AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Willkommen

AGGLO-Forum
18. November 2019

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Modul A:
Begrüssung und Auftakt der Veranstaltung

Lörrach

Grusswort des Gastgebers

Jörg Lutz
Oberbürgermeister der Stadt Lörrach

Eröffnung der Veranstaltung durch die Trägerschaft des Agglomerationsprogramm Basel

Marion Dammann
Landrätin Landkreis Lörrach

Einführung in das Tagesprogramm und Moderation

Petra Jehle
Südwestrundfunk (SWR)

Dieter Kohler
Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)

Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Programmübersicht AGGLO Forum 2019

Module		Themen	Zeit	Pausen
AGGLOPROGRAMMBASEL	Modul A:	Begrüssung und Auftakt der Veranstaltung	09:30 - 10:00	
AGGLOPROGRAMMBASEL	Modul B:	Agglopogramm 4. Generation, Zukunftsbild 2040 / TS Siedlung	10:00 - 11:00	
trireno	Modul C:	Trinationale S-Bahn Basel	11:20 - 12:30	
AGGLOPROGRAMMBASEL	Modul D:	Agglopogramm 4. Generation, Strategien Verkehr	13:40 - 14:40	
AGGLOPROGRAMMBASEL Logistikcluster Region Basel	Modul E:	Herausforderung Güterverkehr in der Region Basel 2040	15:10 - 16:20	
AGGLOPROGRAMMBASEL	Modul F:	Ausblick und Abschluss	16:20 - 16:40	

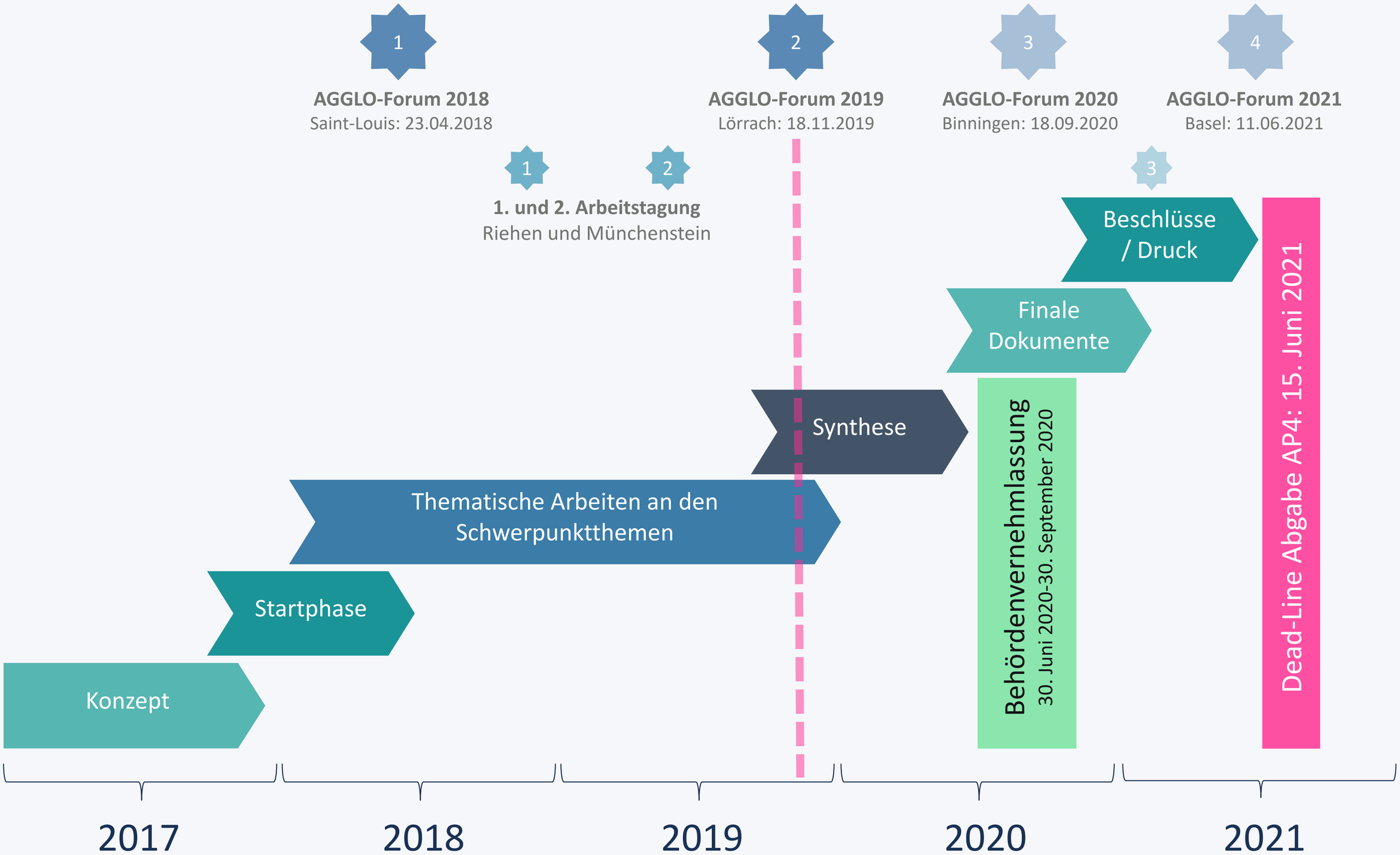
AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Modul B: Agglopogramm 4. Generation: Zukunftsbild 2040 / Strategie Siedlung

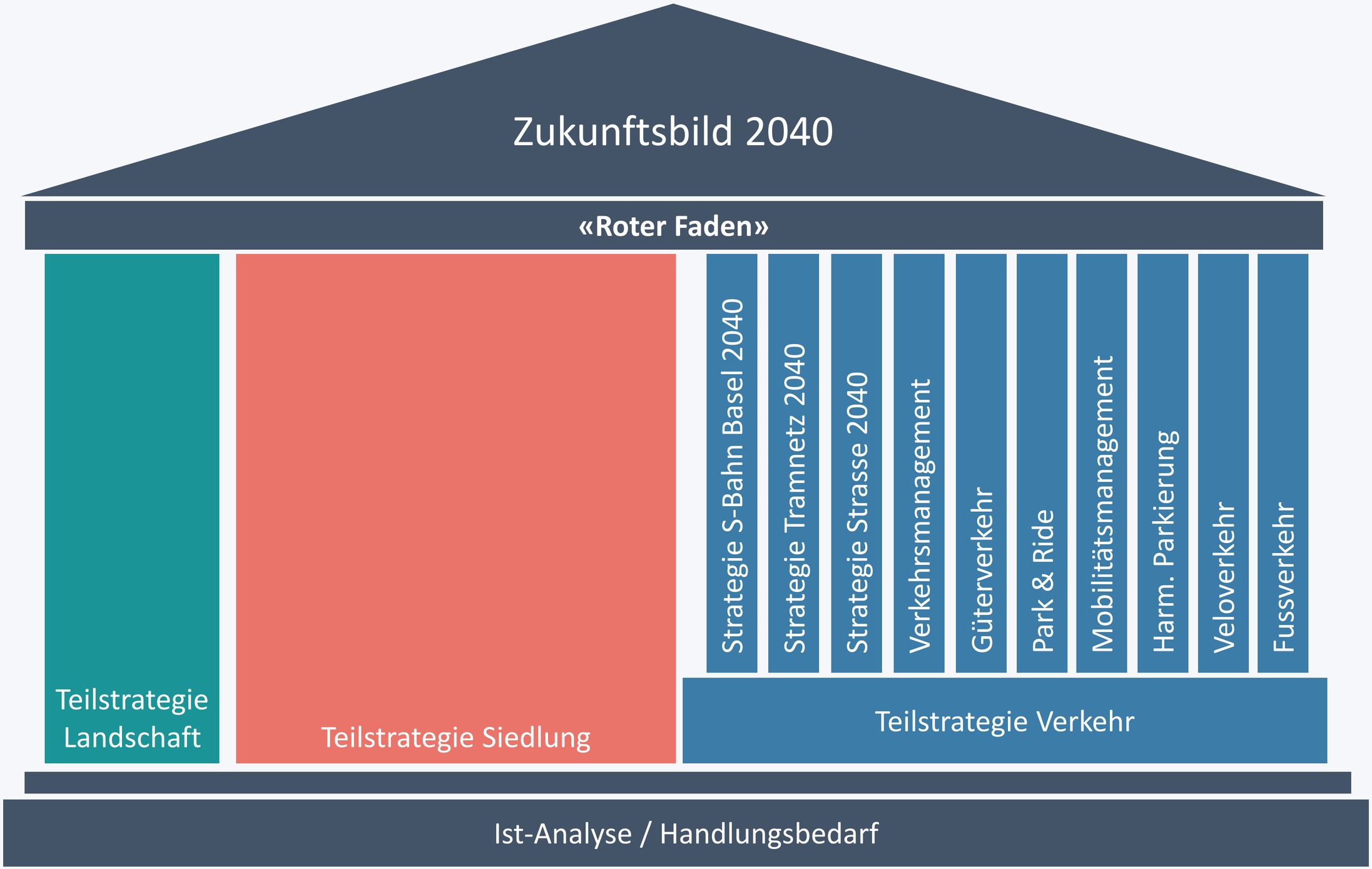
Halbzeit Erarbeitung der 4. Generation - Aktueller Stand

Jessica Fässler
Leiterin Agglomerationsprogramm Basel

4. Generation: Grobzeitplan bis Abgabe am 15. Juni 2021



Überblick Stand Erarbeitung Schwerpunktthemen von AP4



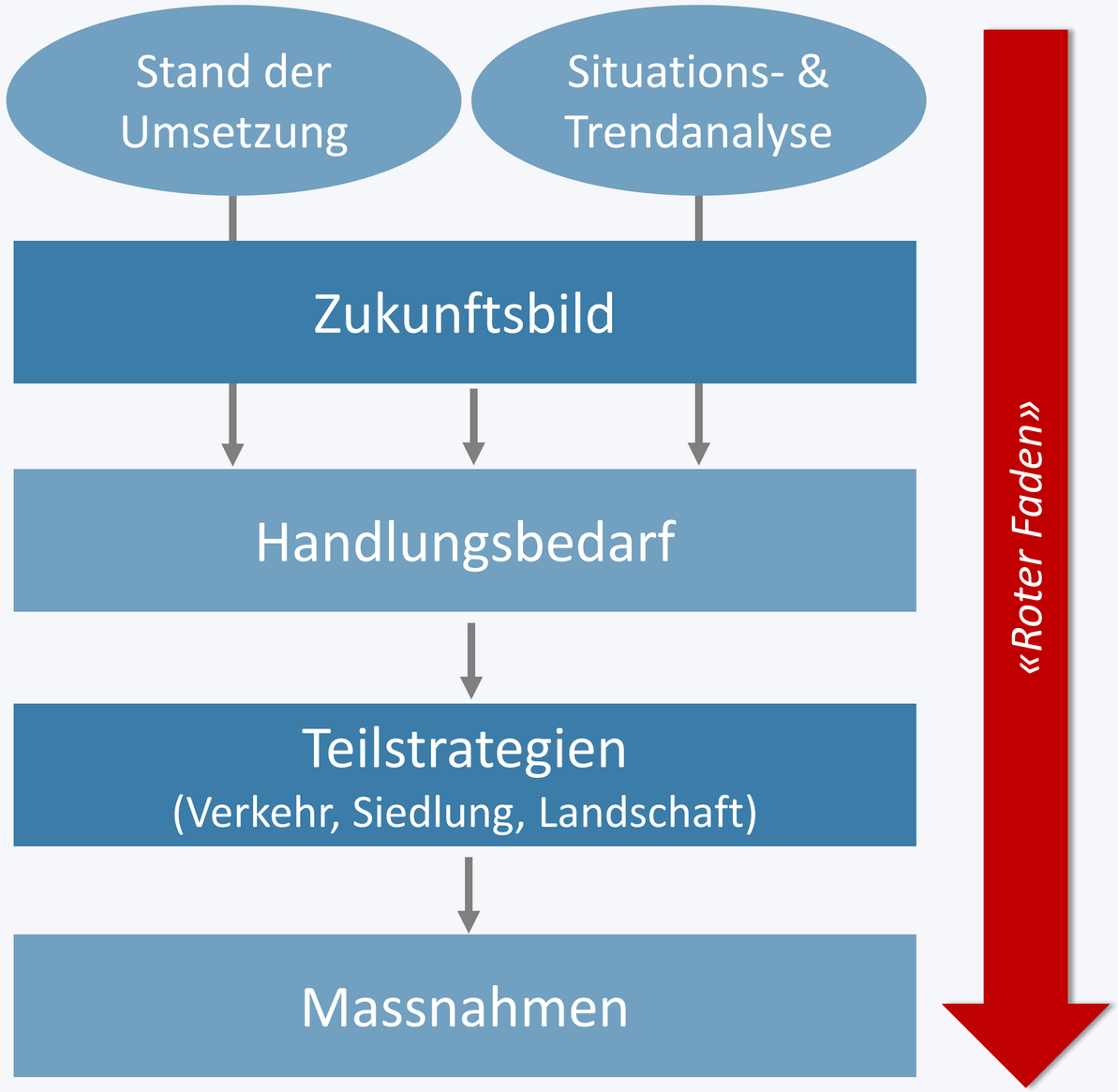
Vorstellung Zukunftsbild 2040

Martin Sandtner, Kantonsplaner Kanton Basel-Stadt
Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint Saint-Louis Agglomération (SLA)
Karl Heinz Hoffmann, Direktor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

Was ist die Funktion des Zukunftsbilds?

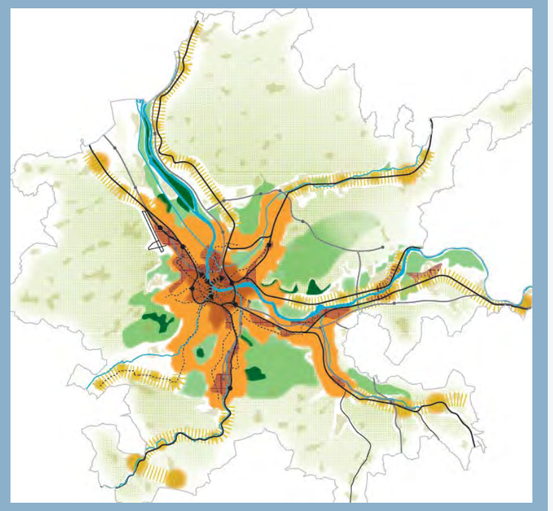
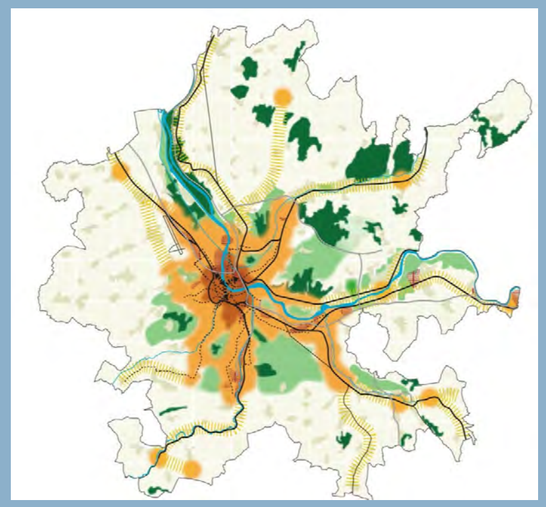
Beschreibt den **ZIELZUSTAND 2040**
«Wohin geht die Reise?»

Beschreiben das **WIE**
«Wie gelangen wir zum Ziel?“



Das Zukunftsbild ist ein **räumlich konkretes Bild**, welches aufzeigt, an welcher zukünftigen Siedlungsstruktur und Struktur des Verkehrssystems sich die Agglomeration orientiert

Entwicklungsstufen des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel

1. Generation	2. Generation	3. Generation	4. Generation
noch kein Zukunftsbild	Szenario 1: Fläche Szenario 2: Kern Szenario 3: Korridor Zukunftsbild Korridor + 	Zukunftsbild 2030 	Zukunftsbild 2040
2005 - 2008	2009 - 2012	2013 - 2016	2017 - 2021

Zukunftsbild 2040: Zielaussagen

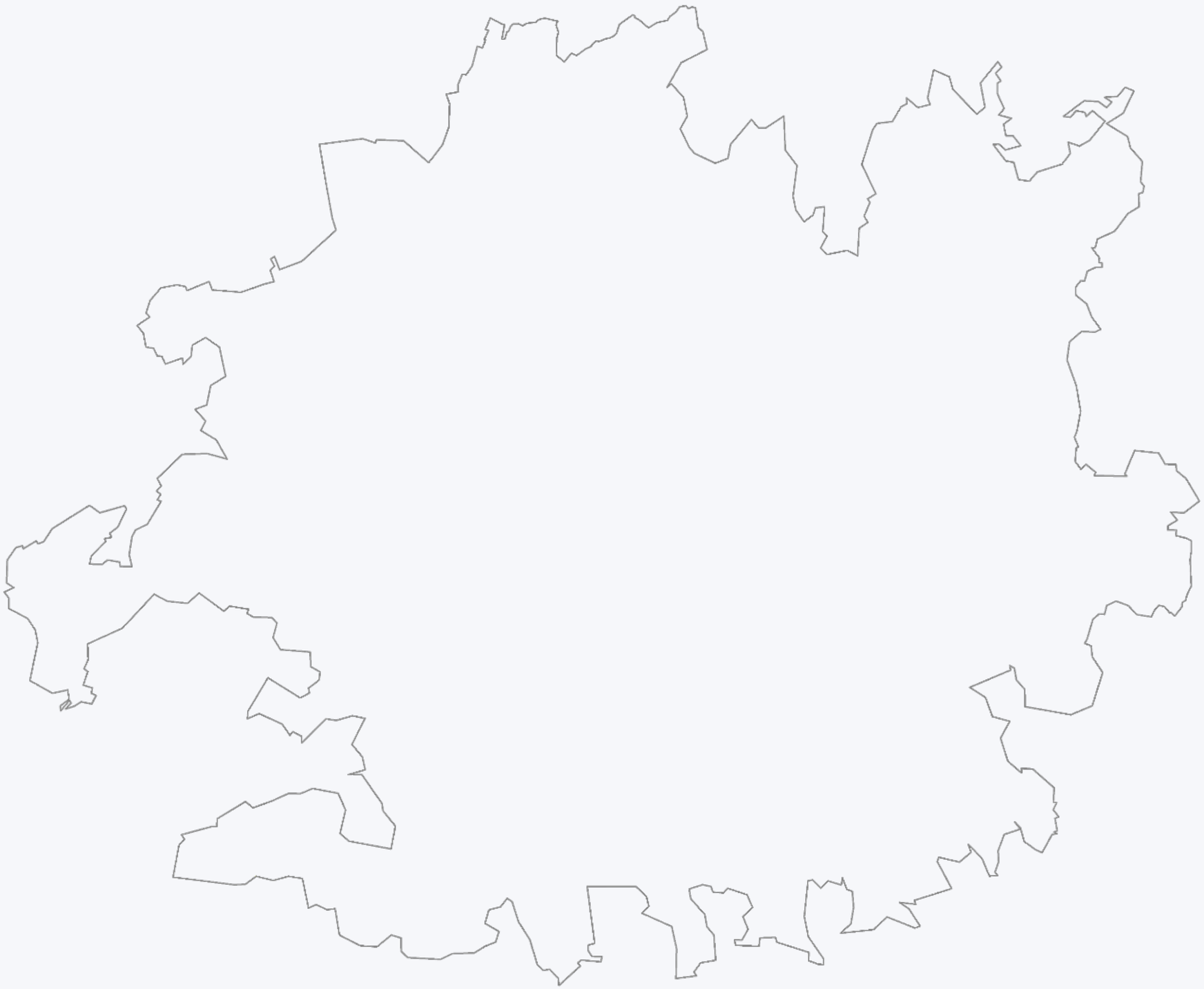
Leitsatz

Das Agglomerationsprogramm stärkt die polyzentrische Struktur der Agglomeration Basel mit vielfältigen, qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrenstrukturen, einem darauf abgestimmten, nachhaltigen Transportsystem und einer fingerartigen Grünraumstruktur.

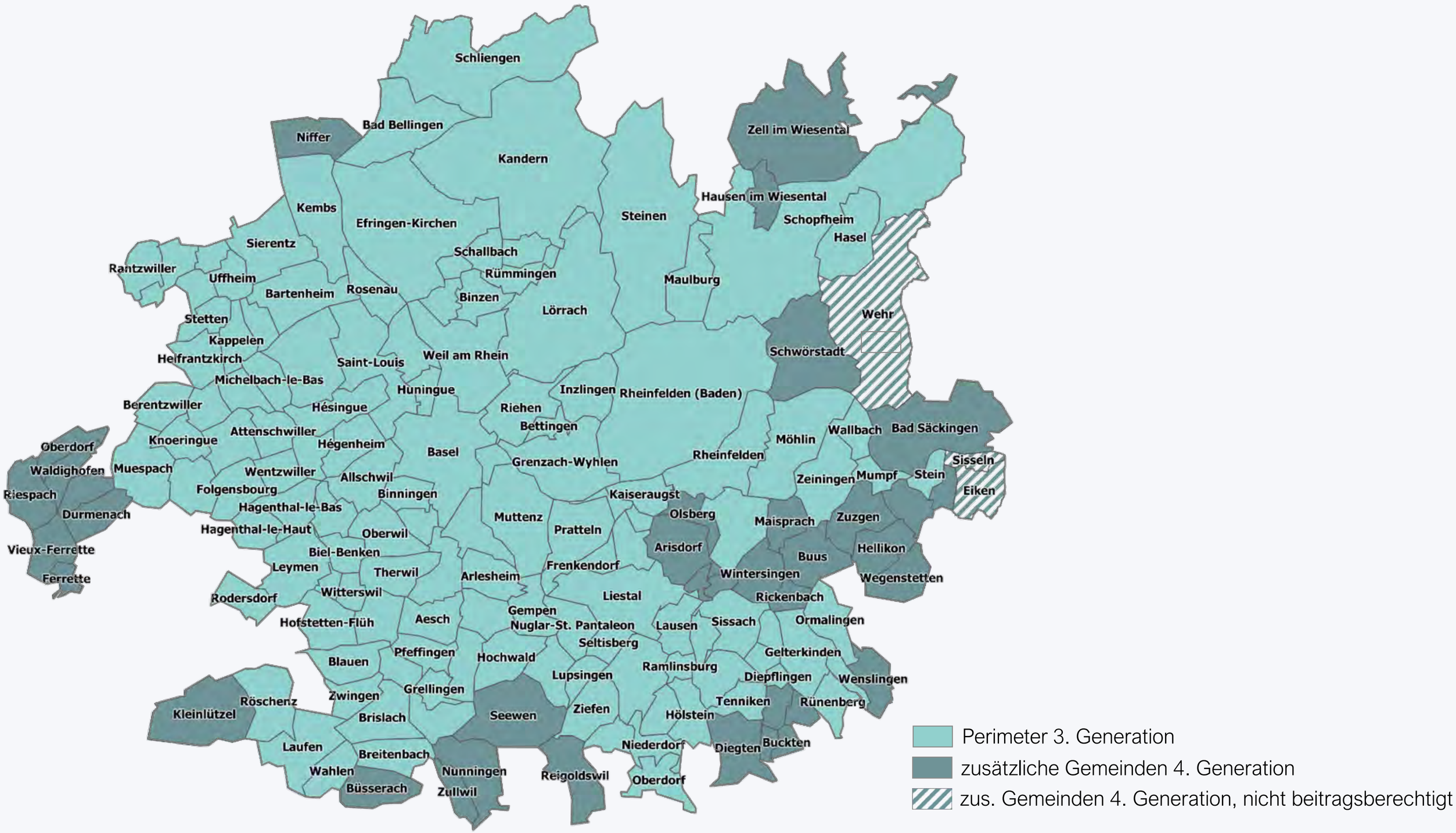
Grundsatz 1: Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen fördern

