AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Willkommen

AGGLO-Forum

10. November 2023

Eröffnung der Veranstaltung durch die Trägerschaft

Esther Keller
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt und Präsident Agglo Basel

Einführung in das Tagesprogramm und Moderation

Petra Jehle
Südwestrundfunk (SWR)

Dieter Kohler
Journalist / Moderator

Patrick Leypoldt
Direktor Agglo Basel

Einführung in das Tagesprogramm und Moderation

Module	Themen	Zeit
Modul A:	Begrüssung und Auftakt der Veranstaltung	09:15 - 10:00
Modul B: slido	Siedlungsstrategie	10:00 - 12:30
Mittagspause		
Modul C: slido	Die Trinationale S-Bahn Basel – ein wichtiger Pfeiler der resilienten Agglo?	13:45 - 14:50
Modul D:	Sachstand Konzept Verkehrsdrehscheiben und Strategie Strasse	14:50 - 15:50
Modul E:	Ausblick und Abschluss	15:50 - 16:20

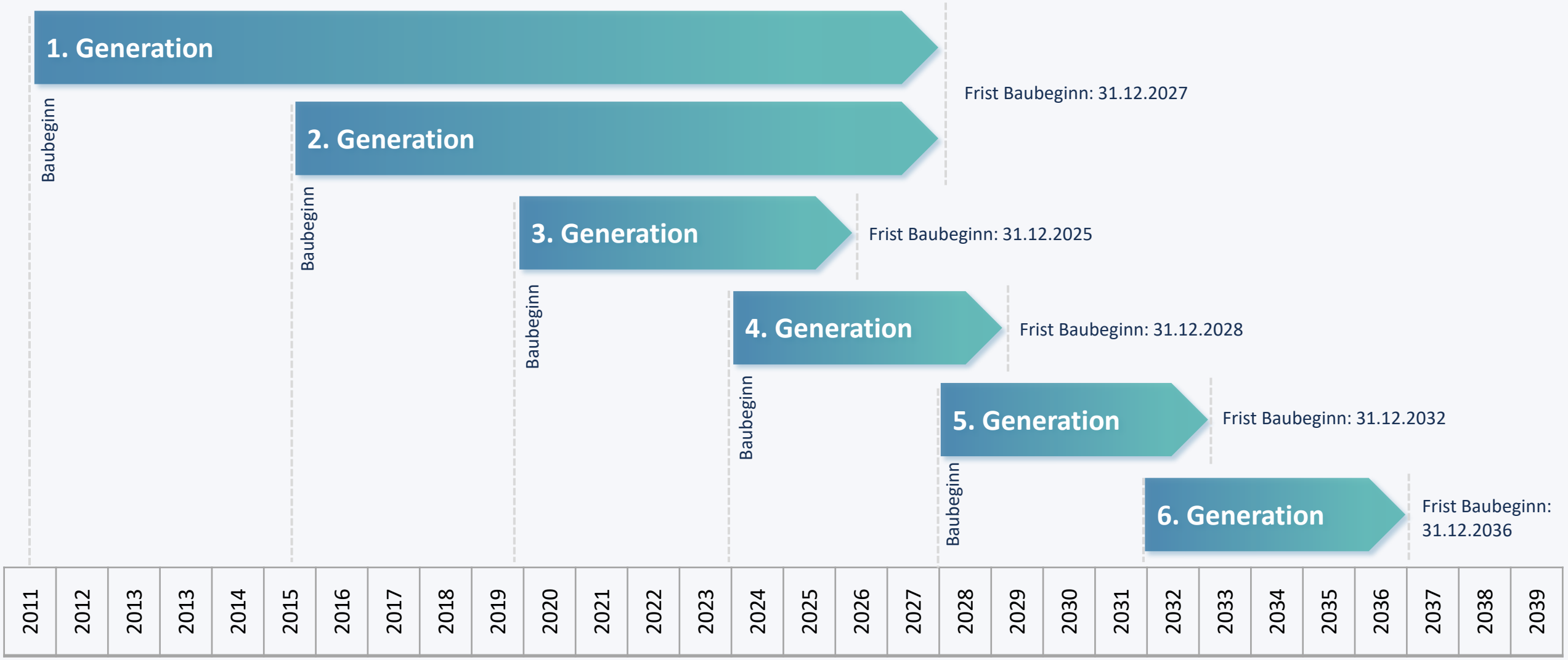
AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Modul A:
Begrüssung und Auftakt der Veranstaltung

Wo stehen wir mit der Umsetzung von AP1-AP3? Wo steht AP4?

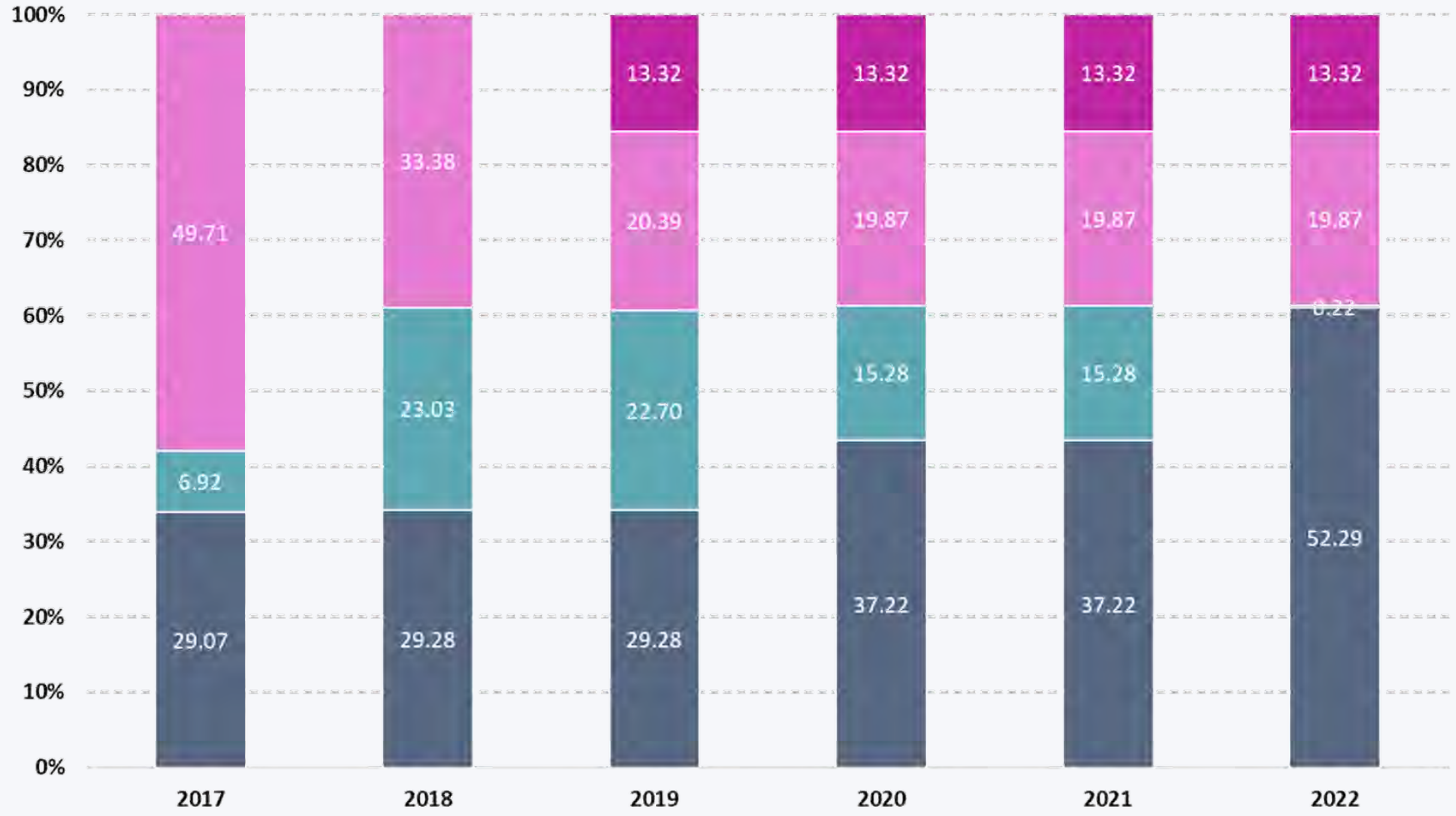
Fabio Cachaço
Leiter Verkehrsplanung und Umsetzung, Agglo Basel

