



***Agglomerationsprogramm Basel  
Trinationaler Eurodistrict Basel***

***2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011***

***Dokumentation***

### **Auftraggeberin**

*Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Mobilität, Abteilung Strategie  
Münsterplatz 11  
CH - 4001 Basel*

### **Kontaktpersonen**

*Antje Hammer, Abteilung Mobilitätsstrategie, Bau- und Verkehrsdepartement  
des Kantons Basel-Stadt, Tel. +41 (0)61 267 92 07, antje.hammer@bs.ch*

*Walter Keller, stv. Abteilungsleiter Kantonsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion  
des Kantons Basel-Landschaft, Tel. +41 (0)61 552 55 85, walter.keller@bl.ch*

*Florence Prudent, Trinationaler Eurodistrict Basel, Tel. +33 (0)3 89 67 06 78,  
florence.prudent@eurodistrictbasel.eu*

### **Bearbeitung**

<i>Metron AG</i>	<i>Tel. +41 (0)56 460 91 11</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>Fax +41 (0)56 460 91 00</i>
<i>CH - 5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

<i>Esther Arnet</i>	<i>dipl. Betriebsökonomin FH</i>
<i>Francesco Gilardi</i>	<i>dipl. Geograf</i>
<i>Jacqueline Stutz</i>	<i>Praktikantin</i>

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Programm</b>	<b>4</b>
<b>2 Sprache und Dokumente</b>	<b>5</b>
2.1 Sprache	5
2.2 vorgängig abgegebene Dokumente	5
2.3 Prozessheft und Handout	5
2.4 Dokumentation	5
<b>3 Angemeldete / Teilnehmende</b>	<b>6</b>
<b>4 Begrüssung und Ziele</b>	<b>9</b>
4.1 Begrüssung durch Regierungspräsident Jörg Krähenbühl	9
4.2 Begrüssung durch Dr. Frédéric Duvinage, Geschäftsführer des Trinationalen Eurodistricts Basel	10
<b>5 Inputs zum trinationalen Agglomerationsprogramm Basel, 2.     Generation</b>	<b>10</b>
5.1 Zukunftsbild „Korridore +“: Mitwirkung / aktueller Stand	10
5.2 Synthese der Schwachstellen- Analyse (Teil Verkehr)	12
5.3 Handlungsstrategien und Kernmassnahmen (Verkehr und Siedlung)	14
<b>6 Gruppendiskussion: Beurteilung der Teilstrategien und     Kernmassnahmen</b>	<b>17</b>
<b>7 Synthese der Gruppendiskussionen auf dem Podium</b>	<b>37</b>
<b>8 Inputs zu laufenden Projekten</b>	<b>37</b>
8.1 Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen - Wegleitung für die Gemeinden	37
8.2 Stand der Arbeiten und Ausblick Interreg- IVA- Proj. C14	40
<b>9 Zusammenfassung und Abschluss</b>	<b>42</b>
9.1 Synthese und Ausblick	42
9.2 Dank und Abschluss durch Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels	44
<b>Persönliche Anmerkungen und Hinweise der TeilnehmerInnen</b>	<b>47</b>

## 1 Programm

Zeit	Art	Person	Thema	Dauer (Min.)
13.00-13.10	Begrüssung	Regierungspräsident Jörg Krähenbühl	Begrüssung, Ziel der Veranstaltungsserie und des heutigen Workshops, Informationen zur Trägerschaft und zum Stand der Arbeiten des Agglomerationsprogramms	10
13.10-13.15	Begrüssung	Dr. Frédéric Duvinage	Begrüssung, Bedeutung der trinationalen Zusammenarbeit	5
<b>Inputs zum trinationalen Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation</b>				
13.15-13.25	Inputreferat	Susanne Fischer	Zukunftsbild "Korridore+": Mitwirkung / aktueller Stand	10
13.25-13.40	Inputreferat	Lutz Ickert	Synthese der Schwachstellen-Analyse	15
13.40-14.10	Inputreferat	Roman Frick	Handlungsstrategien und Kernmassnahmen (Verkehr und Siedlung)	30
14.10-14.20	Instruktion	Esther Arnet	Gruppenbildung, Fragestellungen	10
14.20-14.45	<b>Pause</b> (Getränke und Gebäck)			25
<b>Gruppendiskussion</b>				
14.45-15.55	Diskussion	Alle in Gruppen	Beurteilung der vorgeschlagenen Handlungsstrategien und Kernaussagen	70
15.55-16.25	Podium	Gruppensprecher / -sprecherinnen, Moderation Esther Arnet	Zusammenfassung der Gruppendiskussionen	30
<b>Inputs zu laufenden Projekten</b>				
16.25-16.35	Inputreferat	Doris Capaul	Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen - Wegleitung für die Gemeinden	10
16.35-16.40	Inputreferat	Florence Prudent	Stand der Arbeiten und Ausblick Interreg-IVA-Proj. C14	5
<b>Zusammenfassung / Abschluss</b>				
16.40-16.50	Synthese	Simon Kettner	Ausblick, weitere Schritte, nächste Veranstaltung	10
16.50-17.00	Abschluss	Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels	Abschluss und Dank	10
ab 17.00	<b>Apéro</b>			

## **2 Sprache und Dokumente**

### **2.1 Sprache**

Alle Referate wurden simultan deutsch-französisch übersetzt. Die Diskussionen in den Gruppen wurden nicht übersetzt, bei der Gruppenzusammensetzung wurde jedoch darauf geachtet, dass allfällige Sprachbarrieren aufgefangen werden konnten.

### **2.2 vorgängig abgegebene Dokumente**

Allen Angemeldeten wurden im Voraus folgende Dokumente zur Vorbereitung zugestellt:

- Bericht: „Synthese Schwachstellenanalyse – Teil Verkehr“ (Infras)
- Foliensatz: „Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kernmassnahmen“ (Infras)

Es handelt sich dabei um einen Werkstattbericht, der den heutigen Stand der Arbeiten aufzeigt. Die Inhalte sind somit nicht definitiv und werden weiter bearbeitet.

### **2.3 Prozessheft und Handout**

Allen TeilnehmerInnen wurde ein Prozessheft (deutsch oder französisch) ausgehändigt, in welchem alle Details zur Veranstaltung (Ablauf, TeilnehmerInnen, ReferentInnen, Fragestellungen) beschrieben sind.

### **2.4 Dokumentation**

Diese Dokumentation steht allen Eingeladenen und Teilnehmenden deutsch und französisch zum Download zur Verfügung.

### 3 Angemeldete / Teilnehmende

	Name	Vorname	Funktion	Organisation			
1	Abt	Hans	Kantonsratspräsident SO		CH -	4143	Dornach
2	Agostoni	Roland	Grossrat des Kantons Aargau		CH -	4310	Rheinfelden
3	Aschwanden	Alain		Bau- u. Umweltschutzdirektion BL	CH -	4410	Liestal
4	Banga	Walter	Gemeindepräsident	Gemeinderat Münchenstein (BL)	CH -	4142	Münchenstein
5	Baron	Sonya		Landratsamt Lörrach	D -	79539	Lörrach
6	Bauer	Katrin		Gemeinde Reinach BL	CH -	4153	Reinach
7	Belorgey	Yves	Conseil Général du Haut-Rhin	Hotel du Département	F -	68006	Colmar CEDEX
8	Bertschmann	Jakob		Gemeindeverwaltung Bettingen	CH -	4126	Bettingen
9	Bertschmann	Willi	Gemeindepräsident	Gemeindeverwaltung Bettingen	CH -	4126	Bettingen
10	Blumer	Fridolin		VUB Itingen	CH -	4452	Itingen BL
11	Botti	Claudio	Gemeindepräsident, Landrat	Gemeinde Birsfelden	CH -	4127	Birsfelden
12	Boussaleme	Saïd		Distribus	F -	68300	Saint-Louis
13	Bross	Eugen		SWEG	D -	77933	Lahr
14	Bundschuh	Werner	Bürgermeister	Gemeinde Schliengen	D -	79418	Schliengen
15	Burget	Gérard		Commune de Kappelen	F -	68510	Kappelen
16	Burri-Fey	Christian	Einwohnerat SP Riehen		CH -	4125	Riehen
17	Büttiker	Andreas		BLT Baselland Transport AG (TNW)	CH -	4104	Oberwil
18	Capaul	Doris		Amt für Raumplanung Kt. BL	CH -	4410	Liestal
19	Chrétien	Roland	Geschäftsführer	Pro Velo beider Basel	CH -	4053	Basel
20	Damm	Jean-Michel		Regionalverband Hochrhein-Bodensee	D -	79761	Waldshut-Tiengen
21	Dätwyler	Martin		Handelskammer beider Basel	CH -	4010	Basel
22	Dosé	André	Präsident des Verwaltungsrates	BLT Baselland Transport AG (TNW)	CH -	4104	Oberwil
23	Dünbier	Ludwig		Amt für Verkehr und Tiefbau	CH -	4509	Solothurn
24	Egeler	Christian	Grossrat		CH -	4059	Basel
25	Eggmann	Tobias		BLT Baselland Transport AG (TNW)	CH -	4104	Oberwil
26	Engesser	Michael	Sekretär Bau- und Planungskommission LR BL		CH -	4410	Liestal
27	Erni	Kurt		Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. SO	CH -	4509	Solothurn
28	Feiber	Stephan		Département Bau Verkehr und Umwelt	CH -	5001	Aarau
29	Feller	Dunja		BVB Basler Verkehrs-Betriebe	CH -	4005	Basel
30	Fini	Marco	Gemeinderat	Gemeindeverwaltung Bettingen	CH -	4126	Bettingen
31	Fischer	Susanne		Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt	CH -	4001	Basel
32	Fischer	Willi	Gemeindepräsident	Gemeinde Riehen (BS)	CH -	4125	Riehen
33	Fretz	Nicole		Quartierkoordination St. Johann	CH -	4056	Basel
34	Frey	Hanspeter	Landrat		CH -	4123	Allschwil
35	Friesecke	Manuel		Regio Basiliensis	CH -	4010	Basel
36	Fritschi	Anton	Gemeinderat	Gemeinderat Arlesheim	CH -	4144	Arlesheim
37	Fuchs	Stephanie		VCS beider Basel	CH -	4052	Basel
38	Fuchs	Stéphanie		Département du Haut-Rhin	F -	68006	Colmar Cedex
39	Furrer	Max		Gemeinderat Oberwil (BL)	CH -	4104	Oberwil
40	Gantenbein	Stefan		Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. Solothurn	CH -	4509	Solothurn
41	Gaullier	Nathalie		Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières	F -	68303	Saint-Louis Cedex
42	Gautschi	Peter	Leiter Fachstelle Grundlagen und Strategien	Präsidialdepartement Kanton Basel-Stadt	CH -	4001	Basel
43	Gehr	Christoph		Gemeinderat Ettingen	CH -	4107	Ettingen
44	Gloor	Mariann		BGB	CH -	4053	Basel
45	Gorrenbourg	Christine		Gemeinde Ettingen	CH -	4107	Ettingen
46	Groff	Alain	Amtsleiter	BVD, Mobilität	CH -	4001	Basel
47	Guillaume	André		Pro Bahn NWCH	CH -	4102	Binningen
48	Gula	Inge		Trinationaler Eurodistrict Basel	D -	79541	Lörrach
49	Gysin	Pascal	pg landschaften	BSLA	CH -	4450	Sissach
50	Hamel	Bettina		Christoph Merian Stiftung	CH -	4002	Basel
51	Hammer	Antje	Projektleiterin Mobilitätsstrategie	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt Mobilität	CH -	4001	Basel
52	Hänggi	Urs		Gemeinde Bottmingen	CH -	4103	Bottmingen
53	Hasler	Gerhard	Landrat BL		CH -	4460	Gelterkinden
54	Hättenschwiler	Monika		Neutraler Quartierverein	CH -	4058	Basel
55	Heinrich	Etienne		DGAS à la Ville de Saint-Louis	F -	68303	Saint-Louis Cedex
56	Heitz	Christoph	Bauverwalter	Gemeinde Muttenz	CH -	4132	Muttenz 1
57	Hofer	Martin		Stadt Liestal	CH -	4410	Liestal
58	Hoffer	Anne	Agent de développement	Communauté de communes Porte du Sundgau	F -	68220	Attenschwiler
59	Hoffmann	Christoph	Bürgermeister	Gemeinde Bad Bellingen	D -	79415	Bad Bellingen
60	Huber	Martin	Stv. Amtsleiter	Bau- und Umweltschutzdirektion	CH -	4410	Liestal
61	Hufschmid	Niggi		Gemeinde Therwil	CH -	4106	Therwil
62	Intveen	Heinz	Kreisrat Lörrach		D -	79639	Grenzach-Wyhlen
63	Jauslin	Conrad		Gruppe Bahnhof	CH -	4132	Muttenz
64	Jermann	Walter		Verkehrsliga beider Basel	CH -	4243	Dittingen
65	Kastler	André	Maire	Commune de Village-Neuf	F -	68128	Village-Neuf
66	Kaufmann	Gerhard		EVP Basel-Stadt	CH -	4125	Riehen 1
67	Keller	Beat	Gemeinderat	Gemeindeverwaltung Füllinsdorf	CH -	4414	Füllinsdorf
68	Keller	Felix	Landrat Bauverwaltung Oberwil	Gemeinde Oberwil	CH -	4104	Oberwil
69	Keller	Walter		Bau- u. Umweltschutzdirektion Kt. BL	CH -	4410	Liestal