Grundsatz 2: Mobilität ermöglichen und auf nachhaltige Angebote lenken

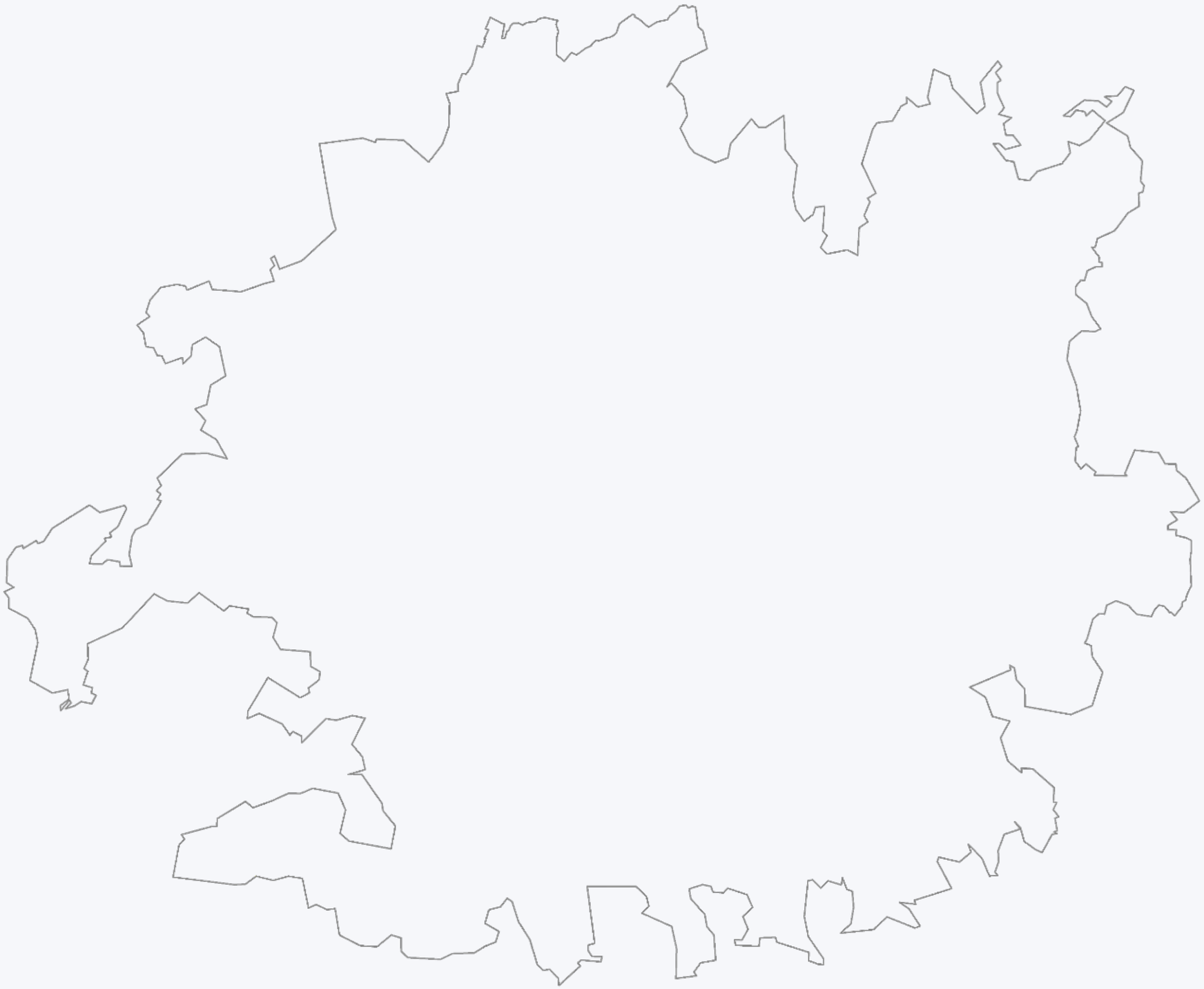
4. Entwurf Zukunftsbild 2040



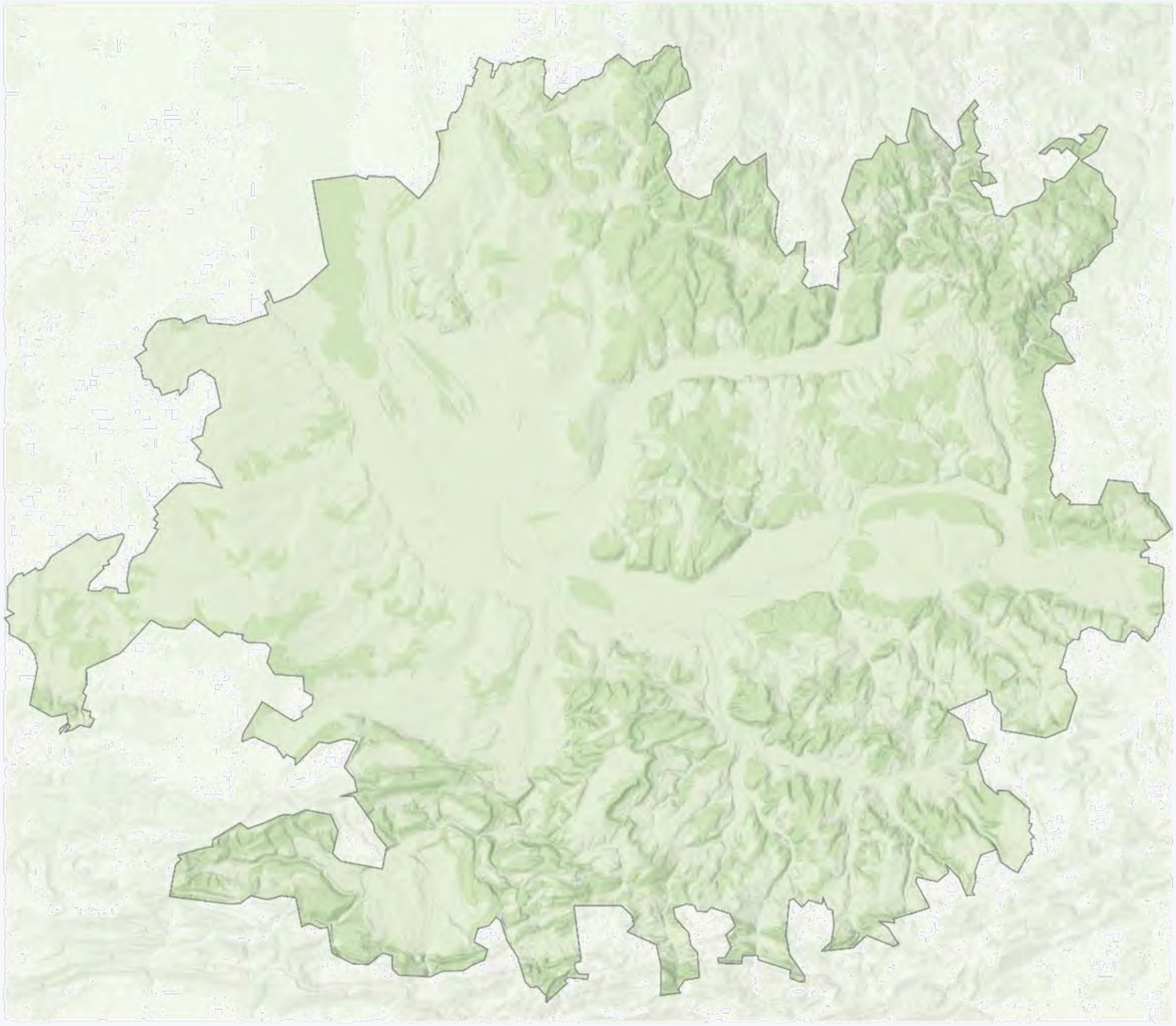
4. Entwurf Zukunftsbild 2040



4. Entwurf Zukunftsbild 2040

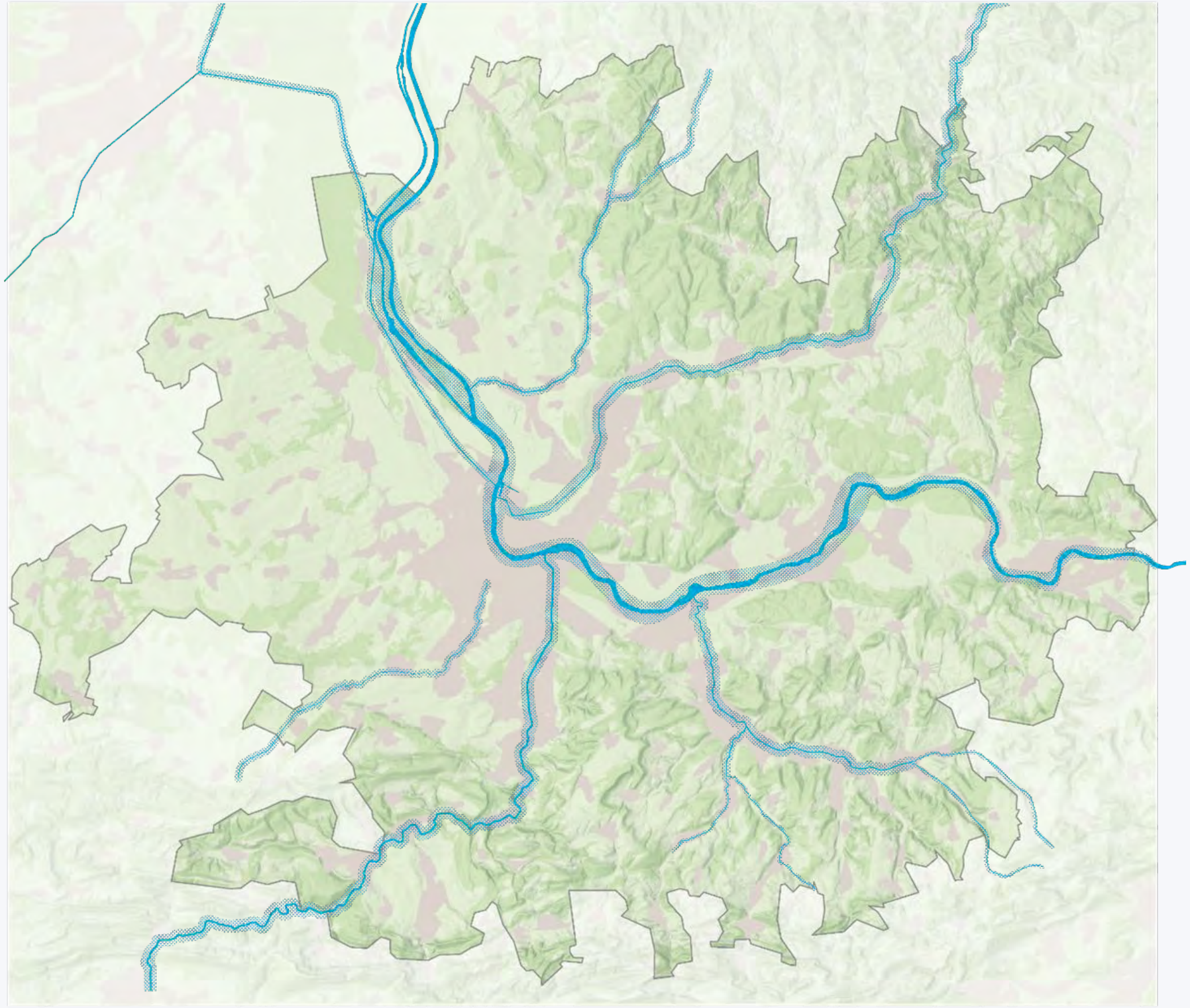


4. Entwurf Zukunftsbild 2040



4. Entwurf Zukunftsbild 2040

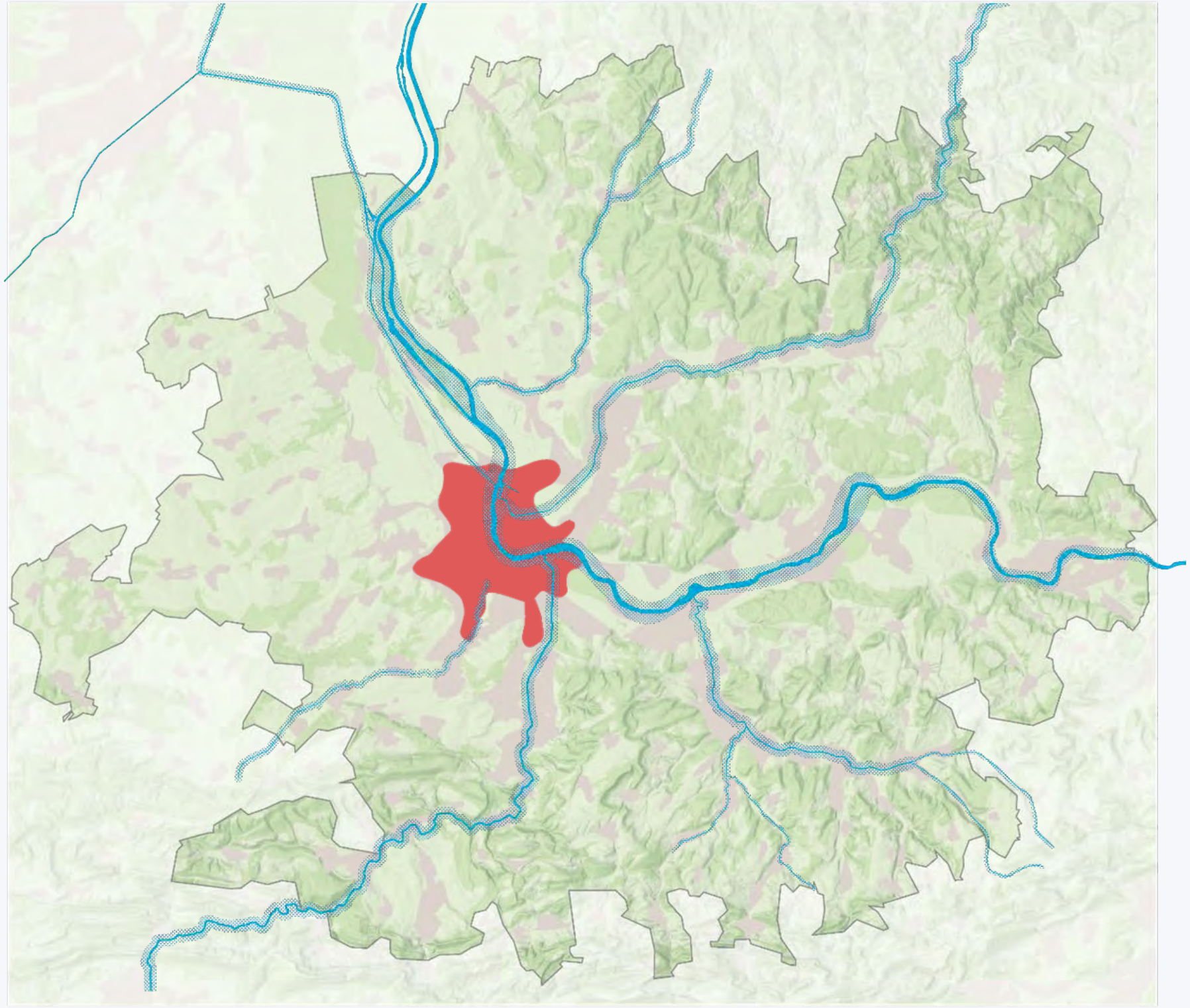
4. Entwurf Zukunftsbild 2040



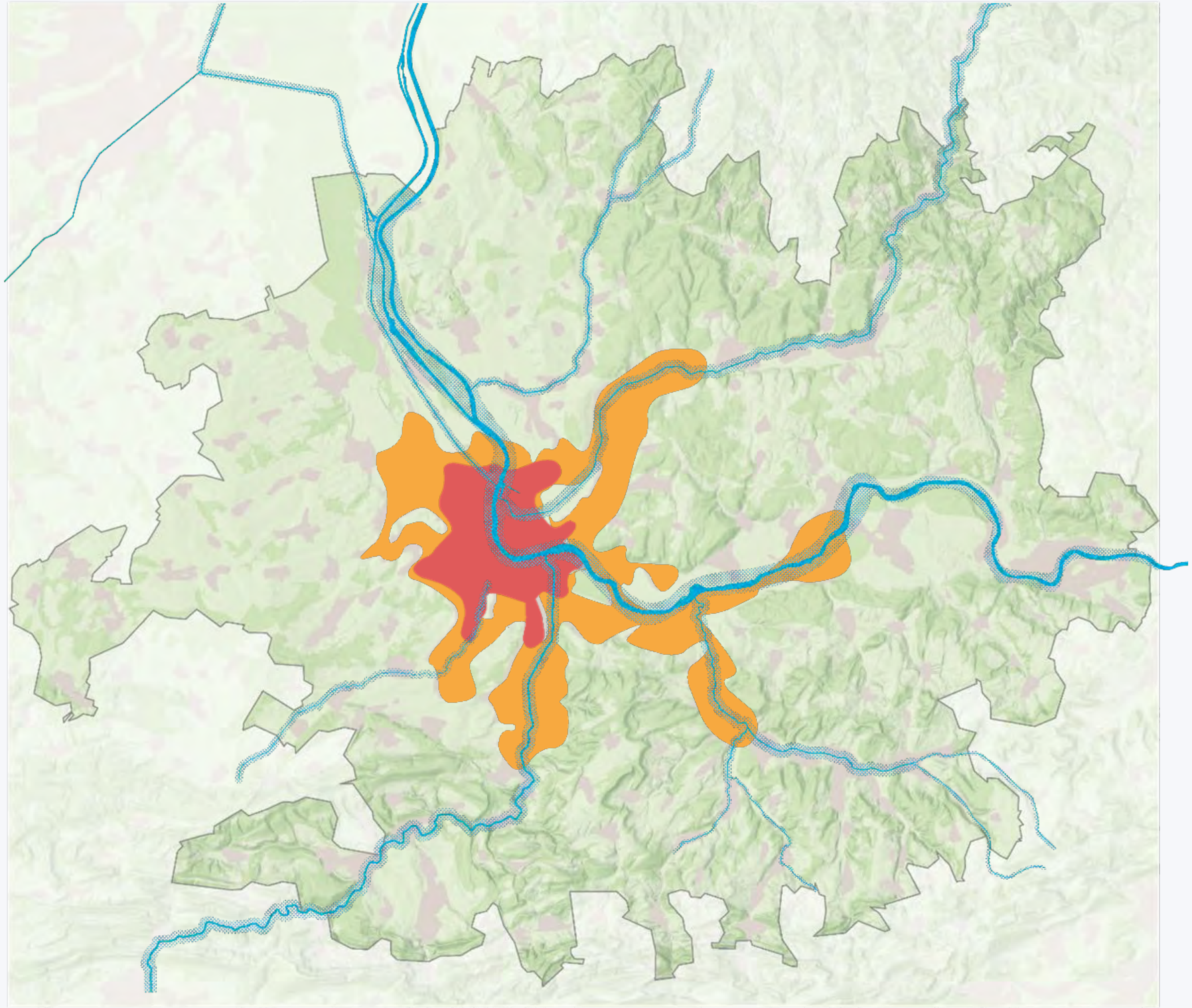
«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



4. Entwurf Zukunftsbild 2040

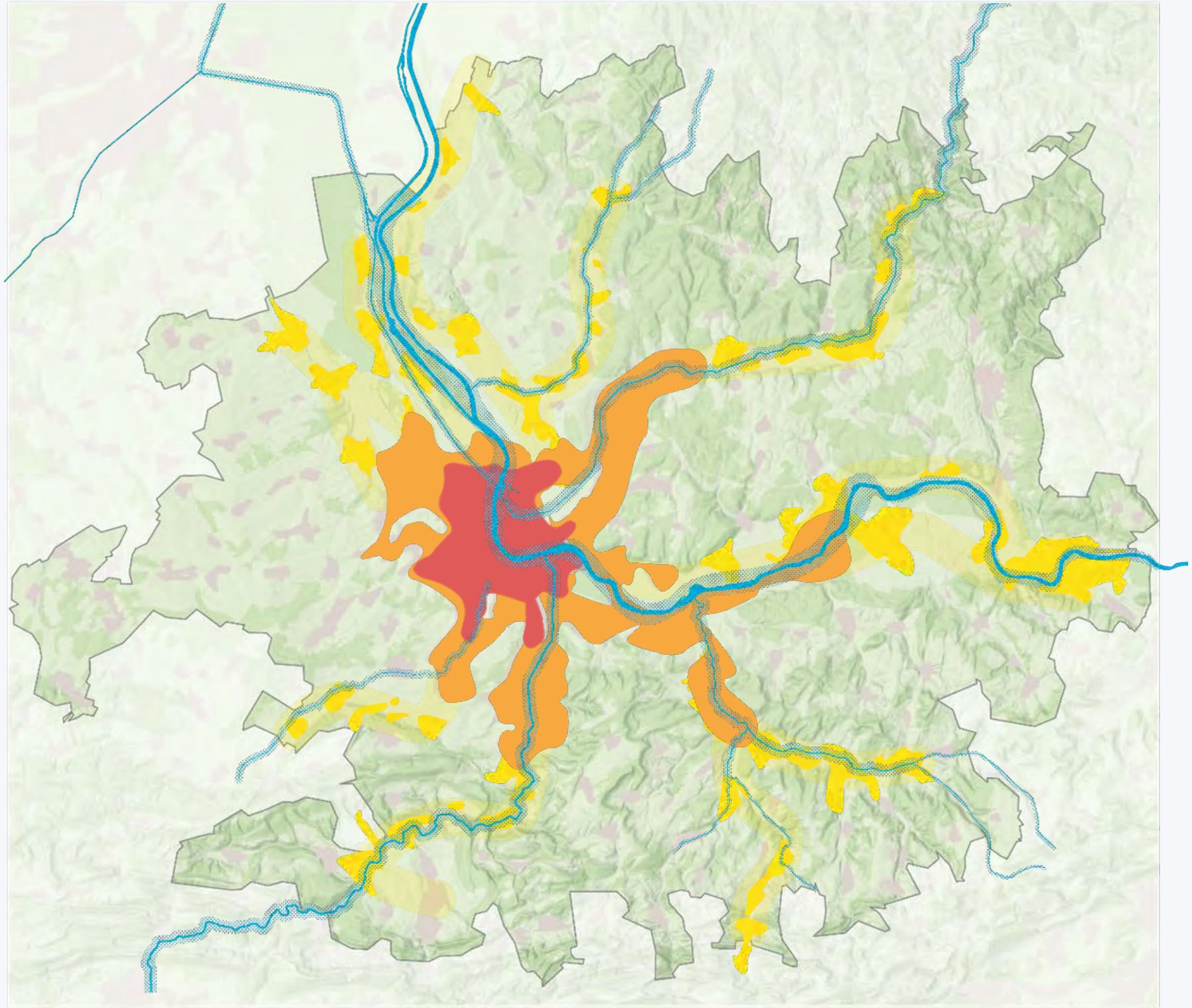


«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



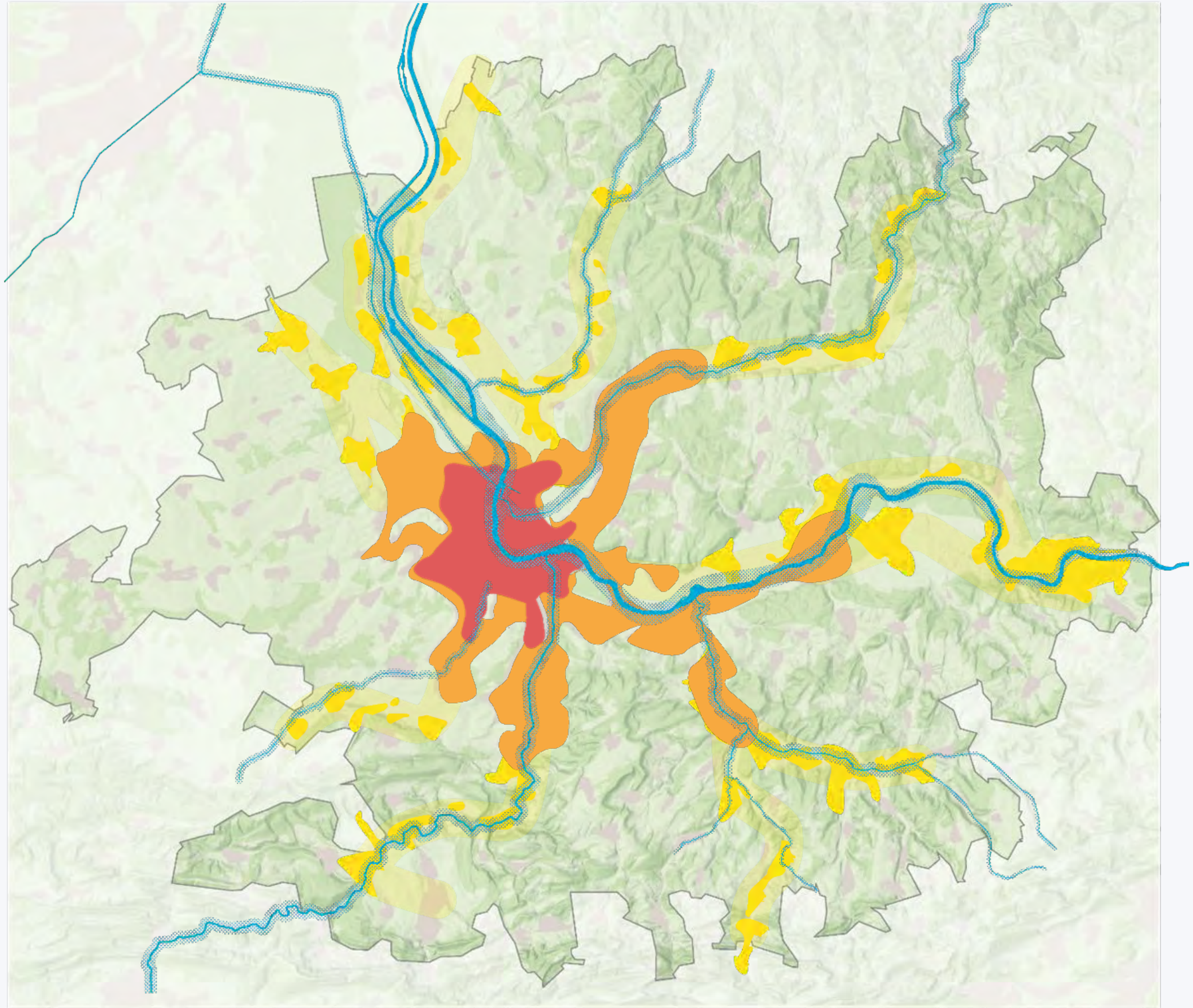
«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

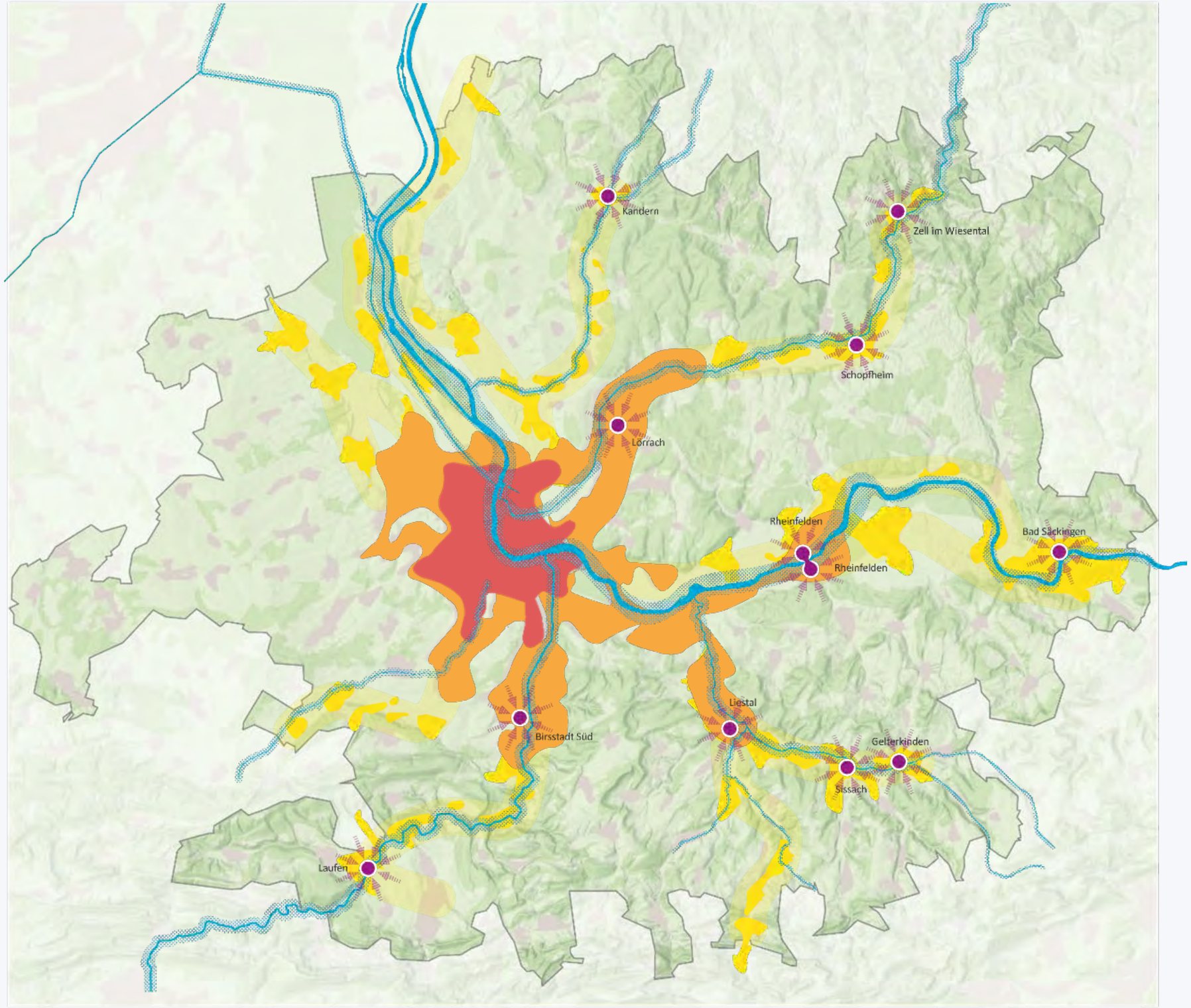
Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

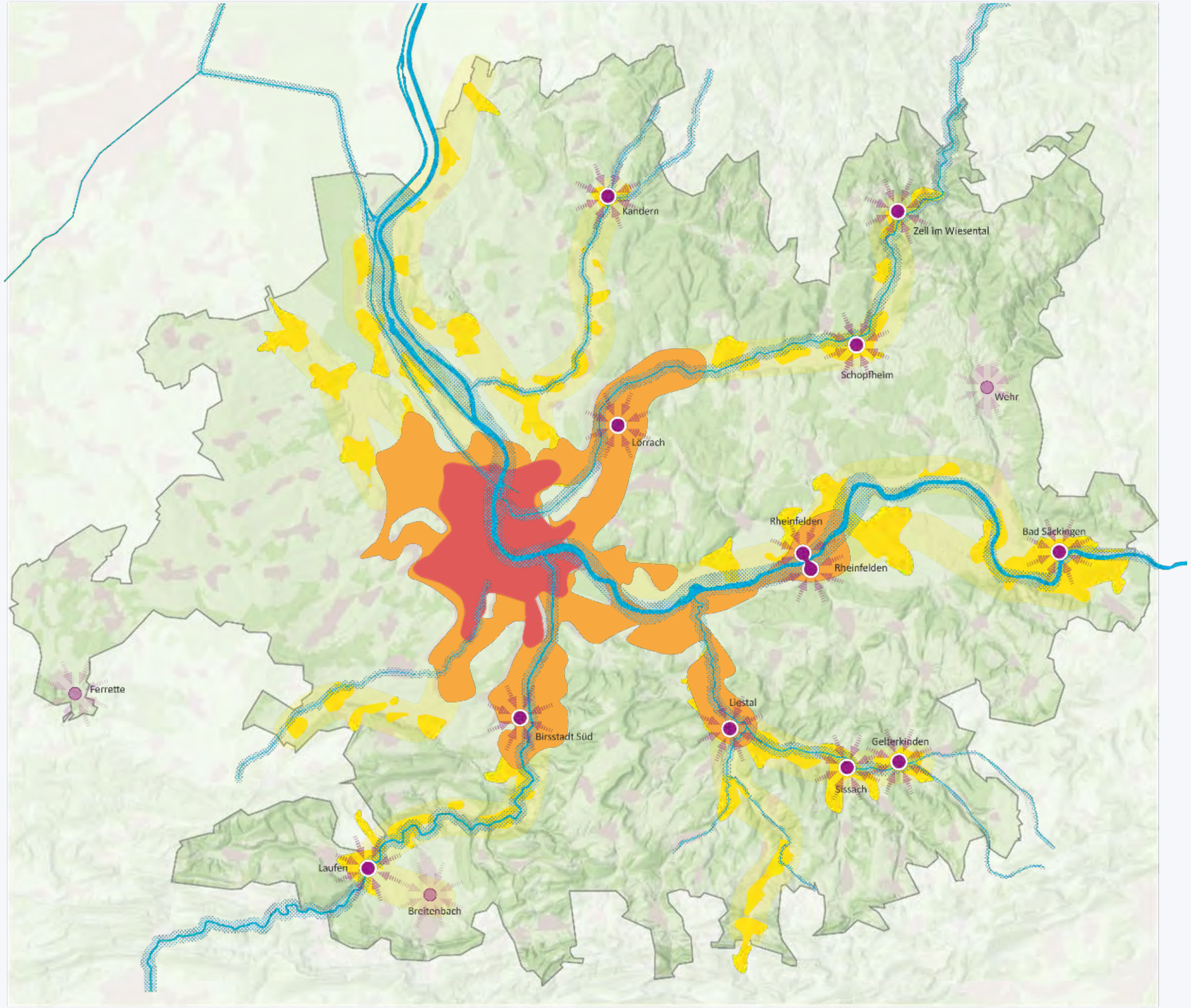
Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

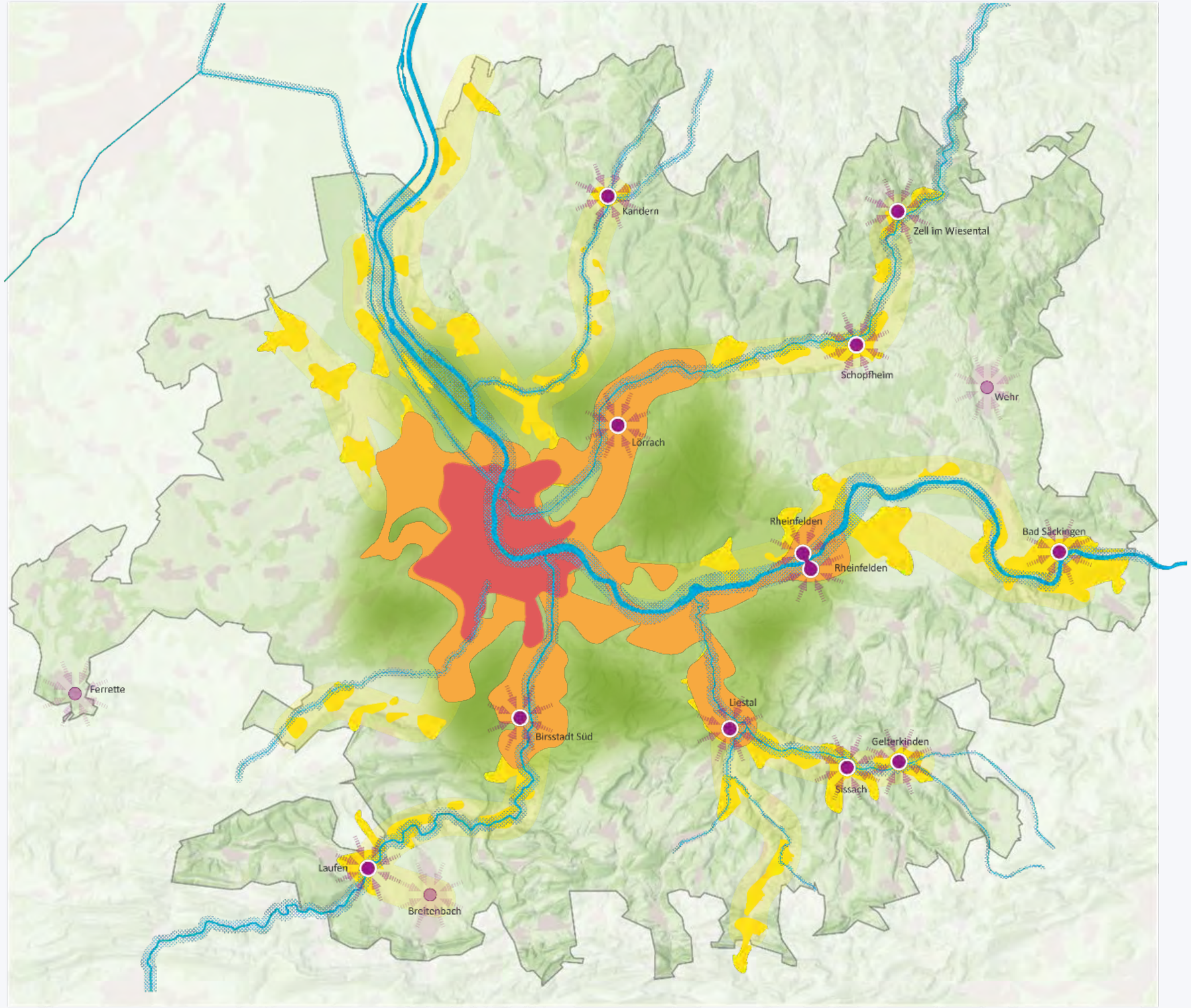
Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

