900	400	200	<100	100	400	300	3'600	13'000		**55'400**
Zielverkehr	**468'200**	**88'300**	**34'000**	**137'600**	**21'700**	**114'000**	**74'100**	**10'500**	**100'600**	**25'700**	**68'000**	**48'200**	**48'400**	**68'900**	**42'800**	**149'300**	**41'300**	**187'900**	**1'729'500**

Werte auf 100 gerundet

DWV Differenz 2008-2030	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergoltztal	Hinteres Ergoltztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	**Quellverkehr**
Basel	39'320	5'140	1'760	2'480	2'320	5'880	530	-50	3'380	70	-370	-730	-500	1'190	540	3'670	1'990	10'740	**77'360**
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	5'010	5'860	100	120	110	110	260	20	1'340	140	3'210	1'140	1'820	660	50	480	20	1'780	**22'220**
Allschwil / Schönenbuch	1'910	160	690	60	280	360	-140	20	140	20	30		30			140	100	820	**4'630**
Riehen / Lörrach	2'750	20	40	-1'180	470	180	-50		10	130	-10	120	140	-250	-560	3'160	20	1'090	**6'070**
EuroAirport	2'350	140	280	480	310	3'430	450	60	160	60	10	30	80	150	80	650	1'070	590	**10'370**
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	5'990	110	360	180	3'380	750	140		60	150		80	20	-40	-20	440	-550	2'240	**13'300**
Vorderes Leimental	300	260	-210	-30	450	140	-20	-10	740	30	20	-50	-60	-30	-30	60	30	940	**2'540**
Hinteres Leimental	-50	20	10		60		-40	-30	90					-20				140	**160**
Vorderes Birstal	3'810	1'280	60	60	150	60	460	80	2'600	290	120	-30	-60	20	-40	310	20	1'140	**10'350**
Hinteres Birstal /	100	90	10	130	60	150			260	620			-10	70		260	10	490	**2'260**
Vorderes Ergoltztal	-410	3'380		-40	10		-70		10	-10	-2'290	80	350	290		50	-10	200	**1'520**
Hinteres Ergoltztal	-870	1'440		110	20	80	-70		-40		230	380	30	480	30	190		1'040	**3'050**
Fricktal	-1'160	2'060		150	70	20	-70		-20		590	100	2'380	620	40	150		5'540	**10'450**
Hochrhein (D)	1'210	660		30	150	-40	-30	-20	20	70	290	480	620	1'500	-20	150		720	**5'790**
Hinteres Wiesental	550	50		-510	80	-20	-30		-40			30	40		-980	70		390	**-380**
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und	3'700	480	140	3'490	650	440	60		310	260	50	190	150	-150	-10	220	70	2'160	**12'200**
Haut-Rhin / Sundgau	2'020	20	100	20	1'110	-440	30		20	10	-10					70	-230	2'060	**4'740**
Baselbiet ausserhalb AP	-470	310		20	10	20	-20		-20	-10	-30	-60		150		50			**-50**
Fricktal / Aargau ausserhalb AP	-540	450		-100	20	-30					90		450	100	-20	-30	-10		**390**
CH	6'780	1'100	370	380	60	320	720	90	1'030	410	200	1'050	4'660	-20	60	850	150		**18'190**
Deutschland	1'730	90	20	650	200	280	-10		20				400	400	300	820	180		**5'080**
Frankreich	3'010	80	410	130	340	1'660	240	50	120	60	10			60	40	560	1'720		**8'490**
Zielverkehr	**77'040**	**23'190**	**4'160**	**6'620**	**10'310**	**13'360**	**2'350**	**180**	**10'180**	**2'290**	**2'160**	**2'810**	**10'530**	**5'160**	**-540**	**12'300**	**4'530**	**32'070**	**218'710**