	Name	Vorname	Funktion	Organisation			
70	Kethner	Simon	Abteilungsleiter	BVD, Mobilität-Strategie	CH-	4001	Basel
71	Lang	Thomas	Betriebsleiter	Verkehrsbetrieb Weil am Rhein - Lörrach	D-	79576	Weil am Rhein
72	Lauber	Anton	Gemeindepräsident	Gemeinde Allschwil	CH -	4123	Allschwil
73	Lemmel	Roland	Leiter Entwicklungsplanung	Responsable Planification Aéroportuaire	F -	68304	Saint-Louis Cedex
74	Leyboldt	Patrick	Leiter	Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel	CH -	4410	Liestal
75	Linder	Andres		Gemeindeverwaltung Allschwil	CH -	4123	Allschwil
76	Lindner	Roland	GR/Bürgergemeinderat	ARGE LINDNER WALDNER Arch. SIA	CH -	4001	Basel
77	Loquai	Astrid		Stadt Lörrach	D-	79539	Lörrach
78	Massa	Antonio		CARPOSTAL Suisse SA	CH -	2800	Delémont
79	Maurer	Stephan		Maurer Planung GmbH	CH -	4001	Basel
80	Maurer	Yves	Conseiller Municipale Mairie Blotzheim		F -	68730	Blotzheim
81	Meyer	Bertrand	Directeur de Cabinet Adjoint	Conseil Général du Haut-Rhin	F -	68006	Colmar Cedex
82	Meyer	Franz	Landrat		CH-	4203	Grellingen
83	Müller	Hansruedi		Gemeinde Wintersingen	CH -	4451	Wintersingen
84	Müller	Jost	Geschäftsführer	WWF Region Basel	CH -	4053	Basel
85	Müller	Stefan	USIC Regionalgruppe Basel	Jauslin + Stebler Ingenieure AG	CH -	4051	Basel
86	Nef	Jürgen		Stadt Lörrach	D-	79539	Lörrach
87	Nogawa	Alexandra		Neutraler Quartierverein Breite-Lehenmatt	CH-	4052	Basel
88	Paganin	Carlo	Gemeinderat	Gemeinde Langenbruck	CH -	4438	Langenbruck BL
89	Perinelli	Mario	Kreisrat	Stadt Lörrach	D-	79539	Lörrach
90	Pitschen	Silvio	Gemeinde Itingen		CH -	4452	Itingen BL
91	Plattner	Rolf M.		CVP BL	CH -	4144	Arlesheim
92	Prudent	Florence		Trinationaler Eurodistrict Basel	F -	68128	Village-Neuf
93	Rechsteiner	Daniel		umverkehrR	CH-	8036	Zürich
94	Rehmann	Dieter		SBB Regionalverkehr	CH-	4052	Basel
95	Rehmann	Willi	Präsident	Pro Bahn NWCH	CH -	4002	Basel
96	Ress	Mario C.	Präsident	Neutraler Quartierverein St. Johann	CH -	4013	Basel
97	Riesen	Ruedi	Stadtrat	Stadt Liestal	CH -	4410	Liestal
98	Rietschi	Caroline	Gemeindeverwalterin	Gemeindeverwaltung Biel-Benken	CH-	4105	Biel-Benken
99	Rommerskirchen	Eveline	Grossrätin	TEB, Grüne Partei Basel-Stadt	CH -	4056	Basel
100	Roth	Urs		Tiefbauamt Kt. BL	CH-	4410	Liestal
101	Ruf	Martin		Gemeinde Binningen	CH-	4102	Binningen
102	Sandtner	Martin		Bau- und Verkehrsdepartement BS	CH -	4001	Basel
103	Schärer	Jürg			CH-	4303	Kaiseraugst
104	Schaub	Heidi	Gemeinderätin	Gemeinde Muttenz	CH -	4132	Muttenz 1
105	Schindelholz	Peter	Stadtrat	Stadt Laufen	CH -	4242	Laufen
106	Schmitter	Bernard		Adjoint à la Ville de Saint-Louis	F -	68303	Saint-Louis Cedex
107	Schneider-Schneiter	Elisabeth	Nationalrätin		CH -	4105	Biel-Benken
108	Schwarze	Thomas		Pro Natura Basel	CH -	4020	Basel
109	Schweizer	Kathrin	Landrätin		CH -	4132	Muttenz
110	Schweizer	Nina	Praktikantin	Bau- und Verkehrsdepartement BS	CH -	4001	Basel
111	Schweizer	Urs	GR + BGR	ACS beider Basel	CH -	4055	Basel
112	Seibold	Hanspeter		SBG Südbaden Bus GmbH	D -	79761	Waldshut-Tiengen
113	Simon	Charles	Gemeindepräsident Binningen		CH -	4102	Binningen
114	Stahel	Thomas	Geschäftsleiter	umverkehrR	CH-	8036	Zürich
115	Stammbach	Walter		Gemeindeverwaltung Allschwil	CH -	4123	Allschwil
116	Stokar	Lotli	Präsidentin Verkehrskommission Leimental	Gemeindepräsidentin Oberwil	CH-	4104	Oberwil
117	Studer	Petra		Gewerbeverband Basel-Stadt	CH -	4010	Basel
118	Tondi	Silvio		Präsidialdept. des Kantons Basel-Stadt ABSTM	CH -	4051	Basel
119	Ueberwasser	Heinrich	Grossrat SVP Basel-Stadt		CH -	4125	Riehen
120	Vaxelaire	Hubert		Communauté de Communes des Trois Frontières	F -	68305	Saint-Louis Cedex
121	Vischer	Heiner	Grossrat des Kantons Basel-Stadt		CH -	4001	Basel
122	Vogt	Robert	Gemeinderat Allschwil		CH-	4123	Allschwil
123	Wälchli	Philipp		Gemeindeverwaltung Riehen	CH -	4125	Riehen
124	Wehrli	Stefan		Quartierverein Niederholz (Riehen)	CH-	4125	Riehen
125	Widmer	Andreas		Gemeindeverwaltung Bettingen	CH -	4126	Bettingen
126	Wilke	Michael		Trinationales Umweltzentrum TRUZ	D-	79576	Weil am Rhein
127	Wohlfahrt	Denise	Vice-Présidente		F -	68220	Attenschwiller
128	Wronsky	Dieter		IG Trinationaler Lebensraum Basel			
129	Zeller	Urs		Gemeinde Therwil	CH -	4106	Therwil
130	Zenners	Guy		SIA Basel, Fachkommission Verkehr / Tiefbau	CH-	4002	Basel
131	Zimmermann	Marc	Generalsekretär	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt	CH -	4001	Basel
132	Zumthor	Stefan	Bauverwalter	Gemeinde Dornach	CH -	4143	Dornach
133	Zürcher	Tonja		VCS beider Basel	CH -	4052	Basel

## ***ReferentInnen (Reihenfolge der Referate)***

- Jörg Krähenbühl, Regierungspräsident Kanton Basel-Landschaft, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion
- Dr. Frédéric Duvinage, Geschäftsführer Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)
- Susanne Fischer, Abteilungsleiterin Raumentwicklung, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Lutz Ickert, Dipl.- Verkehrsing. TU/SVI, Infrac
- Roman Frick, dipl. Geograf, Infrac
- Doris Capaul, Abteilung Kantonsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
- Florence Prudent, Projektleiterin beim Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB)
- Simon Kettner, Abteilungsleiter Mobilitätsstrategie, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements

## ***vorbereitende Arbeitsgruppe***

- Antje Hammer, Abteilung Mobilitätsstrategie, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Walter Keller, stv. Abteilungsleiter Kantonsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
- Florence Prudent, Trinationaler Eurodistrict Basel
- Esther Arnet, Metron AG

## ***Durchführung / Moderation***

- Esther Arnet, Metron AG, Moderation
- Francesco Gilardi, Metron AG, Projektassistenz
- Jacqueline Stutz; Metron AG, Praktikantin







## 4 Begrüssung und Ziele

### 4.1 Begrüssung durch Regierungspräsident Jörg Krähenbühl

**Sprache: deutsch**



Jörg Krähenbühl begrüsst alle Anwesenden und zeigt die Ziele der Mitwirkungsveranstaltung auf. Das daraus resultierende Ergebnis soll ein grenzüberschreitendes, abgestimmtes und konsensfähiges Konzept zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation sein.