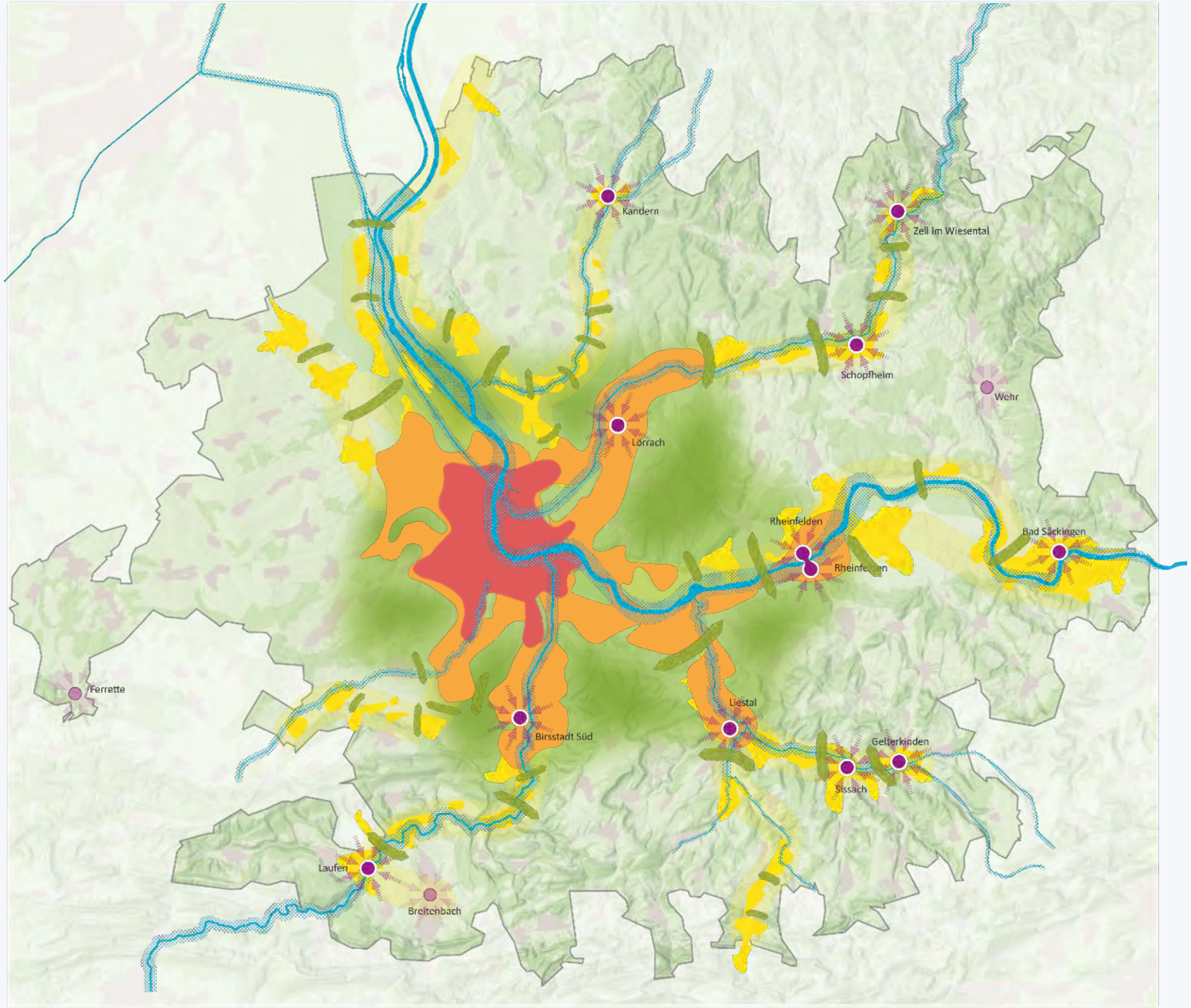
Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

«Grüne Finger»
Lebens- und Naturraumqualität prägen

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

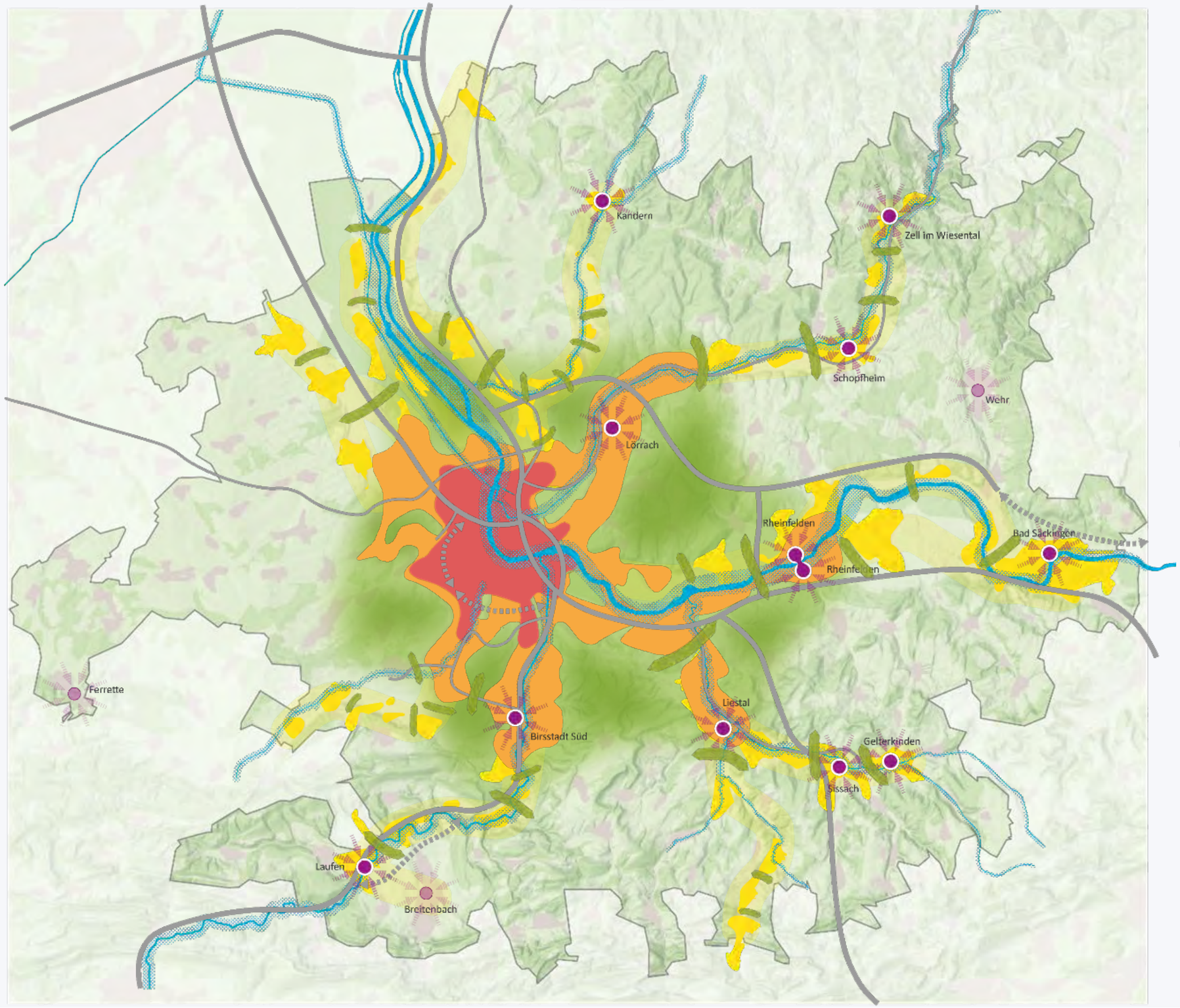
Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

«Grüne Finger»
Lebens- und Naturraumqualität prägen

«Grüne Verbindungen»
wertvolle Landschaften vernetzen

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

«Grüne Finger»
Lebens- und Naturraumqualität prägen

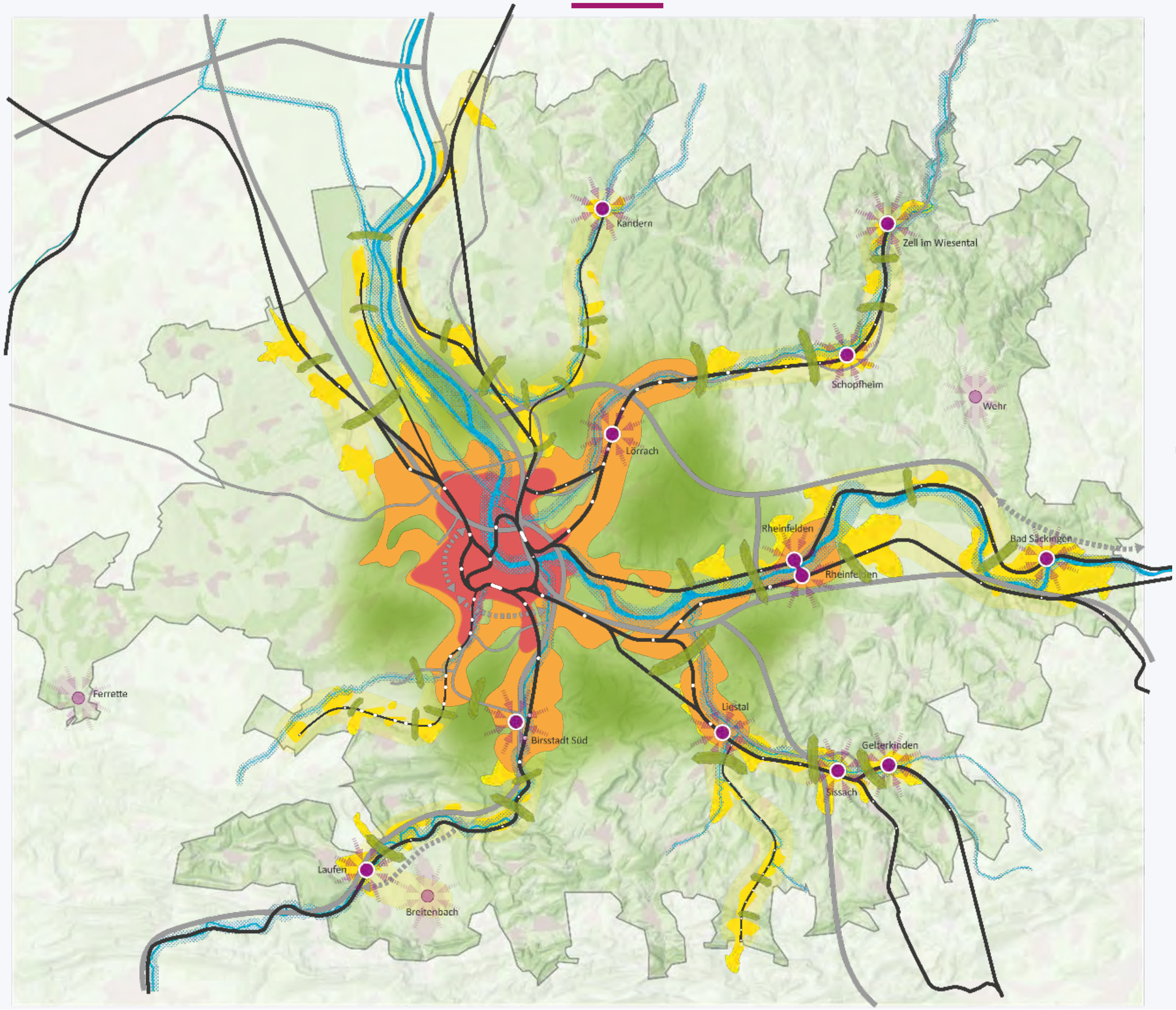
«Grüne Verbindungen»
wertvolle Landschaften vernetzen

MIV
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

Verbindungsbedeutung:
VB 1: durchleiten & überregional verbinden
VB 2: überregional & regional verbinden

geplante Verbindung (nach 2040)

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

«Grüne Finger»
Lebens- und Naturraumqualität prägen

«Grüne Verbindungen»
wertvolle Landschaften vernetzen

MIV
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

Verbindungsbedeutung:
- *VB 1: durchleiten & überregional verbinden*
- *VB 2: überregional & regional verbinden*

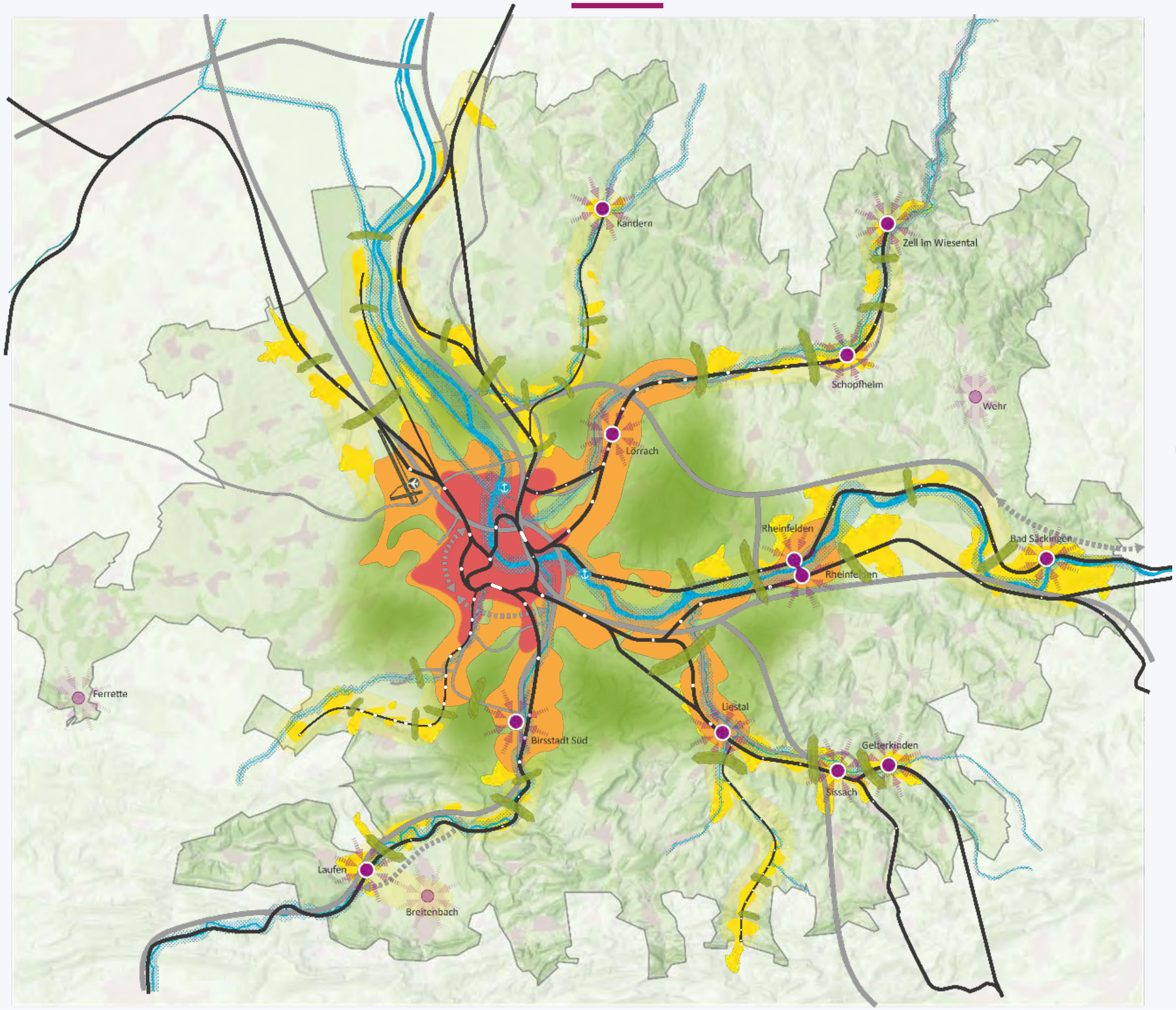
geplante Verbindung (nach 2040)

ÖV
als Rückgrat die Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren

- *S-Bahn*
- *ÖV mit S-Bahn-Funktion*

Bedienungstakt:
- *Halt mit min. 15' Takt*
- *Halt mit min. 30' Takt*

4. Entwurf Zukunftsbild 2040



«Blaue Bänder»
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ankergemeinden / Stützpunktgemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

«Grüne Finger»
Lebens- und Naturraumqualität prägen

«Grüne Verbindungen»
wertvolle Landschaften vernetzen

MIV
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

Verbindungsbedeutung:
VB 1: durchleiten & überregional verbinden
VB 2: überregional & regional verbinden

geplante Verbindung (nach 2040)

ÖV
als Rückgrat die Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren

S-Bahn
ÖV mit S-Bahn-Funktion

Bedienungstakt:
Halt mit min. 15' Takt
Halt mit min. 30' Takt

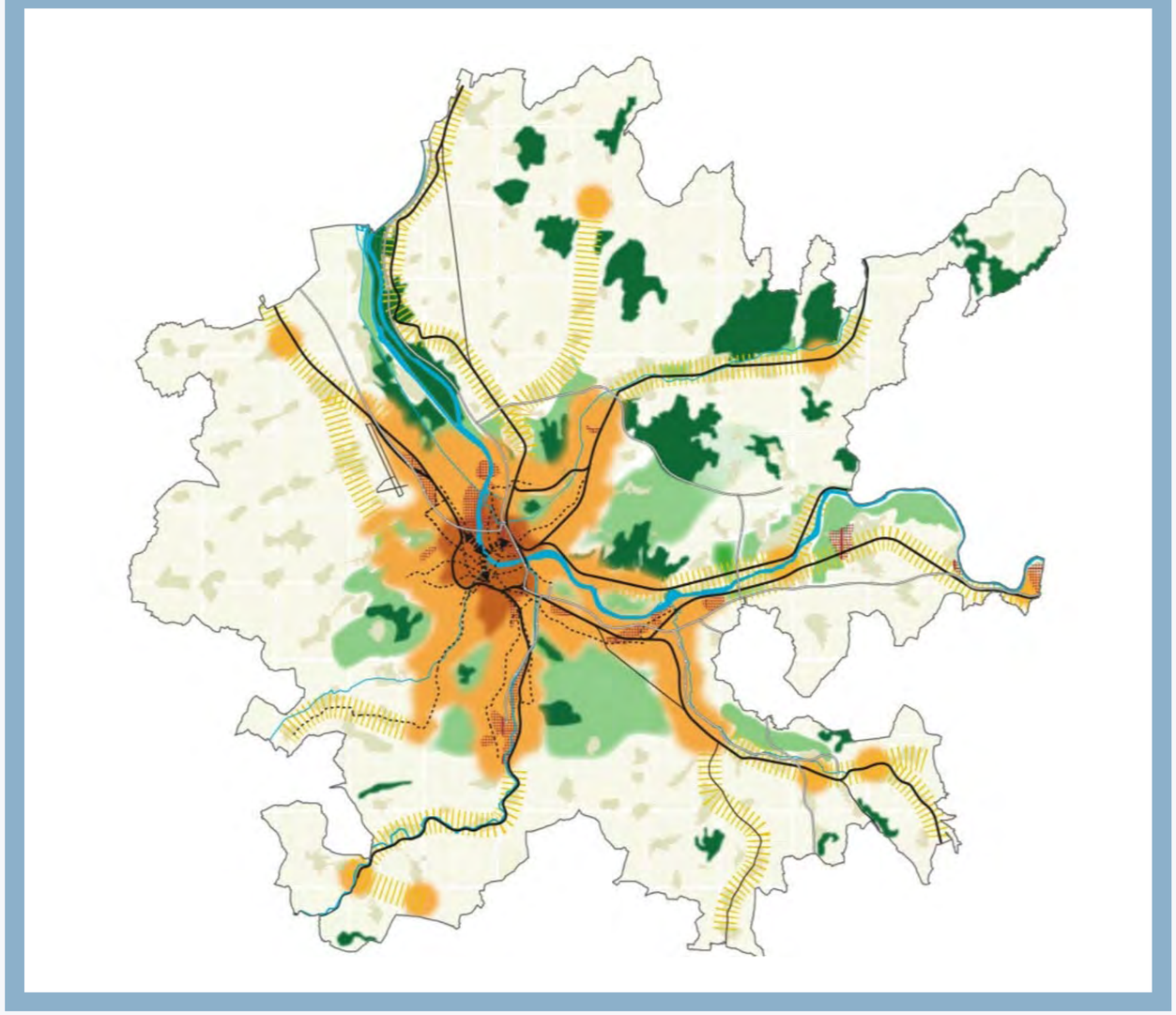
Rheinhäfen/Euroairport
Gateway-Funktion sicherstellen

Velo- und Fussverkehr
sichere und attraktive Verbindungen anbieten (gilt für gesamte Agglomeration)

Zukunftsbild 2040: Kernaussagen und Neuerungen

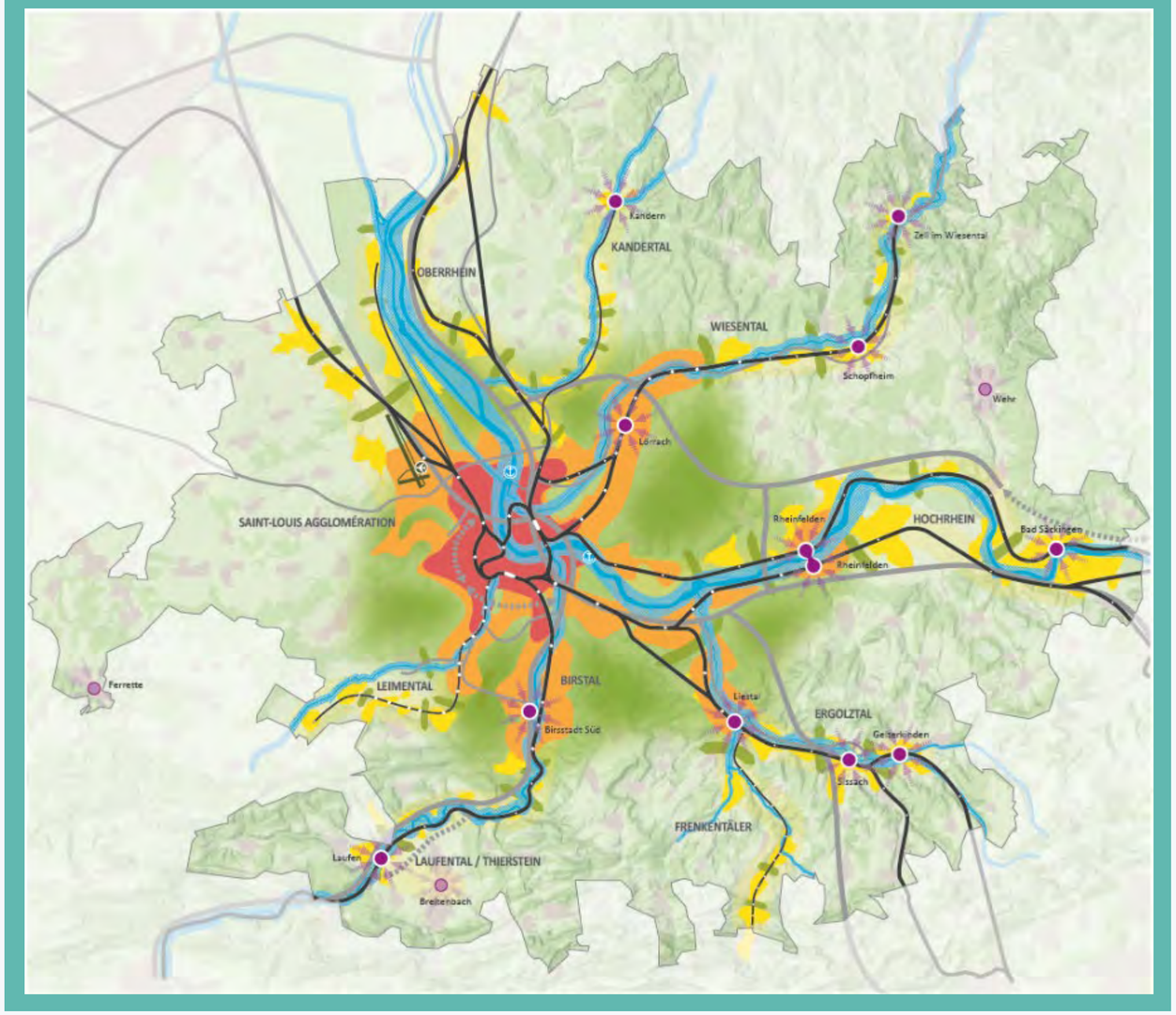
3. Generation

Zukunftsbild 2030



4. Generation

Zukunftsbild 2040



Teilstrategie Siedlung

Sacha Peter, Kantonsplaner Kanton Solothurn

Ziel und Aufgabe der Teilstrategie Siedlung

- Die Teilstrategie zeigt den Weg auf, wie im Bereich Siedlung die Ziele im Zukunftsbild 2040 erreicht werden können.
- Ausgehend vom Ist-Zustand werden innerhalb der Teilstrategie Siedlung strategische Schwerpunkte definiert, die auf der Flugebene des Agglomerationsprogramms Basel relevant sind.
- In der Teilstrategie Siedlung wird die Rollenteilung zwischen dem Agglomerationsprogramm, den übergeordneten Behörden, den Korridoren und den Gemeinden aufgezeigt.
- Die Rolle des Agglomerationsprogrammes Basel im Bereich Siedlung kann wie folgt definiert werden:
  - Das Agglomerationsprogramm wirkt zielgebend
  - Das Agglomerationsprogramm wirkt koordinierend
  - Das Agglomerationsprogramm wirkt unterstützend

Entwicklung der drei Hauptstrategien der Teilstrategie Siedlung

Phase 1:	Phase 2:	Phase 3:	Phase 4:
Interne Entwicklung	Spiegelung mit Kommunen	Konsolidierung	Finalisierung
Siedlungsausdehnung begrenzen		Siedlungsausdehnung begrenzen	
Potenziale zur Innenentwicklung nutzen		Potenziale zur Innenentwicklung nutzen – Nachverdichtungsgebiete – Transformationsgebiete – Neubaugebiete (Reserven)	
Schwerpunktgebiete vorantreiben			
		Ortskerne im ländlichen Raum stärken	
2017 – Sommer 2019	Sommer 2019	Sommer – Herbst 2019	Herbst 2019 - 2021

HAUPTSTRATEGIE 1: Siedlungsausdehnung begrenzen

- Begrenzung der Siedlungsausdehnung im Wesentlichen auf bestehendes Siedlungsgebiet
- Einzonungen nur in gut begründeten Fällen – Agglomerationsprogramm gibt dabei zu berücksichtigende Grundsätze vor:
  - Bessere Ausschöpfung Verkehrspotenziale
  - Bedarf grösser als Innenentwicklungspotenziale
  - Regionale Abstimmung / Stärkung Entwicklung des Korridors
  - Besser Ausgestaltung Siedlungsrand
  - Funktionen Siedlungstrenngürtel bleiben erhalten
  - Potenzial schaffen für Auszonung andernorts

HAUPTSTRATEGIE 2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

- Um der Dynamik der Agglomeration Basel gerecht zu werden und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung begrenzen zu können, werden die Innenentwicklungspotenziale aktiviert.

- Innenentwicklungspotenziale sind:

Nachverdichtungsgebiete

Transformationsgebiete

Neubaugebiete (Reserven)

HAUPTSTRATEGIE 2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Nachverdichtungsgebiete

- Nachverdichtungsgebiete sind überbaute, grössere Gebiete, die aufgrund ihrer aktuellen Bebauungsstruktur und Lage für eine intensivere Nutzung geeignet sind.
- Die Gebiete haben einen flächigen Charakter

HAUPTSTRATEGIE 2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Transformationsgebiete

- In Transformationsgebiete können durch Umstrukturierung und Neuzuweisung von Nutzungen neue/zusätzliche Entwicklungspotenziale aktiviert werden.
- Die Transformationsgebiete leisten einen wichtigen Beitrag zur Bereitstellung von Wohn- und Arbeitsraum.

HAUPTSTRATEGIE 2: Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

Neubaugebiete (Reserven)

- Neubaugebiete sind grössere, unüberbaute Flächen innerhalb der bestehenden Bauzonen.
- Entwicklung dicht und qualitätsvoll
- Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Schaffung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum.

HAUPTSTRATEGIE 3: Ortskerne im ländlichen Raum stärken

- Den Strukturerhalt im ländlichen Raum sicherstellen.
- Die Ortskerne sind dabei von strategischer Bedeutung.
- Sie sollen qualitätsvoll entwickelt und belebt werden.