nur Relationen mit Differenzbetrag >10 Personen, Werte auf 10 gerundet

DWV Differenz 2008-2030	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergolztal	Hinteres Ergolztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	**Quellverkehr**
Basel	17%	19%	10%	12%	54%	83%	2%	-2%	12%	3%	-3%	-16%	-6%	43%	36%	44%	51%	22%	**17%**
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	18%	35%	11%	6%	14%	24%	6%	5%	15%	18%	45%	38%	32%	33%	13%	49%	10%	32%	**25%**
Allschwil / Schönenbuch	11%	17%	24%	9%	70%	35%	-5%	6%	10%	18%	20%		20%	6%		12%	15%	21%	**13%**
Riehen / Lörrach	13%	1%	5%	-3%	46%	12%	-5%	-5%	1%	48%	-1%	14%	8%	-2%	-4%	15%	3%	9%	**4%**
EuroAirport	55%	19%	70%	47%	58%	53%	70%	48%	29%	66%	8%	20%	46%	43%	29%	48%	45%	30%	**48%**
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	84%	24%	35%	12%	52%	1%	18%	0%	8%	53%	2%	37%	13%	-8%	-5%	10%	-4%	13%	**12%**
Vorderes Leimental	1%	6%	-8%	-2%	71%	18%	0%	-1%	6%	3%	2%	-10%	-7%	-8%		7%	7%	21%	**3%**
Hinteres Leimental	-2%	4%	4%	-5%	51%	1%	-2%	-7%	4%	3%						-3%	-1%	13%	**1%**
Vorderes Birstal	13%	14%	5%	4%	26%	8%	4%	4%	9%	8%	5%	-2%	-4%	3%	-26%	21%	6%	20%	**10%**
Hinteres Birstal /	4%	12%	14%	47%	66%	53%	0%	3%	7%	7%	1%	3%		30%		45%	13%	8%	**9%**
Vorderes Ergolztal	-4%	47%	-3%	-5%	8%	2%	-6%		0%	-4%	-10%	1%	15%	23%	-1%	7%		3%	**2%**
Hinteres Ergolztal	-18%	46%		13%	19%	37%	-15%		-4%	1%	2%	3%	2%	40%	9%	29%		9%	**6%**
Fricktal	-14%	36%	5%	8%	43%	13%	-8%		-2%		27%	7%	26%	28%	7%	20%		43%	**22%**
Hochrhein (D)	44%	33%	6%	0%	43%	-8%	-8%		3%	30%	23%	40%	28%	6%	0%	2%	-3%	7%	**8%**
Hinteres Wiesental	37%	13%		-4%	29%	-5%			-26%		-1%	9%	7%	0%	-7%	2%		10%	**-1%**
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	45%	49%	12%	16%	48%	10%	7%	-3%	21%	45%	7%	29%	20%	-2%	0%	0%	5%	10%	**8%**
Haut-Rhin / Sundgau	51%	10%	15%	3%	46%	-3%	7%	1%	6%	13%				-3%		5%	-8%	14%	**11%**
Baselbiet ausserhalb AP	-22%	45%		5%		19%	-15%		-5%	-8%	-2%	-2%	-1%	28%	5%	14%			**-1%**
Fricktal / Aargau ausserhalb AP	-15%	51%		-7%	19%	-12%	-4%		-1%		33%	2%	12%	3%	-2%	-4%			**2%**
CH	30%	35%	46%	16%	44%	40%	33%	16%	28%	8%	5%	13%	80%	-2%	8%	49%	42%		**29%**
Deutschland	27%	17%	10%	9%	27%	11%	-6%	3%	5%		1%	-1%	13%	9%	16%	6%	16%		**12%**
Frankreich	20%	17%	15%	14%	37%	12%	14%	14%	14%	15%	8%		9%	14%	13%	15%	13%		**15%**
Zielverkehr	**16%**	**26%**	**12%**	**5%**	**47%**	**12%**	**3%**	**2%**	**10%**	**9%**	**3%**	**6%**	**22%**	**7%**	**-1%**	**8%**	**11%**	**17%**	**13%**