<p>   </p> <p style="text-align: center;"> <b>Willkommen</b>  <b>zur zweiten Mitwirkungsveranstaltung!</b>    <b>Bienvenue</b>  <b>à la deuxième réunion participative!</b> </p> <p>         Ein gutes Neues Jahr,          Glück, Gesundheit,          und viel Erfolg          für's Neue Jahr 2011!     </p> <p>         Une bonne année,          joie, santé,          et pleine de succès          pour la nouvelle année 2011!     </p> <p style="text-align: right;">AP BS MWV, 24. Jan. 2011</p>	<p>   </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ziele der Mitwirkungsveranstaltung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der grenzüberschreitenden Arbeit und des gegenseitigen Verständnisses</li> <li>- Mitwirkung der Partner und Interessengruppen an der Entwicklung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation</li> <li>- Anstossung eines Meinungsbildungsprozesses und Annäherung der fachlichen und politischen Positionen über die Grenzen hinweg</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Anlage/Charakter der Mitwirkungsveranstaltungen:</b> <p style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;">Werkstattcharakter als Prozess für ein zielgerichtetes, ausgewogenes und trinational tragfähiges Siedlungs- und Verkehrsentwicklungskonzept.</p> </li> <li>▪ <b>Ergebnis:</b> <p style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;">Ein grenzüberschreitendes, abgestimmtes und konsensfähiges Konzept zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation.</p> </li> </ul> <p style="text-align: right;">AP BS MWV, 24. Jan. 2011</p>
<p>   </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Stand der Arbeiten:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zukunftsbild 2030 „Korridore+“ ist als Basis erarbeitet und in seinen Grundzügen politisch abgesegnet</li> <li>- Analysen und Handlungsstrategien sind erarbeitet</li> <li>- aktuell läuft:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Erarbeitung und Diskussion der Synthese Schwachstellenanalyse und der Handlungsstrategien sowie</li> <li>&gt; die Nennung von darauf basierenden, kohärent und nachvollziehbar abgeleiteten Massnahmen</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▪ <b>Trägerschaft mit neuer Struktur:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertragliche Lösung RR unter den vier beteiligten Kantonen BS, BL, AG und SO, wobei das Ausland bedarfsgerecht miteingebunden werden kann.</li> <li>- Vereinbarung KT BL + BS, sanktioniert mit Landratsbeschluss vom 9.9.2010</li> <li>- Die durch BS und BL paritätisch getragenen und finanzierte, neue Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel konnte auf 1. Februar 2011 mit Hr. Patrick Leyboldt besetzt werden</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">AP BS MWV, 24. Jan. 2011</p>	

#### 4.2 Begrüssung durch Dr. Frédéric Duvinage, Geschäftsführer des Trinationalen Eurodistricts Basel

**Sprache: französisch**



Dr. Frédéric Duvinage begrüsst seinerseits alle Anwesenden und überbringt die Grüsse von Jean Ueberschlag, der sich leider für die heutige Veranstaltung entschuldigen musste. Er betont die Wichtigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Weiter weist er auf die „Entwicklungsstrategie 2020“ hin, zu welcher er auch eine Dokumentation mitgebracht hat, welche bezogen werden kann.

### 5 Inputs zum trinationalen Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

#### 5.1 Zukunftsbild „Korridore +“: Mitwirkung / aktueller Stand

**Sprache: deutsch**

**Referentin: Susanne Fischer, Abteilungsleiterin Raumentwicklung, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**



Susanne Fischer orientiert anhand der nachfolgenden Folien über den aktuellen Stand der Arbeiten am Agglomerationsprogramm sowie die Überarbeitung des Zukunftsbilds „Korridore+“.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Hochbau- und Planungsamt

Agglomerationsprogramm Basel  
BS BL AG SO D F

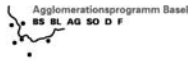
**„Zukunftsbild Korridore+“:  
Aktueller Stand**

Partizipationsveranstaltung  
24. Januar 2011

Susanne Fischer  
Leiterin Raumentwicklung

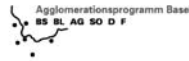
Agglomerationsprogramm Basel  
BS BL AG SO D F

**Zukunftsbild Korridore+**



**Erarbeitung Zukunftsbild 2010:**

- Entwurf Zukunftsbild durch metron AG, Fachl. Begleitgruppe, Experten während 1. Hälfte 2010
- Vorstellung und Diskussion an Partizipationsveranstaltung 14.6.2010
- Mündliche + schriftliche Mitwirkung
- Auswertung Stellungnahmen
- Grundsatzbeschluss Politische Projektsteuerung am 18.8.2010
- Schlussbericht metron AG vom 22.10.2010



**Überarbeitung Zukunftsbild 2011:**

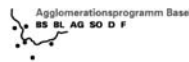
Zukunftsbild als Prozess >> Anpassung

- Stellungnahmen während Mitwirkung
- Neue Sachlage (Variante Herzstück u.a.)
- Neue Ergebnisse aus Studien „Analysen und Handlungsstrategie“ und „Massnahmen“
- Potentialanalyse Einwohner als Basis des Zukunftsbilds



**Zukunftsbild: Potenzialanalyse Einwohner**

- Annahme: Konzentration von Siedlungs- / Bevölkerungsentwicklung auf Kern und Korridore
- Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zu Flächenreserven (innere / äussere Reserven)
- Lässt sich prognostizierte Bevölkerung bis 2030 in Agglomeration Basel platzieren gemäss Zukunftsbild Korridore+?



**Vorgehen 2011:**

- Überarbeitung Zukunftsbild durch Geschäftsstelle
- Überprüfung Einwohnerprognose durch externe Experten
- Fertigstellung ca. 3. Q. 2011
- Information an nächster Partizipationsveranstaltung ca. August / September 2011
- Bestandteil des Berichts an Bund 2012



**Zeitplan**

	2010	2011	2012
Zukunftsbild	█		
Analysen und Handlungsstrategien	█	█	
Ableiten Massnahmen		█	█
Wirkungsanalysen und Massnahmenpriorisierung		█	█
Berichtserstellung			█
Genehmigung und Bereinigung			█
Einreichen beim Bund			◆

Partizipationsveranstaltungen 1 2 3 4



## 5.2 Synthese der Schwachstellen- Analyse (Teil Verkehr)

Sprache: deutsch

Referent: Lutz Ickert, Dipl.- Verkehrsing. TU/SVI, Infrast



Lutz Ickert gibt anhand der nachfolgenden Folien einen Überblick über die Schwachstellen beim motorisierten Individualverkehr sowie beim öV. Er betont, dass es sich bei der Präsentation um den Stand der Arbeiten im Sinne eines Werkstattberichts handelt. Die Arbeiten sind in vollem Gange und noch nicht abgeschlossen.

Basel, 24. Januar 2011 | Roman Frick, Lutz Ickert

**Aggloprogramm Basel – Schwachstellenanalyse**  
Mitwirkungsveranstaltung vom 24.1.2011

### Schwachstellen Verkehr

umfangreiche „Analyse Verkehrssystem“ (Rapp Trans)  
↓  
Synthese der Schwachstellen (INFRAS)  
› in Orientierung an die Teilstrategien  
› räumliche Verortung  
› mit Blick auf die Massnahmenliste zum AP

Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kennzahlen (24. Januar 2011) (RF, LI) Seite 2

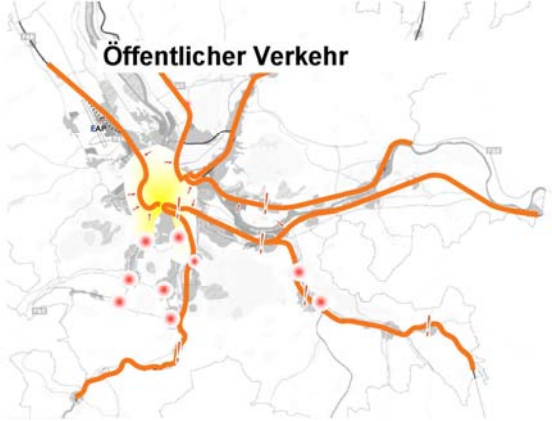
### Übersicht

ÜBERSICHT ZUR SCHWACHSTELLENANALYSE

		Kern	Seitengasse (S)	Überschne (Ü)	Knotenort	Wendepunkt	Hochbahn (H)	Hochbahn (H)	Erpeltal	Birch	Lehmthal
öV	Überlast										
	Verkehrsschwäche										
öV	Abgehör / umschichtete										
	Takt (15-30min)										
IV	Verkehrsfähigkeit/Anliegen										
	Verkehrsfähigkeit/Anliegen										
Kommunikation	Info-Strukturieren										
	Abstellen/Anliegen										
Mobilität	Frei-Anliegen										
	Frei-Anliegen										
Sicherheit	Modifizierung/Anliegen										
	Modifizierung/Anliegen										
Verkehrsmittel	Druck/Anliegen										
	Druck/Anliegen										

Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kennzahlen (24. Januar 2011) (RF, LI) Seite 3

### Strassennetz (MIV)



**Öffentlicher Verkehr**

**Kernpunkte**

- Überlasten**
  - › übergeordnetes Netz mit Ausstrahlung auf untergeordnetes Netz
  - › an Knotenpunkten aus Radial- und Tangentialströmen
- mit Auswirkung zum ÖV**
  - › Stauabhängigkeit
  - › Tangentialverbindungen
- ÖV-Kapazitäten**
  - › S-Bahn (Trassen)
  - › Gefässe (Bus und Tram)
- Verknüpfung aller Verkehrsmittel**

Appellprogramm Stadt - Teilstrategien und Maßnahmen (24. Januar 2011) | RP, U | Seite 8

### 5.3 Handlungsstrategien und Kernmassnahmen (Verkehr und Siedlung)

Sprache: deutsch

Referent: Roman Frick, dipl. Geograf, Bereichsleiter, Infras



Roman Frick erläutert anhand der nachfolgenden Folien die Teilstrategien und Kernmassnahmen des Agglomerationsprogramms. Es handelt sich bei seinem Referat – und den untenstehenden Folien – um einen vorläufigen Bericht über den Stand der Arbeiten. Die Inhalte sind somit noch nicht definitiv und ausdiskutiert.

Basel, 24. Januar 2011 | Roman Frick, Lutz Ickert

## Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kernmassnahmen

Mitwirkungsveranstaltung vom 24.1.2011

### Zukunftsbild „Korridor+“

**3 Grundsätze:**

- › Landschaft: Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur
- › Siedlung: Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen
- › Verkehr: Ausbau der S-Bahn Agglomeration

Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, LI | Seite 8

### Teilstrategien - Strukturierung

Zukunftsbild „Korridor+“	1. Landschaft und städtische Grünräume erhalten, aufwerten und vernetzen	2. Siedlung konsequent nach Innen entwickeln	3. Verkehr nachhaltig ausbauen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Landschaftsschutz</li> <li>- Naturschutz</li> <li>- Naturerholung und Flusstäler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklungsscheitelpunkte in Kernaggl.</li> <li>- Kernüberentwicklung nach innen</li> <li>- Platzierung in vertikalen Räumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 S-Bahn Netz ausbauen und ÖPNV-verbinder sicherstellen</li> <li>3.2 S-Bahn-Netz ausbauen und Fahrgastzahlen ausweiten</li> <li>3.3 Autohaltestellen sichern und Öffentl. Strassenraum umgestalten</li> <li>3.4 Konventionelle Mobilität ausbauen und Parkraummanagement einführen</li> <li>3.5 Anforderungen E-Mobilität und Logistik berücksichtigen</li> <li>3.6 Parkraummanagement und Verkehrsberuhigung ausbauen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Stadt- und Agglomer. (inkl. Randstad)</li> <li>› Kernagglomer. Landschaft</li> <li>› Naturschutzgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Siedlungsentwicklungs- und Begrenzungsräume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Netzeplan Region S-Bahn</li> <li>› Verkehrsplan</li> <li>› Umgestaltung öffentl. Strassenraum</li> </ul>

ESF-Maßnahmen, Maßnahme mit Berücksichtigung von Verkehrsmittelbesitz (Indies, Takt/S-Bahn/ÖV und ÖV-Fahrerzeitbudget)  
Kernüberentwicklung nach Innen: 1) Subzentren stärken, Dienstleistungszentren, Erwerbsmöglichkeiten, S-Bahn-Verdichtung  
2) Verdichtung in übrigen Kernagglomerationsbereichen: Ankerentwicklung, neue S-Bahn-Stationen

### Landschaft und städtische Grünräume erhalten, aufwerten und vernetzen

**Kernmassnahmen**

- › Naturschutzgebiete (dunkelgrün)
- › Vorranggebiete Landschaft für Naherholung (hellgrün)
- › Stadt- und Agglopärke (u.a. „Rheinpark“)
- › Ökologische Vernetzungsachsen (Pfeile)
- › Siedlungstrengengürtel (aus kant. Richtplänen)

Aggloprogramm Basel – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, LI | Seite 10