Übersicht Programmgenerationen AP1-AP6



Umsetzungsstand 1. Generation

Baustart: 07.02.2011 - 31.12.2027



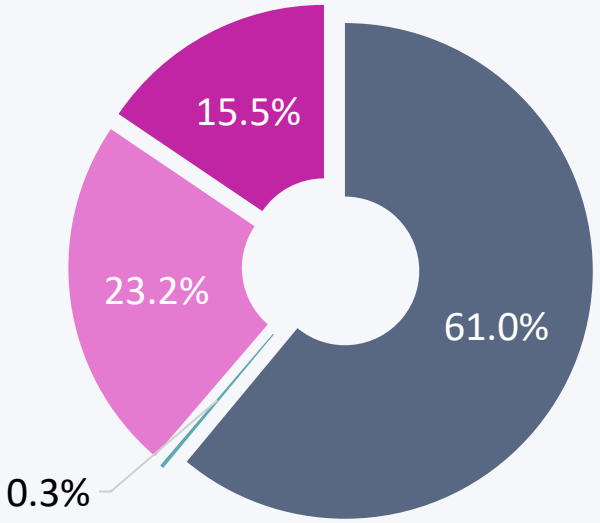
Beim Bund sistiert

Nicht verpflichtet (in Arbeit)

Verpflichtet und in Bau

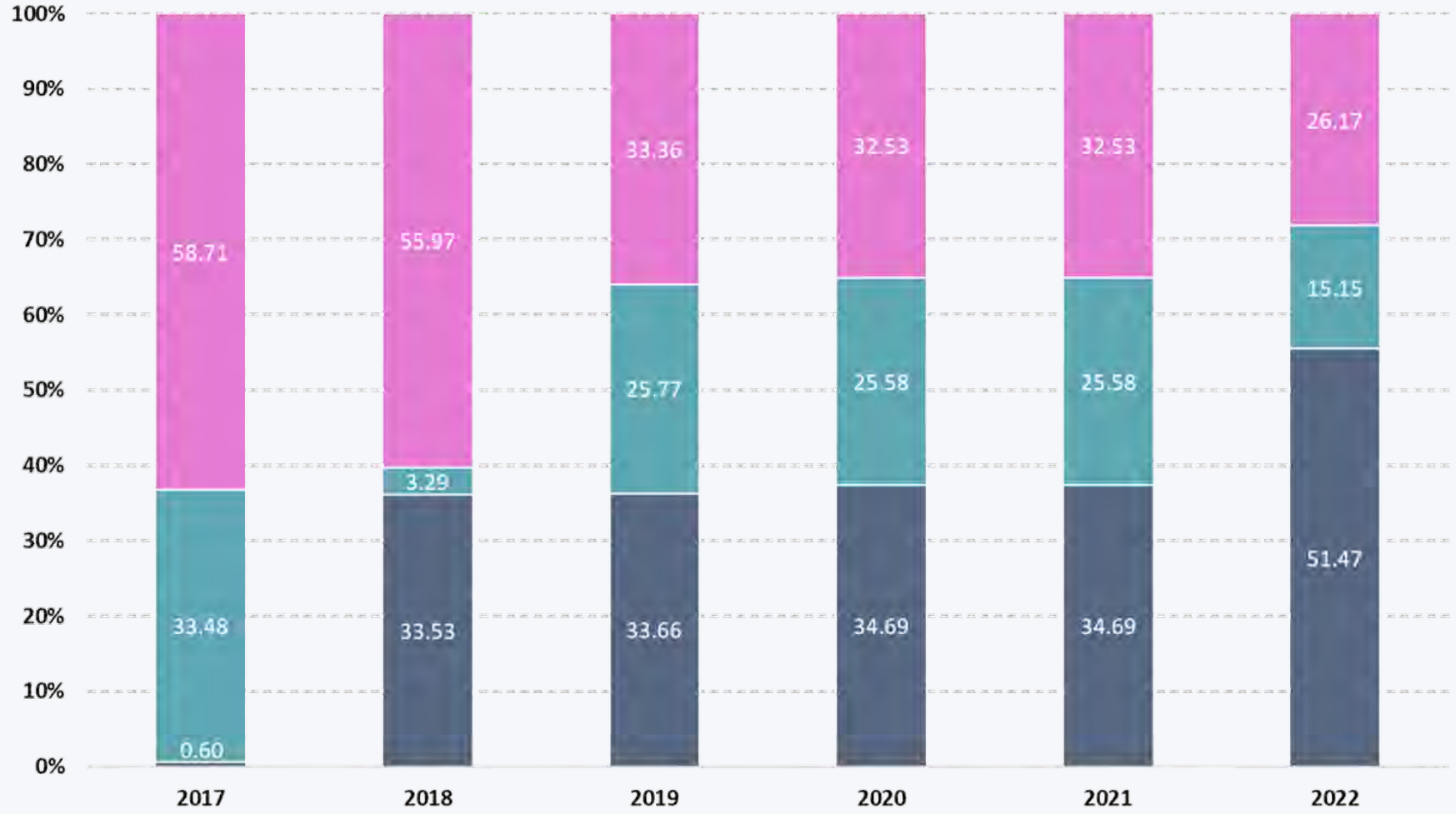
Verpflichtet und gebaut

Umsetzungsstand per 31.12.2022



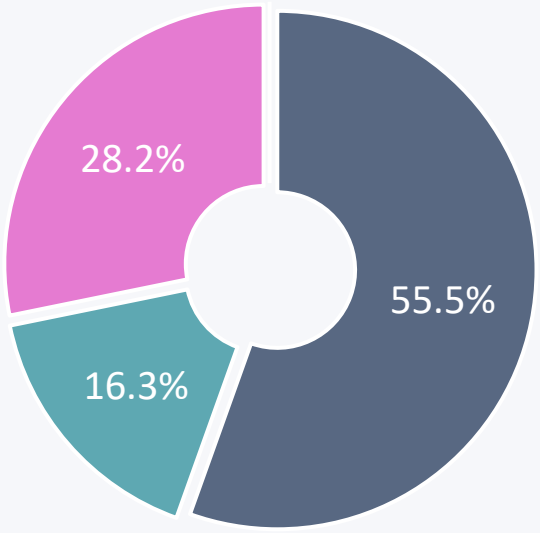
Umsetzungsstand 2. Generation

Baustart: 01.07.2015 - 31.12.2027



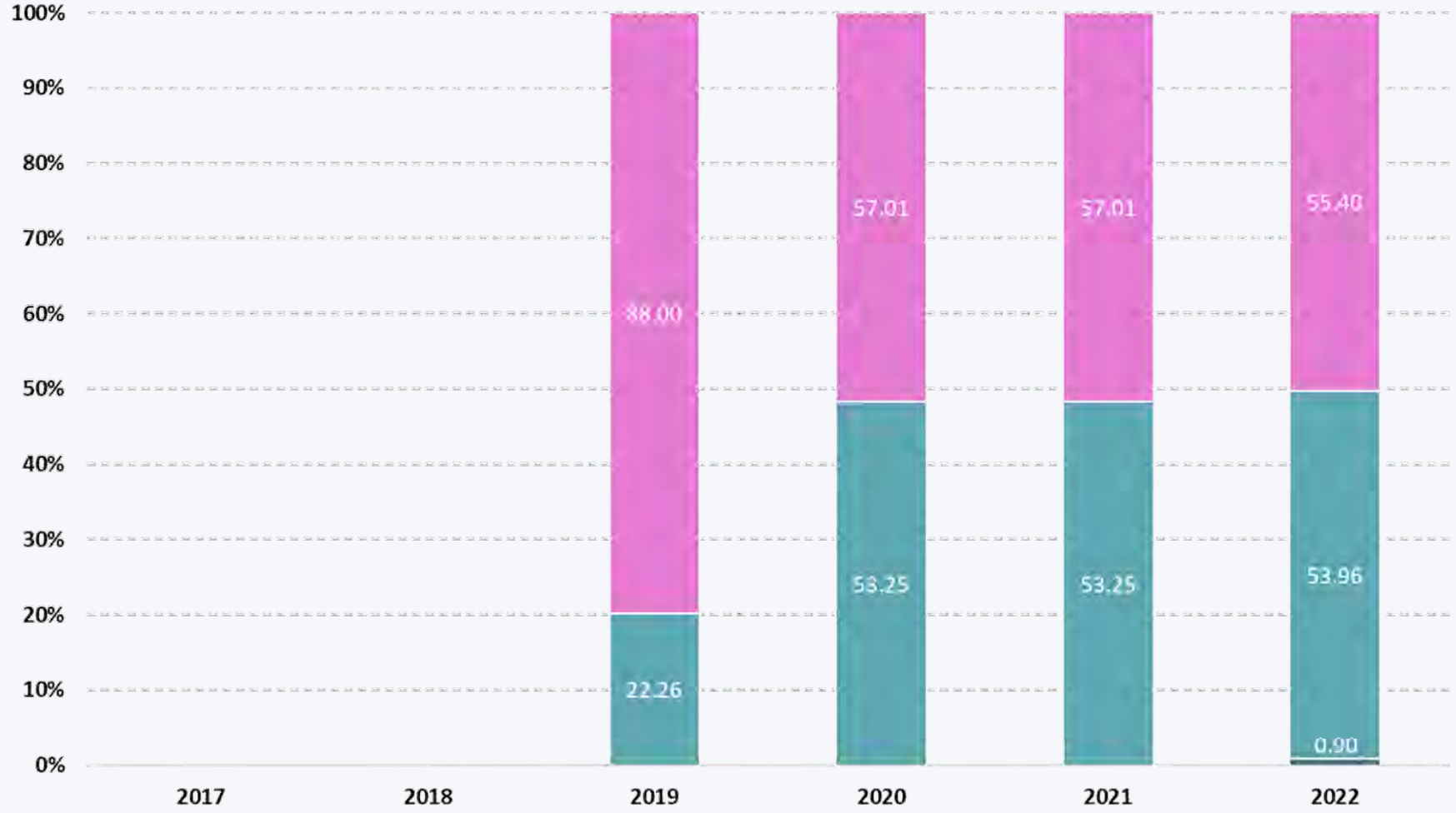
- Beim Bund sistiert
- Nicht verpflichtet (in Arbeit)
- Verpflichtet und in Bau
- Verpflichtet und gebaut