nur Relationen mit DWV 2030 > 100 Personen

Anhang 4: Schwerpunktgebiete Siedlung

Nr	Schwerpunktgebiete	Nutzung					ESP	Fläche [ha]	Potenzial AP	Potenzial EW	Potenzial BGF	Charakter
		W	DL	PG	VE	GV						
1	**Saint-Louis**	x	x		x		Entwicklungspol Saint-Louis West	43.5 (davon 13 bebaut, 21 unbebaut und verfügbar)				grösstenteils unbebautes Gebiet, das zu einem neuen Stadtteil von St-Louis entwickelt werden soll; vorgesehene Nutzungen: Wohnen und wertschöpfungsintensives Gewerbe/Dienstleistungen, insb. Forschung
							Entwicklungspol EAP	70				Entwicklungsgebiet, geplant sind ein Einkaufszentrum im südlichen und ein Golf Club mit Hotel und Geschäftszentrum im nördlichen Teil
2	**Basel-West / St. Johann**	x	x				Stadtentwicklung Bhf St. Johann		6650 (davon 1650 bis 2020)	1900 (davon 400 bis 2020)		Transformation des Bahnhofsgebiets in einen Stadtteil mit Mischnutzung Wohnen und Arbeiten
							Campus Novartis		4000 (davon 2000 bis 2020)			Stärkung Konzern-Hauptsitz und Zentralisierung
							Unispital / Unicampus Schällemätteli	ca. 4.7	2050 (+2430 Studenten)		173000	Zentralisierung Life Science Aktivitäten, generell Verdichtung und Ausbau der Kapazitäten aufgrund wachsender Studierendenzahlen
							Stadtabschluss Nordwest		50	1000	60000	städtebaulicher Lückenschluss an der "Rückseite" Basels; Anpassung der Planung nach Annahme der Familiengarteninitiative notwendig
3	**Allschwil**		x	x			Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)		8-10'000 (bis 2030)			teilweise überbautes Gewerbegebiet im bestehenden Zonenplan; beabsichtigt sind wertschöpfungsintensive Nutzungen; reine Verkaufsnutzung ist ausgeschlossen, im überwiegenden Teil des Gebiets auch reine güterverkehrsintensive Betriebe und publikumsintensive Nutzungen mit regionalem Einzugsgebiet
4	**Basel-Dreispitz**	x	x				Dreispitz	25 / 6.4	5000-7000 / 100	>1000 / 1000	406000 / 48000	Öffnung und Transformation des heutigen unzugänglichen Gewerbestandorts zu einem urbanen Stadtteil (Arbeiten/Ausbildung, Wohnen, Kultur)
							Bernoulli-Walkeweg		100	1000		Gebiet in unmittelbarer Nähe zur S-Bahnhaltestelle Dreispitz, geprägt durch Familiengärten und BVB-Werkstätten, durch Verlagerung der Werkstätten werden Flächen für Wohn- und Arbeitsnutzungen frei; Anpassung der Planung nach Annahme der Familiengarteninitiative notwendig
							Entwicklungsgebiet Wolf					derzeit durch Bahn- und Sekundärnutzungen geprägt; bahnspezifische Nutzungen haben weiterhin Vorrang, bei einer Verlagerung von Logistikfunktionen sind wirtschaftliche Nutzungen denkbar, jedoch langfristiger Horizont
5	**Birsstadt**		x	x	x		Arbeitsplatzgebiete Arlesheim "Im Tal" / Münchenstein "Gstad"	35	10000	7000	500000	weitgehend überbaute Gewerbegebiete, Weiterentwicklung bzw. Transformation angestrebt, Potenzialabschätzungen mit AZ 1.5
							Gewerbeareal Aesch-Nord / Reinach "Kägen"	31 (Kägen) ?? (Aesch)	9000 (Kägen)		450000 (Kägen)	zwei Gewerbegebiete: Aesch-Nord teilweise überbaut, Kägen in Reinach weitestgehend überbaut, wobei eine Aufzonung in Diskussion ist; Potenzialabschätzungen mit AZ 1.5
							Gewerbeareal Aesch / Dornach					mehrheitlich überbaute Gewerbegebiete, Weiterentwicklung angestrebt
6	**Muttenz / Pratteln**	x	x				Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttenz	34 (Masterplan)	1700 (Studenten)		490000 (gesamthaft)	Transformation des Gebiets in ein modernes Ausbildungs-, Gewerbe- und Wohnquartier: neues Strafjustizzentrum und Masterplan Polyfeld für neue FHNW, bestehende Schulen der Sekundarstufe II
							Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln					Erneuerung und Verdichtung des Bahnhofsgebiets, Hochhauskonzept
							Pratteln Mitte					Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung, weitestgehend überbaut; Weiterentwicklung soll bauliche Kapazitäten auf das MIV-Netz abstimmen, Ziel einer gesteuerten Zentrumsentwicklung (Teilrichtplan in Erarbeitung)
7	**Salina Raurica / Kaiseraugst**	x	x	x			Salina Raurica	55	8000	1600	460000	mehrheitlich unbebautes Entwicklungsgebiet, gemäss Ripla sind auf dem Perimeter primär gewerbliche Nutzungen geplant (arbeitsplatzextensives Gewerbe im Westen, Gewerbe/DL ohne publikumsintensive Einrichtungen in der Mitte, Wohnen und Gewerbe im Osten), zudem soll entlang des Rheins eine Uferpromenade entstehen
							ESP Kaiseraugst	75 (davon 28 unbebaut)				wirtschaftlicher ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen; Einflussnahme durch Reaktivierung von Brachen (aktive Vermittlung), Gestaltungspläne, Landkäufe und Strassenumlagerung, vorgesehen für Grossprojekte
8	**Rheinfelden**	x	x	x			Entwicklung beider Rheinfelden					Koordination der städtischen Planungen (Infrastruktur, Nutzungen, Stadtmarketing) zur Aufwertung des Stadtzentrums
9	**Unteres Fricktal**	x	x	x		x	ESP Rheinfelden Ost mit Möhlin					wirtschaftlicher ESP bestehend aus drei Arealen: (1) Industrie Möhlin für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf, (2) Saline/Chleigrüt für produzierende und verarbeitende Nutzungen, (3) Bahnhof Möhlin für arbeitsplatzintensive Nutzungen, vorgesehen für Grossprojekte
							ESP Sisslerfeld	207 (davon 96 unbebaut)	1500-3000			wirtschaftlicher ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen; vorgesehen für Grossprojekte
10	**Basel-Ost / Riehen**	x					Stadtabschluss Ost		100	2000	120000	zeitgemässes Hochhauswohnen in einem Stadt-Landschaftspark in der Lücke zw. Basel - Riehen - Grenzach-Wyhlen
							Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)					
							Stettenfeld (Riehen)					
11	**Kleinbasel**	x	x	x			Erlenmatt	19 (davon 9 Bauzonen)	2000	1800	212000 (davon 115000 für Wohnen)	Entwicklungsgebiet auf dem Gelände des ehemaligen DB-Güterbahnhofs, derzeit geprägt durch alternative/kulturelle Zwischennutzungen
							Areal Roche	12	3000		123000	Stärkung Konzern-Hauptsitz insb. mit Hochhaus-Neubau (Bau 1), Ausbau des Kerngeschäfts (F+E, Produktion, Marketing etc.)
							Messe Basel - Areal Rosental		1500-2000		80000	bestehende innerstädtische Bebauung, Ziel: bessere Inwertsetzung durch bauliche Verdichtung und gestalterische und nutzungsmässige Aufwertung
							Badischer Bahnhof					Stärkung Zentrumsfunktion aufgrund starker zu erwartender Dynamik im Umfeld, übliche Bahnhofsnebennutzungen
12	**Hafen Kleinhüningen (3Land)**	x	x	x			ESP Hafen Klybeck / Kleinhüningen		4000	3400		derzeit Hafennutzungen; angestrebte langfristige Transformation zu einem urbanen Stadtteil (Wohnen und Arbeiten); im Rahmen des Projektes 3Land auch grenzübereschreiten (D/F)
13	**Liestal**	x	x		x		Liestal Nord	16	2000	600	80000	verschiedene Quartierpläne und ein Masterplan für Areale nördlich der Altstadt, Umnutzungen und Verdichtungen mit Wohn- und Mischnutzungsüberbauungen