Thema	Beispiele
Landschaftsräume und zu erhaltende Raumkammern sind (vgl. Karte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sundgau</li> <li>Falterjura + Bruderholz</li> <li>Gempenplatau + Tafeljura</li> <li>Dinkenberg</li> <li>Katzenberg</li> <li>Forêt de la Hardt</li> </ul>
Wichtige Naturräume sind (vgl. Karte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ile du Rhin + Petite Camargue Alsacienne</li> <li>Alschwillerwald</li> <li>Froloz (Bruderholz)</li> <li>Erlenmatt (Kilstein)</li> <li>Aspirain (Münchenstein)</li> <li>Zurindengrube/Chlingental (Pratteln)</li> <li>Hömlil – Rappenfels</li> </ul>
Siedlungnahe Flussräume mit Aufwertungsbedarf sind	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rhein (Rheinfelden - Kembs)</li> <li>Birsag (ab Biel-Benken)</li> <li>Birs (ab Aesch)</li> <li>Ergolz (ab Sisach)</li> <li>Wiese (ab Steien)</li> </ul>
Aufzuwertende Freiräume sind	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ile du Rhin + Petite Camargue Alsacienne (bis Kembs)</li> <li>Hägenheim - Alschwillerwald - Neuwiller</li> <li>Bruderholz (bis Ettingen)</li> <li>Birstadt-Park</li> <li>Gempenplatau</li> <li>Schellenberg - Sissacher Fluh</li> <li>Hardwald - Wyler Feld</li> <li>Aggipark Hochrhein (Pratteln - Rheinfelden CHD - Walzbach)</li> <li>Dinkenberg</li> <li>Landschaftspark Wiese (Hil - Tülinger Hügel)</li> <li>Märker Feld</li> </ul>

### Siedlung konsequent nach Innen entwickeln

**Kernmassnahmen**

- Entwicklungsschwerpunkte ESP (dunkelrot): Master- / Entwicklungspläne (z.B. ESP Hafen)
- Korridore S'Entwicklung nach Innen (mittelrot): Arealentwicklung / Umnutzungskonzepte (Industriebrachen), Aufwertung Subzentren (Gestaltung Strassenraum / Plätze, Lärmschutz, Parks, etc.), Standortkriterien verkehrssensitive Einrichtungen
- Übrige Siedlungsgebiete (hellrot): Siedlungsrenngürtel und -begrenzungslinien, Vorrangbelebte Landschaft (Naherholung), Förderung dezentraler Versorgungstützpunkte

### ÖV: S-Bahnnetz ausbauen und Feinverteiler sicherstellen

**Kernmassnahmen**

- 14th-Takt Regio S-Bahn (v.a. Ausbau Knoten Basel SRR, Entflechtungen Basel-Ost, Doppelspuren und Wendegleise, Anbindung Euro-Airport)
- Herzstück Regio S-Bahn (Variante Mitte)
- Neue S-Bahn Stationen (z.B. Morgartenring, Riehen-Stettenfeld, Buholz, Vitra-Museum, u.a.m.)
- Tramkonzept 2020 Verlängerungen (St.Louis, Salina-Raurica, ...), neue ÖV-Tangentiale (Dornach-Rheinach), ESP-Anschlüsse (Erlenmatt, Dreispitz-Heiligholz, ...)
- Intelligente Buskonzepte ausserhalb der Kernagglomeration und als (grenzüberschreitende) Tangentiale

### ÖV: S-Bahnnetz ausbauen und Feinverteiler sicherstellen

**Kernmassnahmen**

- 14th-Takt Regio S-Bahn (v.a. Ausbau Knoten Basel SRR, Entflechtungen Basel-Ost, Doppelspuren und Wendegleise, Anbindung Euro-Airport)
- Herzstück Regio S-Bahn (Variante Mitte)
- Neue S-Bahn Stationen (z.B. Morgartenring, Riehen-Stettenfeld, Buholz, Vitra-Museum, u.a.m.)
- Tramkonzept 2020 Verlängerungen (St.Louis, Salina-Raurica, ...), neue ÖV-Tangentiale (Dornach-Rheinach), ESP-Anschlüsse (Erlenmatt, Dreispitz-Heiligholz, ...)
- Intelligente Buskonzepte ausserhalb der Kernagglomeration und als (grenzüberschreitende) Tangentiale

### MIV: Autobahnkapazitäten sichern und öffentlichen Strassenraum umgestalten

**Kernmassnahmen**

- Übergeordnete Massnahmen des Bundes (Osttangente, ev. Gundeli-Tunnel, ev. Ausbau A35)
- Flankierende Massnahmen zu Bundesvorhaben (v.a. Osttangente und Gundeli-Tunnel)
- Strassen- und Knotenumbestaltungen (diverse)
- Neue Anschlüsse zur Siedlungsfestlegung (Anschlüsse Aesch, Dornach, Liestal)

### MIV: Autobahnkapazitäten sichern und öffentlichen Strassenraum umgestalten

**Kernmassnahmen**

- Übergeordnete Massnahmen des Bundes (Osttangente, ev. Gundeli-Tunnel, ev. Ausbau A35)
- Flankierende Massnahmen zu Bundesvorhaben (v.a. Osttangente und Gundeli-Tunnel)
- Strassen- und Knotenumbestaltungen (diverse)
- Neue Anschlüsse zur Siedlungsfestlegung (Anschlüsse Aesch, Dornach, Liestal)

### LV: Velonetz ausbauen und Fußgängerflächen aufwerten

Veloverkehrsnetze im Agglomerationskern und den Satelliten erdienen

- Netzschließen im Kern besitzend
- Fortentwicklung bestehender und langfristig angelegter Veloverkehrsnetze
- essentielle Verbindungsflächen und -knotenstellen zwischen Agglomerationskern und zwischen den Satelliten besitzend
- punktuale Schwachstellen besitzend

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 17

### LV: Velonetz ausbauen und Fußgängerflächen aufwerten

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 17

**Kernmassnahmen**

- > Velo-Netzlücken schliessen (v.a. auch grenzüberschreitend); Ausbau Bike+Ride; (ev.) Harmonisierung der Signalisationen CH/DF
- > Fußgängerflächen ausweiten und sicherer gestalten, insbesondere in den Korridorzentren (Strassenraumgestaltung, Begegnungszonen, etc.)

### Kombinierte Mobilität ausbauen und Mobilitätsmanagement einführen

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 19

**Kernmassnahmen**

- Starker Ausbau/Neubau P+R Hauptknoten
- Ausbau P+R (evtl. M+P+R an Durchlässen zur S-Bahn)
- Neue/verbesserte P+R- und S+R-Angebote
- Verstärkung des R-Angebots
- Neue Validationsstellen
- Aufbau/Neubau Car-Sharing

### Kombinierte Mobilität ausbauen und Mobilitätsmanagement einführen

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 20

**Kernmassnahmen**

- > Park&Ride-Angebot (im äusseren Agglomerationsgebiet)
- > Bike&Ride-Angebot (an allen S-Bahn Stationen)
- > Mobilitätsmanagement für gesamtes Agglomerationsgebiet (Mobilitätszentralen, betriebliches MM, Car-Sharing, ev. Steuerliche Anreize, etc.)

### Verkehrssteuerung und Parkraummanagement ausbauen

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 21

**Kernmassnahmen**

- > Parkraummanagement (Agglomerationskern sowie Korridorzentren)
- > Fahrtenbeschränkung VE (1. Etappe Agglomerationskern, 2. Etappe Gesamtregion)
- > Verkehrssteuerung / Verkehrsdosierung (Regionales Verkehrsleitsystem)

### Anforderungen Güterverkehr und Logistik sicherstellen

Agglomerationskern – Teilstrategien und Kernmassnahmen | 24. Januar 2011 | RF, U | Seite 22

**Kernmassnahmen (v.a. „Übergeordnete Massnahmen“)**

- > Anschlüsse Rheinhäfen (v.a. A2 / Kleinhüningen)
- > Anbindung Euro-Airport
- > Stauraummanagement Nordgrenze A2 (Ablösung PEZA-System) sowie A35
- > KV-Terminals (Gateway Basel-Nord)

## 6 Gruppendiskussion: Beurteilung der Teilstrategien und Kernmassnahmen

### Gruppenbildung

Es werden Gruppen zu den folgenden Themenbereichen gebildet:

- Landschaft und städtische Grünräume / Siedlung
- Motorisierter Individualverkehr / Langsamverkehr
- Öffentlicher Verkehr / kombinierte Mobilität



### Gruppenorganisation

- Jeder Gruppe ist ein Gastgeber oder eine Gastgeberin zugeteilt. Diese Person ist mit der Materie vertraut. Sie leitet das Gespräch und wird die Resultate der Gruppendiskussion im Plenum vortragen.
- Die TeilnehmerInnen können sich entscheiden, zu welchem Thema sie in einer Gruppe mitarbeiten möchten.
- Alle Gruppen vereinbaren zu Beginn, in welcher Sprache sie sprechen und wer bei Sprachbarrieren übersetzen kann.
- Jede Gruppe bestimmt eine Person, die das Diskussionsergebnis aufschreibt.

### Vorgehen

1. Alle stellen sich gegenseitig kurz vor.
2. Danach werden die folgenden Fragen zum Themenbereich der Gruppe diskutiert:
  - Welche Kernmassnahmen finden wir gut?
  - Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
  - Welche Kernmassnahmen fehlen?
3. Weiter werden folgende Fragen diskutiert:
  - Welche Voraussetzungen und Massnahmen sind in den andern Themenbereichen zu berücksichtigen, damit die Massnahmen in unserem Themenbereich optimal umgesetzt werden können?
  - Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?

**Landschaft und städtische Grünräume / Siedlung**

Gastgeber: Stephan Felber



<p><b>Besprechung</b> Conversation Conversation Conversation</p> <p><u>Agenda Basel / (Wohnung) / Landschaft</u></p> <p>14.5 - 15.5</p> <p><b>Wichtiges:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landschaftsplanung sollte am Anfang stehen</li> <li>- Landschaft mit Inhalt füllen</li> <li>- Freizeitanalysen in der Stadt</li> <li>- wie viel als politisches Problem nicht politisch (Dispersion)</li> <li>- was passiert: - Raum / Struktur (Stagnation - Blockbauweise)</li> <li>- Eigentümer handeln (Kantone / Bund / Anwohner)</li> <li>- Konkrete Konzepte / Projekte (Bioscience)</li> <li>- Qualität in Stadt</li> <li>- richtige Pläne</li> <li>- richtige Wege</li> <li>- Tragen im Detail</li> </ul> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>wie Stadtplanung</b></p> <p><b>Sinnfrage</b></p> <p><b>Geld für was</b></p> <p><b>Lieferbarkeit</b></p> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>Flächen in der Stadt</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p>	<p><b>Besprechung</b> Conversation Conversation Conversation</p> <p><u>Politik / Volumen / Raum</u></p> <p><b>Wichtiges:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landschaftsplanung sollte am Anfang stehen</li> <li>- Landschaft mit Inhalt füllen</li> <li>- Freizeitanalysen in der Stadt</li> <li>- wie viel als politisches Problem nicht politisch (Dispersion)</li> <li>- was passiert: - Raum / Struktur (Stagnation - Blockbauweise)</li> <li>- Eigentümer handeln (Kantone / Bund / Anwohner)</li> <li>- Konkrete Konzepte / Projekte (Bioscience)</li> <li>- Qualität in Stadt</li> <li>- richtige Pläne</li> <li>- richtige Wege</li> <li>- Tragen im Detail</li> </ul> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>wie Stadtplanung</b></p> <p><b>Sinnfrage</b></p> <p><b>Geld für was</b></p> <p><b>Lieferbarkeit</b></p> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>Flächen in der Stadt</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p>	<p><b>Besprechung</b> Conversation Conversation Conversation</p> <p><u>Politik / Volumen / Raum</u></p> <p><b>Wichtiges:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landschaftsplanung sollte am Anfang stehen</li> <li>- Landschaft mit Inhalt füllen</li> <li>- Freizeitanalysen in der Stadt</li> <li>- wie viel als politisches Problem nicht politisch (Dispersion)</li> <li>- was passiert: - Raum / Struktur (Stagnation - Blockbauweise)</li> <li>- Eigentümer handeln (Kantone / Bund / Anwohner)</li> <li>- Konkrete Konzepte / Projekte (Bioscience)</li> <li>- Qualität in Stadt</li> <li>- richtige Pläne</li> <li>- richtige Wege</li> <li>- Tragen im Detail</li> </ul> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>wie Stadtplanung</b></p> <p><b>Sinnfrage</b></p> <p><b>Geld für was</b></p> <p><b>Lieferbarkeit</b></p> <p><b>L&amp;S</b></p> <p><b>Flächen in der Stadt</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p> <p><b>Verdichtungsbedarf</b></p>
--	--	--