Umsetzungsstand per 31.12.2022



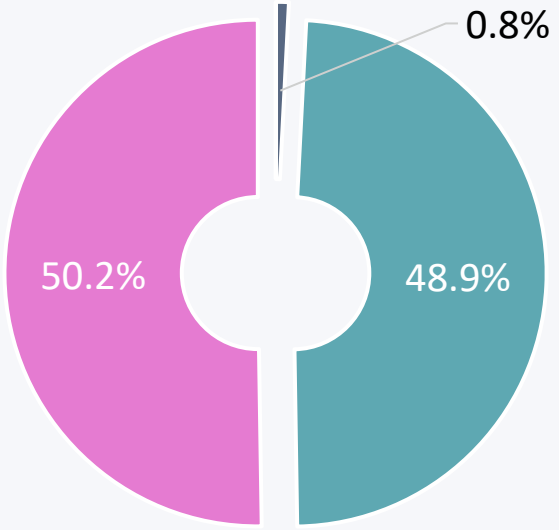
Umsetzungsstand 3. Generation

Baustart: 25.09.2019 - 31.12.2025



- Beim Bund sistiert
- Nicht verpflichtet (in Arbeit)
- Verpflichtet und in Bau
- Verpflichtet und gebaut

Umsetzungsstand per 31.12.2022



Wir suchen Ersatzmassnahmen (Baustart ab sofort)

Bitte melden, wenn Sie ein Projekt mit Baustart im 1. Halbjahr 2023 haben!

www.aggloprogramm.org

- **Baubulletin:** Informiert über wichtige Ereignisse, künftige Termine, Stand der Umsetzung aller Generationen, Fristen, Beispielprojekte, Wegweiser zu wichtigen Fragen und zum Aufruf von Ersatzmassnahmen.

- **Auflage (elektronisch):**
  Baubulletin erscheint halbjährlich in DE und FR

- **Wo melden?:**
  Fabio Cachaco
  Tel: +41 61 926 90 53
  fabio.cachaco@agglobasel.org

Download

Welche Projekte suchen wir konkret?

Velowege (diversen Kategorien)

Insgesamt: 13.34 km
Finanzielle Mittel: CHF 4.2 Mio.

Langsamverkehrs-unterführung

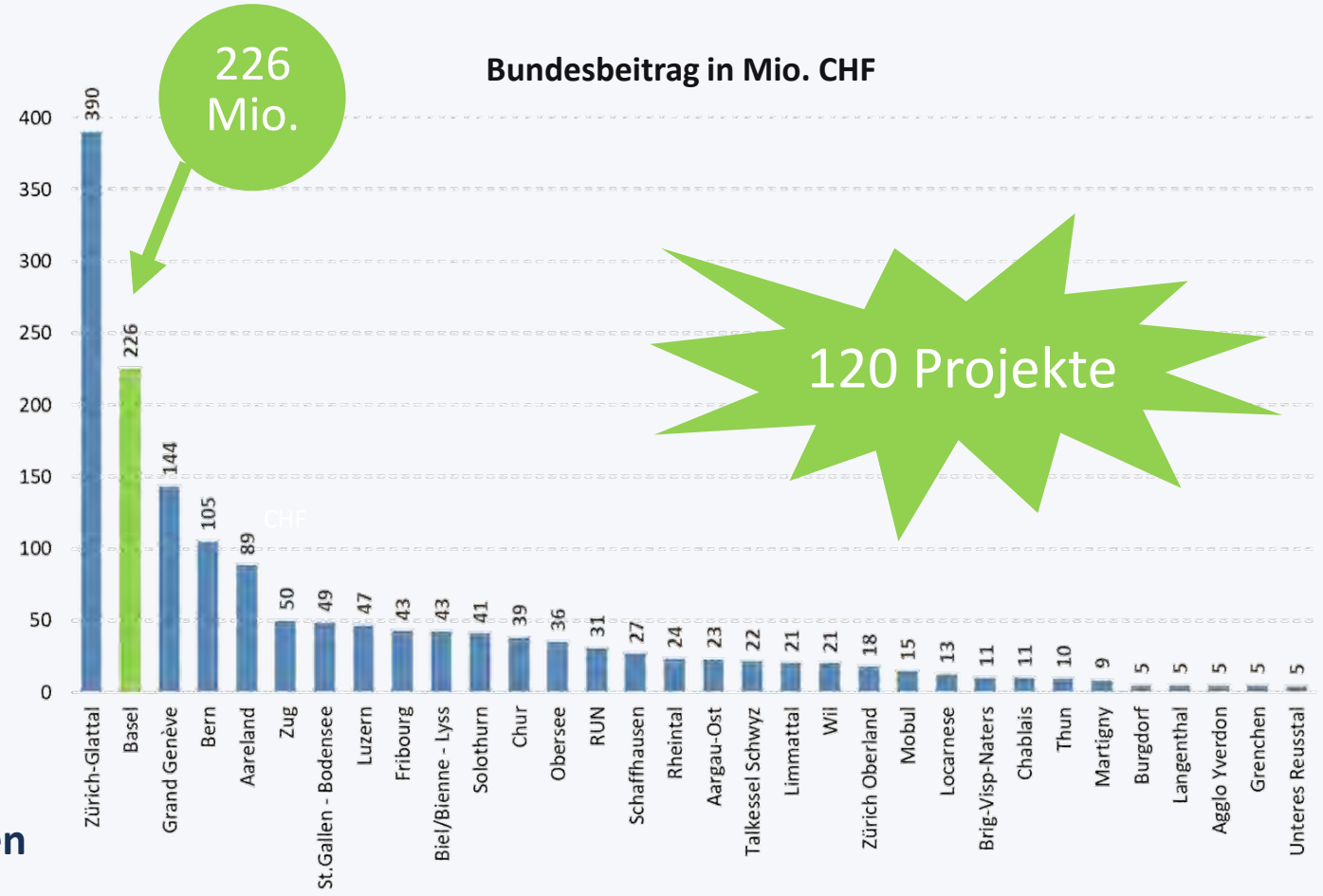
Insgesamt: 350 m^2
Finanzielle Mittel: CHF 1.4 Mio.

Langsamverkehrs-überführung

Insgesamt: 135 m^2
Finanzielle Mittel: CHF 0.2 Mio.

Stand 4. Generation

- 15.06.2021 und 15.09.2021 in zwei Tranchen **32 Programme** eingereicht.
- Voraussetzung Prüfung:
  - nur dringlichste,
  - baureife,
  - und wirksamste Projekte
- Fazit: Hartes Auswahlverfahren!
- Beschluss Bundesrat: 22. Februar 2023: Bundesbeitrag CHF 1,58 Mrd. (A-Projekte)
- Parlament 1. Session: Juni 2023
- Parlament 2. Session: Dezember 2023
- **Beschluss Parlament auf Winter 2023 vorgesehen**



Wie hat die Agglo Basel bisher vom Agglomerationsprogramm profitiert?