Nutzungstypen
W = Wohnen
DL = Arbeitsplatzintensive Nutzungen (Dienstleistungen, Büro etc.)
PG = Produktion und Gewerbe (flächenintensiv)
VE = (Personen)verkehrsintensive Einrichtungen (Verkauf, Freizeiteinrichtungen etc.)
GV =Güterverkehrsintensive Nutzungen (Logistik, Lager etc.)

Anhang 5: Massnahmenpriorisierung

Nr (neu)	Nr (alt)	Massnahme	Reifegrad		Agglorelevanz und Zukunftsbild			Kosten	Nutzen					KNV	Prio
			Planungsstand	Reifegrad	Verkehrspot. (DTV)	Siedlungspot.	Relevanz / Konsistenz		WK1	WK2	WK3	WK4	Total		
		Langsamverkehr													
LV1	--	LV-Paket (A-Horizont)	noch offen (AGr LV)	1-2		Diverse	ja	?	2	1	3	2	8	gut	A
LV2	--	LV-Paket (B-Horizont)	noch offen (AGr LV)	1-2		Diverse	ja	?	2	1	3	2	8	gut	A
		Öffentlicher Verkehr - S Bahn													
Ö1	neu	Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke (Basel - Erzingen; Mitfinanzierung bis Waldshut)	Kreditgenehmigung Baden-Württemberg für Vorprojektierung	3	5-10'000	SH-Waldshut-Rheinfelden-BS	ja	ca. 100	3	2	1	2	8	gut	A
Ö2	Ö9/Ö10	Herzstück Regio-S-Bahn	ZMB und KNA vorhanden Vorprojektierung 2013 geplant	2	ca. 43'000	Direkt: Innenstadt, Messe / Bad. Bahnhof Indirekt: Gesamter Regio-	ja	1050	3	3	2	3	11	gut	B
Ö3	neu	Regio-S-Bahn Doppelspurausbau Riehen - Lörrach	Potenzialstudie	1	15-20'000	Stettenfeld, Niederholz, (Lörrach, ….)	ja	34							C
Ö4	neu	Regio-S-Bahn HAST Morgartenring	Potenzialstudie; laufende Machbarkeitsprüfung	2	25'000 (Potenzial-Pte)	St. Johann, Saint-Louis, Allschwil	ja	12	3	2	1	2	8	gut	B
Ö5	neu	Regio-S-Bahn HAST Solitude	Potenzialstudie; laufende Machbarkeitsprüfung	2	8'600 (Potenzial-Pte)	La Roche, Birsfelden	tlw.	23	2	2	1	1	6	genügend	B
Ö6	neu	Regio-S-Bahn HAST Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	Potenzialstudie; Zonenplanänderung Gde Riehen ausstehend	2	2'800 (Potenzial-Pte)	Riehen-Stettenfeld	tlw.	1.2	2	1	1	1	5	genügend	B
Ö7	neu	Regio-S-Bahn HAST Dornach Apfelsee	Potenzialstudie; Machbarkeitsprüfung geplant	2	?	Dornach	tlw.	16.5	2	1	1	1	5	genügend	B
		Öffentlicher Verkehr - Tram													
Ö9	neu	Verlängerung Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	Machbarkeitsprüfung; Grobkostenschätzung	2	<5'000	Weil	tlw.	7	2	2	1	1	6	genügend	B
Ö14	Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Machbarkeitsstudie; Vorprojektierung gestartet	3	<5'000	Saint-Louis, Stadtabschluss NW	ja	91	3	3	1	1	8	gut	A
Ö15	Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	noch keine Studien	1	?	Saint-Louis, St. Johann	ja	98							C
Ö16	neu	Tramverlängerung Stücki (Erlenmatt – Stücki – Kleinhüningen)	ZMB (2011); Tramnetzstudie (2012);	3	5-10'000	Basel Nord; Kleinbasel	ja	41	3	2	1	1	7	gut	A
Ö17	Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz	Machbarkeitsstudien und ZMB	2	ca. 5'000	Basel - Dreispitz	ja	60	2	3	1	1	7	gut	B