**Stichworte aus der Gruppendiskussion**

- Landschaftsplanung sollte am Anfang stehen  
→ in letzten 30 Jahren keine Ausweitung Bauzonen
- Knappheit gibt Druck
- Wichtigkeit: gesetzliche Verankerung ist notwendig (Kantone + Gemeinden)
- Primär: Siedlungsaufbau ökonomisch  
→ Landschaft ist Restgebiet  
→ gegenteilige Meinung
- genaue Massnahme definieren (was heisst Landschaft konkret)  
→ z.T. Übernahme Richtpläne (Naturschutz), dabei darf es nicht bei den Richtplänen bleiben.
- konkret: Rheinpark
- Grünräume innerhalb der Stadt (Zonenplanung Basel)
- Siedlungs- und Landschaftsplanung nicht trennen (Yin&Yang)
- Problematik: Volumen + weniger Personen (Verdichtung ist notwendig)
- Druck auf Landschaft wächst und bei Druck zont man wieder ein (bei Gemeinde) → Wir haben ein politisches Problem und nicht ein planerisches (Dispersion aus Politik)

- Finanzierung ist zu diskutieren (Mehrwert, Abgabe, Minderwertentschädigung → über Grenzen hinweg (Kt. / Land))
- Etappen aufzeigen bei der Realisierung (kein Wunschprogramm)
- Kernmassnahmen müssen konkretisiert werden (schwierig darüber zu diskutieren)
- Qualität in der bestehenden Siedlung ist notwendig!!
- Ausdehnung aus BL/BS nach Deutschland und AG (und Frankreich) ist möglich, zum Teil eingeschränkt (untere Kantonsteile)
  - Bauzonen reichen, doch Steuerungsmassnahmen fehlen!
- Aktivierung / Motivation der Grundeigentümer zum Handeln ist nicht vorhanden
- Minimalausnutzung ist notwendig, um innere Entwicklung sicherzustellen (zum Teil neue Instrumente)
- grosse Grundstücke / ein Eigentümer / keine teuren bestehenden Bauten → als Problem im Kern
- proaktive Raumentwicklung wichtig: Areale entwickeln → Areale nennen!
- Zielsetzungen für die Landschaft wichtig.
- Neu: Inhalt Landschaft.
  - Nicht nur ökologische Ausgleichsflächen
  - Druck aus Landschaft sollte kommen (z.B. Erholungslandschaften)
  - welche Nutzungen / Lebensqualität
- Kernmassnahmen sollen fließend sein (Landschaft), aber Naturschutz bleibt Naturschutz, doch es soll besser zugänglich werden.
- Flüsse sollen als Landschaftselement rein!!
- Plafonierung der übrigen Räume, was heisst das?
- Verdichtung: → Massnahme funktioniert in den gekennzeichneten Räumen nicht!!

## **Zusammenfassend:**

- Landschaft und Siedlung sind wie Yin&Yang
- Sinnfrage → Geld für was? → Infrastruktur, Landschaft / Siedlung
- Landschaft: Restgebiet zu Siedlung → konkrete Massnahmen → Grenzen fließend
- Freiräume auch in der Stadt
- wir haben ein politisches Problem, nicht planerisch (Dispersion)
- neue Massnahmen: Steuerungsmassnahmen fehlen
- Mehrwert / Minderwert / Minimalausnutzung
- Eigentümer bewegen (Anreize / Druck) Areale zu entwickeln → Verdichtungsbedarf vs. Verdichtungspotenzial
- Massnahmen konkretisieren
- Flüsse, „Blauräume“
- Qualität in Siedlung
- Etappen bei der Realisierung beachten (kein Wunschprogramm)

**Landschaft und städtische Grünräume / Siedlung**

Gastgeberin: Susanne Fischer



### Landschaft und städtische Grünräume

erhalten, aufwerten und vernetzen

*Anwendung: ZUFREIE STRAßE DARSTELLEN*

### Siedlung

konsequent nach Innen entwickeln

*Korridore v. Landschaftsräume zusammen darstellen, damit Konflikte und Vernetzungsmöglichkeiten deutlich werden*

**Landschaft und städtische Grünräume**

erhalten, aufwerten und vernetzen

*Handwritten notes: Anwenden, ZUFREIE STRAßE DARSTELLEN, Korridore v. Landschaftsräume zusammen darstellen...*

**Siedlung**

konsequent nach Innen entwickeln

*Handwritten notes: geht aber nur grenzüberschreitend!*

**Siedlung**

konsequent nach Innen entwickeln

*Handwritten notes: Kandestale, ESP?, geht über, Kernaussagen*

**Welche Kernmassnahmen finden wir gut?**

- Zu allen Kernmassnahmen Siedlung: Massnahmen gut
- Zum Titel Siedlung konsequent nach Innen entwickeln: Ja! Geht aber nur grenzüberschreitend!

**Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?**

- Korridore und Landschaftsräume zusammen darstellen, damit Konflikte und Vernetzungsmöglichkeiten deutlich werden.
- zu den Kernmassnahmen Landschaft und städtische Grünräume: Was ist damit gemeint?
- Konflikte Naherholung, Landwirtschaft, Naturschutz beachten

# metron

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Zu den ESP:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tram + S-Bahn-Erreichbarkeit differenzieren im Siedlungsbereich</li> <li>- Dynamik ist in D / F / CH sehr unterschiedlich</li> </ul> </li> <li>• <i>Zur Aussage „Landschaft und städtische Grundräume vernetzen“</i> → funktioniert für verschiedene Tiere unterschiedlich. Vernetzung auch über den Rhein?!</li> </ul>
<b>Welche Kernmassnahmen fehlen?</b>	<b>Welche Voraussetzungen &amp; Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkung zollfreie Strasse darstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>
<b>Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?</b>	<b>weitere Bemerkungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevölkerungsdynamik + Wirtschaftsdynamik ist in D / F / CH sehr verschieden, beeinflusst sich gegenseitig (Konkurrenz!)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmen über die Grenzen hinweg abstimmen (vorhandene Planungen „anbauen“ in F u. D)</li> <li>• <i>zum Begriff Kernmassnahmen:</i> → echte Massnahmen benennen</li> <li>• <i>zum Begriff Vorranggebiete:</i> in D ganz andere Bedeutung</li> <li>• Darstellung verbessern (Fließgewässer..., Landwirtschaft)</li> </ul>

**Motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr**

Gastgeber: Stefan Gantenbein



metron  
Teilstrategien motorisierter Individualverkehr / Langsamverkehr

### MIV: Autobahnkapazitäten sichern und öffentlichen Strassenraum umgestalten

- Reduzieren Kapazitätsprobleme im Strassenverkehr
- Verbesserungen der Sicherheit an Lichtsignalgesteuerten Knoten
- Verstärkte Durchsetzung bestehender Verkehrsregelungen (Drehschilder, höhere Distanz bei Geschwindigkeitsbeschränkung)

**Kernmassnahmen**

- Übergeordnete Massnahmen des Bundes (Osttangente, ev. „Gundell-Tunnel“, ev. Ausbau A35)
- Flankierende Massnahmen zu Bundesvorhaben (v.a. Osttangente und „Gundell-Tunnel“)
- Strassen- und Knotenumbestaltungen (diverse)
- Neue Anschlüsse zur Siedlungsentlastung (Anschlüsse Aesch, Domach, Liestal)

- Welche Kernmassnahmen finden wir gut?  
 - Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?  
 - Welche Kernmassnahmen fehlen?  
 - Umsetzung Städteinitiative: -10% MIV → Widerstandsprobleme  
 - Massnahmen wie verankert werden können, dies Anreizsysteme in Strassenraum geben  
 - nur Problemverlagerung, wenn an Ort A ausgebaut wird, klemmt es an Ort B.  
 - kein praktisches Netz für höhere Stellenwert haben  
 - gelbe / orange Felder zu spärlich → an vielen Orten Verkehrsicherheitsprobleme  
 - Verkehrssicherung: - konventioneller ÖV muss nicht höhere Priorität bekommen

H GANTENBEIN

### LV: Velonetz ausbauen und Fussgängerflächen aufwerten

- Verkehrskonzepte im Agglomerationsraum und den Siedlungen etablieren
- Netzstrukturen im Kern besetzen
- Fortentwicklung bestehender und langfristig angelegter Veloverkehrskonzepte
- essentielle Verkehrsplazette und -schachtelein zwischen Agglomerationskern und zwischen den Siedlungen besetzen
- punktuelle Schwachstellen besetzen

**Kernmassnahmen**

- Velo-Netzlinien schliessen (v.a. auch grenzüberschreitend); Ausbau Bike+Ride; (ev.) Harmonisierung der Signalisationen CH/D/F
- Fussgängerflächen ausweiten und sichern gestalten, insbesondere in den Korridorzentren (Strassenraumgestaltung, Begegnungszonen, etc.)