Die fünf «Unterstützende Strategien» der Teilstrategie Siedlung

Siedlungsqualität konsequent fördern

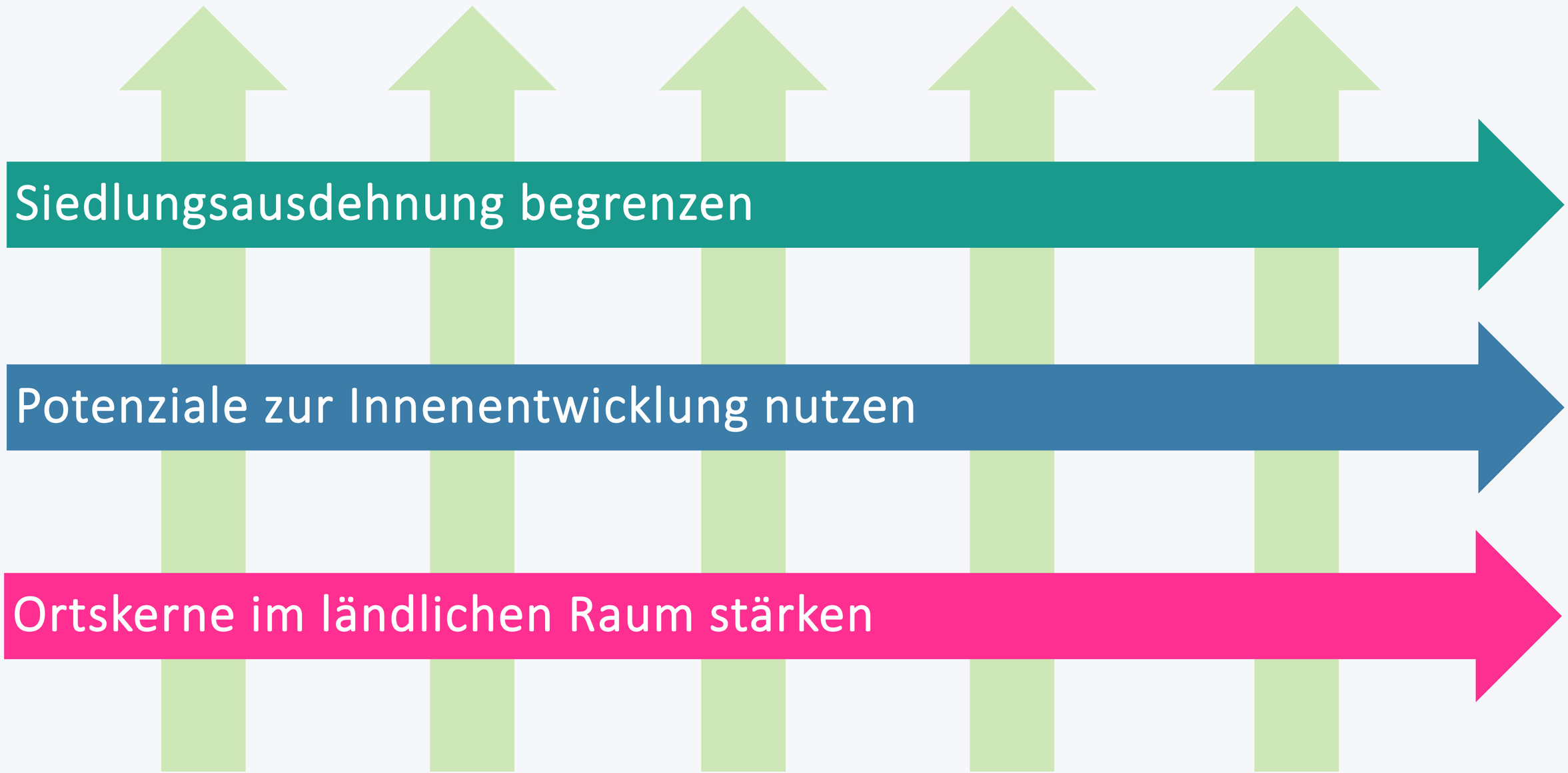
Ortsverträgliche Dichte fördern

Vielfalt und Stadt der kurzen Wege fördern

Verkehrsintensive Einrichtungen steuern

Informieren und sensibilisieren

Hauptstrategien und Unterstützende Strategien



Siedlungs-qualität konsequent fördern

Orts-verträgliche Dichte fördern

Vielfalt und Stadt der kurzen Wege fördern

Verkehrs-intensive Einrichtungen steuern

Informieren und sensibilisieren

Hauptstrategien und Unterstützende Strategien

trireno

Modul C:
Die S-Bahn in der trinationalen Agglomeration Basel

AGGLOBASEL

trireno Trinationale S-Bahn Basel

Einführung trireno

Patrick Leypoldt

Geschäftsführer
Agglo Basel

3 Fragen zu Beginn!

Frage 1: trireno und AGGLO-Forum, wie passt das zusammen?

Antwort: Das Angebotskonzept von trireno entspricht der Teilstrategie S-Bahn des Agglomerationsprogramms Basel

Frage 2: Wer oder was ist trireno?

Antwort: trireno ist die grenzüberschreitende Vereinigung der Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel

Frage 3: Warum braucht es das?

Bestellbehörden / Aufgabenträger

- Land Baden-Württemberg
- Kanton Basel-Landschaft
- Kanton Basel-Stadt
- Région Grand Est
- République et Canton du Jura
- Kanton Solothurn
- Kanton Aargau

Bestellbehörden / Aufgabenträger

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

Koordinationsplattform

trireno
Trinationale S-Bahn
Basel

Aufgaben von «trireno»

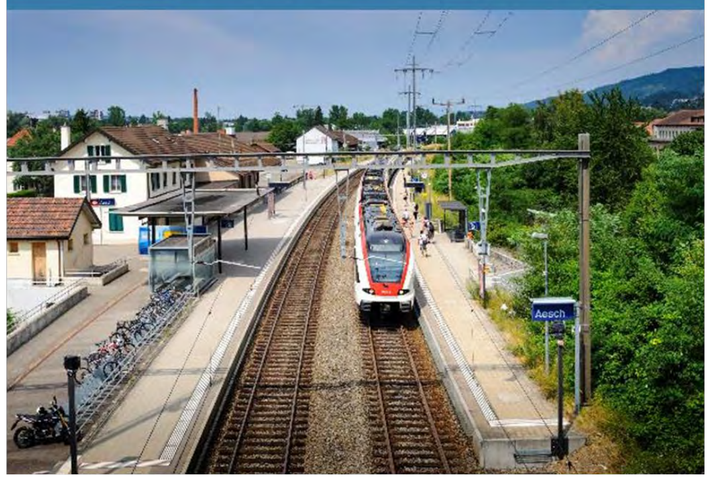
- Festlegung grenzüberschreitender Angebotskonzepte (z.B. für Eingabe FABI/STEP Ausbauschritt 2035)
- Begleitung Prüfprozess des Bundesamtes für Verkehr (BAV) v.a. im Hinblick auf die Strecken in D und F sowie Herzstück
- Koordination der Bestelltätigkeiten seiner Mitglieder
- Vertretung des Angebotes der trinationalen S-Bahn in Gremien
- Interessenwahrung und Öffentlichkeitsarbeit
- trireno ist Teil von Agglo Basel

Zentrale Ausbauprojekte der S-Bahn Basel

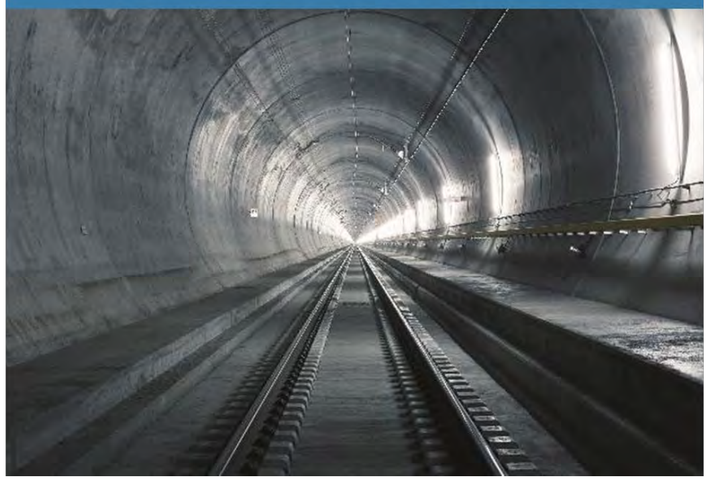
Ausbau Publikumsanlagen

Bahnanbindung EuroAirport

Ausbau Zulaufstrecken CH

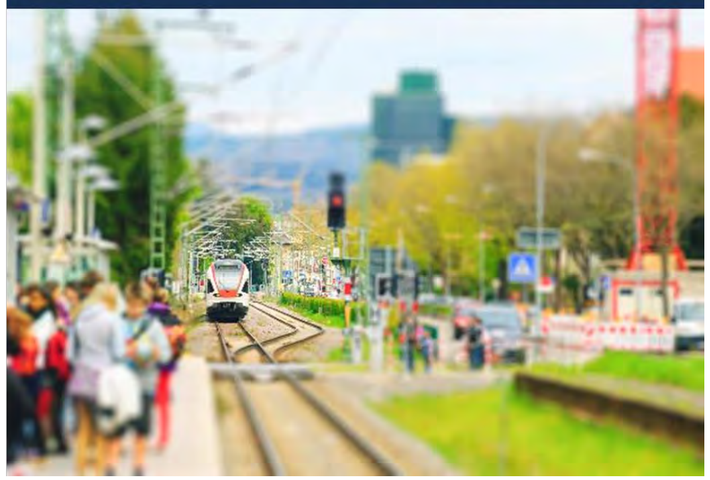


Durchmesserlinie Herzstück Basel



Elektrifizierung Hochrheinstrecke

Taktverdichtung Basel-Lörrach



trireno Trinationale S-Bahn Basel

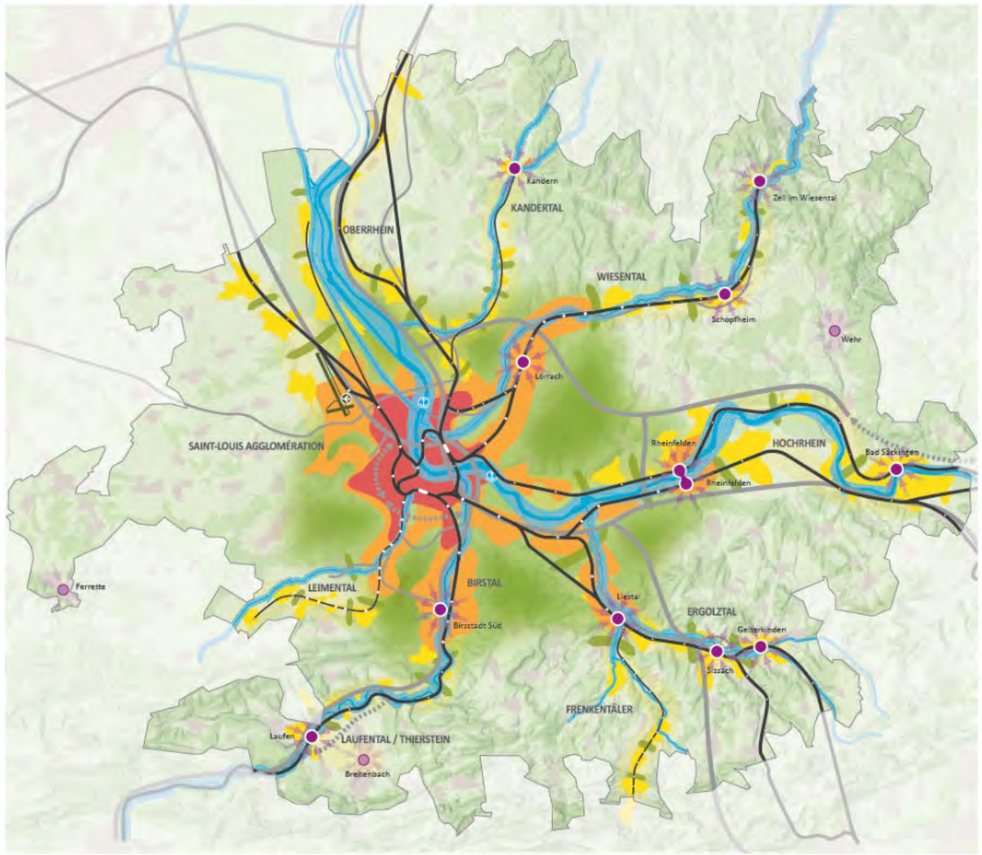
Strategie der trinationalen S-Bahn Basel und deren Realisierung

Emanuel Barth

Leiter trireno bei Agglo Basel

Trinationale S-Bahn Basel im Zukunftsbild

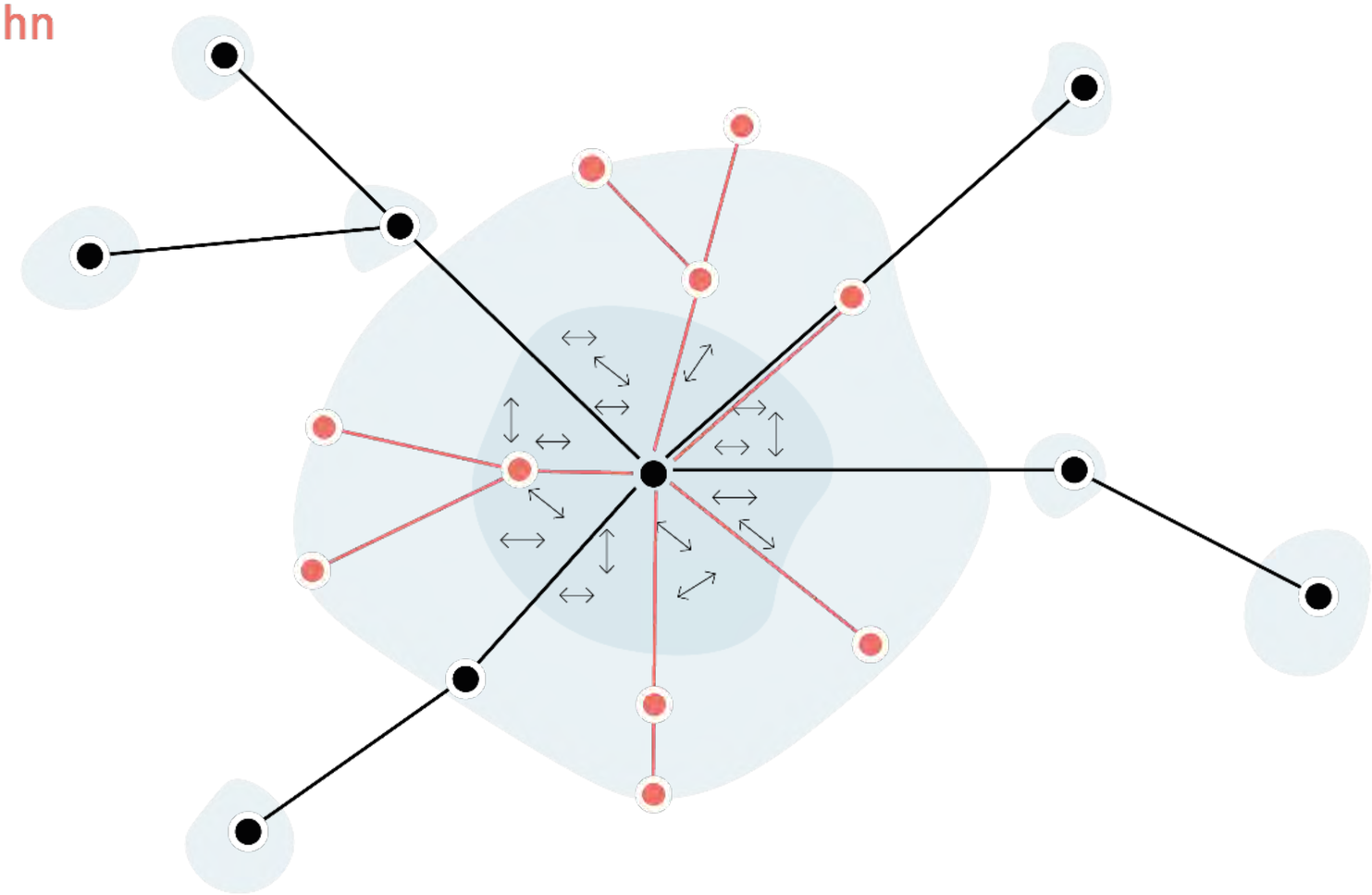
- S-Bahn ist das Rückgrat im Zukunftsbild 2040
- Die Aktivierung der Siedlungsschwerpunktgebiete im Agglomerationskern und den Korridoren ist stark vom Angebotsausbau der S-Bahn abhängig.
- Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel wird über «trireno» koordiniert und legt damit die Basis für die Realisierung der Stossrichtungen des Zukunftsbildes 2040.



trireno

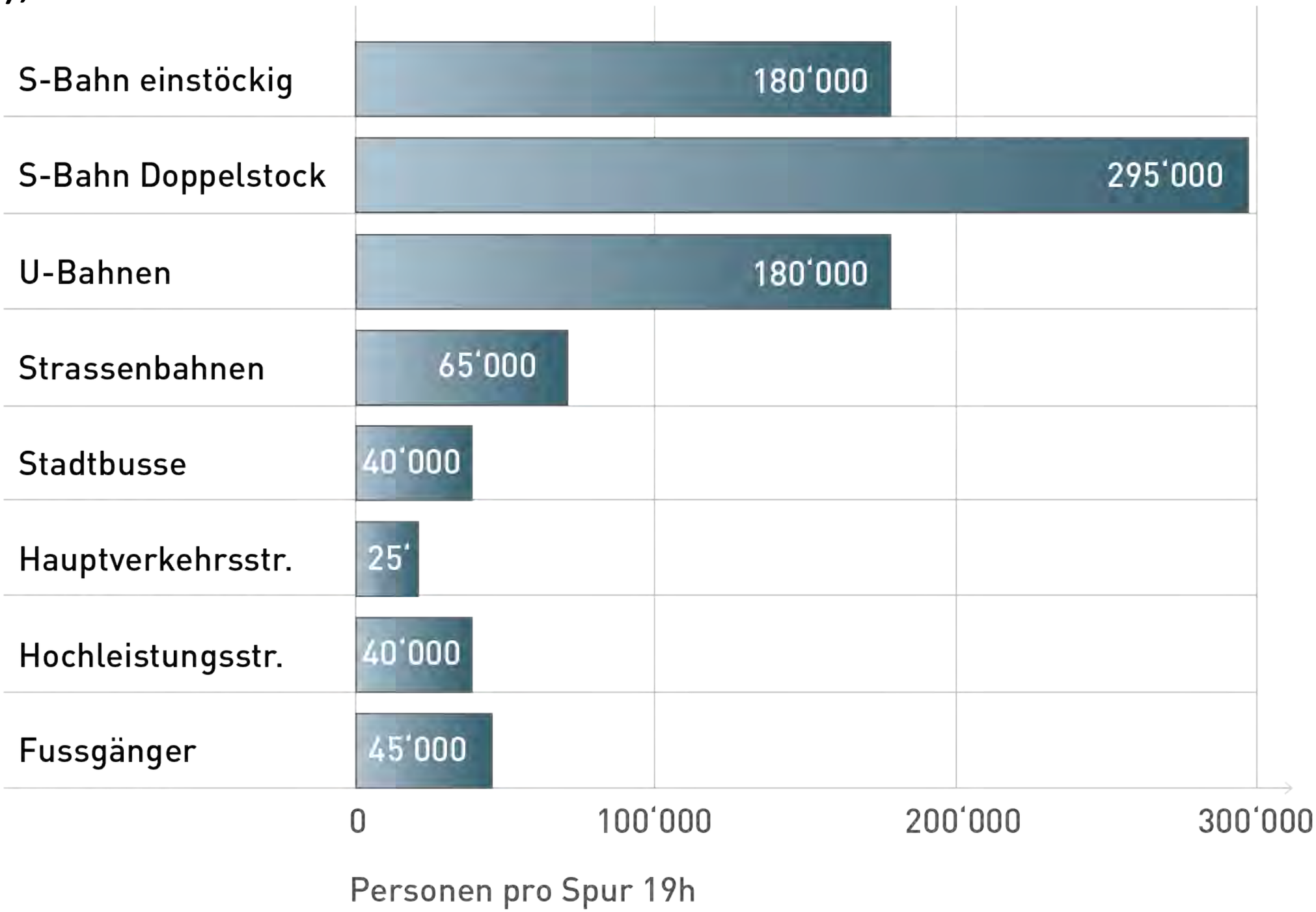
Zusammenspiel von Verkehrssystemen unterschiedlicher Funktion

- Grobverteiler = Fernverkehr
- Feinverteiler = Tram / Bus
- Mittelverteiler = S-Bahn



Leistungsfähigkeit pro Richtung und Spur

(3 m), 5 bis 24 h

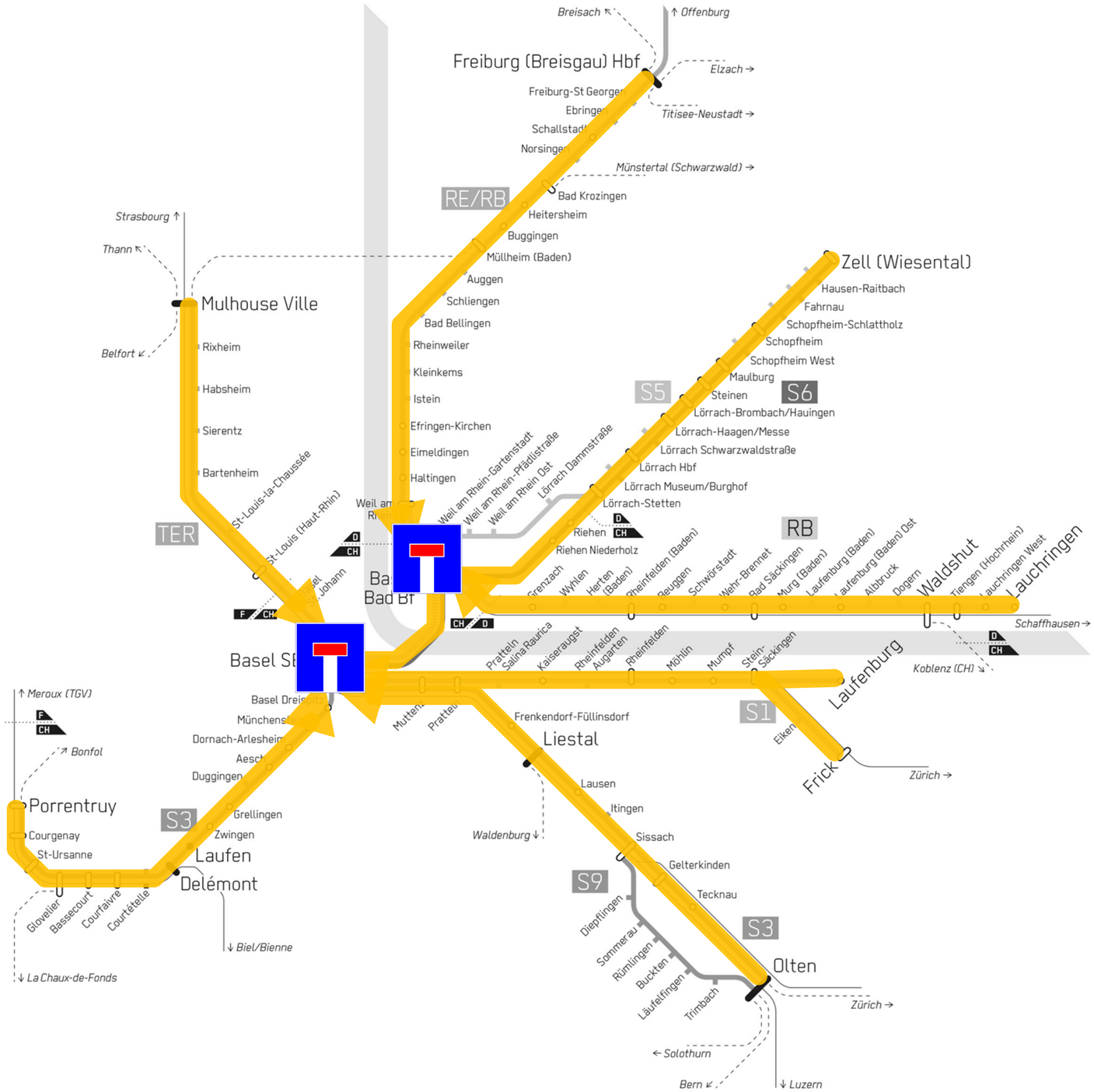


Quelle: IVT ETH Zürich, 2012

Das S-Bahn-Netz heute

Trinationale S-Bahn Basel	2018
Anzahl Linien	**8**
Gesamtlänge des Streckennetzes (in km)	**357**
davon in der Schweiz (in km)	181
davon in Deutschland (in km)	147
davon in Frankreich (in km)	29
Anzahl Haltestellen	**108**
davon in der Schweiz	47
davon in Deutschland	54
davon in Frankreich	7
Anzahl Fahrgäste	**40 Mio.**

Radiale Linien: Basel Endbahnhof

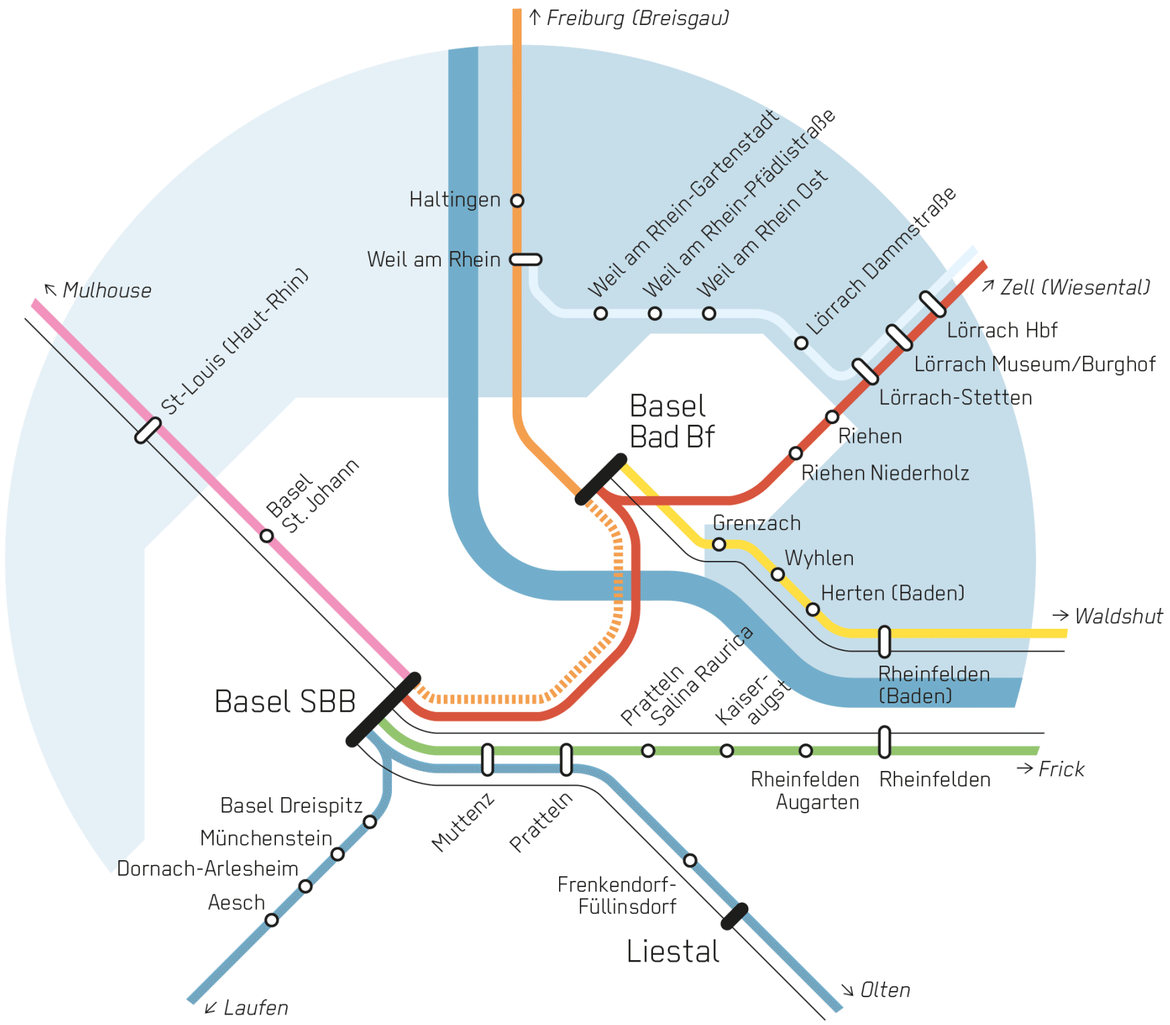


Bahninfrastrukturen und Bahnhöfe haben Kapazitätsgrenze erreicht

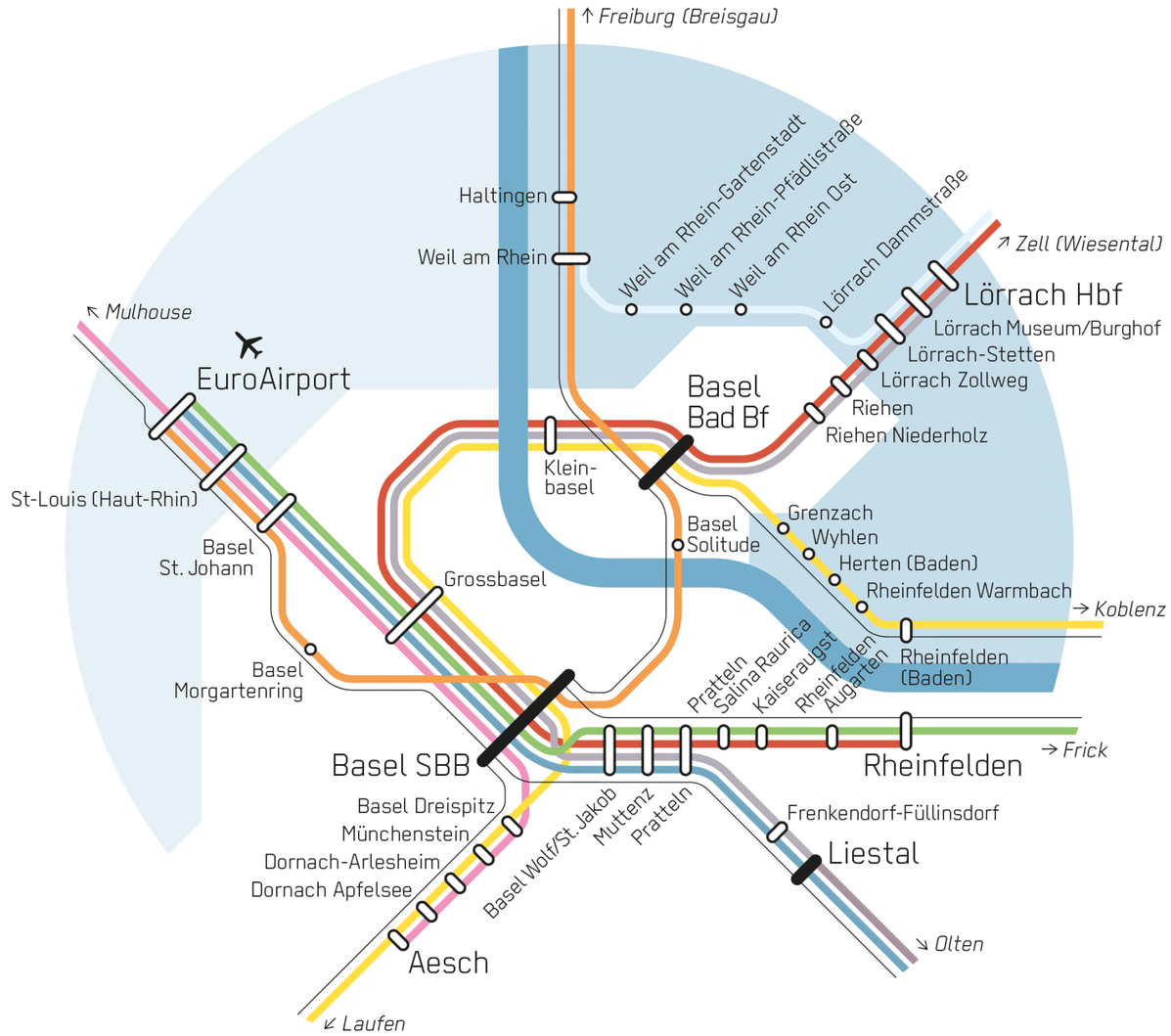
trireno

Wo wollen wir hin?