Ö18a+b	Ö52	Tramerschliessung Salina Raurica (1. und 2. Etappe)	Machbarkeitsstudie; Vorprojektierung bis 2013	3	ca. 4'000	Salina-Raurica, Pratteln	ja	140	3	3	1	2	9	gut	A
Ö19	neu	Doppelspurausbau Tram 10 Binningen / "Spiesshöfli"	Vorprojektierung 2012	3	ca. 15'000	Leimental	ja	28	2	2	1	1	6	gut	A
Ö20	neu	Tramverlängerung Allschwil - Letten	ZM B / Tramnetzstudie	2	<5'000	Leimental	ja	20	2	2	1	1	6	genügend	B
Ö21	neu	Expresstram Linie 10 im Leimental	Planungsstudie	2	ca. 5-15'000	Leimental	ja	20	2	2	1	2	7	gut	B
Ö22	neu	Tramtangente Projekt 3Land (Kleinhünigen - Huningue)	keine Studien	1	?	ESP Hafen / Kleinhüningen	ja	150							C
Ö23	neu	Neue Tramverbindung Claragraben	ZM B / Tramnetzstudie	2	15-20'000	Kleinbasel	ja	20	3	2	1	1	7	gut	B
Ö24	neu	Neue Tramverbindung Petersgraben	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann	tlw.	25	2	2	1	1	6	genügend	Be
Ö25	neu	Tramknoten Schützenhaus	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann / Leimental	tlw.	12	2	1	1	1	5	genügend	Be
Ö26	neu	Neue Tramverbindung Roche	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	Kleinbasel	ja	86							C
Ö27	neu	Tram Spitalstrasse	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann	tlw.	40							C
Ö35	neu	Neue Tramverbindung Dreispitz - St. Jakob (-Polyfeld Muttenz)	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	Dreispitz /	ja	52							C
Ö36	Ö101	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	Genehmigtes Bauprojekt	3	ca. 5'000	Hint. Leimental	tlw.	28	2	2	1	1	6	gut	Ae
		Öffentlicher Verkehr - Bus, Schiff und intermodale Knoten													
Ö28	M32	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis	Bauprojekt für P&R	3	?	Saint-Louis (Sundgau)	ja	10	2	2	1	1	6	gut	A
Ö29	neu	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	Planungsstudie 2012	2	?	Muttenz	ja	6.3	2	2	1	1	6	gut	A
Ö30	neu	ÖV-Drehscheibe Laufen (Unterführung, Gleisumbau, Fuss/Veloachse, P&R) und neue Birsbrücke	vorliegendes Bauprojekt; Vorprojekt gestartet	3	?	Laufen	tlw.	55	3	2	2	1	8	gut	A
Ö31	neu	ÖV-Drehscheibe Breitenbach (Busterminal, B+R, ev. P&R)	vorliegendes Bauprojekt	3	?	Breitenbach	tlw.	2.2	2	1	1	0	4	genügend	A
Ö32	Ö53a	ÖV-Korridor Reinach - Dornach	Erkundungsbericht GVK Birseck	1	4-5'000 (Bus)	Dornach; Reinach	ja	58	2	1	2	1	6	genügend	C
Ö33	neu	Linienschifffahrt auf dem Rhein (Huningue/Weil - Basel - Birsfelden)	ZMB gestartet	2	?	Klein-/Grossbasel	ja	6	3	1	0	1	5	genügend	B
Ö34	Ö104/105	Priorisierung Strassen-ÖV (LSA-Steuerung / Busspuren)	Laufende Planung	2	--	Agglokern	ja	--	2	1	1	1	5	gut	Ae
Ö37	neu	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse - Allschwil	Laufende Planung	2	ca. 3-5'000	Allschwil	tlw.	?	2	1	1	0	4	genügend	Ae