- Welche Voraussetzungen und Massnahmen sind in den Themenbereichen Siedlung / Landschaft sowie OV/komb. Mobilität zu berücksichtigen, damit die Massnahmen zu MIV und LV optimal umgesetzt werden können?  
 - Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?  
 - Netzlücken → Sicherheitsprobleme  
 - Velostrasse nicht nur örtliche Erschliessung  
 - Ausbau Bike+Ride  
 - einheitliche Signalisation benötigt, können zu wenig synchronisiert  
 - mehr Förderung ausbauen

Welche Kernmassnahmen finden wir gut?	Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Bike+Ride</li> <li>• einheitliche Signalisation begrüsst, teilweise zu wenig signalisiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung Städteinitiative: -10% MIV ↔ Widerspruch Infrastrukturausbau</li> <li>• nur Problemverlagerung, wenn an Ort A ausgebaut wird, klemmt es an Ort B.</li> <li>• Untergeordnetes Netz soll höheren Stellenwert haben</li> <li>• gelbe / orange Felder zu spärlich → an vielen Orten Verkehrsicherheitsprobleme</li> <li>• Netzlücken → Sicherheitsprobleme</li> <li>• Velonetz nicht nur örtliche Erschliessung</li> </ul>

# metron

<b>Welche Kernmassnahmen fehlen?</b>	<b>Welche Voraussetzungen &amp; Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmen wie vermieden werden kann, dass Ausweichverkehr in Siedlungsgebiete gelangt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
<b>Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?</b>	<b>weitere Bemerkungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feinverteiler öV auch mit hoher Priorität behandeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Mitwirkung erwünscht</li> </ul>

**Motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr**

Gastgeber: Martin Sandtner



1. Eindruck H SANDTNER Sib 212

- (+) · gemeinsamer Planungsprozess
- (+) · grenzüberschreitende Arbeit
- Planen in CH/F unterschiedlich
- Verhalten der Autofahrer unterschiedlich (F/CH)
- S-Bahnlinie nach Altkirch
- P+R-Anlagen in F wichtig
- BS: MIV - 10%
- Ausblick 3. Generation mitnehmen
- Liestal: Pro Raum, bzw. Korridor Verkehrs-Siedlungs-„Konzepte“ machen
- Stauräume auf A35
- Umgestaltung: Wirkung?
- Bundesaufgaben nicht in AP BS
- Grenzverkehr via Leimental
- EAP-Anschluss fehlt
- · Treten an Ort bei MIV
- Konzentration auf „Stadt“ (Umsetzbarkeit Siedlung)
- „Kick“ fehlt (Neues?)
- Projekt in der weiteren Agglo fehlen

Was fehlt? H SANDTNER

- Umgang mit Ereignis Schnee
- Entflechtung öV/MIV als Handlungsoption wichtig (Leimental)
- öV-Expresslinie
- öV-Leimental Einsparabschnitt
- Umfahrung EAP-Liestal
- Kombination der Verkehrsträger zeigen: Kein Ausspielen gegeneinander
- Fussgängerflächen / Bar müsste regional gedacht werden

· Planungen umsetzen (Langsamverkehr), nicht lange reden

1. Eindruck	Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemeinsamer Planungsprozess (+)</li> <li>• grenzüberschreitende Arbeit (+)</li> <li>• Stauräume auf A35</li> <li>• Umgestaltung: Wirkung?</li> <li>• Bundesaufgaben nicht in AP BS</li> <li>• Grenzverkehr via Leimental</li> <li>• EAP-Anschluss fehlt</li> <li>• Planen in CH / F unterschiedlich</li> <li>• Verhalten der Autofahrer unterschiedlich (F / CH)</li> <li>• S-Bahnlinie nach Altkirch</li> <li>• P + R- Anlagen in F wichtig</li> <li>• BS: MIV -10%</li> <li>• Ausblick 3. Generation mitnehmen</li> <li>• Liestal: Pro Raum, bzw. Korridor Verkehrs-Siedlungs- „Konzepte“ machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Treten an Ort bei MIV</li> <li>• Konzentration auf „Stadt“ (Umsetzbarkeit Siedlung)</li> <li>• „Kick“ fehlt (Neues?)</li> <li>• Projekte in der weiteren Agglo fehlen</li> </ul>

Welche Kernmassnahmen fehlen?	Welche Voraussetzungen & Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgang mit Ereignis Schnee</li> <li>• Entflechtung öV / MIV als Handlungsoption wichtig (Leimental)</li> <li>• öV- Expresslinie</li> <li>• öV- Leimental Einspurabschnitt</li> <li>• Umfahrung EAP- Liestal</li> <li>• Kombination der Verkehrsträger zeigen: Kein Auspielen gegeneinander</li> <li>• Fussgängerflächen / B + R müsste regional gedacht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungen umsetzen (Langsamverkehr), nicht lange „reden“.</li> </ul>

**Motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr**

Gastgeber: Walter Keller



metron  
Teilstrategien motorisierter Individualverkehr / Langsamverkehr

W. KELLER

### MIV: Autobahnkapazitäten sichern und öffentlichen Strassenraum umgestalten

**Kernmassnahmen**

- Übergeordnete Massnahmen des Bundes (Osttangente, ev. „Gündel-Tunnel“, ev. Ausbau A3)
- Flankierende Massnahmen zu Bundesvorhaben (z.B. Osttangente und „Gündel-Tunnel“)
- Strassen- und Knotungsgestaltungen (diverse)
- Neue Anschlüsse zur Siedlungsentlastung (Anschlüsse Aersch, Dornach, Liestal)

### LV: Velonetz ausbauen und Fussgängerflächen aufwerten

**Kernmassnahmen**

- Velo-Netzlinien schliessen (z.B. auch grenzüberschreitend); Ausbau Bike+Ride (ev.) Harmonisierung der Signalisationen (H/D/F)
- Fussgängerflächen ausweiten und sichtbar gestalten, insbesondere in den Kernbezirken (Strassenraumgestaltung, Begrünungszonen, etc.)

**Handwritten notes:**

- Welche Kernmassnahmen finden wir gut? - Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch? - Welche Kernmassnahmen fehlen?
- Ausbau sinnvoll? Alternative zu „Status quo“ bzw. Verkehrslenkung
- MIV-Ausbau unter Priorisierung / Mitberücksichtigung ÖV
- Gündel-Tunnel ist nicht zu Ende gedacht
- (Blick) vor allem durch Durchgangswirkung schick; EL & BIF
- Transportliche Leistungen fehlen als Kernmassnahmen
- Verkehrslenkende Massnahmen / Verkehrslenkungssystem fehlt / fehlen (Verkehr)
- Bike & Ride - Mobilitätsstationen zu Ausbau Verkehrslenkung zu
- Investition und Berücksichtigung der Unterhaltkosten; was können wir uns noch leisten?
- Verkehr muss in Konkurrenz bereitwillig sein
- (Teil) / (Sonder)ausbau in Form von (Brick) - Mittel zur Verkehrsreduktion
- Verantwortlichkeit der B.V. Massnahmen

Welche Kernmassnahmen finden wir gut?	Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau sinnvoll? Alternative zu „Status quo“ bzw. Verkehrslenkung</li> <li>• MIV-Ausbau unter Priorisierung / Mitberücksichtigung ÖV</li> <li>• Gündel-Tunnel ist nicht zu Ende gedacht</li> </ul>

Welche Kernmassnahmen fehlen?	Welche Voraussetzungen & Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tangentiale Lösungen fehlen als Kernmassnahmen</li> <li>• Verkehrslenkende Massnahmen / Anreizsystem fehlt / fehlen (Road-Pricing)</li> <li>• Bike &amp; Ride-Mobilitystationen → Ausbau Velopriorisierungen</li> <li>• Mobilitätsmanagement in Firmen als (Druck-) Mittel zur Verkehrsreduktion</li> <li>• Vereinheitlichung der PP- Bestimmungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Verkehr contra Siedlungsentwicklung: Alternativen?</li> <li>• Siedlungsentwicklung sollte schnell in die Umsetzung gehen - Mut zu Rückzonungen!</li> <li>• Nutzungsmischung: Arbeiten + Wohnen</li> </ul>
Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?	weitere Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz der betroffenen Anwohner in Korridore / entl. Verkehrsinfrastruktur</li> <li>• Grenzüberschreitende (Kantone / Länder) Velowege für Arbeitsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allschwil vor allem durch Durchgangsverkehr belastet: ELBA</li> <li>• Investitionen unter Mitberücksichtigung der Unterhaltskosten; was können wir uns noch leisten?</li> <li>• Verkehr muss in Korridoren bewältigbar sein</li> </ul>

**Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität**

Gastgeber: Alain Groff



*A GROFF*

**Fehlende Massnahmen:**

- Güterverkehr } Trassenkonflikt
- HG V / Fernverkehr } S-Bahn
- Ausbau Hochrhein Strecke
- Mittelverteiler (beschleunigtes Tram, z.B. Leimental)
- grenzüberschreitendes einheitliches Tarifsystem (Kostenwahrheit & Einheitstarif)
- Abstimmung Rahmenbedingungen Fahrzeugeinsatz S-Bahn
- Parkraumbewirtschaftung

**Kritische Beurteilung**

- Bike + Ride auch an Tramstationen
- Tangentiallinien fördern, aber raumplanerisch Zersiedlung vermeiden
- Zuverlässigkeit Bahn, Tram, Bus muss gesichert werden, damit Gesamtsystem gut genutzt wird

*A GROFF*

**Wechselwirkungen**

- Siedlungsentwicklung noch immer wichtig für ÖV-Förderung
- Weiterentwicklung Siedlungsstrategie Euso-Distrikt
- Autobahnkapazitäten sichern
- Umgestaltung Süssentannen Flankierende Massnahmen umsetzen
- Aufwertung Süssentannen für Velo und Fussgänger kann für ÖV Nachteile bringen

Welche Kernmassnahmen finden wir gut?	Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike + Ride auch an Tramstationen</li> <li>• Tangentiallinien fördern, aber raumplanerisch Zersiedlung vermeiden</li> <li>• Zuverlässigkeit Bahn, Tram, Bus muss gesichert werden, damit Gesamtsystem gut genutzt wird.</li> </ul>
Welche Kernmassnahmen fehlen?	Welche Voraussetzungen & Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Güterverkehr - HG V / Fernverkehr → Trassenkonflikt S- Bahn</li> <li>• Ausbau Hochrhein Strecke</li> <li>• Mittelverteiler (beschleunigtes Tram, z.B. Leimental)</li> <li>• grenzüberschreitendes einheitliches Tarifsystem (Kostenwahrheit ✗ Einheitstarif)</li> <li>• Abstimmung Rahmenbedingungen Fahrzeugeinsatz S- Bahn</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>

# metron

Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?	weitere Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"><li>• Siedlungsentwicklung nach innen wichtig für öV- Förderung</li><li>• Weiterentwicklung Siedlungsstrategie Euro- District</li><li>• Autobahnkapazitäten sichern ✖</li><li>• Umgestaltung Strassenraum: Flankierende Massnahmen umsetzen</li><li>• Aufwertung Strassenraum für Velo und Fussgänger kann für öV Nachteile bringen ✖</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul>



Welche Wechselwirkungen sind zu beachten bei Landschaft und Siedlung?	weitere Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichtungsbedarf vs. Verdichtungspotential</li> <li>• Standorte Einzelhandel ↔ Verkehrsbeziehungen (Wohnen – Freizeit - Arbeit) ↔ Parkraumbewirtschaftung</li> <li>• Einzelhandelsstandorte → Freizeitverkehr</li> <li>• weniger scharfe „Begriffsgrenze“ (Landschaft und Siedlung)</li> <li>• KRIP's nicht ausreichend?               <ul style="list-style-type: none"> <li>- in Landschaft eher ja!</li> <li>- in Siedlung eher nein!</li> </ul>               → hier stärkere Differenzierung anstreben             </li> <li>• Wasser / Blauräume fehlen</li> <li>• Wie sollen die Massnahmen „mit Inhalt“ gefüllt werden?</li> <li>• Gesamtstrategie fehlt</li> <li>• MW- Abgaben / Minderwert Abgeltung inkl. Finanzausgleich</li> <li>• Landschaft ist zu schwach + unzulänglich definiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offenheit gg. über Wirtschaft (kleinräumige GV-Logistik)</li> <li>• Offenheit auf Zeitachse (ELBA)</li> <li>• Offenheit räumlich? (Kandertalbahn/Wehratalbahn)</li> </ul>

**Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität**

Gastgeberin: Florence Prudent



**Gruppendiskussion – 2<sup>te</sup> Mitwirkungsveranstaltung Agglomerationsprogramm Basel**

Bewertet als « Sehr wichtig » beim ÖV :

- Einführung des ¼-Taktes

Dennoch wäre es notwendig die räumliche Abgrenzung zu definieren.

Vorschlag: mindestens ab der SBahn-Haltestelle Sierentz in Frankreich.

- Tangentialverbindungen

Die Erschliessung Sundgau –Birstal/Leimental soll geprüft werden

Was fehlt

- Mit dem Entscheid der Herzstückvariante "Mitte" soll unbedingt auf die Durchbindung der "Stahnverbindung aus F" geachtet werden (am besten die Durchbindung sichern)
- Erweiterer Ziel: ein grenzüberschreitender Betreiber für die Regio-SBahn ?