2019



Zielzustand 2030 *État-cible 2030*



S-Bahn
RER

Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interrégionaux

Halt mit Anschluss an Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances aux trains intercity/à grande vitesse

Halt
Arrêt

trireno

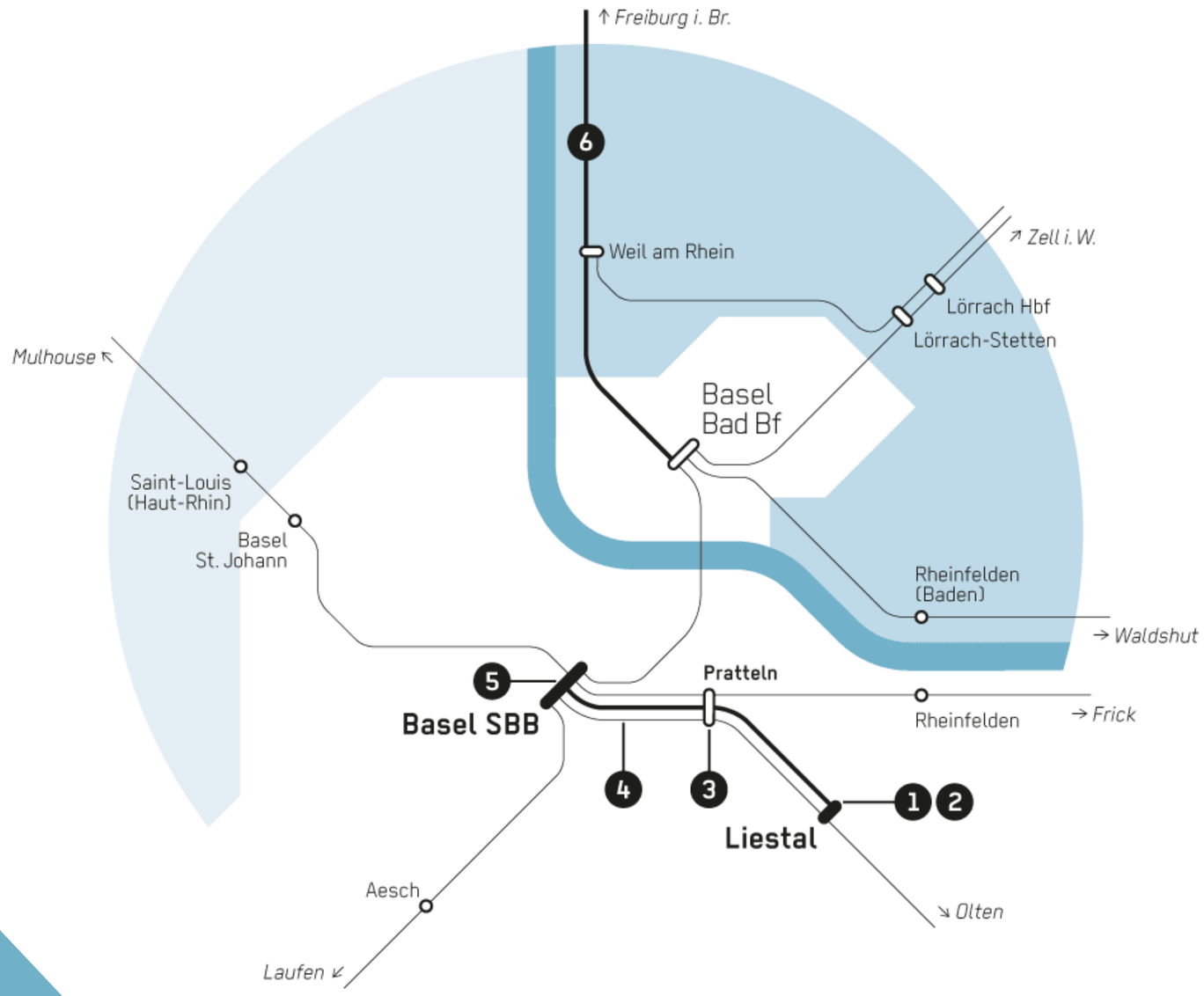
v.2.5 – 21. Januar 2019

Vor dem Ausbauschritt 2035 beschlossene und finanzierte Infrastrukturen

Ermöglichtes S-Bahn Angebot

Infrastructures approuvées et financées avant l'étape d'aménagement 2035

Offre RER rendue possible



Verbesserte Fahrplanstabilität		
1	**Liestal**	*ZEB*
	Vierspurausbau	
15' Takt Basel–Liestal, S-Bahn		
2	**Liestal**	*FABI/STEP 2025*
	Wendegleis	
3	**Pratteln**	*FABI/STEP 2025*
	Entflechtung	
4	**Basel Ost–Muttenz**	*FABI/STEP 2025*
	Entflechtung	
5	**Basel SBB**	*FABI/STEP 2025*
	Leistungssteigerung 1. Etappe	
30' Takt Freiburg (Brsg)–Basel Bad Bf, S-Bahn		
6	**Karlsruhe–Basel**	*NEAT (D/BW/EU)*
	Ausbau-/Neubaustrecke	

ber 2019

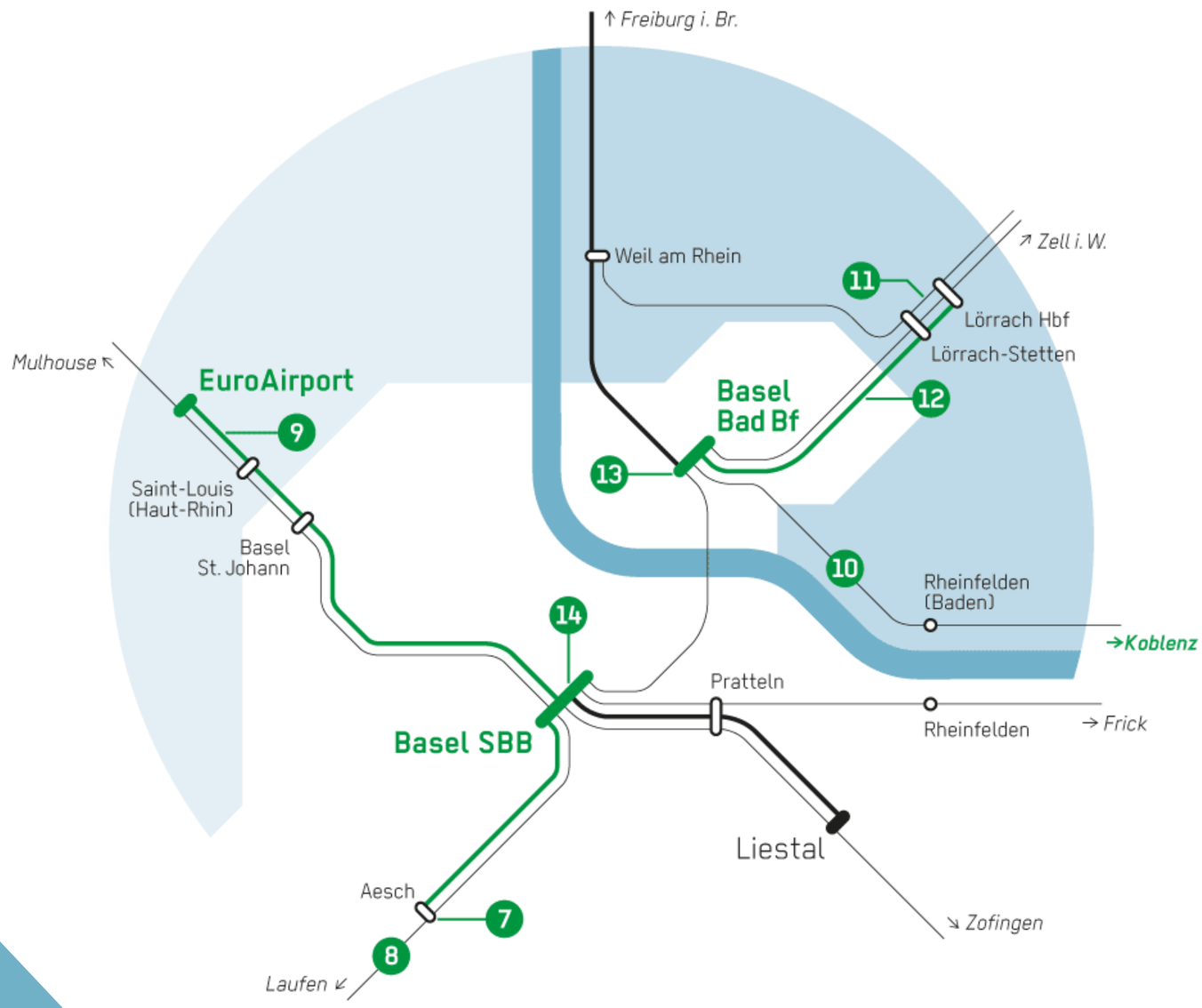
trireno

Im Ausbauschritt 2035 enthaltene Infrastrukturen

Ermöglichtes S-Bahn Angebot

Infrastructures contenues dans l'étape d'aménagement 2035

Offre RER rendue possible



* *Beitrag des Schweizer Bundes an Finanzierung*

** *Durchmesserlinie Mulhouse/EuroAirport-Basel SBB-Laufen-/Ergolztal*

15' Takt Basel SBB-Aesch, S-Bahn

7 **Aesch** *FABI/STEP 2035*
Wendegleis

8 **Duggingen–Grellingen** *FABI/STEP 2035*
Doppelspur

10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER **

9 **EuroAirport** *FABI/STEP 2035**
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies

Integration Hochrheinbahn

10 **Basel Bad Bf–Erzingen** *FABI/STEP 2035**
Elektrifizierung und Ausbau

15' Takt Basel Bad Bf-Lörrach Hbf, S-Bahn

11 **Lörrach** *FABI/STEP 2035**
Verkürzung Zugfolgezeit

12 **Riehen–Schopfheim** *FABI/STEP 2035**
Abschnittsweise Doppelspur

Publikumsanlagen

13 **Basel Bad Bf** *FABI/STEP 2035*
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung

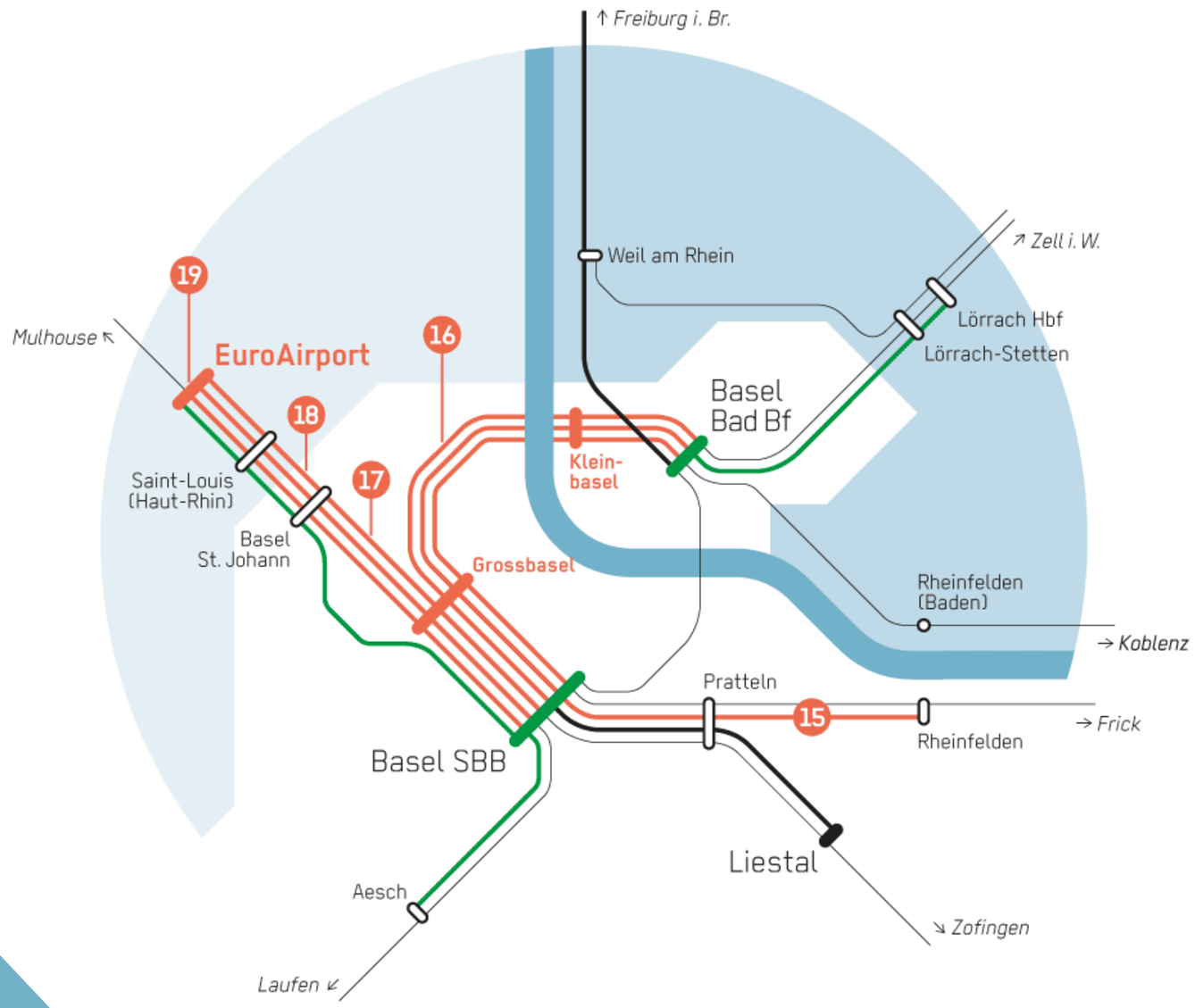
14 **Basel SBB** *FABI/STEP 2035*
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen

Im Ausbauschritt 2035 nicht ausfinanzierte Infrastrukturen

Realisierbares S-Bahn Angebot

Infrastructures non entièrement financées dans l'étape d'aménagement 2035

Offre RER réalisable



15' Takt Basel SBB–Rheinfelden, S-Bahn

15 **Pratteln–Rheinfelden**
Ausbau auf 3 Gleise

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel **

17 **Herzstück Basel II**
Verbindung Grossbasel–Basel St. Johann (Y-Ast)

18 **Basel St. Johann–St-Louis**
Vierspurausbau

19 **EuroAirport**
Aménagement de la halte à 4 voies

* *Durchmesserlinien Wiesental/Hochrhein–Basel SBB–Ergolz-/Frick-/Laufental*

** *Durchmesserlinien EuroAirport–Basel SBB–Fricktal/Oberrhein*

ober 2019

Mulhouse – Basel

Neues Angebot

Mittelfristig (bis 2030)

- ✓ Direktverbindungen (Mulhouse – Liestal und EuroAirport – Laufen)
- ✓ Alle Linien: durchgehender Halbstundentakt (10’ Takt EuroAirport-Basel)
- ✓ Haltestelle Basel Morgartenring (Allschwil)

Langfristig (bis 2040)

- ✓ Direkte S-Bahnen ins Birseck, Ergolz-, Fricktal sowie Richtung Oberrhein
- ✓ Häufigeres Angebot ab EuroAirport, St-Louis und Basel St. Johann mit direkten S-Bahnen ins Birseck, Ergolz-, Fricktal sowie Richtung Oberrhein
- ✓ Zentrumshaltestelle Basel Mitte (Grossbasel)

10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER **

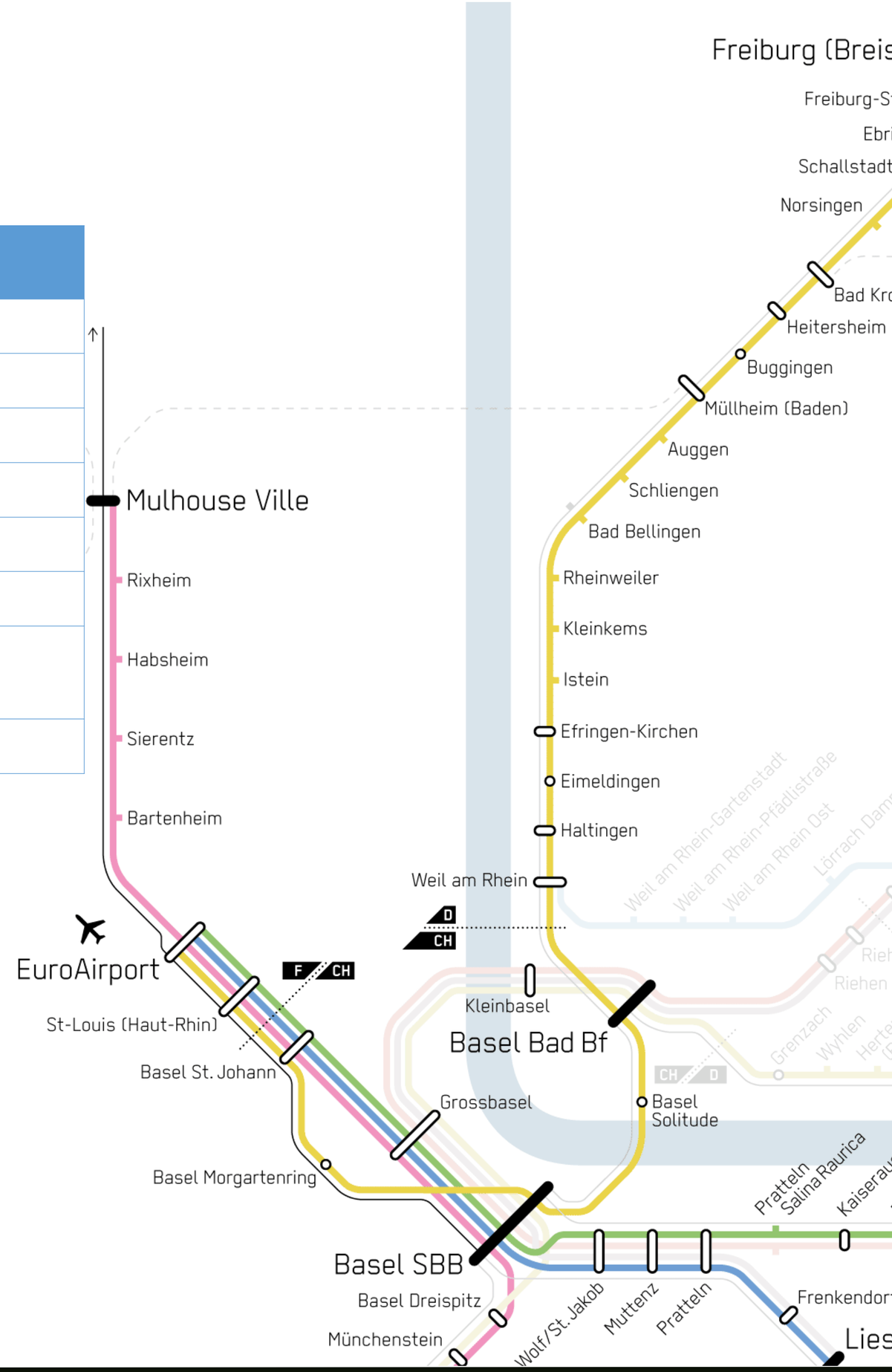
9 **EuroAirport** *FABI/STEP 2035**
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel **

17 **Herzstück Basel II**
Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)

18 **Basel St. Johann–St-Louis**
Vierspurausbau

19 **EuroAirport**
Aménagement de la halte à 4 voies

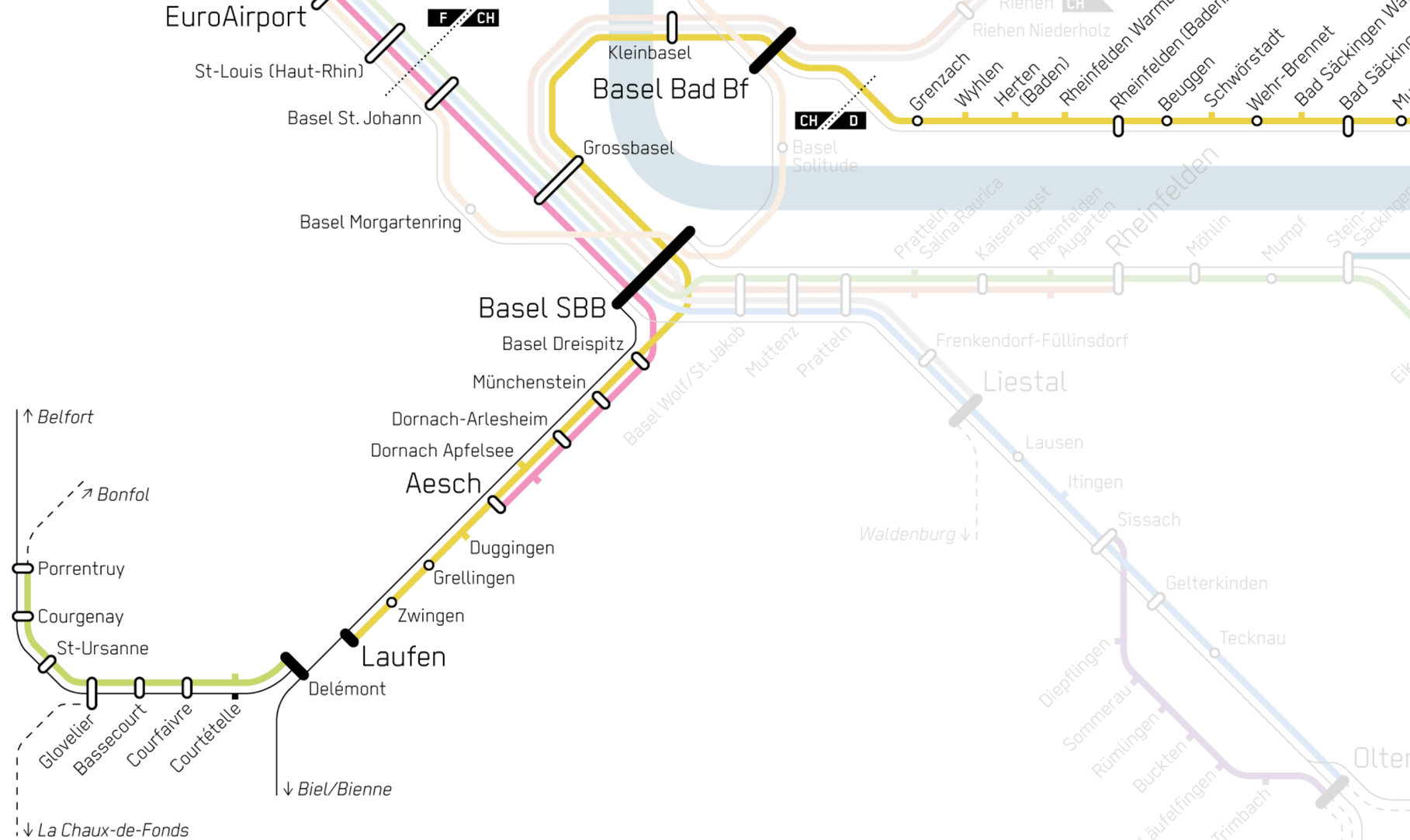


Laufental

15' Takt Basel SBB–Aesch, S-Bahn	
Aesch	*FABI/STEP 2*
Wendegleis	
Duggingen–Grellingen	*FABI/STEP 2*
Doppelspur	

10' Takt Basel SBB–EuroAirport, S-Bahn/TER	
EuroAirport	*FABI/STEP 20*
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies	

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Base
Herzstück Basel I
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf inklusive 2 Haltestellen



Neues Angebot

Mittelfristig (bis 2030)
✓ Viertelstundentakt Aesch – Basel SBB
✓ Haltestelle Dornach Apfelsee
✓ Direktverbindung ins Elsass (EuroAirport)
✓ Fernverkehr Basel – Biel halbstündlich, S-Bahn endet in Laufen
Langfristig (bis 2040)
✓ Direktverbindung ins Zentrum Basels und via Hochrhein (D) bis Koblenz (CH)

Ergolztal

Verbesserte Fahrplanstabilität

1 **Liestal** *ZEB*
Vierspurausbau

15' Takt Basel-Liestal, S-Bahn

2 **Liestal** *FABI/STEP 2025*
Wendegleis

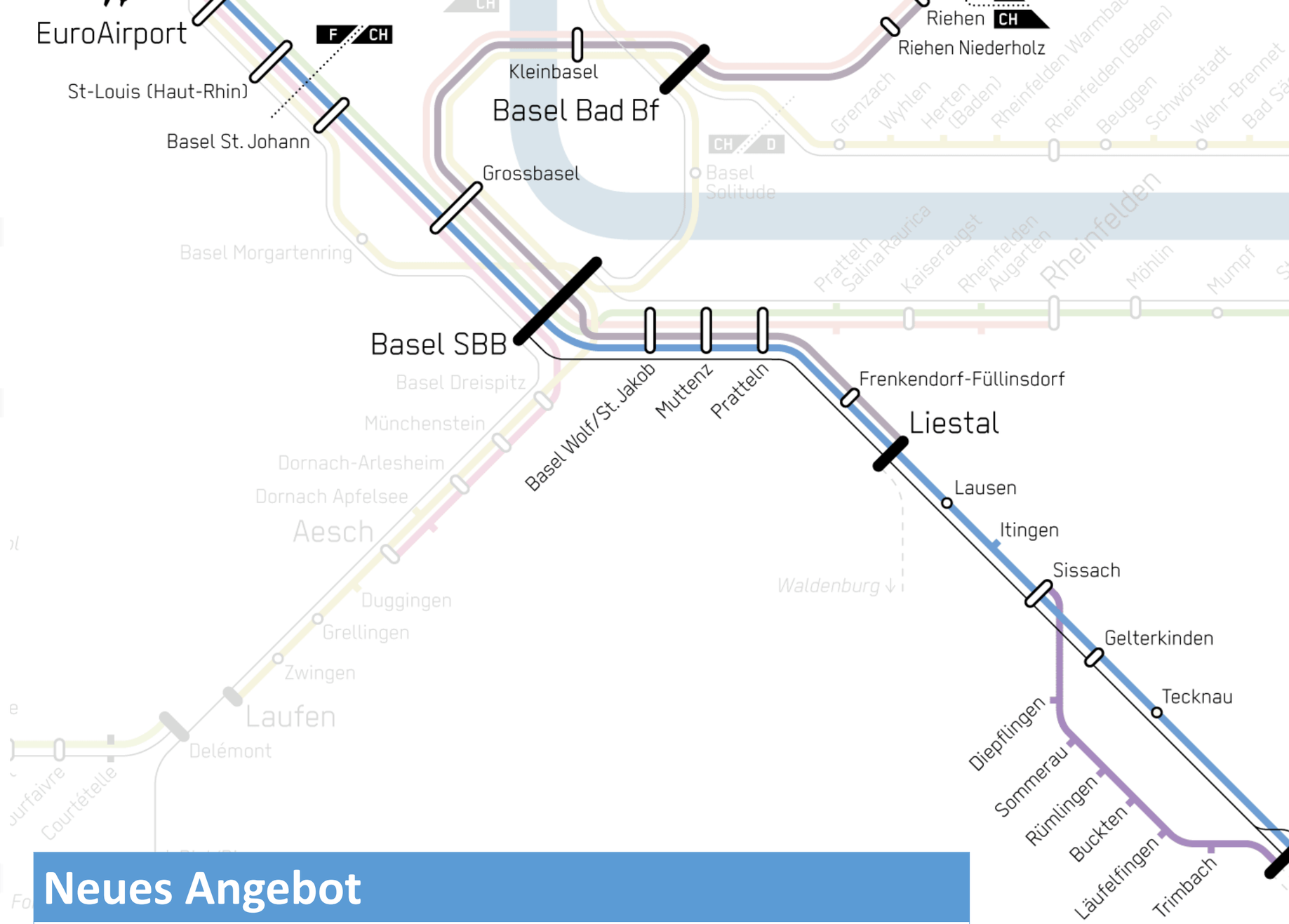
3 **Pratteln** *FABI/STEP 2025*
Entflechtung

4 **Basel Ost–Muttenz** *FABI/STEP 2025*
Entflechtung

5 **Basel SBB** *FABI/STEP 2025*
Leistungssteigerung 1. Etappe

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen



Neues Angebot

Mittelfristig (bis 2030)
✓ Viertelstundentakt Liestal – Basel SBB
✓ Direktverbindung ins Elsass (EuroAirport – Mulhouse)
✓ Fernverkehrs-Anschlüsse in Olten und Direktverbindung bis Zofingen
Langfristig (bis 2040)
✓ Direktverbindung ins Zentrum Basels und ins Wiesental