Investitionsvolumen (CHF):	1’804 Mio.
Bundesbeiträge (CHF):	712 Mio.
Anzahl Projekte:	286

Anmerkung: Projekte der 4. Generation bereits enthalten. Parlamentsbeschluss auf Winter 2023 erwartet

Halbzeit der Erarbeitung von AP5

Dr. Patrick Leypoldt
Direktor Agglo Basel

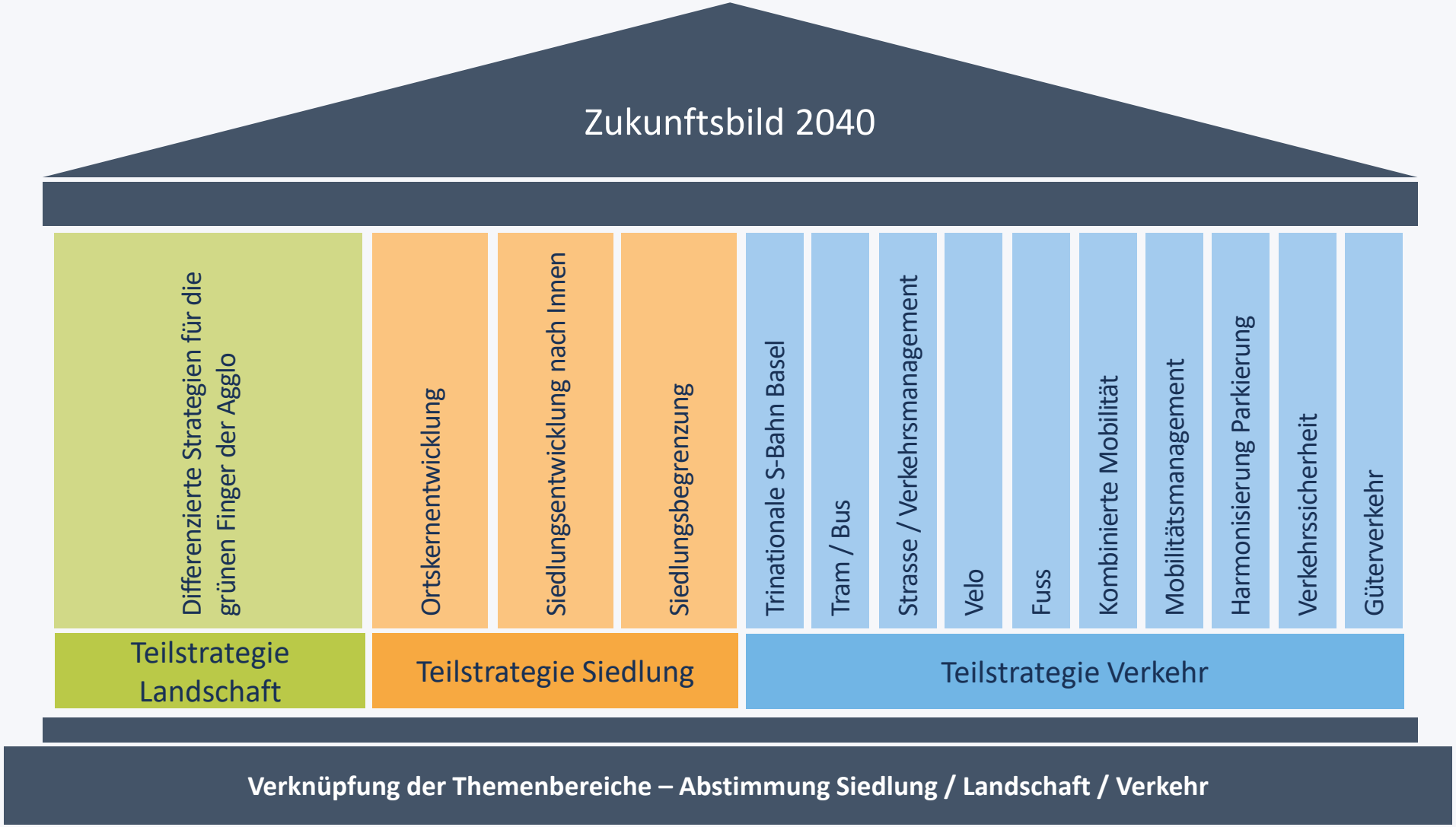
Eckdaten zur 5. Generation

- Politische Steuerung AP hat am 13. Dezember 2021 das Konzept für die Erarbeitung beschlossen
- Offizieller Start der Erarbeitung war das AGGLO-Forum 2022 vom 02. September 2022 in Muttenz
- Die Arbeiten laufen seither auf Hochtouren
- Der Abgabetermin ist der 30. Juni 2025
- **Heute ist Halbzeit der Erarbeitung!**

Zusammenfassung zur strategischen Ausrichtung

- Anforderungen und Erwartungen des Bundes müssen erfüllt werden
- Bestehende Strategien als Daueraufgabe umsetzen (Zukunftsbild und Teilstrategien)
- Thema Klima einbinden
- Zusammenarbeit auf allen Ebenen intensivieren/stärken

Strategischer Aufbau der 5. Generation



Strategische Kernelemente der Verkehrsstrategien

Zukunftsbild 2040

Neue Strategien / grosse Aktualisierungen:

- ☐ Aktualisierung Strategie Strasse (**Modul D**)
- ☐ Konzept multimodale Drehschreiben (**Modul D**)
- ☐ Trinationale Flächenstrategie Güterverkehr
- ☐ Mobilitätsmanagement – Sharing über Grenzen
- ☐ Busangebot/-ausbau in den Grenzräumen

Überarbeitung bestehender Strategien:

- ☐ S-Bahn, Tram, Velo, Fuss, Parkierung, Verkehrssicherheit

Trinationale S-Bahn Basel | Tram / Bus | Strasse / Verkehrsmanagement | Velo | Fuss | Kombinierte Mobilität | Mobilitätsmanagement | Harmonisierung Parkierung | Verkehrssicherheit | Güterverkehr

Teilstrategie Verkehr

Verknüpfung der Themenbereiche – Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Strategische Kernelemente der Siedlungsstrategie

Zukunftsbild 2040

Querschnittsstrategien:
- **Siedlungsqualität konsequent fördern**
- Ortsverträgliche Dichten fördern
- Vielfalt und Stadt der kurzen Wege fördern
- Verkehrsintensive Einrichtungen steuern
- Informieren und sensibilisieren

Ortskernentwicklung

Siedlungsentwicklung nach Innen

Siedlungsbegrenzung

Teilstrategie Siedlung

- ☑ Auslegeordnung Siedlungsbegrenzung (**Modul B**)
- ☑ Erfahrungsaustausch Arealentwicklungen (**Modul B**)
- ☐ Erstberatungen bei Arealentwicklungen (1 Pilot) (**Modul B**)
- ☐ Erfahrungsaustausch zu Ortskernen (**Modul B**)
- ☐ Checkliste Siedlungsqualität (**Modul B**)

Verknüpfung der Themenbereiche – Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Strategische Kernelemente der Landschaftsstrategie

Zukunftsbild 2040

Differenzierte Strategien für die grünen Finger der Agglo

Teilstrategie Landschaft

- ☑ Handlungsansätze in den grünen Fingern in AP4 identifiziert
- ☐ Planungen & Projektrealisierung erfolgen in den Korridoren
- ☐ Verknüpfung von operativer Umsetzung in den Korridoren, resp. korridorübergreifend und Handlungsansätze in den grünen Fingern

Verknüpfung der Themenbereiche – Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Neue Querschnittsstrategie Klima und Anpassung Zukunftsbild

Zukunftsbild 2040

Querschnittsstrategie Klima

Arbeitsschritte:

- ☑ Abgeschlossen: Ist-Analyse auf Basis der bestehenden Grundlagen
- ☐ Ergänzung des Zukunftsbildes
- ☐ Querschnittstrategien erarbeiten
- ☐ Handlungsansätze definieren

Verknüpfung der Themenbereiche – Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Korridorprozesse: Zusammenarbeit auf allen Ebenen intensivieren/stärken

Zukunftsbild
(2013-2016)

Raumkonzept
(2014-2016)

Raumkonzept
(2015-2018)

Raumkonzept
(2018-2020)

Raumkonzept
(2018-2021)