Legende:

üM	Übergeordnete Massnahmen (Bund, Länder)
A	A-Projekte (AP2)
B	B-Projekte (AP2)
C	C-Projekte (AP2)
Ae/Be	Eigenleistungen Kantone/Gemeinden/TU's
Plan'reife:	1 = Grobabklärungen ; 2 = Vorstudie / ZMB; 3 = Bau- und Finanzreife erfüllt (Vorprojektierung)

Kosten:

< 30 Mio.	= Tief
30-80 Mio.	= Mittel
> 80 Mio.	= Hoch

KNV:

"gut"	= Tiefe Kosten / >= 6 Pt.; Mittlere Kosten / >= 7 Pt.; Hohe Kosten / >8 Pt.
"genügend"	= Tiefe Kosten / > 4 Pt.; Mittlere Kosten / > 5 Pt.; Hohe Kosten / >6 Pt.

Nr (neu)	Nr (alt)	Massnahme	Reifegrad		Agglorelevanz und Zukunftsbild			Kosten	Nutzen					KNV	Prio
			Planungsstand	Reifegrad	Verkehrspot. (DTV)	Siedlungspot.	Relevanz / Konsistenz		*WK1*	*WK2*	*WK3*	*WK4*	Total		
		Motorisierter Individualverkehr													
M1a+b	neu	Verkehrssteuerung und FlaMa A2/A7 Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	Projektierungskredit für VK Gundeli beantragt	2	20'000 (Fz)	Basel (Bhf SBB - Gundeldingen)	ja	53	*2*	*2*	*2*	*1*	7	gut	A/B
M2	neu	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	GVK vorhanden; Vorprojektierung ab 2012	3	5-15'000 (Fz)	Basel - Dreispitz	ja	25	*2*	*2*	*2*	*1*	7	gut	A
M3	neu	Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	Entwicklungsplanung 3Land läuft, parallel dazu Überprüfungen Auswirkungen Verkehr anhand GVM	2	5-15'000 (Fz)	ESP Hafen / Kleinhünigen	ja	40	*2*	*2*	*1*	*1*	6	genügend	B
M4	M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	Machbarkeitsstudie bestehend; Vorprojekt gestartet	3	>10'000 (Fz)	Salina-Raurica	ja	48	*2*	*3*	*1*	*2*	8	gut	A
M5	M70	Neue Birsbrücke Aesch – Dornach / Anschluss Dornach an H18	Laufendes Vorprojekt Anschluss Aesch	3	10-15'000 (Fz)	Aesch/Dornach	ja	24	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	B
M6	M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	FlaMa Vorprojektierung Anschluss Aesch	3	ca. 10'000 (Fz)	Dornach	tlw	4	*1*	*2*	*2*	*1*	6	gut	B
M7	M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	GVK Birseck Vorprojekt 2011 gestartet	3	12'000 (Fz)	Aesch Nord	tlw	10-20	*2*	*1*	*1*	*0*	4	genügend	Ae
M8	neu	Anschluss Angenstein	GVK Birseck Vorprojektierung 2012	3	10'000 (Fz)	Aesch	tlw	11	*2*	*1*	*2*	*1*	6	gut	A
M9	neu	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	GVK Birseck Vorstudie 2012 gelant	2	ca. 10'000 (Fz)	Aesch	tlw	11	*1*	*2*	*2*	*1*	6	gut	B
M10	M53a	H2, Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	Bestehendes Vorprojekt	3	15-20'000 (Fz)	Liestal	ja	20	2	1	2	1	6	gut	A
M12	neu	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst (inkl. Busspuren)	Keine Vorststudien	1	10-20'000 (Fz)	Kaiseraugst, Rheinfelden	ja	10-15	*2*	*1*	*2*	*1*	6	gut	A
M13	neu	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	Vorprojekt vorliegend	3	ca. 10'000 (Fz)	Allschwil	tlw	19	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
M14	neu	Beruhigung Ortsdurchfahrt Pratteln	Bauprojekte in Vorbereitung	3	ca. 10'000 (Fz)	Pratteln	tlw	22	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
M15	neu	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	Auflageprojekt startet 2012	3	ca. 5-20'000 (Fz)	Liestal	tlw	36	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	Be
		Gesamtverkehr													
V1	neu	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in Gemeinden des 1. Agglogürtel	Bereitschaft bzgl. Committment prüfen	1		Kernagglo	ja	?	*2*	*2*	*2*	*2*	8		Ae
V2	neu	Aufbau Mobilitätsmanagement (Infovermittlung, Aktivitäten)	Bereitschaft bzgl. Committment prüfen	1		1. Et.: Basel-Stadt 2. Et.:	ja	?	*2*	*1*	*2*	*2*	7		Ae
V3	neu	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	Nur teilräumliche Konzepte vorhanden (z.B. Basel Nord)	1		Agglokern	ja		*3*	*1*	*2*	*1*	7		Ae
		Übergeordnete Massnahmen (üM)													
Ü1	neu	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel - Muttenz (1. Etappe), Wendegleis Liestal / Gelterkinden	STEP (1. Tranche)	3				390							üM (A)
Ü2	Ö55	Entflechtung Basel - Muttenz (2. Etappe)	STEP (offen)	2				450							üM (B)
Ü3	Ö99	Entflechtung Pratteln (inkl. Wendegleis Rheinfelden)	STEP (offen)	2				900-1200							üM (B)
Ü4	neu	Ausbau Basel SBB Westkopf (inkl. Wendegleis St. Johann)	STEP (offen)	2				?							üM (B)
Ü5	Ö14	Schienenanbindung EuroAirport	Hängige Finanzierung F	2				220 (Euro)							üM (A)
Ü6	Ö100	Ausbau Doppelspur Laufental	Vorstudien (ZEB-EO)	2				170							üM (B)
Ü7	Ö4	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel	Verzögerung wegen Einsprachen	3				5700 (EUR)							üM (B)
Ü8	Ö61	Neubaustrecke Liestal - Olten (Wisenbergtunnel)	STEP (offen)	1				2200							üM (C)
Ü9	M10	ABAC Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck - Bahnhof SBB - Birsig (Umfahrung Gundeldingen)	NEB	2				612							üM (A)
Ü10	M89	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	PEB (Modul 2)	2				1050							üM (B)
Ü11	M79	Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	PEB (Module 3/4)	1				1000							üM (C)
Ü12	M53b	H2, Erneuerung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss)	NEB Vorprojekt genehmigt	3				160							üM (A)
Ü13	M54	H18, Vollanschluss Aesch	NEB Bestehendes Vorprojekt	3				53							üM (A)
Ü14	M88	H18, Muggenbergtunnel	NEB	2				50							üM (B)
Ü15	M90	H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	NEB	2				950							üM (B)
Ü16	neu	Entflechtung Liestal	ZEB	3				320							üM (A)
		Güterverkehr (üM)													
G1	G1	Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr						?							üM (A)
G2	G3	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)						140							üM (A)
G3	neu	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz						19							üM (A)