Fricktal

15' Takt Basel SBB–Rheinfelden, S-Bahn

3 **Pratteln** *FABI/STEP 2025*
Entflechtung

4 **Basel Ost–Muttenz** *FABI/STEP 2025*
Entflechtung

5 **Basel SBB** *FABI/STEP 2025*
Leistungssteigerung 1. Etappe

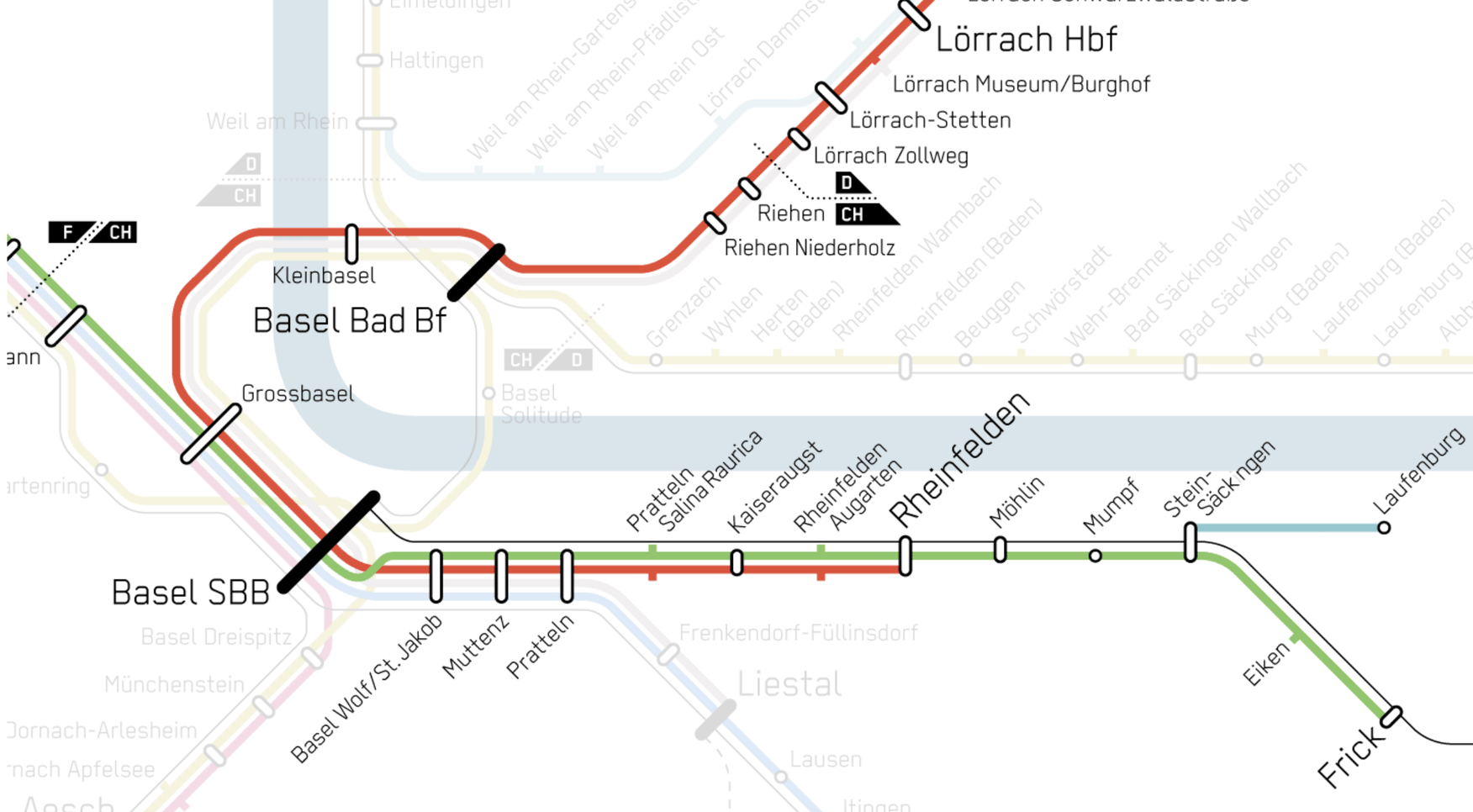
15 **Pratteln–Rheinfelden**
Ausbau auf 3 Gleise

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel **

17 **Herzstück Basel II**
Verbindung Grossbasel–Basel St. Johann (Y-Ast)



Neues Angebot

Langfristig (bis 2040)
✓ Viertelstundentakt Rheinfelden (CH) – Basel SBB
✓ Halbstundentakt Stein-Säckingen – Laufenburg (CH) / Frick
✓ Direktverbindungen ins Zentrum Basels, Elsass (EuroAirport) und Wiesental

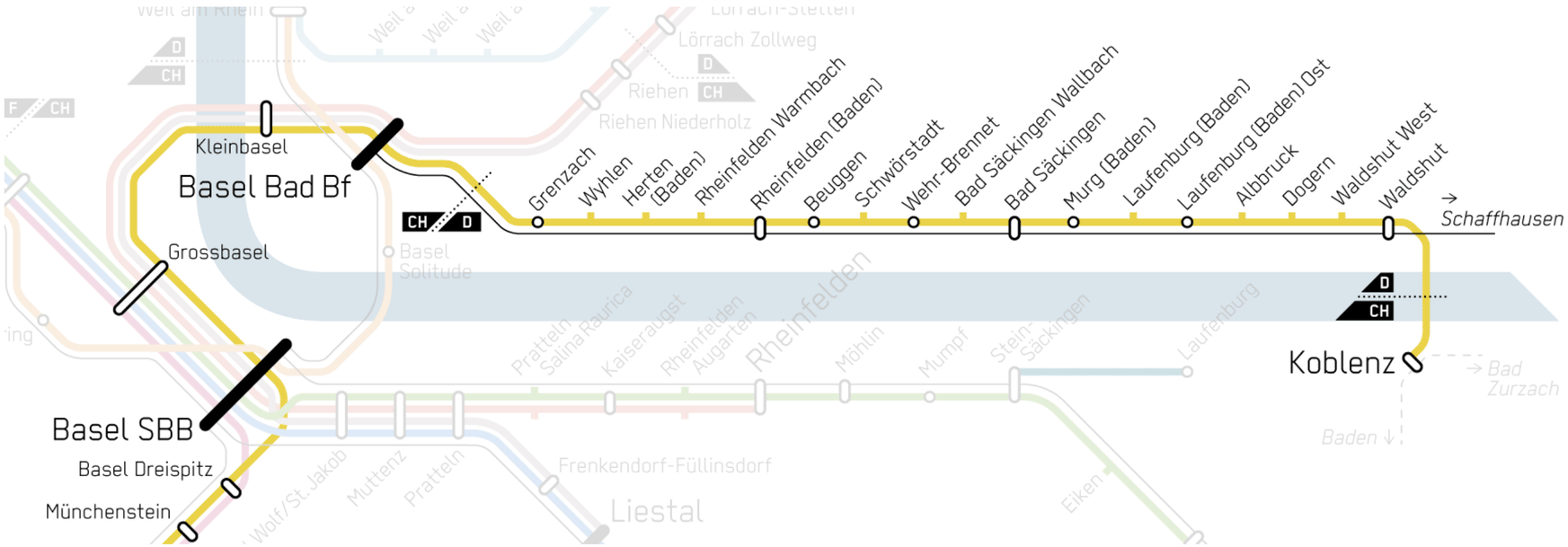
Hochrhein (D)

Integration Hochrheinbahn

10 **Basel Bad Bf–Erzingen** *FABI/STEP 2035**
Elektrifizierung und Ausbau

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen



Neues Angebot

Mittelfristig (bis 2030)
✓ Kapazitätserhöhung durch Elektrifizierung und Ausbau
✓ Direktverbindung Koblenz – Basel Bad Bf
✓ Haltestellen Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach, Waldshut West
✓ Halbstundentakt IRE Basel Bad Bf – Singen (–Friedrichshafen /–St. Gallen)
Langfristig (bis 2040)
✓ Direktverbindung ins Zentrum Basels und ins Laufental
✓ EuroAirport mit 1 Umstieg erreichbar

Wiesental

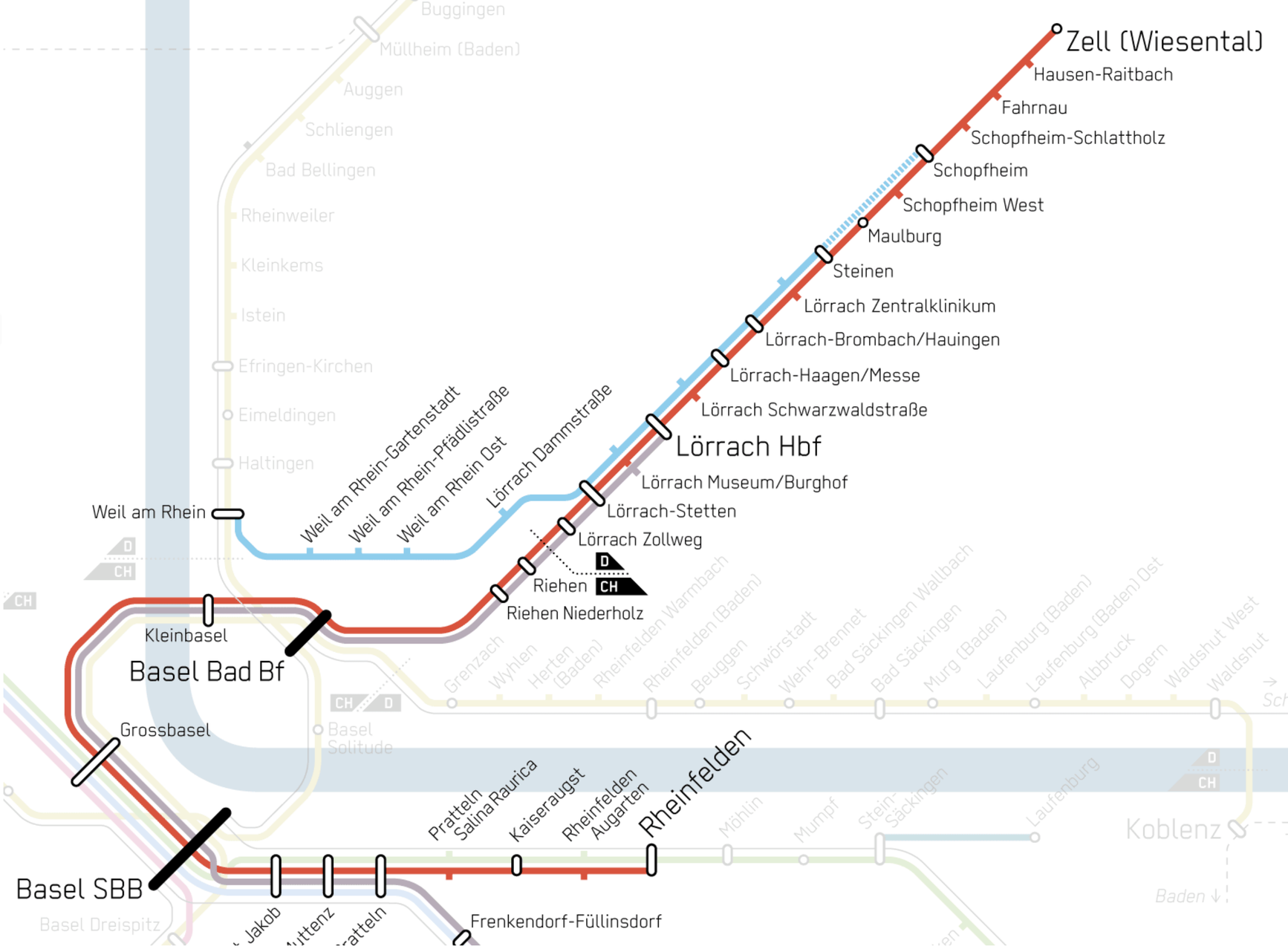
15' Takt Basel Bad Bf–Lörrach Hbf, S-Bahn

11 **Lörrach** *FABI/STEP 2035**
Verkürzung Zugfolgezeit

12 **Riehen–Schopfheim** *FABI/STEP 2035**
Abschnittsweise Doppelspur

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen



Neues Angebot

Mittelfristig (bis 2030)
✓ Viertelstundentakt Basel Bad Bf – Lörrach Hbf (mit Anschluss bis Steinen)
✓ Haltestelle Lörrach Zentralklinikum
Langfristig (bis 2040)
✓ Direktverbindung ins Zentrum Basels und ins Ergolz- und Fricktal
✓ EuroAirport mit 1 Umstieg erreichbar

Oberrhein

30' Takt Freiburg (Brsg)–Basel Bad Bf, S-Bahn

6 **Karlsruhe–Basel** *NEAT (D/BW/EU)*
Ausbau-/Neubaustrecke

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel *

16 **Herzstück Basel I**
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf
inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel **

17 **Herzstück Basel II**
Verbindung Grossbasel–Basel St. Johann (Y-Ast)

18 **Basel St. Johann–St-Louis**
Vierspurausbau

19 **EuroAirport**
Aménagement de la halte à 4 voies

Neues Angebot

Kurzfristig (2020)

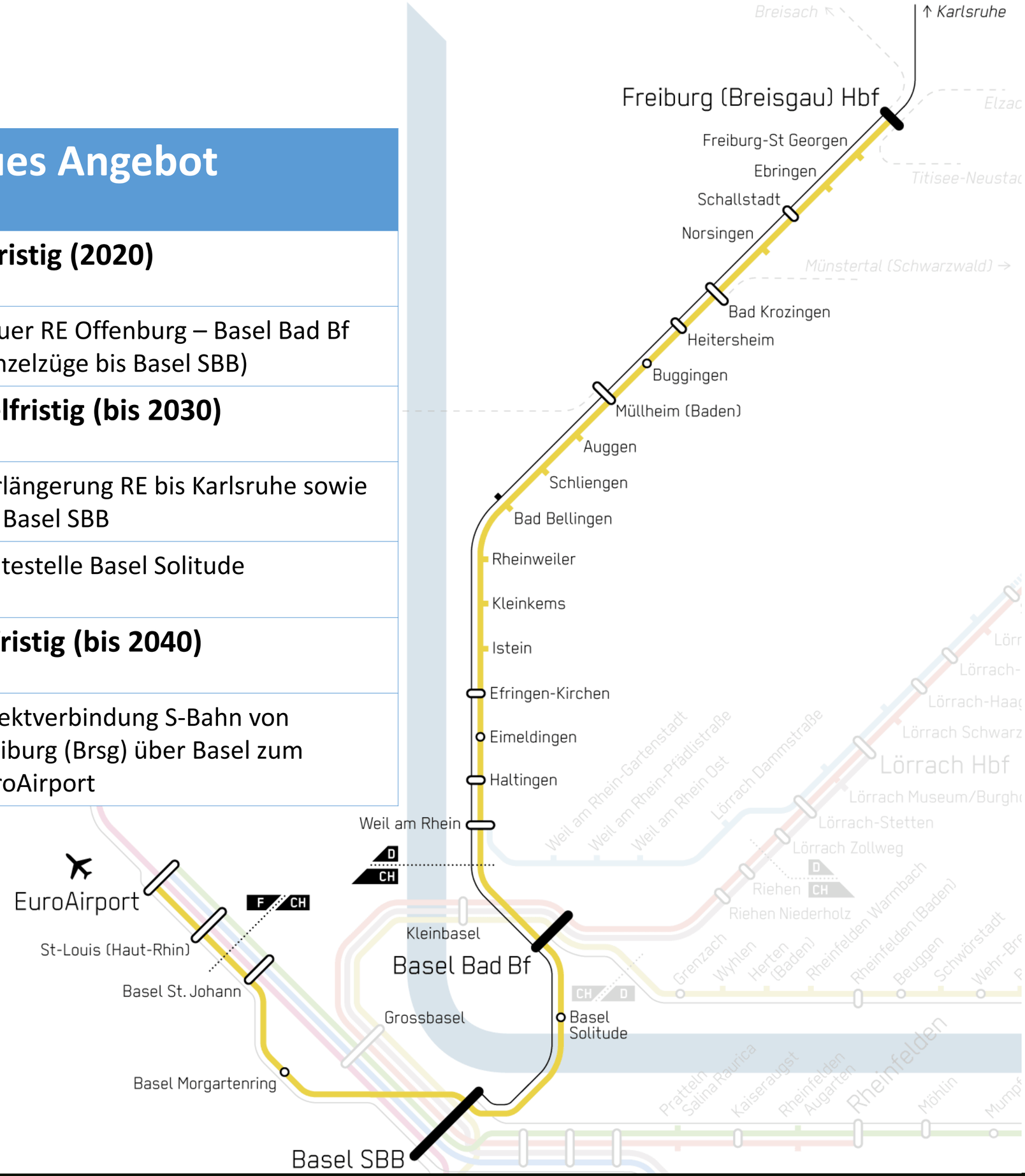
- ✓ Neuer RE Offenburg – Basel Bad Bf (Einzelzüge bis Basel SBB)

Mittelfristig (bis 2030)

- ✓ Verlängerung RE bis Karlsruhe sowie bis Basel SBB
- ✓ Haltestelle Basel Solitude

Langfristig (bis 2040)

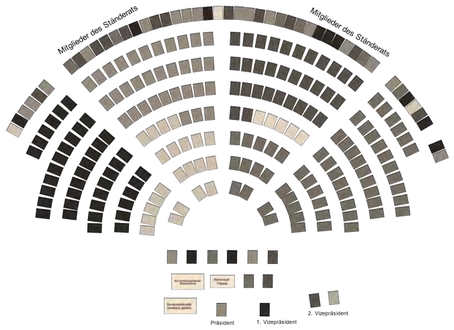
- ✓ Direktverbindung S-Bahn von Freiburg (Brsg) über Basel zum EuroAirport



trireno

Wie geht es weiter?

Schweiz:
Parlamentsbeschluss
Ausbauschritt 2035
am 21. Juni 2019



Finanzierungsschlüssel
für grenzüberschreitende
Infrastrukturprojekte
festlegen

Infrastrukturen
projektieren und bauen

Bestellprozesse
grenzüberschreitend
regeln

Rollmaterial
beschaffen

Leistungen an
Transport-
unternehmen
vergeben,
Betrieb aufnehmen

trireno

S-Bahn-Panel mit Entscheidungsträgern der drei Länder

Jean Rottner

Président
Région Grand Est

Winfried Hermann

Verkehrsminister
Land Baden-Württemberg

Hans-Peter Wessels

Regierungsrat
Kanton Basel-Stadt

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Modul D: Agglopogramm 4. Generation: Strategien Verkehr

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Tramstrategie

Alain Groff

Leiter Amt für Mobilität
Kanton Basel-Stadt

Eva Juhasz

Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr
Kanton Basel-Landschaft

Jonas Kupferschmid

Projektleiter Verkehr
Agglo Basel

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Trinationale Strategie Strasse

Urs Roth

Stellvertretender Kantonsingenieur
Kanton Basel-Landschaft

Hans Ruedi Rihs

Leiter Sektion öffentlicher Verkehr
Kanton Aargau

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Strategie P&R

Ulrich Hoehler

Erster Landesbeamter
Landkreis Lörrach

Alain Aschwanden

Abteilungsleiter Tiefbauamt
Kanton Basel-Landschaft

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Strategie Veloverkehr

Mirjam Hauser

Projektleiterin
Kanton Aargau

Nina Philipp

Projektleiterin Verkehr
Agglo Basel

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Logistikcluster
Region Basel

Modul E: Herausforderung Güterverkehr in der Region Basel 2040

Einführung

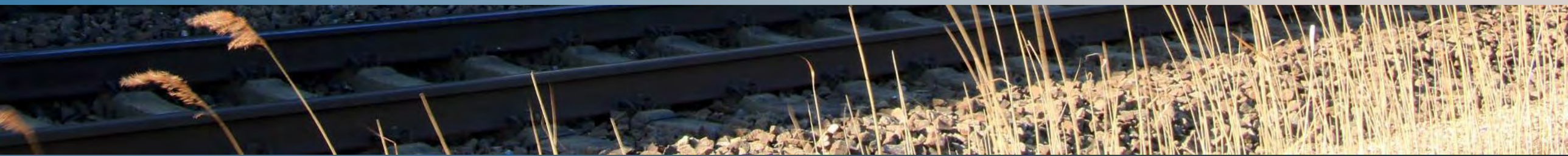
Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Warum Güterverkehr im Agglopogramm?

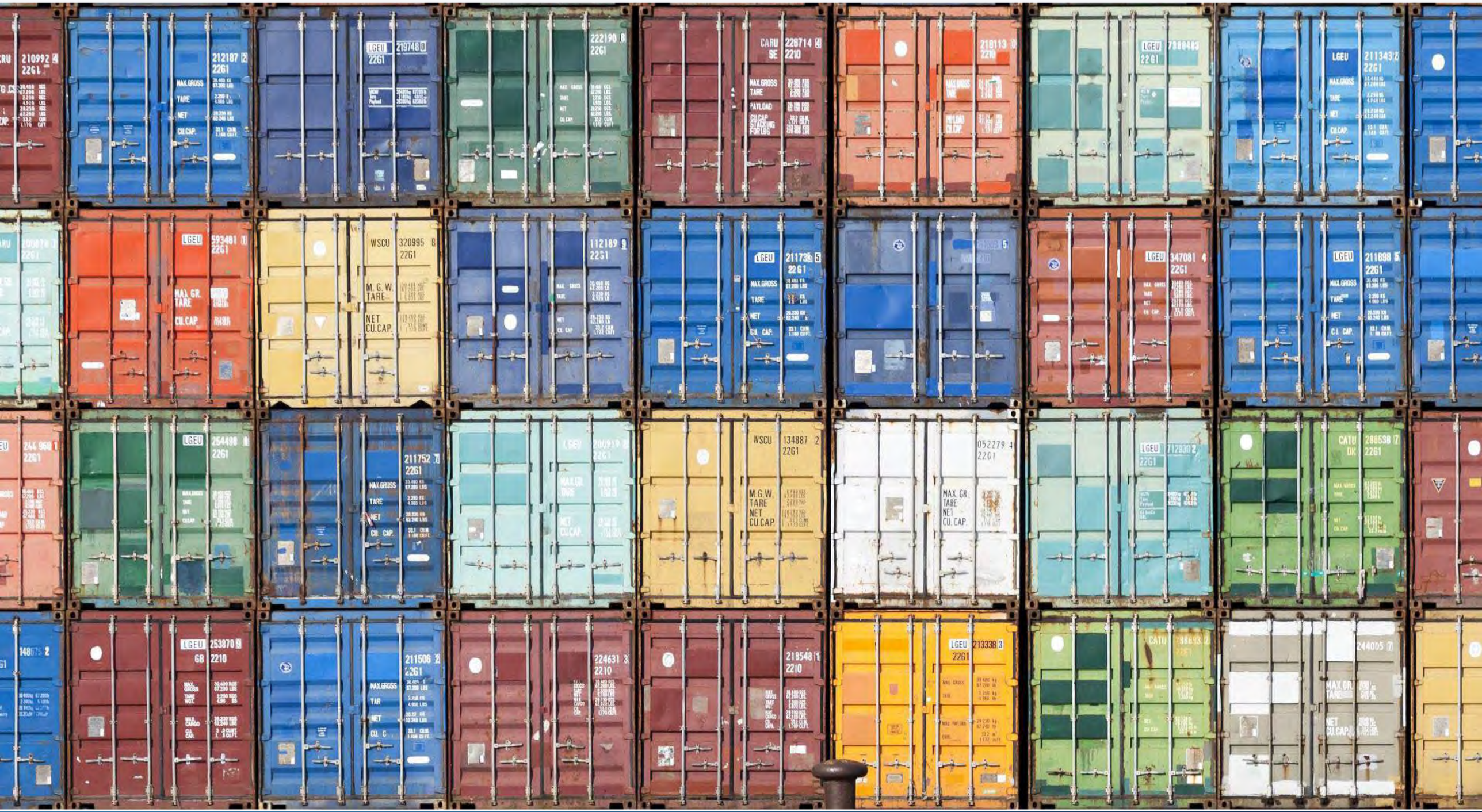
- 3. Generation:
  - Güterverkehr nur ein «Randthema» in AP3
  - Teilstrategie Güterverkehr (Karten) vorhanden inkl. Text mit Stossrichtungen. Grundlagen sehr vage!
  - In Fachgruppe Strasse, Fachgruppe Schiene und Fachgruppe Raumplanung kam das Thema immer wieder auf, wurde dann aber jeweils ausgeklammert.
- 4. Generation:
  - Aufgrund eigener interner Erkenntnisse aus der 3. Generation wurde Ende 2016 mit der Abgabe des Programms bereits eine Eigenleistung zur Erarbeitung eines Güterverkehrskonzepts beim Bund eingereicht.
  - Das Thema Güterverkehr wird nun in der Richtlinie des Bundes für die 4. Generation als neues Pflichtthema eingeführt. Die Richtlinie zu AP4 wird Anfang 2020 publiziert.
  - Güterverkehr muss damit in der 4. Generation im Agglomerationsprogramm enthalten sein.
  - Bei Agglo Basel wurde daher eine neue Fachgruppe Güterverkehr eingerichtet.
- Kooperation Agglopogramm und Logistikcluster Region Basel
  - Die Zusammenarbeit ermöglicht eine maximale Wissensfusion.

Entwicklung und Trends im Güterverkehr bis 2040

Paul Wittenbrink, Logistikcluster Region Basel
Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglo Basel



Logistiktrends 2040



Bewertung logistischer Megatrends (1)

Überlastung Infrastruktur

- Überlastung der Strasseninfrastruktur , insbesondere in/um Agglomerationen
- Unzureichende Abfertigungskapazitäten am Zoll
- Engpässe auf der Schiene
- Trassenkonkurrenz zu Personenverkehr

→ **Staustunden nehmen zu**
→ Zuverlässigkeit nimmt ab
→ Transportkosten steigen

Güterstruktureffekt & Güterwerteffekt

- Sinkende Sendungsgrössen
- Steigende Wertdichten
- Höhere Anforderungen an Schnelligkeit, und Zuverlässigkeit

→ Bündelung erschwert
→ Fahrleistungen steigen

Fachkräftemangel

- Fehlende Fachkräfte, insb. Lkw-Chauffeure und Lokführer
- Unattraktive Arbeitsbedingungen

→ Laderaumknappheit steigt
→ Transportkosten steigen
→ Zuverlässigkeit nimmt ab

Bewertung logistischer Megatrends (2)

Lieferzeiten

- Steigende Anforderungen an Schnelligkeit (auch Same-Day)
- Steigendes Service-Niveau
- Zunehmende Lieferzeitvorgaben

→ Attraktivität der Schiene sinkt
→ Strassengüterverkehr nimmt zu
→ Bündelung wird erschwert

Digitalisierung und Automatisierung

- Online-Handel erschwert durch sinkende Sendungsgrössen Bündelung
- Chance Produktivitätssteigerung und Erleichterung Kooperation durch transparentere Information (Big Data)
- Potenziale durch Automatisierung und Digitalisierung Schiene u. Strasse

→ Fahrleistungen nehmen durch Online-Handel zu
→ Gesamteffekt offen

Konkurrenz um Flächen

- Logistik braucht Flächen zur Bündelung
- Flächenkonflikte mit anderen Nutzungen (z.B. Wohn-/Büroflächen)

→ Fahrwege verlängern sich
→ Fahrleistungen nehmen zu
→ Bündelung wird erschwert

Bewertung logistischer Megatrends (3)

Green Logistics

- Trend Verlagerung auf Bahn und Binnenschiff
- Bedeutung Carbon Footprint
- Kostensteigerungen durch neue Energieträger als Alternativen zum Diesel

→ Transportkosten steigen
→ Verlagerung Schiene / Binnenschiff
→ Ökologie gewinnt an Bedeutung

Preisdruck

- Anhaltend hoher Preis- und Wettbewerbsdruck im Transportmarkt
- Deindustrialisierung und Auslagerung

→ Transportpreise sinken tendenziell
→ Strassengüterverkehr nimmt dadurch tendenziell zu

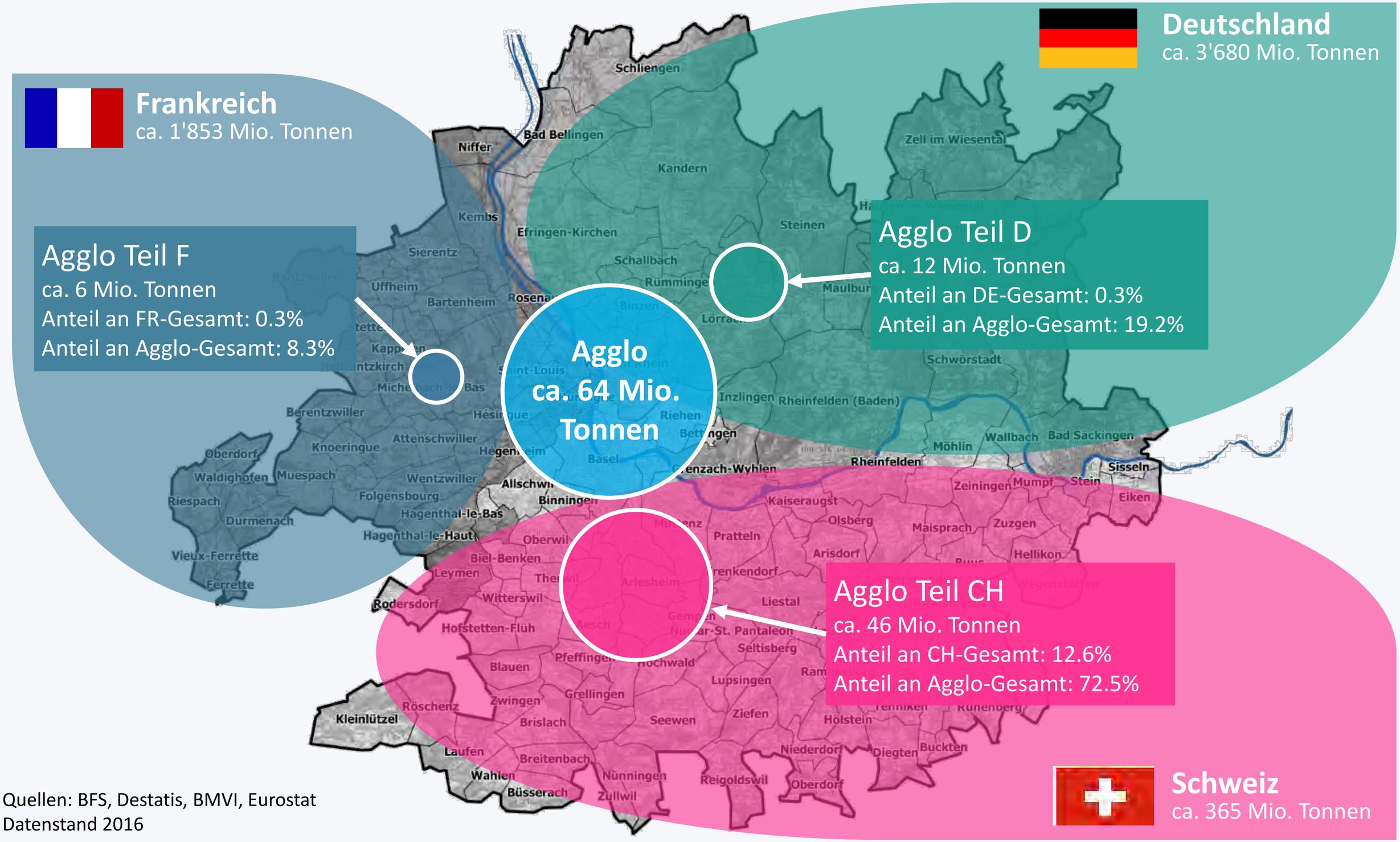
Marktvolatilität & Komplexität

- Individualisierung der Ansprüche
- Hohe Anforderungen an Flexibilität
- Planbarkeit nimmt ab
- Bedarf an Gesamtlogistiklösungen