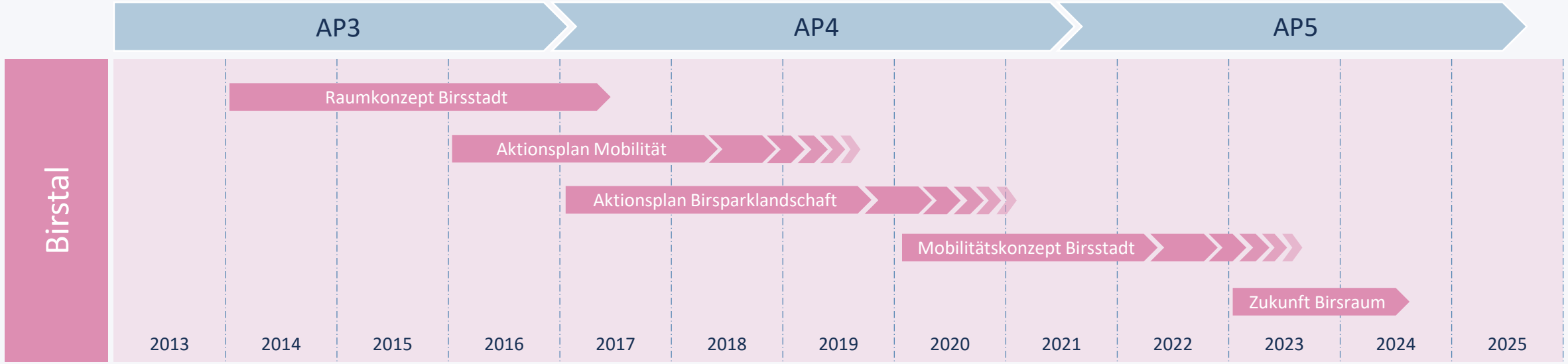
Prozess SLA
(2021-2023)

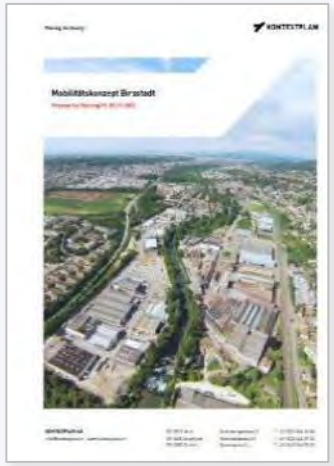
Raumkonzept
(in Arbeit)

Agglomerationszentrum
(in Arbeit)

Drei Beispiele aus den Korridoren

Beispiel Birstal





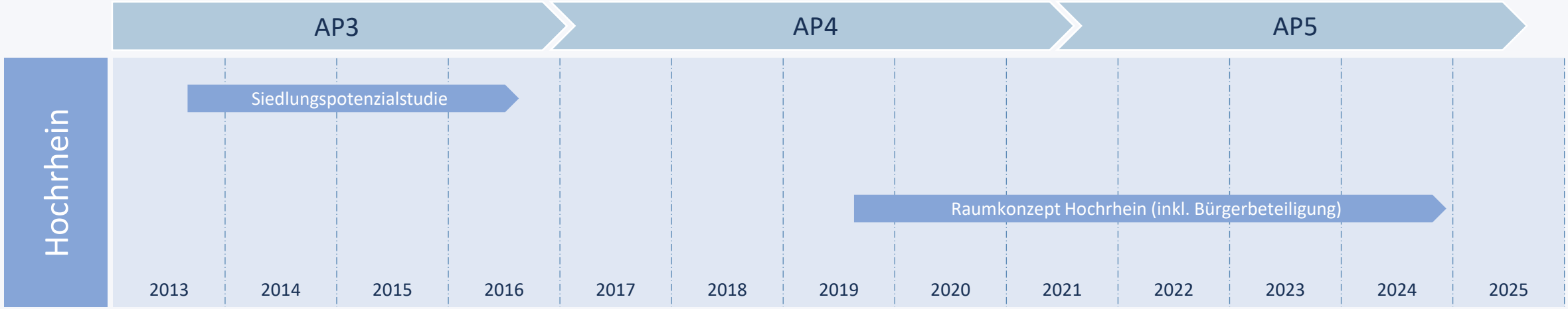
Mobilitätskonzept abgeschlossen

- Federführung: Kommunen
- Beteiligt: BL, SO und AP
- Resultat: Verkehrsmenge MIV kann auf dem heutigen Stand plafoniert werden. Dank den übergeordneten Massnahmen und insb. durch Massnahmen der Birsstadt (Parkraum, Velo, Mobilitätsmanagement etc.) wird dies möglich.

Prozess «Zukunft Birsraum»

- Federführung Kommunen Aesch und Dornach, BL und SO
- Beteiligt: AP
- Mit Beteiligung der Bevölkerung wird ein Zukunftsbild entwickelt, das als Richtschnur für sämtliche weitere Planungen und räumliche Massnahmen dienen soll.

Beispiel Hochrhein

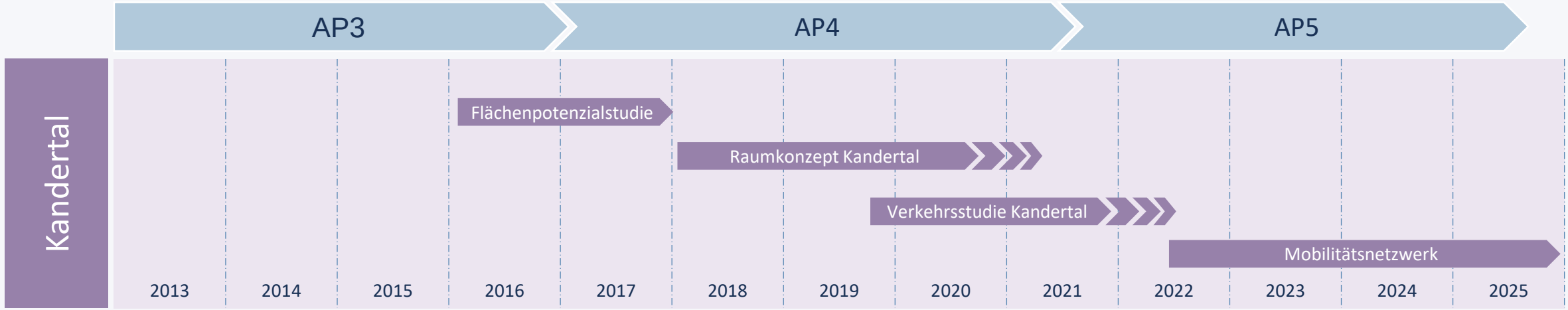


- Im Rahmen des Förderprogramms «Common Ground» der Robert Bosch Stiftung wird die Erarbeitung eines gemeinsamen, grenzüberschreitenden Raumkonzeptes in einen breiten Beteiligungsprozess eingebettet und damit gut in Gesellschaft und Politik verankert.
- Der Korridor Hochrhein wurde als eine von acht Regionen in den gemeinsamen Grenzgebieten Deutschlands ausgewählt.
- Ziel: Wissensaufbau in Bezug auf Formate & Methoden zur Einbindung der Bevölkerung in Planungsprozesse auf regionaler Ebene.