- Informationen zum

ELBA-Projekt (auch im Zusammenhang mit anderen Themen MIV/Siedlungsentwicklung)

Interreg-Projekt C14

Bewertet als « Sehr wichtig » bei der kombinierten Mobilität :

- Neuer P&R Standorte

Kritisch zu sehen: die Auswahl der Standorte –

Die Unterschiede in den Dreiländern soll berücksichtigt werden – damit könnte man P&R am Rande der Agglo zulassen.

- Intelligentes Buskonzept

Dennoch: Bei der Erschliessung des Sundgau mit Zubringerbussen zu SBahn-Haltestellen: soll man richtig überlegen, ob es Sinn macht. Vielleicht ist eine direkte Busverbindung zu Basel besser

Was fehlt

Den Vorschlag zum einheitlichen Parkraumreglementation im der Kernagglo

TIB-Isonce prudent 01.01.2011

**Welche Kernmassnahmen finden wir gut?**

Bewertet als « sehr wichtig » beim ÖV:

- Einführung des ¼-Taktes  
→ Dennoch wäre es notwendig die räumliche Abgrenzung zu definieren. Vorschlag: mindestens ab der SBahn-Haltestelle Sierentz in Frankreich.
- Tangentialverbindungen
- Die Erschliessung Sundgau –Birstal/Leimental soll geprüft werden

Bewertet als « sehr wichtig » bei der kombinierten Mobilität :

- Neue P&R-Standorte

**Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?**

- Die Auswahl der Standorte (*Anmerkung: betrifft kombinierte Mobilität*)
- Die Unterschiede in den Dreiländern soll berücksichtigt werden – damit könnte man P&R am Rande der Agglo zulassen.
- Intelligentes Buskonzept
- Dennoch: Bei der Erschliessung des Sundgau mit Zubringerbussen zu SBahn-Haltestellen soll man richtig überlegen, ob es Sinn macht. Vielleicht ist eine direkte Busverbindung zu Basel besser

<p><b>Welche Kernmassnahmen fehlen?</b></p>	<p><b>Welche Voraussetzungen &amp; Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem Entscheid der Herzstückvariante "Mitte" soll unbedingt auf die Durchbindung der SBahn-Verbindung aus F geachtet werden (am besten die Durchbindung sichern)</li> <li>• Ein weiteres Ziel: ein grenzüberschreitender Betreiber für die Regio-SBahn ?</li> </ul> <p>Informationen zum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ELBA-Projekt (auch im Zusammenhang mit anderen Themen MIV/Siedlungsentwicklung)</li> <li>• Interreg-Projekt C14</li> </ul> <p>Zur kombinierten Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt: Der Vorschlag zur einheitlichen Parkraumreglementation in der Kernagglo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

**Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität**

Gastgeber: Frédéric Duvinage



metron  
Teilstrategien öffentlicher Verkehr / kombinierte Mobilität

### ÖV: S-Bahnnetz ausbauen und Feinverteiler sicherstellen

**Kernmassnahmen**

- 1/4h-Takt Regio S-Bahn (v.a. Ausbau Knoten Basel SBB, Entflechtungen Basel-Ost, Doppelspuren und Wendegleise, Anbindung Euro-Airport)
- Herzstück Regio S-Bahn (Variante Mitte)
- Neue S-Bahn Stationen (z.B. Margartenring, Riehen-Steinlefeld, Buholz, Vitra-Museum, u.a.m.)
- Tramkonzept 2020-Verlängerungen (St.Louis; Salina-Rathä, ...), neue ÖV-Tangentialen (Dornach-Rheinschi, ESP-Anschlüsse (Erlenmatt, Dreispitz-Helligholz, ...))
- Intelligente Buskonzepte ausserhalb der Kernagglomeration und als (grenzüberschreitende) Tangentialen

Dr. DUVINAGE

### Kombinierte Mobilität ausbauen und Mobilitätsmanagement einführen

**Kernmassnahmen**

- Park&Ride-Angebot (im äusseren Agglomerat)
- Bike&Ride-Angebot (an allen S-Bahn Stationen)
- Mobilitätsmanagement für gesamtes Agglomerat (Mobilitätszentralen, betriebliches MM, Car-Sharing, ev. Steuerliche Anreize, etc.)

- Welche Kernmassnahmen finden wir gut?  
- Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?  
- Welche Kernmassnahmen fehlen?

*Handwritten notes:* Park Point de Genève, Park & Ride, etc.

- Welche Voraussetzungen und Massnahmen sind in den Themenbereichen Siedlung / Landschaft sowie MIV/LV zu berücksichtigen, damit die Massnahmen zu ÖV und kombinierter Mobilität optimal umgesetzt werden können?  
- Welche Wechselwirkungen sind zu beachten?

*Handwritten notes:* Dimension der Agglomeration, etc.

**Beurteilung der Kernmassnahmen**

- Manque solution Altkirch-Bâle – Ferrette Bâle → P&R/Bus  
Rond Point des 3 maisons  
parking covoiturage
- Manque prolongation Tram Allschwil – Hégenheim – Hésingue – zone 6 bis
- Manque navette fluviale

**Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?**

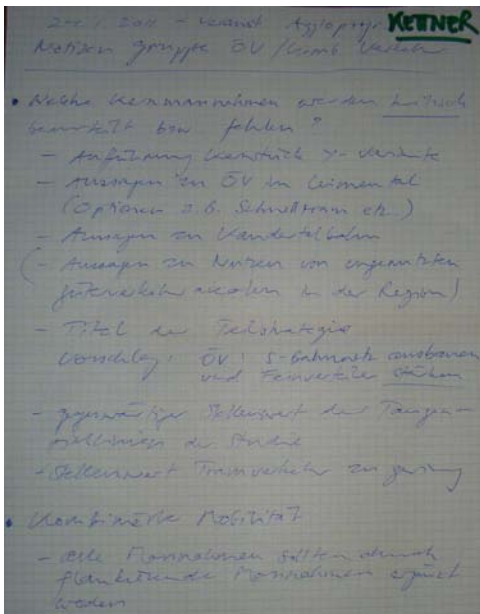
-

# metron

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque Plan Déplacement d'entreprise (PDE) transfrontaliers → les mesures sont bonnes, mais il faut les hiérarchiser</li> <li>• Manque station Mobility à St Louis – Huningue</li> <li>• Manque schéma Vélo Trinational → Développement pistes cyclables</li> <li>• Simplification tarifaire → tarif unique</li> </ul>	
<p><b>Welche Kernmassnahmen fehlen?</b></p>	<p><b>Welche Voraussetzungen &amp; Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer le mitage</li> <li>• Intégrer la mobilité douce dans les trames vertes</li> </ul>

**Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität**

Gastgeber: Simon Kettner



Welche Kernmassnahmen finden wir gut?	Welche Kernmassnahmen beurteilen wir kritisch?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Titel der Teilstrategie</li> <li>Vorschlag: ÖV: S-Bahnnetz ausbauen und Feinverteiler <u>stärken</u></li> <li>• gegenwärtiger Stellenwert der Tangentiallinien der Studie</li> <li>• Stellenwert Tramverkehr zu gering</li> </ul>
Welche Kernmassnahmen fehlen?	Welche Voraussetzungen & Massnahmen sind in den anderen Themenbereichen zu berücksichtigen, damit unsere Massnahmen optimal umgesetzt werden können?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufführung Kernstück Y-Variante</li> <li>• Aussagen zu ÖV im Leimental (Optionen z. B. Schnelltram etc.)</li> <li>• Aussagen zu Kandertalbahn</li> <li>• (Aussagen zu Nutzen von ungenutzten Güterverkehrsarealen in der Region)</li> </ul>	<p>Zur kombinierten Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alle Massnahmen sollten durch flankierende Massnahmen ergänzt werden</li> </ul>

## 7 *Synthese der Gruppendiskussionen auf dem Podium*

Die GastgeberInnen erklären in einem kurzen Statement, wie die Diskussionen in den Gruppen verliefen und fassen sie kurz zusammen.



## 8 *Inputs zu laufenden Projekten*

### 8.1 *Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen - Wegleitung für die Gemeinden*

**Sprache:** deutsch

**Referent:** Doris Capaul, Abteilung Kantonsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft



Doris Capaul stellt anhand der folgenden Folien die Schwachstellenanalyse und Massnahmen im Langsamverkehr vor. Zudem präsentiert sie die Wegleitung für die Gemeinden und die nächsten Schritte.

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden



Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden

MIV

ÖV

LV

Der Langsamverkehr - Fuss- und Veloverkehr - ist neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr die gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs.

Drei Säulen des Personenverkehrs

Der Bund legt grossen Wert darauf, dass der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen entsprechend berücksichtigt und gebührend behandelt wird.

Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden



Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden

Der Bund erwartet - als Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Langsamverkehrsmassnahmen - neben allgemeinen Analysen und Zielformulierungen für die gesamte Agglomeration insbesondere

- die Durchführung einer systematischen und differenzierten Schwachstellenanalyse und
- die Entwicklung von Massnahmen zur Behebung der bestehenden Schwachstellen.

Diese Arbeiten gehören in den Kompetenz- und Aufgabenbereich der Gemeinden.

Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden



Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL

  
Land in Zusammenarbeit  
Lernen durch Erfahrung

## Langsamverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmen Wegleitung für die Gemeinden

Empfohlene Methode für die Schwachstellenanalyse

### FUSS-VELO-CHECK




Agglomerationsprogramm Basel / 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Jan. 2011 / Doris Capau, ARP BL



## 8.2 Stand der Arbeiten und Ausblick Interreg- IVA- Proj. C14

**Sprache: französisch**

**Referent: Florence Prudent, Projektleiterin beim Trinationalen Eurodistrict Basel**



Florence Prudent zeigt anhand der folgenden Folien den aktuellen Stand der Arbeiten am Interreg-Projekt auf und weist auf die bevorstehenden Tätigkeiten hin.

<p><b>Projet INTERREG C14 – INTERREG-Projekt C14</b></p> <p><b>3 enquêtes de circulation au printemps 2011 3 Verkehrserhebungen im Frühjahr 2011</b></p> <p>Florence Prudent, chef de projet 2<sup>e</sup> réunion participative - Programme d'Agglomération</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<p><b>Renforcement du réseau de transport en commun et des P&amp;R Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der P&amp;R-Standorte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Durée / Laufzeit:</b> 2009 – 2012</li> <li>• <b>Budget / Volumen:</b> 540 000 €</li> <li>• <b>Porteur de projet / Projektträger:</b> ETB/TEB</li> <li>• <b>Partenaires et cofinanceurs / Partner und Kofinanzierung:</b> ETB/TEB = Porteur de projet / Projektträger             <ul style="list-style-type: none"> <li>• D : Landkreis Lörrach und einzelne Gemeinde</li> <li>• CH : Kantone BS, BL, AG, ReG, Planungstelle BBasel, Allschwil</li> <li>• F: Région Alsace, Conseil Général Haut-Rhin, CC3F, CC Porte du Sundgau, CC Pays de Sierentz</li> <li>• EU (28%), Confédération Suisse (11%)</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">2</p>
<p><b>Enquête origine-destination et comptage / Quell-Ziel-Befragung und Zählungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voitures / MIV: 25 postes frontières/ Grenzübergängen</li> <li>• Transport en commun / ÖV: 22 lignes / Linien</li> <li>• Mobilité douce/ LV: 5 Übergängen</li> <li>• Trafic entrant en Suisse Verkehr Richtung CH</li> <li>• 06h00 - 20h00</li> <li>• Questionnaire succinct / Kurze Befragung</li> </ul> <p style="text-align: right;">3</p>	<p><b>Enquête téléphonique des ménages sur leur mobilité / Telefonische Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten</b></p> <p><b>Méthode comparative EDVM / Microrecensement</b></p> <p>Déplacements effectués par 3000 ménages tirés au sort dans la partie française et allemande</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Motifs de déplacement</li> <li>- Mode de transports utilisés</li> <li>- Distances effectuées etc...</li> </ul> <p>Erfassung des Mobilitätsverhalten von 3 000 Haushalten im franz. und deutschen Teilraumes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grund des zurückgelegten Weges</li> <li>- Wahl des Verkehrsmittels</li> <li>- Zurückgelegte Distanz</li> <li>- etc...</li> </ul> <p style="text-align: right;">4</p>

Enquête des sites P&R et B&R /  
Untersuchung P&R und B&R-Standorte



- Aux arrêts TC proches de la frontières  
an grenznahen Haltestellen
- Un jour ouvrable (mardi /jeudi)  
ein Normal-Werktag (Di/Do)
- Places disponibles et fréquentation  
Anzahl und Auslastung
- Conditions d'utilisation  
Nutzungsbedingungen



5

Plan de communication pour sensibiliser la population  
Kommunikationsplan für die Bevölkerung



Large diffusion de l'information à la population  
= obtenir une bonne participation

- lettre aux communes, aux commissariats
- publication sur site internet et autres supports
- communiqué de presse, conférence de presse etc...