→ Attraktivität der Schiene sinkt, da diese weniger flexibel
→ Bündelung erschwert

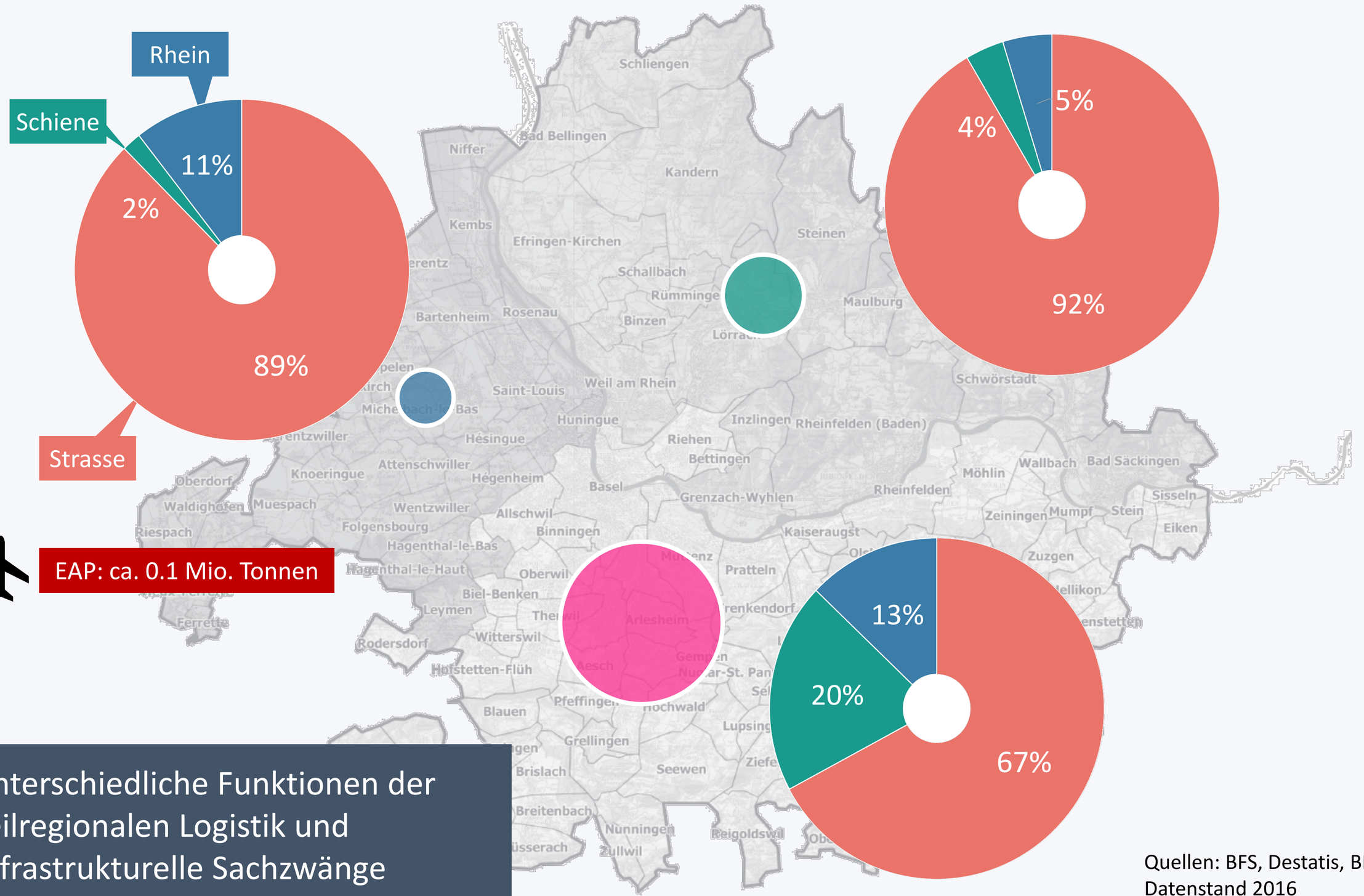
Entwicklungen 2040

Marktvolumen (in Mio. Tonnen)



Quellen: BFS, Destatis, BMVI, Eurostat
Datenstand 2016

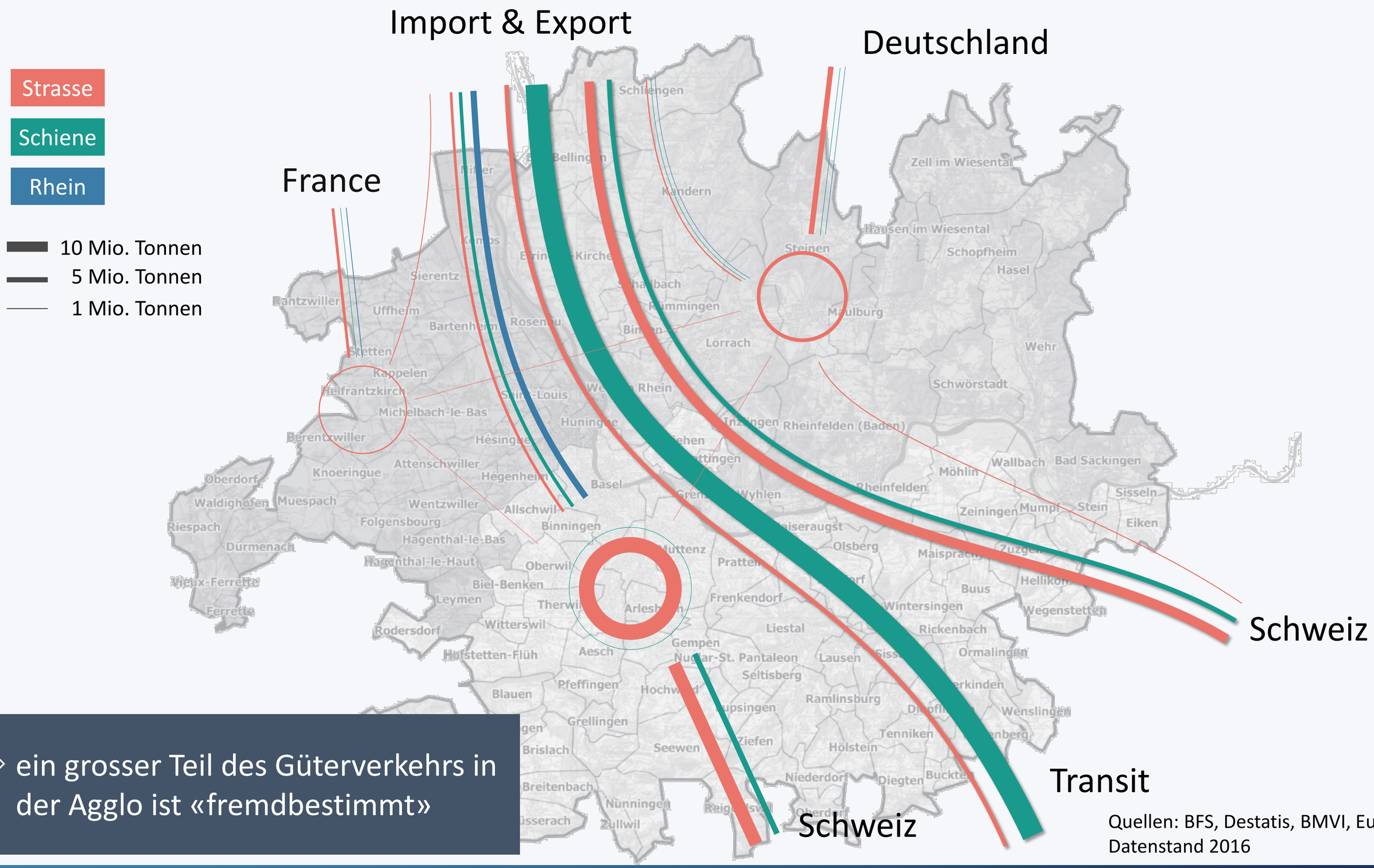
Modalsplit (Aufkommen in Tonnen)



⇨ unterschiedliche Funktionen der teilregionalen Logistik und infrastrukturelle Sachzwänge

Quellen: BFS, Destatis, BMVI, Eurostat
Datenstand 2016

Güterverkehrsaufkommen: Ströme & Modi (auf Basis Tonnen)

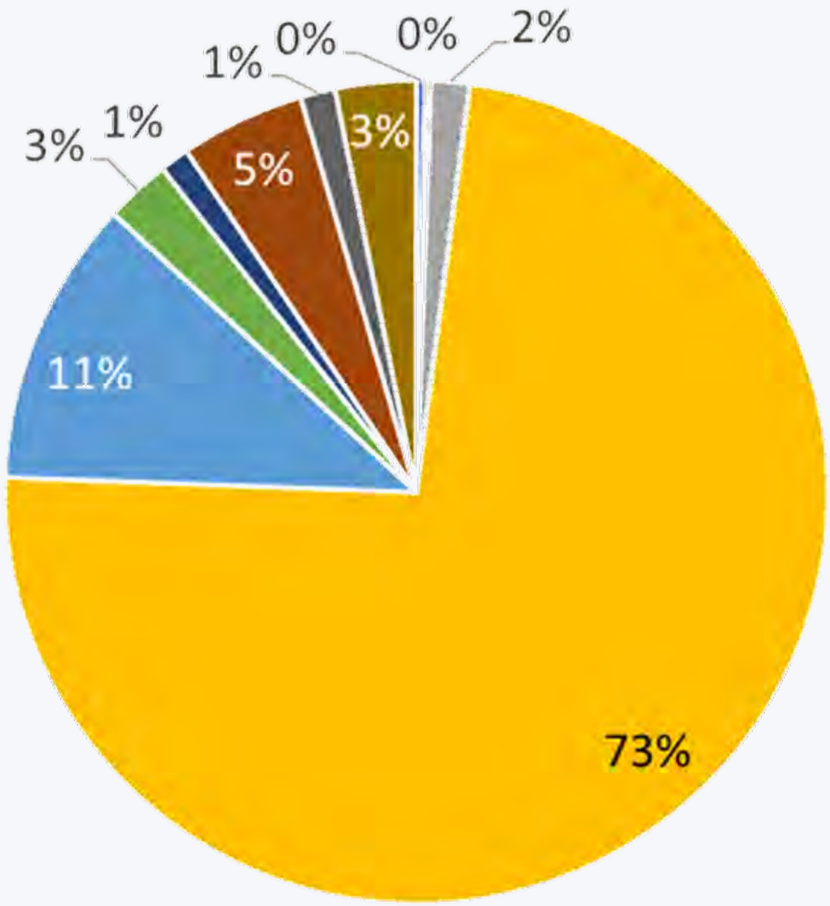


⇨ ein grosser Teil des Güterverkehrs in der Agglo ist «fremdbestimmt»

Quellen: BFS, Destatis, BMVI, Eurostat
Datenstand 2016

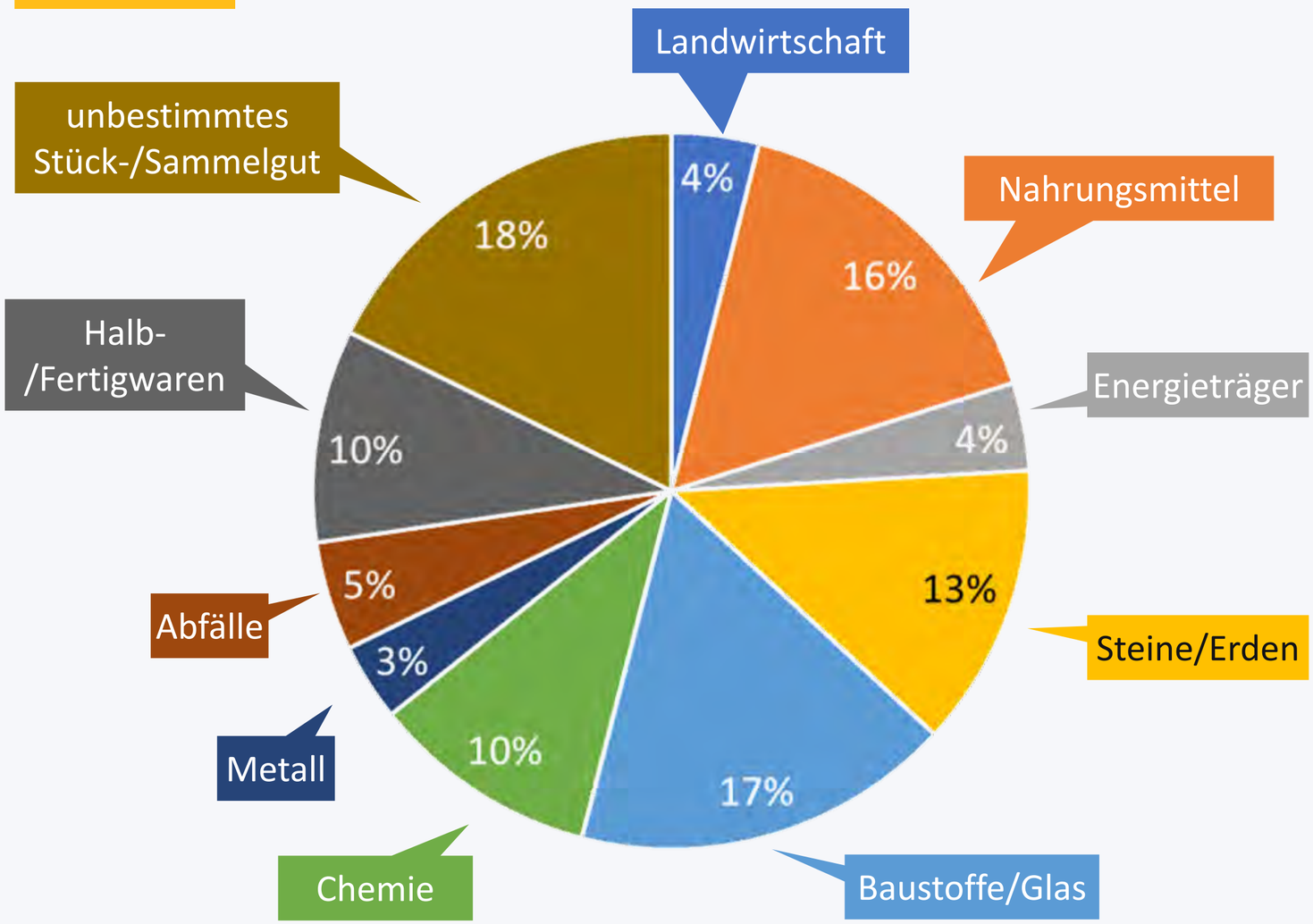
Güterstruktur im Strassengüterverkehr (Aufkommen in Tonnen)

Binnenverkehr Agglo-DE



Quellen: BFS, Destatis, BMVI, Eurostat
Datenstand 2016

Verkehr Agglo-DE mit Deutschland

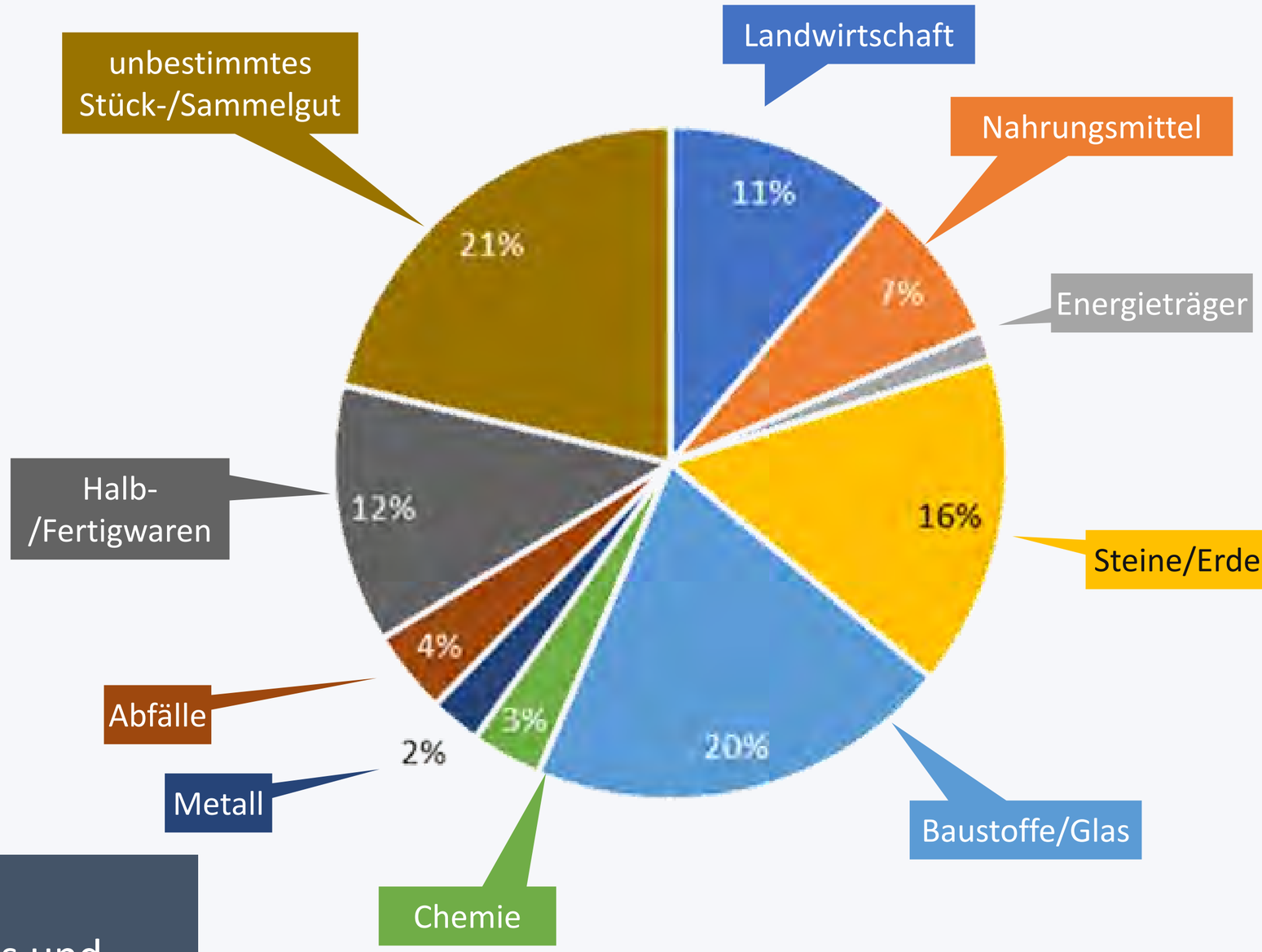


⇨ Im Binnenverkehr Agglo-DE dominieren klar Steine/Erden und Baustoffe/Glas, was typische Binnenverkehre sind

⇨ Heterogene Güterstruktur im Austausch Agglo-DE mit Deutschland, d.h. die Versorgung erfolgt grösstenteils von «ausserhalb»

Güterstruktur im Strassengüterverkehr (Aufkommen in Tonnen)

Gesamtverkehr auf französischer Seite

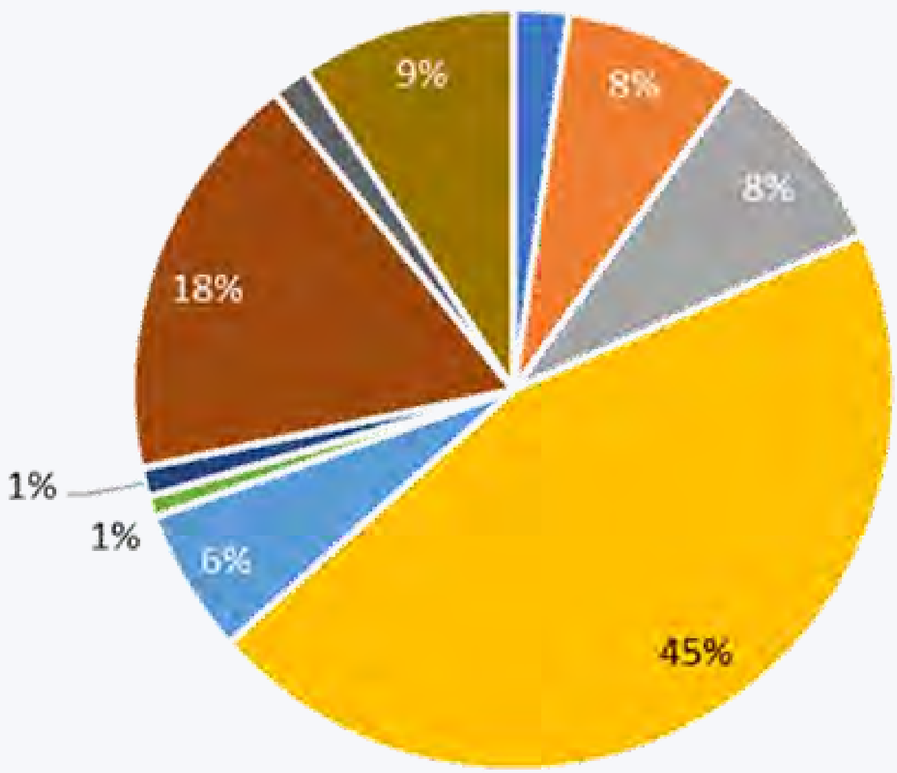


Quellen: BFS, Eurostat
Datenstand 2016

⇨ Typische, heterogene Güterstruktur, insbesondere mit Baustoffen einerseits und Versorgungsgüter andererseits

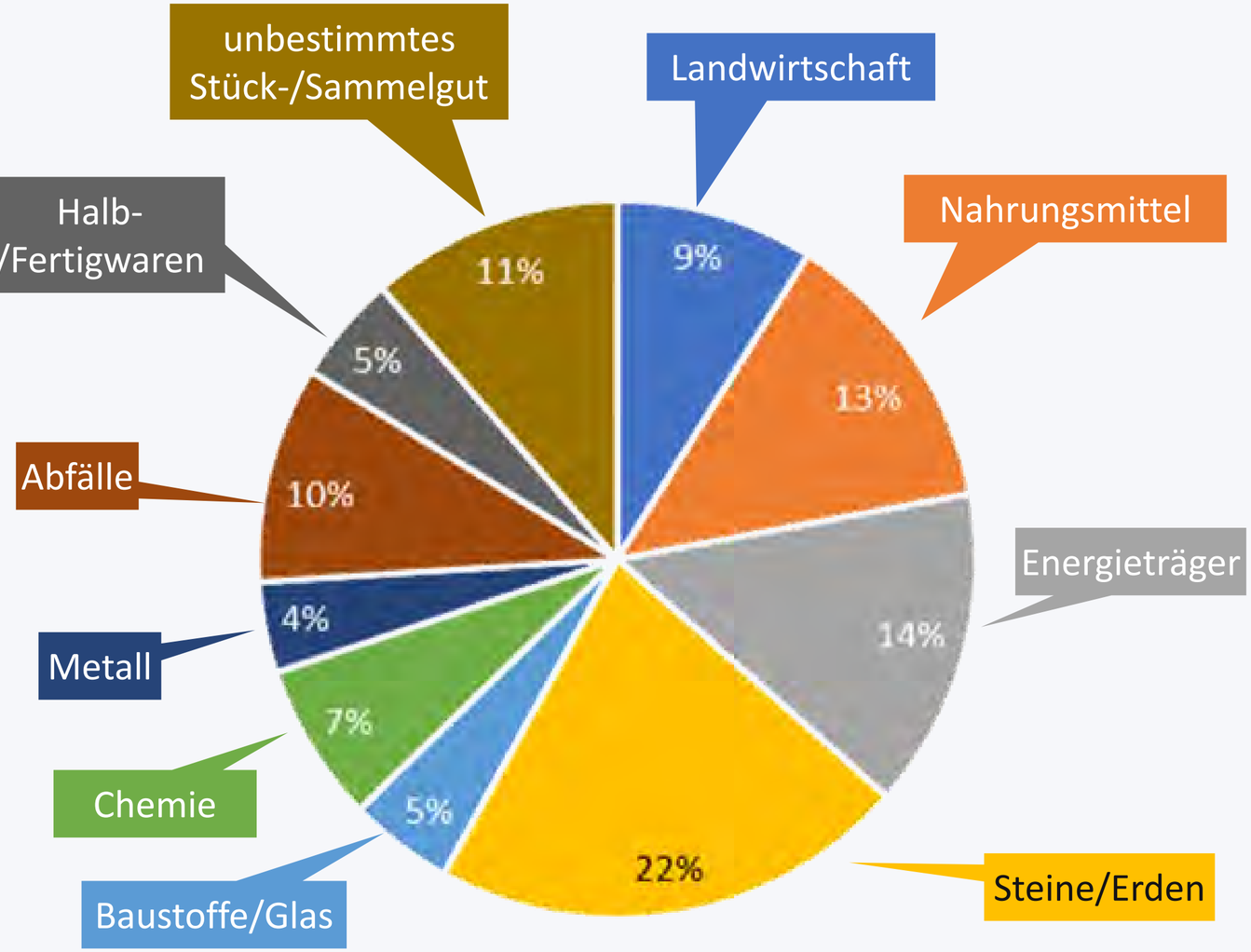
Güterstruktur im Strassengüterverkehr (Aufkommen in Tonnen)

Binnenverkehr Agglo-CH



Quellen: ARE, BFS
Datenstand 2016

Verkehr Agglo-CH mit Schweiz

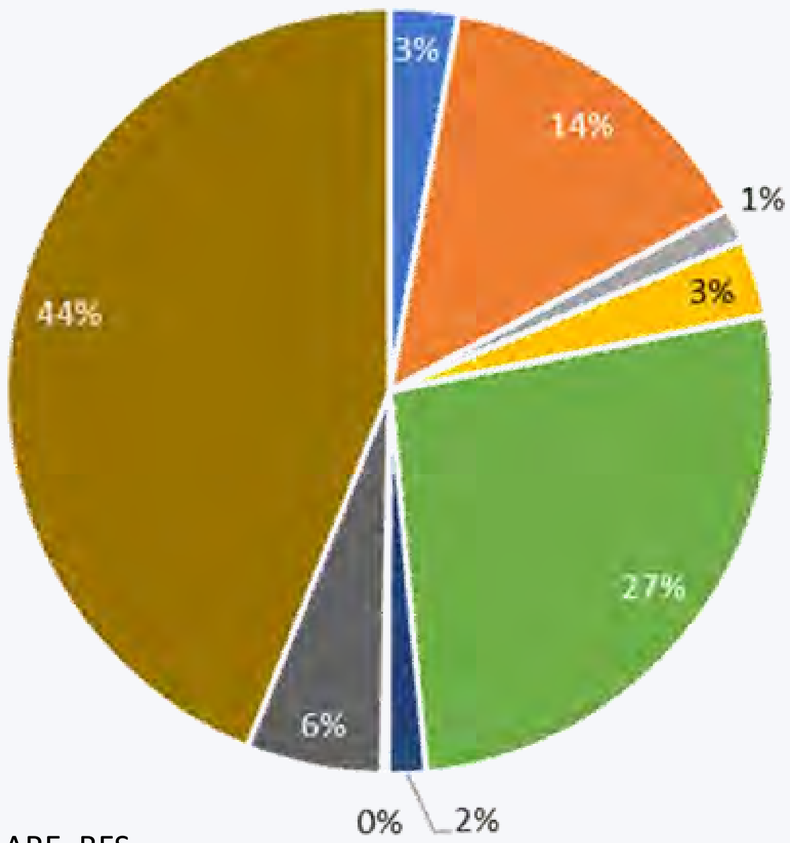


⇨ Im Binnenverkehr Agglo-CH dominieren die Steine/Erden, aber auch Abfälle.

⇨ Heterogene Güterstruktur im Austausch Agglo-CH mit der Schweiz (ähnlich wie bei Agglo-DE), wobei hier auch die Logistikfunktion eine Rolle spielt.