Robert Bosch Stiftung

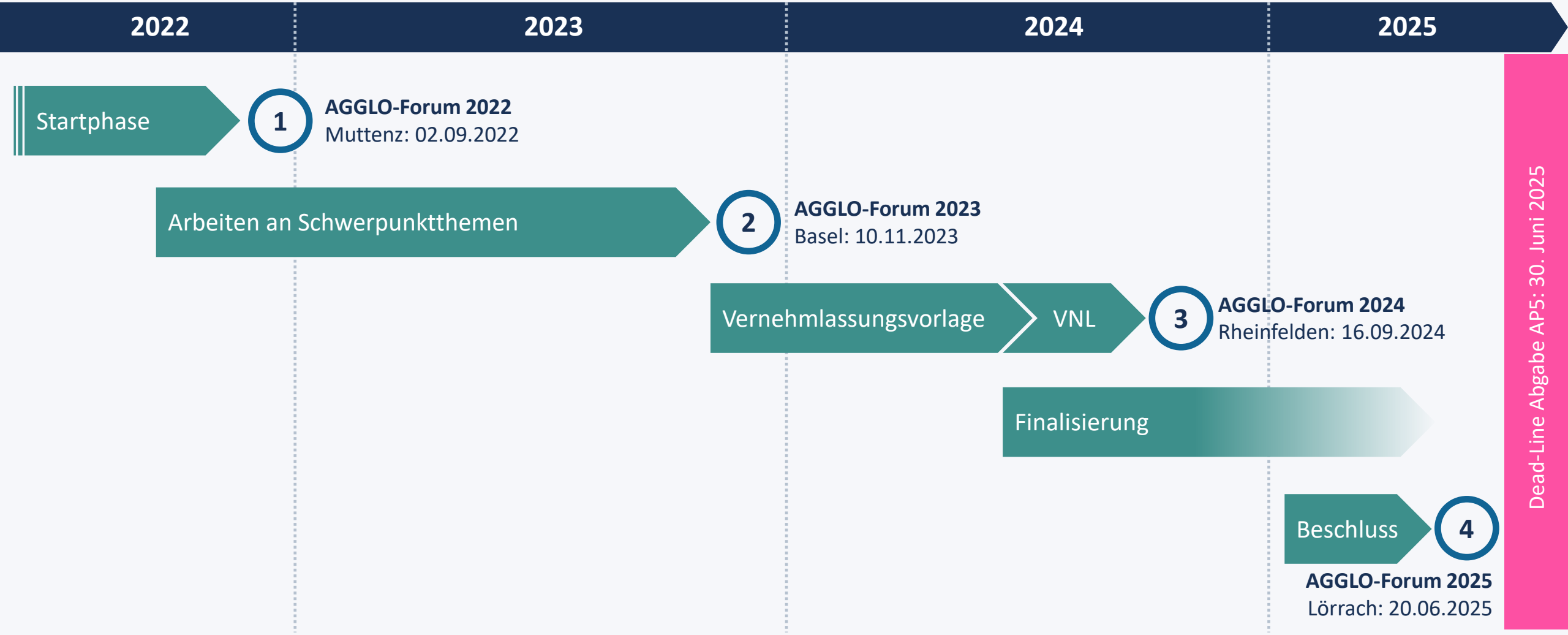
Common Ground Region

Beispiel Kandertal



- Start Mobilitätsnetzwerk
- Federführung: Gemeinden, Lead: Rümmingen
- Beteiligt: Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, AP
- Gefördert durch den Bund
- Ziel: konkrete Umsetzung von Maßnahmen vor Ort für nachhaltige Mobilitätsangebote wie beispielsweise E-Ladesäulen und Sharing-Angebote
- Motivation: Förderung & Bündelung im Netzwerk schaffen ganz neue Möglichkeiten bei der Gestaltung der nachhaltigen Mobilität – das Netzwerkt erlaubt ein koordiniertes Vorgehen – jede Gemeinde kann dennoch eigene Schwerpunkte setzen.

Zeitplan, Prozess und Mitwirkung in der 5. Generation



Modul B: Siedlungsstrategie

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?

Caspar Schärer
Generalsekretär BSA | Publizist | Raumplaner MAS ETH

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

Basel, 10. November 2023 Bâle, 10 novembre 2023

RZU Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung

67 Städte und Dörfer

1 Million Einwohner:innen

860‘000 Arbeitsplätze

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

Uster, Im Lot. Bild: Felix Kuyas

Uster, Zellweger-Areal
Bild: Morger + Dettli Architekten

Lörrach. Bild: BaZ

Saint-Louis. Bild: Agglo Basel

Dreispitz. Bild: FHNW

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

Reinach. Bild: Agglo Basel

Therwil. Bild: bz Basel

Windisch – vorher
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Windisch – nachher
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Fislisbach – vorher
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Fislisbach – nachher
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Rüti. Bild: Schweizer Heimatschutz

Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

Bauzonen: Schwerzenbach – Volketswil

Bild: swisstopo

Landwirtschaftliche Bewirtschaftung: Schwerzenbach – Volketswil

Bild: GIS ZH

Abwicklung Siedlungsrand: Schwerzenbach – Volketswil

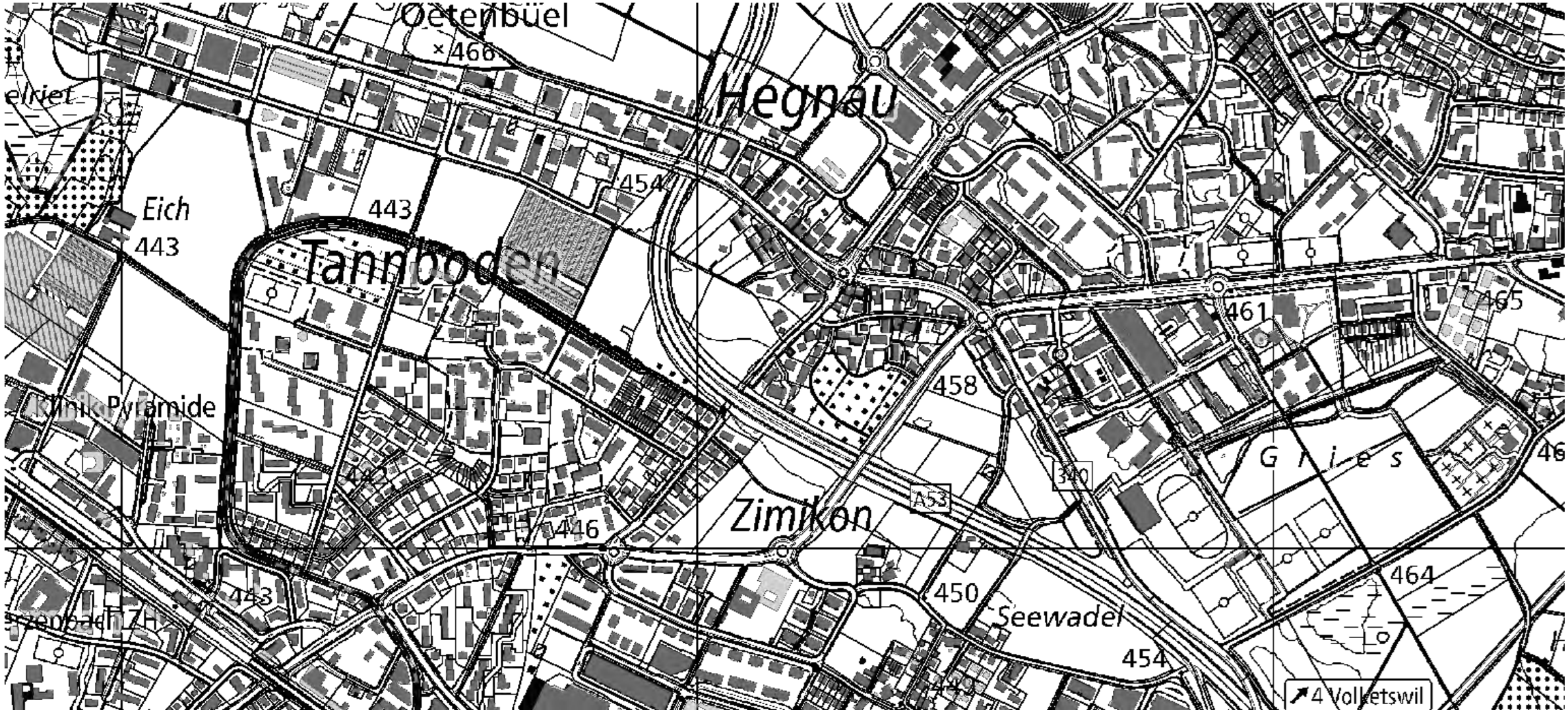


Bild: GIS ZH, eigene Darstellung

Voketswil. Bild: Caspar Schärer

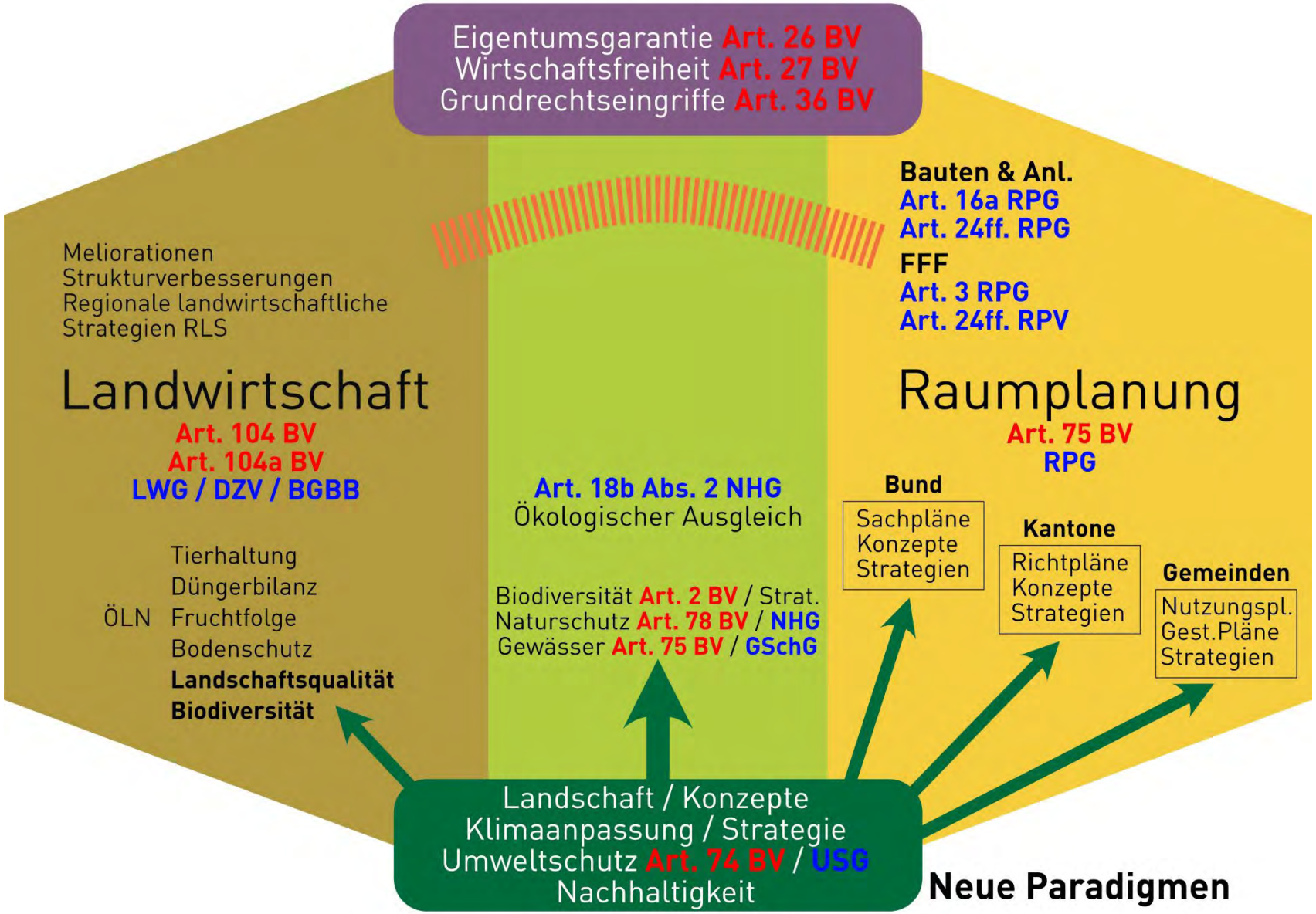
Nänikon. Bild: Caspar Schärer

Bild: Agglo Basel

Bild: Agglo Basel

Diepflingen. Bild: Agglo Basel

«Landkarte» der Regulierung.
Illustration: Caspar Schärer



Was bedeutet die resiliente Agglomeration?
Qu’est-ce-que c’est, l’agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

Bild: Agglo Basel

Bild: Agglo Basel

Schlieren.
Foto: Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren 2005-2020

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Merci pour votre attention!

Regensdorf. Bild: Caspar Schärer

Die resiliente Agglomeration – Erfahrungsbericht aus Genf

Ariane Widmer
Urbaniste cantonale - Office de l‘urbanisme (DT), Etat de Genève

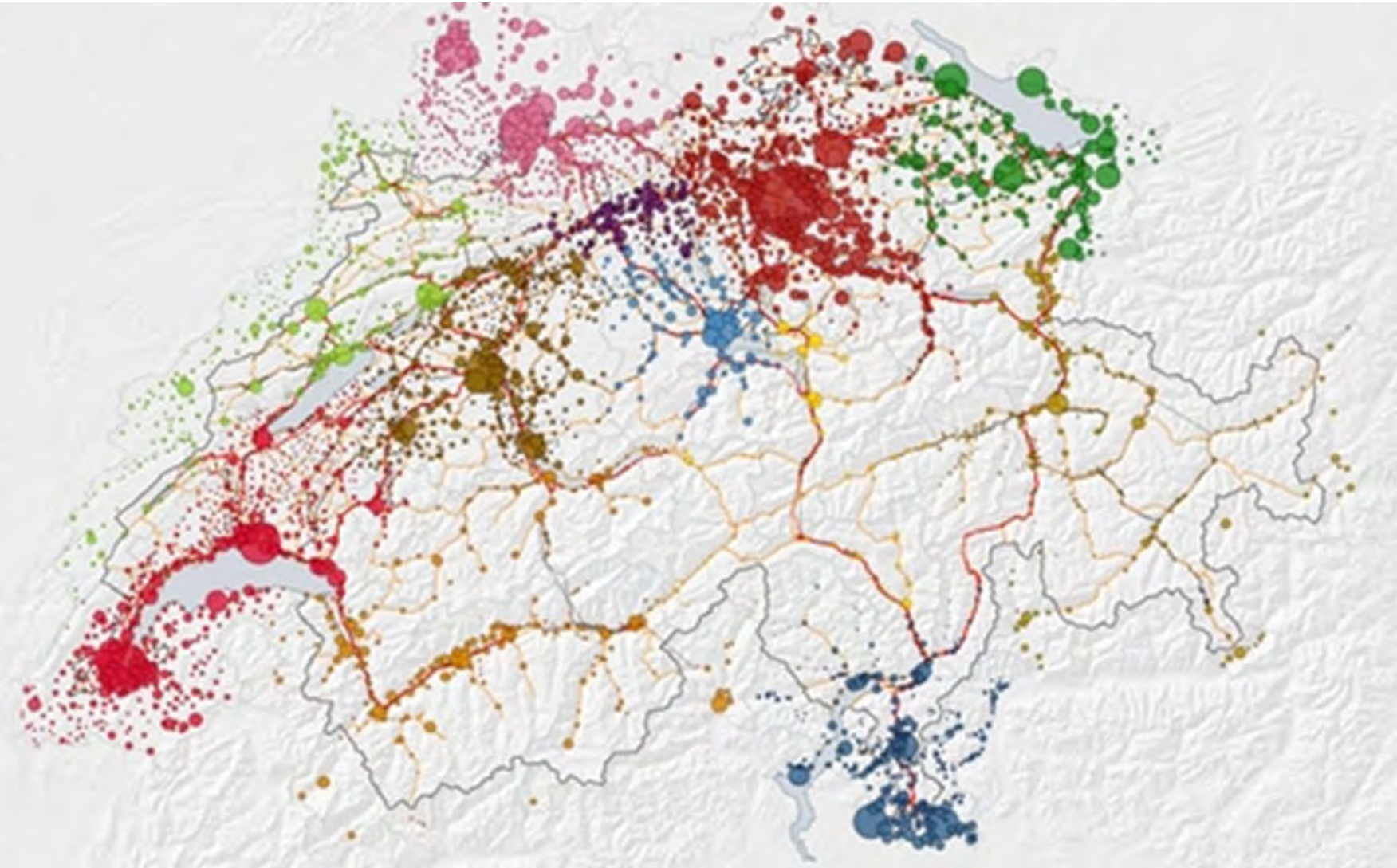
EINE RAUMPLANERISCHE VISION FÜR DEN GROSSRAUM GENF BIS 2050

AGGLO-FORUM BASEL, 10.11.2023

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE
POST TENEBRAS LUX

Ariane Widmer, kantonale Stadtplanerin
Amt für Städtebau / Departement für Raumplanung

Agglomerationsräume und Metropolregionen sind die Hauptakteure des ökologischen Wandels

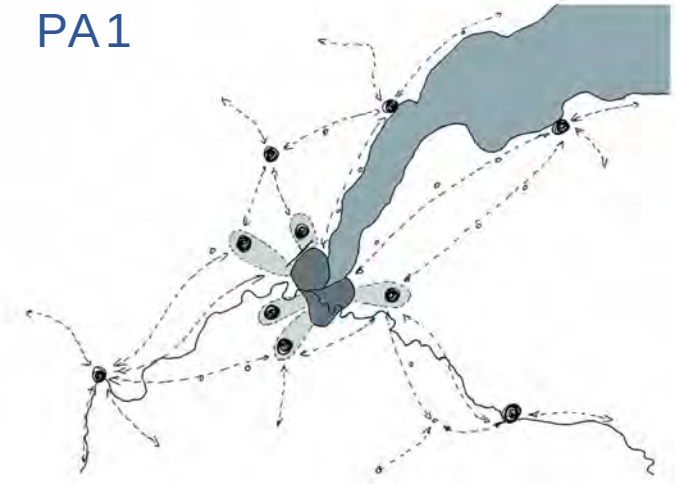


Der Großraum Genf ist ein enges Territorium – ein Ort der Zuflucht, der Durchreise und der Begegnung, an dem eine Million Menschen leben