Anhang 6: Massnahmenlisten LV-Pakete

A-MASSNAHMEN (2015-2018)				
Nr.	**Örtlichkeit / Gemeinde(n)**	**Strasse / Bereich**	**Kosten in CHF**	**Priorität**
LV1-1	Rheinfelden (CH/D)	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	6.00	A
LV1-2	Kaiseraugst	Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	0.50	A
LV1-3	Binningen	Neubadrain, Abschnitt Allschwilerweg bis Paradiesstrasse	0.50	A
LV1-4	Birsfelden	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	A
LV1-5	Grellingen	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	2.00	A
LV1-6	Laufen	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	0.20	A
LV1-7	Laufen	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	1.10	A
LV1-8	Liestal	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	A
LV1-9	Liestal	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal-und Ergolzuferweg	0.50	A
LV1-10	Liestal	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	2.00	A
LV1-11	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	0.50	A
LV1-12	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	1.00	A
LV1-13	Münchenstein	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	1.00	A
LV1-14	Münchenstein	Münchenstein: Fuss-und Radweg Loogstrasse		Ae
LV1-15	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse		Ae
LV1-16	Oberwil	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	2.50	A
LV1-17	Oberwil	Oberwil: Veloabstellplätze im Zentrum (Schnittstelle LV-Tram/Bus)	0.10	A
LV1-18	Oberwil	Oberwil: Lückenschluss kantonale Radroute Feldstrasse	0.40	A
LV1-19	Pratteln	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.50	A
LV1-20	Pratteln	Pratteln: Veloabstellanlage Bahnhof und Tram	0.30	A
LV1-21	Reinach	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5.00	A
LV1-22	Sissach, Itingen	Sissach-Itingen: Ausbau Fuss-und Radweg	1.50	A
LV1-23	Zwingen	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	1.50	A
LV1-24	Zwingen	Zwingen: Neubau Radweg Tunnelportal Eggflue	2.50	A
LV1-25	Basel	Gedeckte Bike&Ride- Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel/Riehen	1.50	A
LV1-26	Basel	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	A
LV1-27	Riehen	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	4.00	A
LV1-28	Riehen	Riehen: Bahnquerung Friedhofweg	0.75	A
LV1-29	Basel	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse		Ae
LV1-30	Basel / Münchenstein	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz		Ae
LV1-31	Basel / Münchenstein	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz		Ae
LV1-32	Basel	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck		Ae
LV1-33	Basel	Basel: Veloverbindung Lange Erlen		Ae
LV1-34	Weil,Eimeldingen Efringen-Kirchen	Velo Oberrhein	1.25	A
LV1-35	Lörrach	Velostation Lörrach		Ae
LV1-36	Saint-Louis/Huningue	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	1.43	A
LV1-37	Saint-Louis	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	0.59	B
INVESTITIONSVOLUMEN (IN MILLIONEN CHF)			**57.62**	**A**

B-MASSNAHMEN (2019-2022)				
Nr.	**Örtlichkeit / Gemeinde(n)**	**Strasse / Bereich**	**Kosten in CHF**	**Priorität**
LV2-1	Rheinfelden	Bahnhof Rheinfelden: neue Fuss- und Velounterführung im Westen	2.00	B
LV2-2	Muttenz/Grenzach-Wyhlen	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	8.00	B
LV2-3	Laufen	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	0.30	B
LV2-4	Oberwil	Oberwil: Fuss-/Veloverbindung: Vorderbergquartier-Mühlemattquartier	0.60	B
LV2-5	Pratteln	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	2.00	B
LV2-6	Pratteln	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	10.00	B
LV2-7	Basel	Basel: Sevogelbrücke	8.00	B
LV2-8	Basel	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	17.00	B
LV2-9	Basel	Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	20.00	B
LV2-10	Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	2.00	B
LV2-11	Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	10.00	B
LV2-12	Basel/Weil	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck	5.00	B
LV2-13	Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	16.00	B
LV2-14	Riehen	Anbindung neue S-Bahn Haltestelle Riehen Grenze	0.75	B
LV2-15	Grenzach / Riehen / Basel / Weil	Fuss-und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel	4.50	B
LV2-16	Lörrach / Riehen	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühlenteich	0.33	B
LV2-17	Saint-Louis/Huningue	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	3.38	B
INVESTITIONSVOLUMEN (IN MILLIONEN CHF)			**109.86**	**A**

AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Geschäftsstelle
Agglomerationsprogramm Basel
Rheinstrasse 29
CH-4410 Liestal

Telefon: +41 61 552 53 19
Fax: +41 61 552 69 82

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org