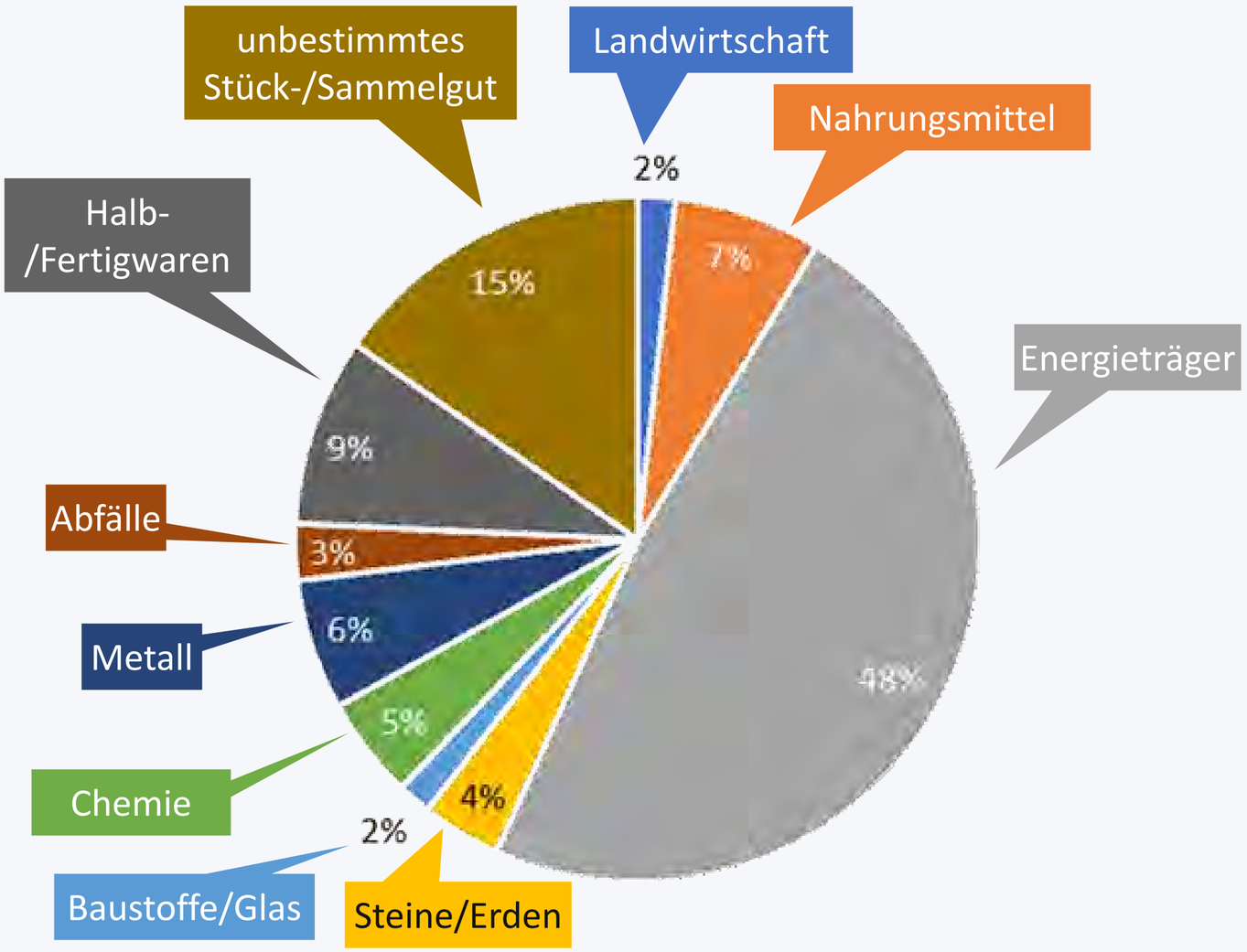
Güterstruktur im Schienengüterverkehr (Aufkommen in Tonnen)

Binnenverkehr Agglo-CH



Quellen: ARE, BFS
Datenstand 2016

Verkehr Agglo-CH mit Schweiz

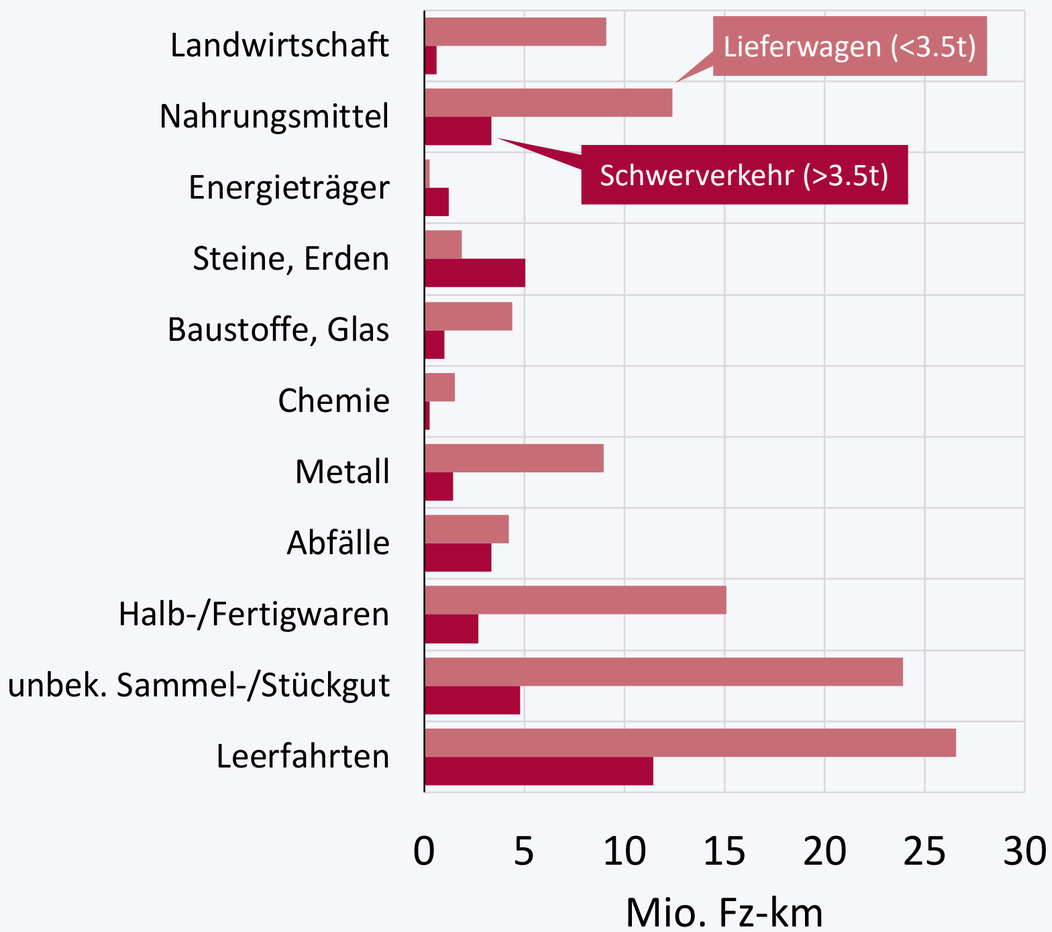


⇨ Im Binnenverkehr in der Agglo-CH spielen Stück-/Sammelgüter sowie Chemie eine zentrale Rolle, absolut aber marginal.

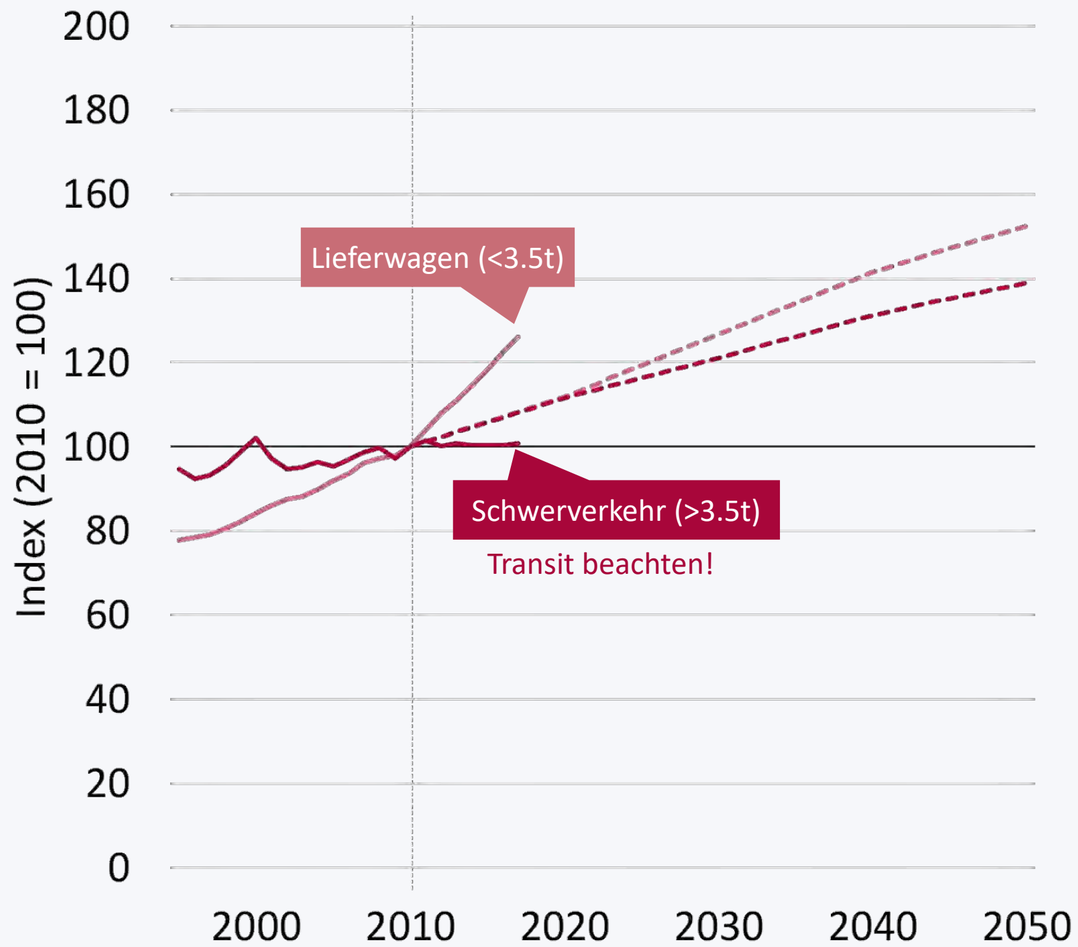
⇨ Dominanz von Energieträgern in der Beziehung Agglo-CH mit der Schweiz (rund 50%), sonst aber zukunftsfähig mit Stück-/Sammelgütern.

Fahrleistungen im Strassengüterverkehr (in Fz-km)

Binnenverkehr in der Agglo Teil CH



Schweiz

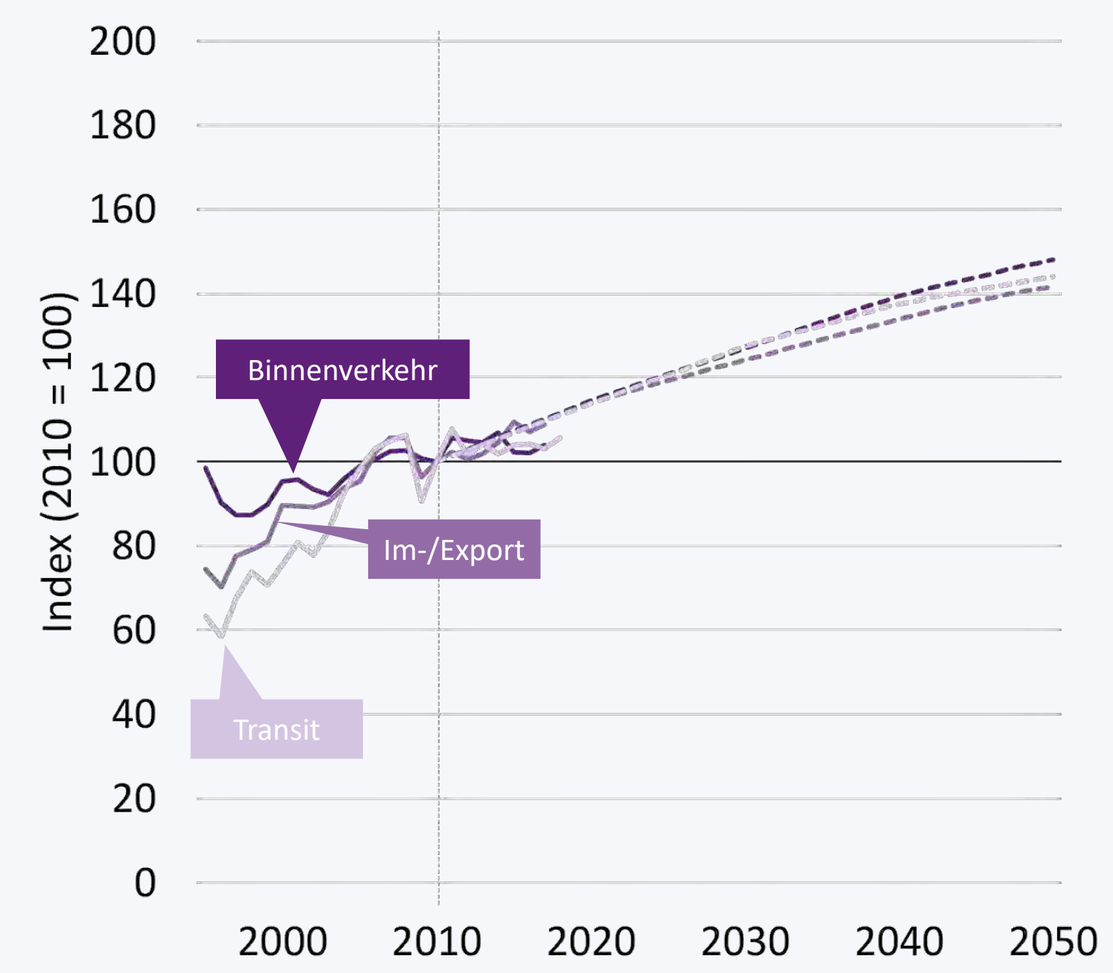


⇨ differenzierte Sichtweise nach Marktsegmenten und Fahrzeugklassen

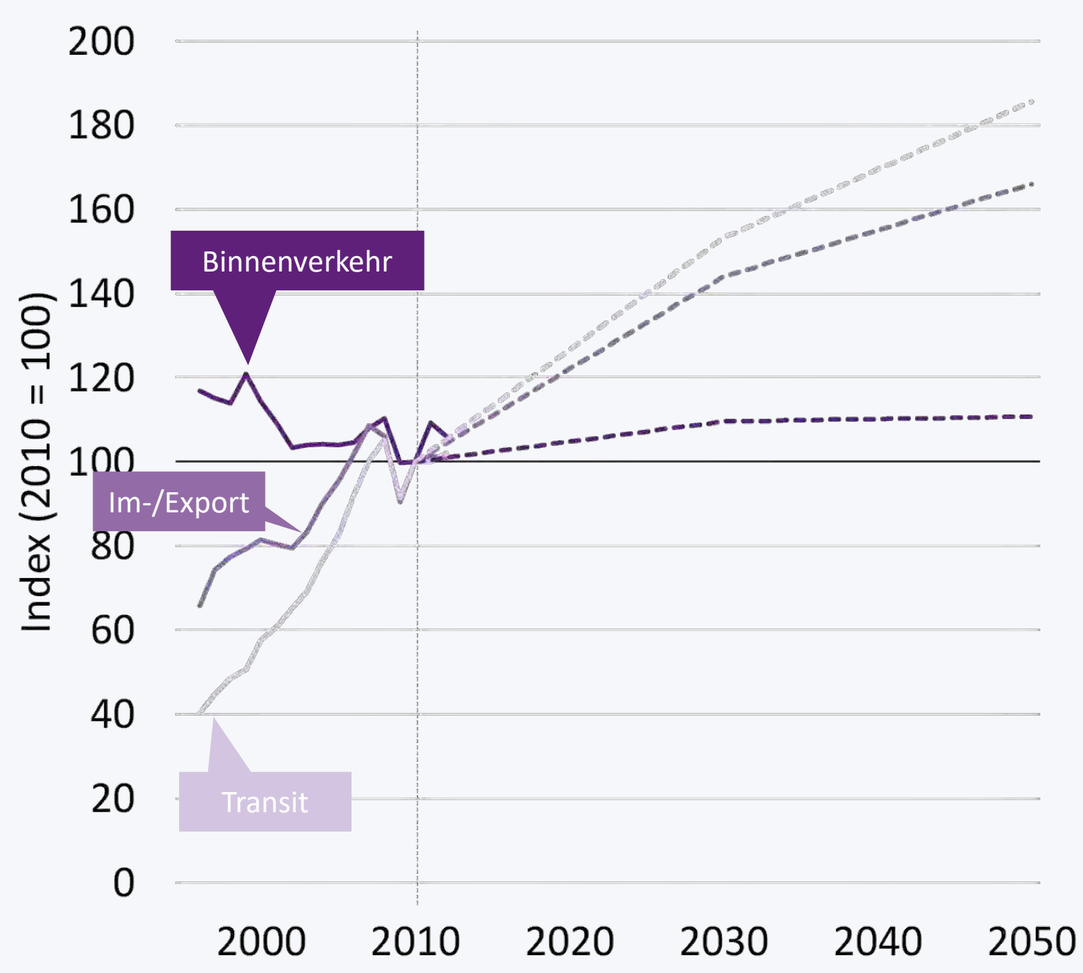
Quellen: ARE, BFS
Datenstand 2014/2017

Entwicklungen und Ausblick

Schweiz



Deutschland



⇨ Keine Problementschärfung in Sicht…

Quellen: ARE, BFS
Datenstand 2014/2017

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Logistikcluster
Region Basel

Güterverkehrstalk mit Entscheidungsträgern aus der Agglomeration

Isaac Reber

Regierungspräsident
Kanton Basel-Landschaft

Martin Dätwyler

Vorsitzender
Logistikcluster Region Basel

Josef Jäger

Direktor
Camion Transport AG

Thomas Knopf

Chief Executive Officer (CEO)
Ultra-Brag AG

Modul F:
Abschluss und Ausblick

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

20 Jahre Bundesparlament: Erfahrungen und Empfehlungen

Claude Janiak

Ständerat
Kanton Basel-Landschaft

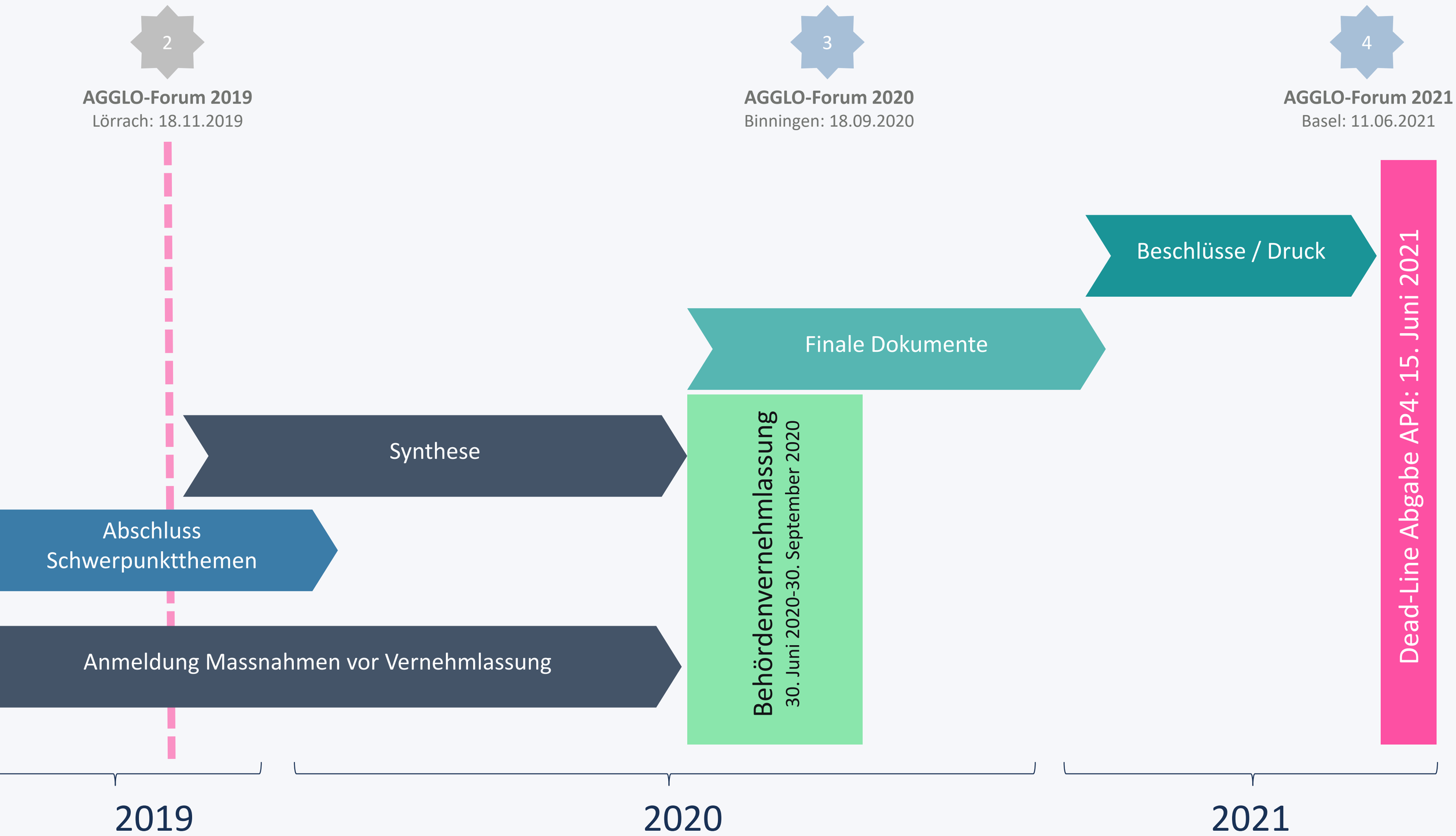
Dieter Kohler

Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)

Abschluss der Veranstaltung und weiteres Vorgehen

Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Wie geht es jetzt weiter?



AGGLO-Forum 2020

Datum: Freitag, 18. September 2020

Zeit: ca. 14:00 – 18:00 Uhr

Ort: Kronenmattsaal, Kronenweg 16 in Binningen

Moderator: Dieter Kohler (SRF) und Petra Jehle (SWR)

Besucher: Alle wieder eingeladen!

Thema: Veranstaltung begleitend zur Behördenvernehmlassung

Jetzt Termin vormerken!

4. Generation: Eingabe von kommunalen Massnahmen

Agglo Basel hat zur Eingabe der Massnahmen im AP4 einen Leitfaden verfasst. Dieser regelt und beschreibt:

- Massnahmenkategorien
- Benötigte Unterlagen
- Massnahmenblatt

Der Leitfaden steht auf der Webseite www.agglopROGRAMM.org zum Download bereit.

Bis zum **31. März 2020** können vor der Vernehmlassung Massnahmen eingereicht werden!

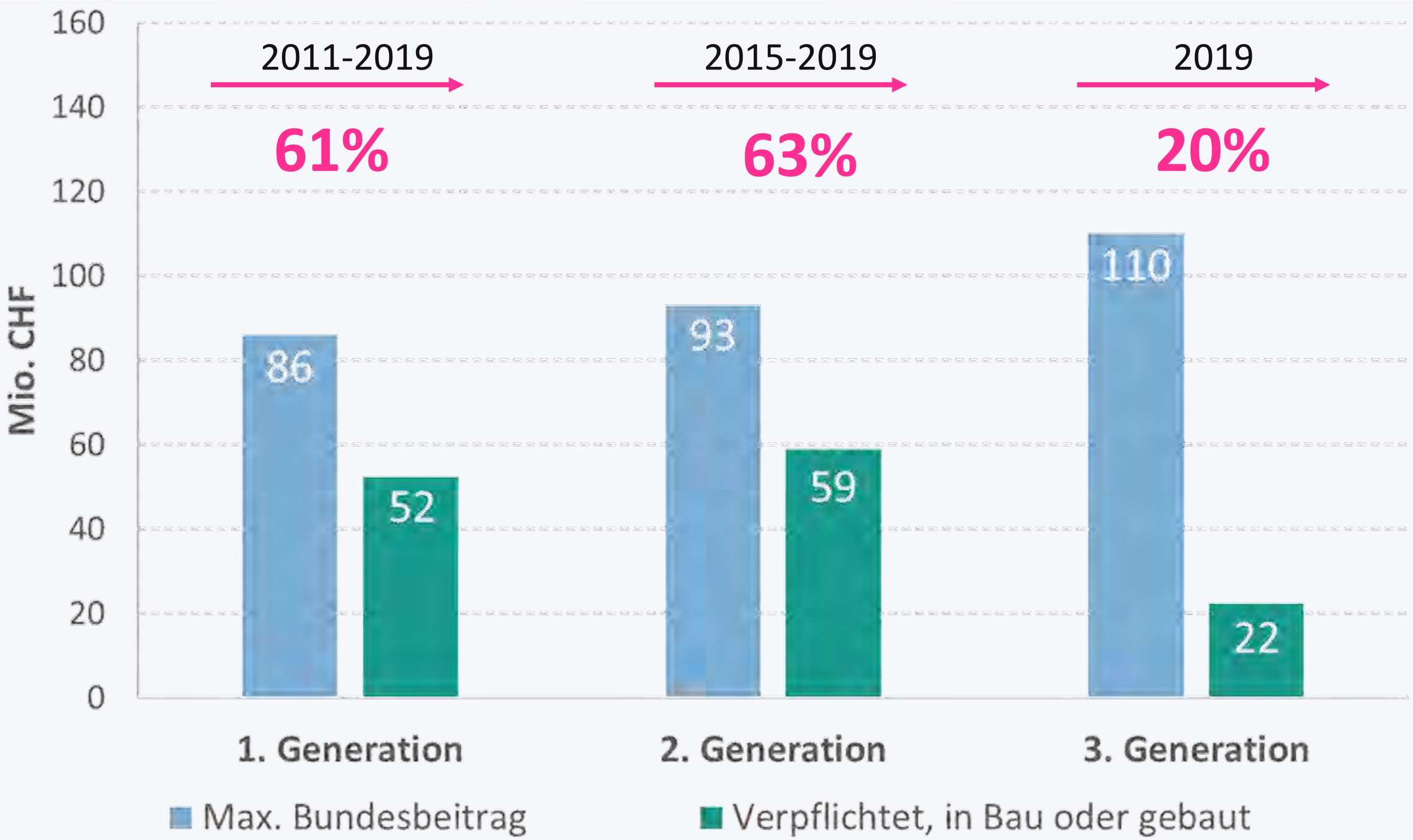
AGGLOPROGRAMMBASEL

Leitfaden zur Eingabe von Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation

Fassung: Version 1 (28.05.2019)

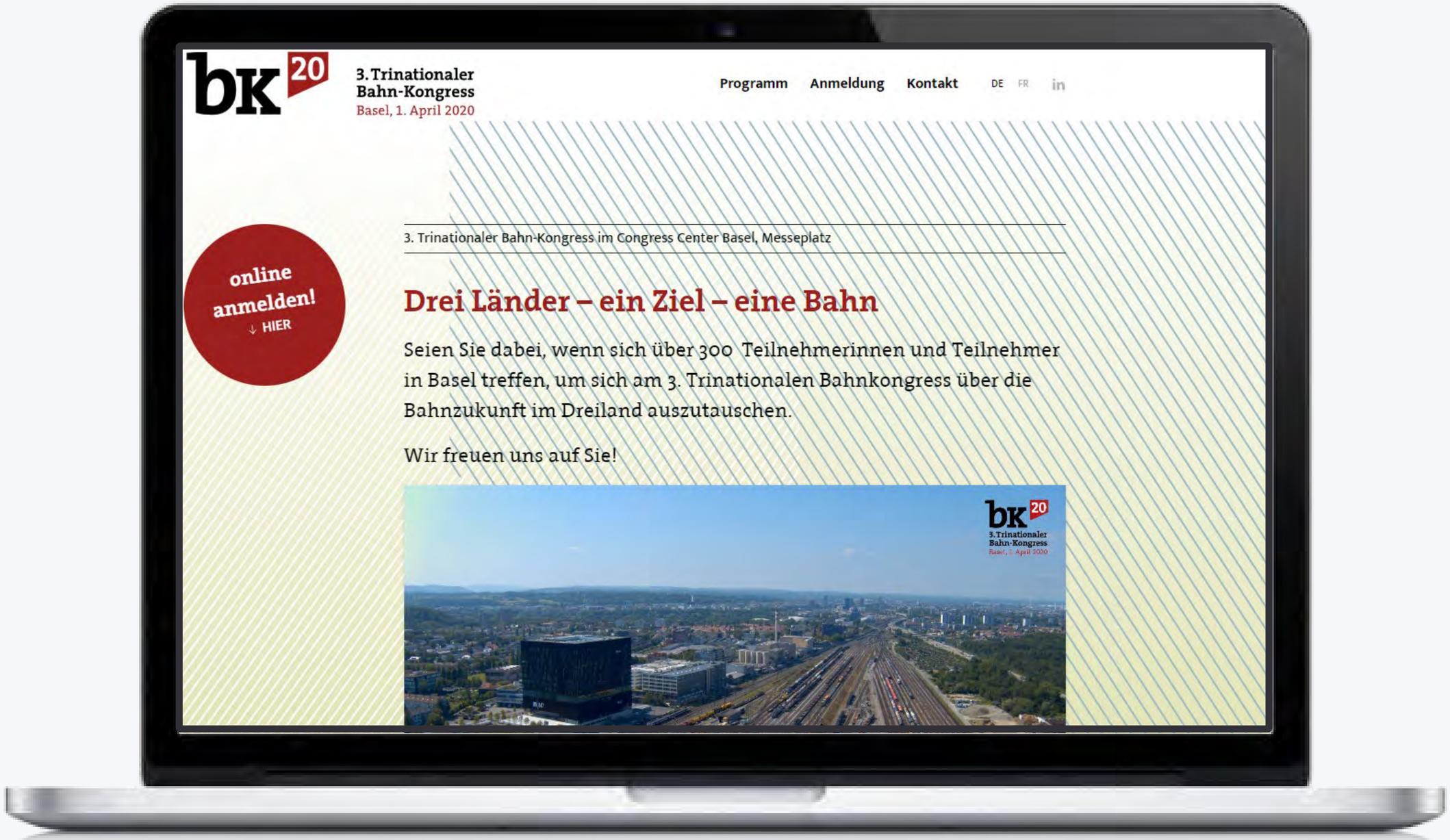
Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.agglomerationsprogramm.org

Umsetzungsperformance AP1-AP3
(Stand September 2019)



3. Trinationaler Bahn-Kongress 2020 am 01. April 2020 in Basel

www.bk20.ch



Vielen Dank!

Apéro