Breite Ausstrahlung der Ankündigung an die Bevölkerung  
= gute Resonanz bei den Erhebungen

- Infobriefe an die Gemeinden, Polizeireviere
- Bekanntmachung durch Anzeige und anderen Medien
- Pressearbeit

6



Merci de votre attention!  
Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

[www.eurodistrictbasel.eu](http://www.eurodistrictbasel.eu)

7

## 9 Zusammenfassung und Abschluss


### 9.1 Synthese und Ausblick

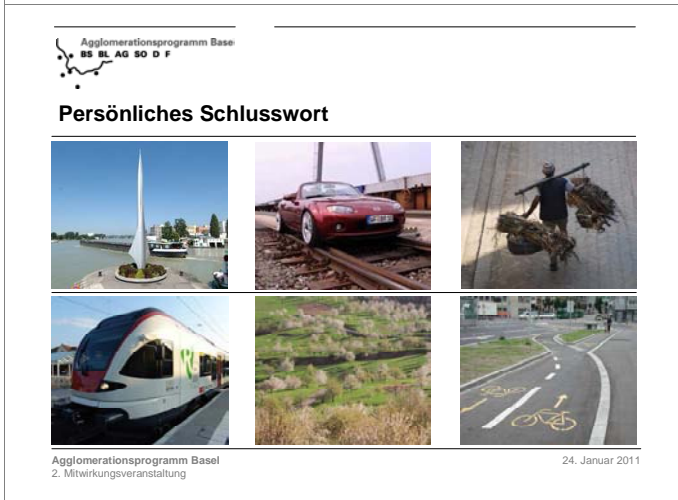
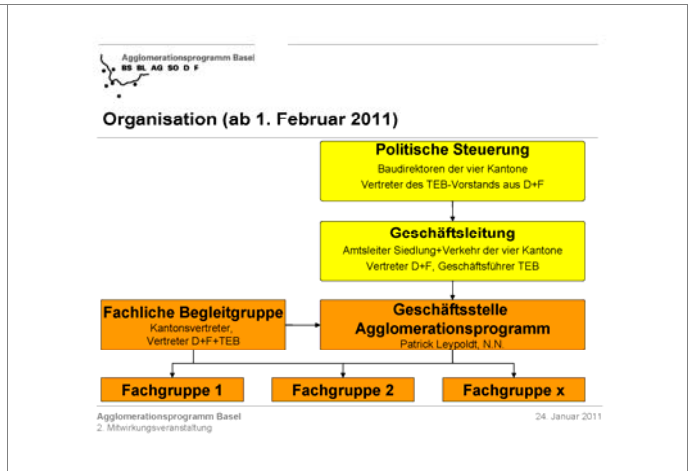
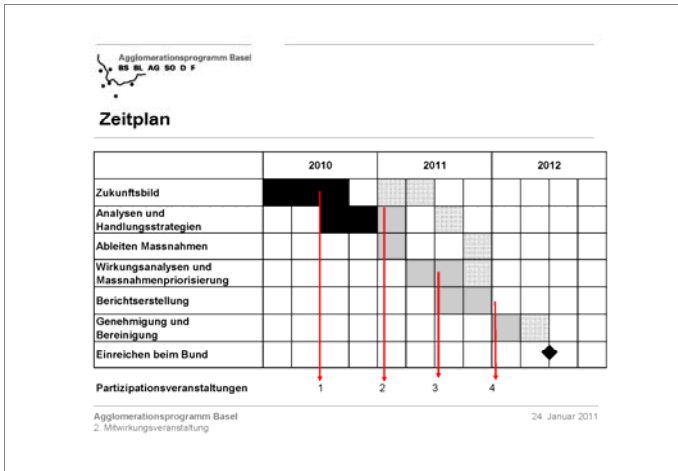
**Sprache: deutsch**

**Referent: Simon Kettner, Abteilungsleiter Mobilitätsstrategie, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**



In seiner Synthese spricht Simon Kettner anhand der nachfolgenden Folien über das weitere Vorgehen und die Herausforderungen für die weitere Arbeit. Und er stellt den Anwesenden den neu gewählten Geschäftsstellenleiter Patrick Leupoldt vor.

<p>Agglomerationsprogramm Basel BS BL AG SO D F</p> <p><b>Agglomerationsprogramm Basel</b> 2. Mitwirkungsveranstaltung 24.1.2011</p> <p><b>Ausblick</b></p> <p>Simon Kettner, Mobilität BS</p> 	<p>Agglomerationsprogramm Basel BS BL AG SO D F</p> <p>Agglomerationsprogramm Basel 2. Mitwirkungsveranstaltung</p> <p>24. Januar 2011</p>
<p>Agglomerationsprogramm Basel BS BL AG SO D F</p> <p><b>Stand Umsetzung 1. Generation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Leistungsvereinbarung mit Bund ist unterzeichnet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 13 A-Projekte</li> <li>- Investitionen von 214 Mio CHF</li> <li>- Bundesbeitrag von 85.7 Mio CHF (40%)</li> <li>- Zusätzliche Verpflichtung zur Umsetzung von Eigenleistungen und Siedlungsmassnahmen</li> </ul> </li> <li>• <b>Finanzierungsvereinbarungen projektspezifisch abschliessen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vor Baubeginn</li> </ul> </li> </ul> <p>Agglomerationsprogramm Basel 2. Mitwirkungsveranstaltung</p> <p>24. Januar 2011</p>	<p>Agglomerationsprogramm Basel BS BL AG SO D F</p> <p><b>Weitere Arbeiten</b></p> <pre> graph TD     A[Studie Einwohnerpotentiale] --&gt; B[Überarbeitung Zukunftsbild]     B --&gt; C[Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation (Schlussbericht)]     C --&gt; D[Eingabe beim Bund]     E[Konsolidierung Teilstrategien] --&gt; F[Massnahmen sammeln, bewerten, auswählen]     G[Konsolidierung Analysen] --&gt; F     F --&gt; C     H[3. Mitwirkungsveranstaltung] --&gt; F     I[4. Mitwirkungsveranstaltung] --&gt; C     </pre> <p>Agglomerationsprogramm Basel 2. Mitwirkungsveranstaltung</p> <p>24. Januar 2011</p>



## 9.2 Dank und Abschluss durch Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels

**Sprachen: deutsch**



Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels ist erfreut über das Engagement und die hohe Qualität der Diskussionen und Beiträge. Es herrscht eine gewisse Konkurrenzsituation unter den Agglomerationen und gerade deshalb ist es wichtig, dass wir intensiv und breit abgestützt an unserem Agglomerationsprogramm arbeiten.

In den Diskussionen wurde auf wichtige Punkte hingewiesen, die noch zu klären sind. Auch die teilweise weitgehend kritische Beurteilung aus der französischen Gruppe wird im Sinne der konstruktiv geäußerten Kritik dankbar entgegen genommen.

Wir sind zurzeit noch in einem Stadium der Planung, in dem wir in vielen Dingen Einigkeit haben. Das ist auch wichtig. Je konkreter die Arbeiten werden, desto schwieriger wird es, einen Konsens zu finden. Das ist die politische Realität - und das ist auch hier so. Aber mit der weitgehenden Übereinstimmung bei den Grundsätzen haben wir eine gute Basis für die künftigen Diskussionen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist uns aus Überzeugung ein Anliegen. Es ist aber auch klar, dass wir zusammenarbeiten müssen, wenn wir beim Bund mit dem Agglomerationsprogramm erfolgreich sein wollen.

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels schliesst die Veranstaltung pünktlich ab, dankt allen für die aktive Teilnahme und Mitarbeit und lädt zum anschliessenden Apéro ein.

*Impressionen*



metron



## **Persönliche Anmerkungen und Hinweise der TeilnehmerInnen**



### **Inhaltliche / fachliche Hinweise**

- Inhalte noch ziemlich vage!
- Impulse / Beiträge aus anderen Aggloprogrammen + Raumkonzept Schweiz berücksichtigen
- Infos zum Stand Zukunftsbild wünschenswert (hat Einfluss auf Massnahmen u. Teilstrategien)
- Verkehrssicherheit LV muss Kernmassnahme sein
- Glossar wäre sinnvoll, um das gegenseitige Verständnis und die Diskussion zu fördern
- Kein Kapazitätsausbau MIV (Osttangente, Gundeli-Tunnel, Neue Anschlüsse) → Ziel 10% MIV Reduktion (politische Vorgabe)
- Gefahr, dass AggloP II wieder nicht von Situation + nachhalt. Ziel ausgeht + daraus prioritäre Projekte ableitet, sondern bestimmte Projekte realisiert werden sollen, und jetzt Strategie / Konzept darum herum gebaut wird.
- Konsequenz B + R beachten überall in trinat. Region + auch an wichtigen Tram-HS
- MIV-Reduktion durch ÖV-Feinverteilung & Velowege/-streifen (regionale & lokale Radrouten)
  - Ausbau Signalisation für Velo- & Fussverkehr
  - Keine Vernachlässigung Tram- & Busverkehr beim ÖV- Ausbau
- Mobilitätsmanagement heisst auch Parkraumbewirtschaftung
- Zersiedlung kann gerade durch S-Bahn-Ausbau erfolgen. Raumplanung ist A + O.
- Zu viele Abkürzungen! (MIV, ESP, VE etc.)

## ***Hinweise zur Veranstaltungsdurchführung, zum Prozess und zum weiteren Vorgehen***

- Gute Organisation, gute Durchführung
- Lob:  
Übersetzung / Dolmetscher  
Input- Referate
- Il serait souhaitable de démarrer les réunions participatives plutôt vers 14 heures (13 heures est trop tôt). Merci
- Das nächste Mal bitte Arbeitsgruppen mischen (sprachlich, Länder) → Wir machen ja Agglo-Planung!
- Verbesserungsvorschlag: Bei der Gruppenbildung die F-sprachigen Personen NICHT in eine einzige Gruppe. Sinnvoll ist ein Personenmix in den Gruppen. Es gab aber an der 2. Mitwirkungsveranstaltung nur D-CH-Gruppen und eine F-Gruppe.