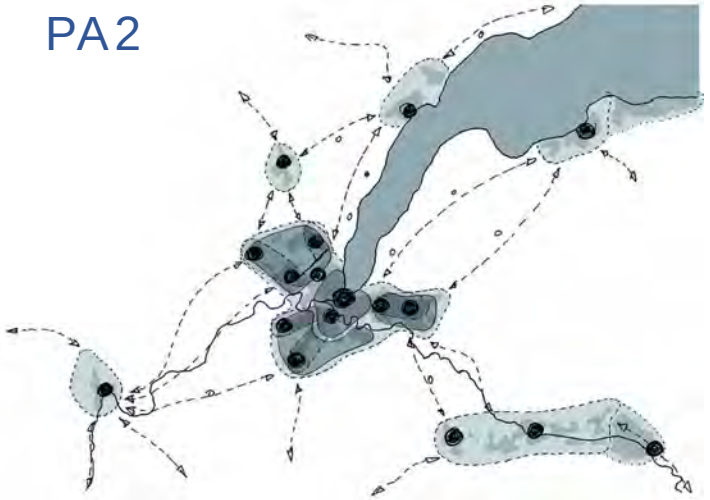
2 Länder, 2 Kantone, 2 Departements, 1 Region
209 Kommunen, 1 Agglomerationsgebiet
2.000 km^2 - 1 Mio. Einwohner - 500.000 Arbeitsplätze

4 Generationen Agglomerationsprogramme, 1 Kantonaler Richtplan Genf - und Leitbilder, denen langsam die Luft ausgeht

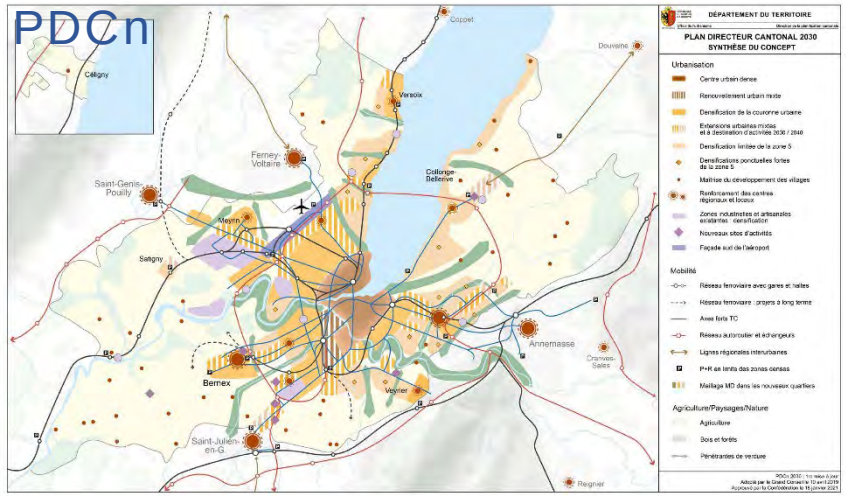
PA1



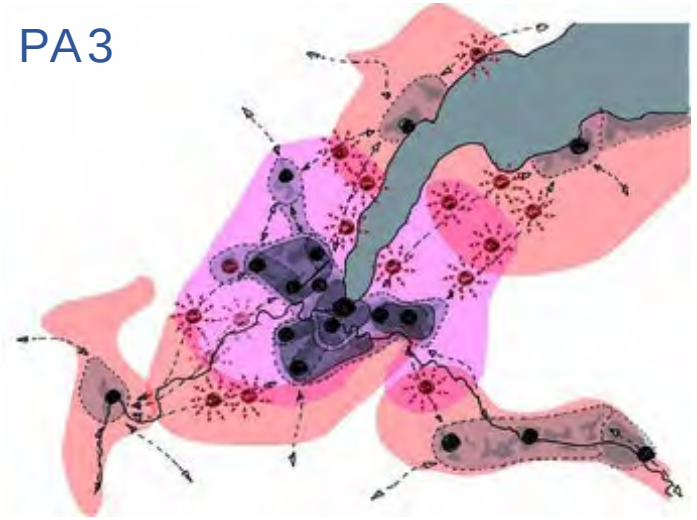
PA2



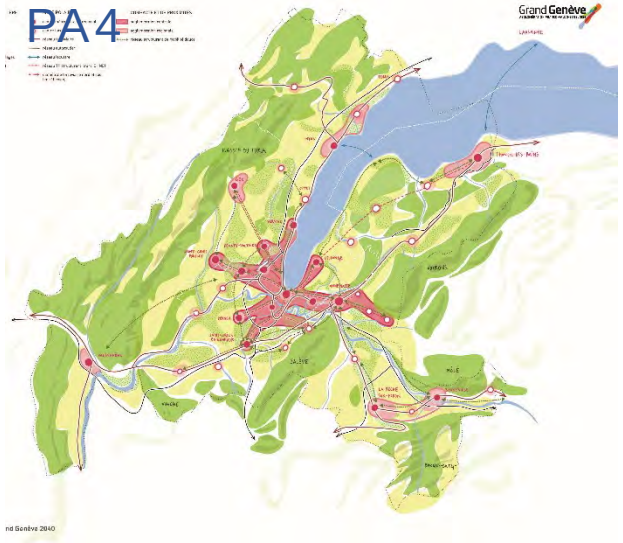
PDCn



PA3



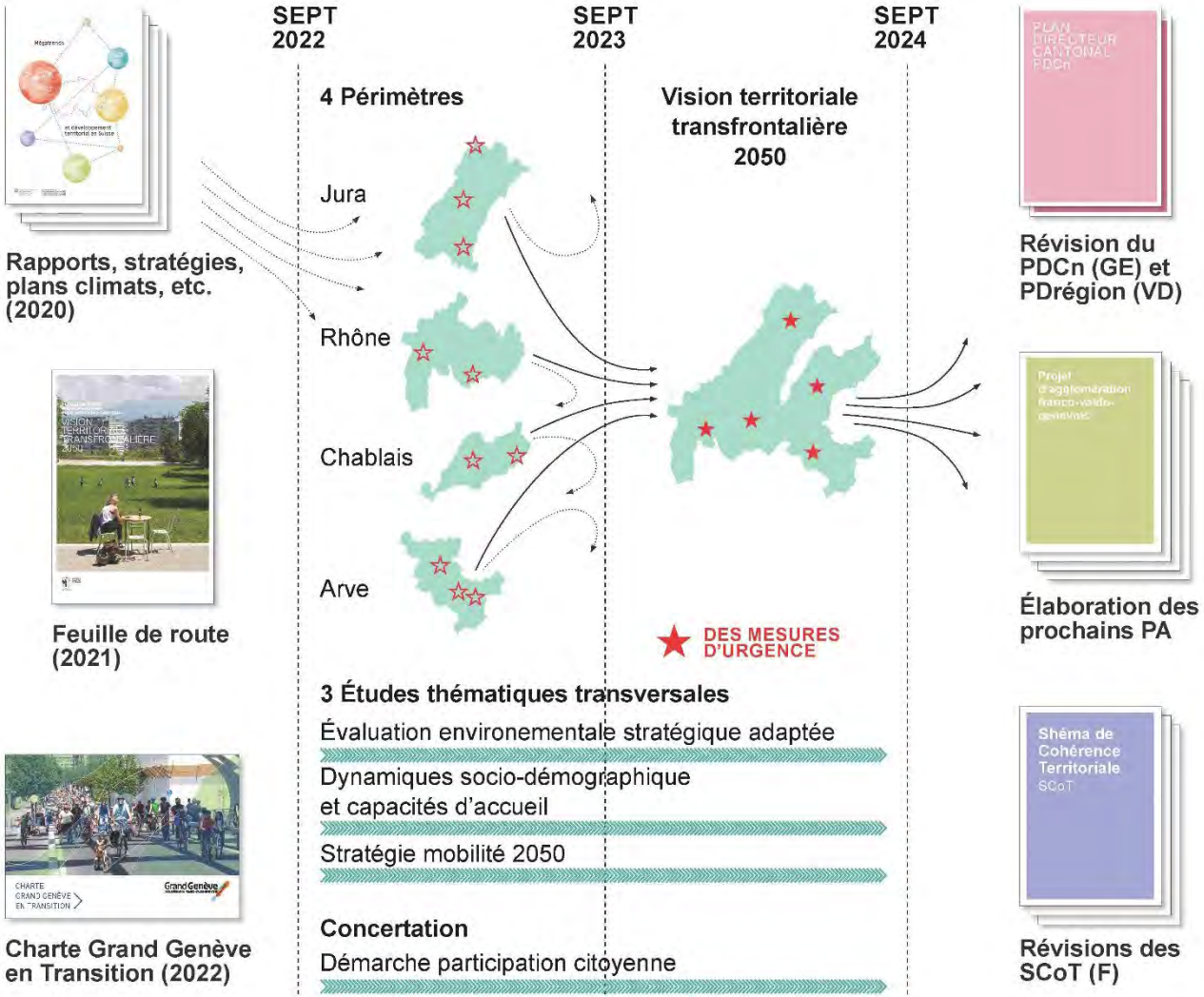
PA4



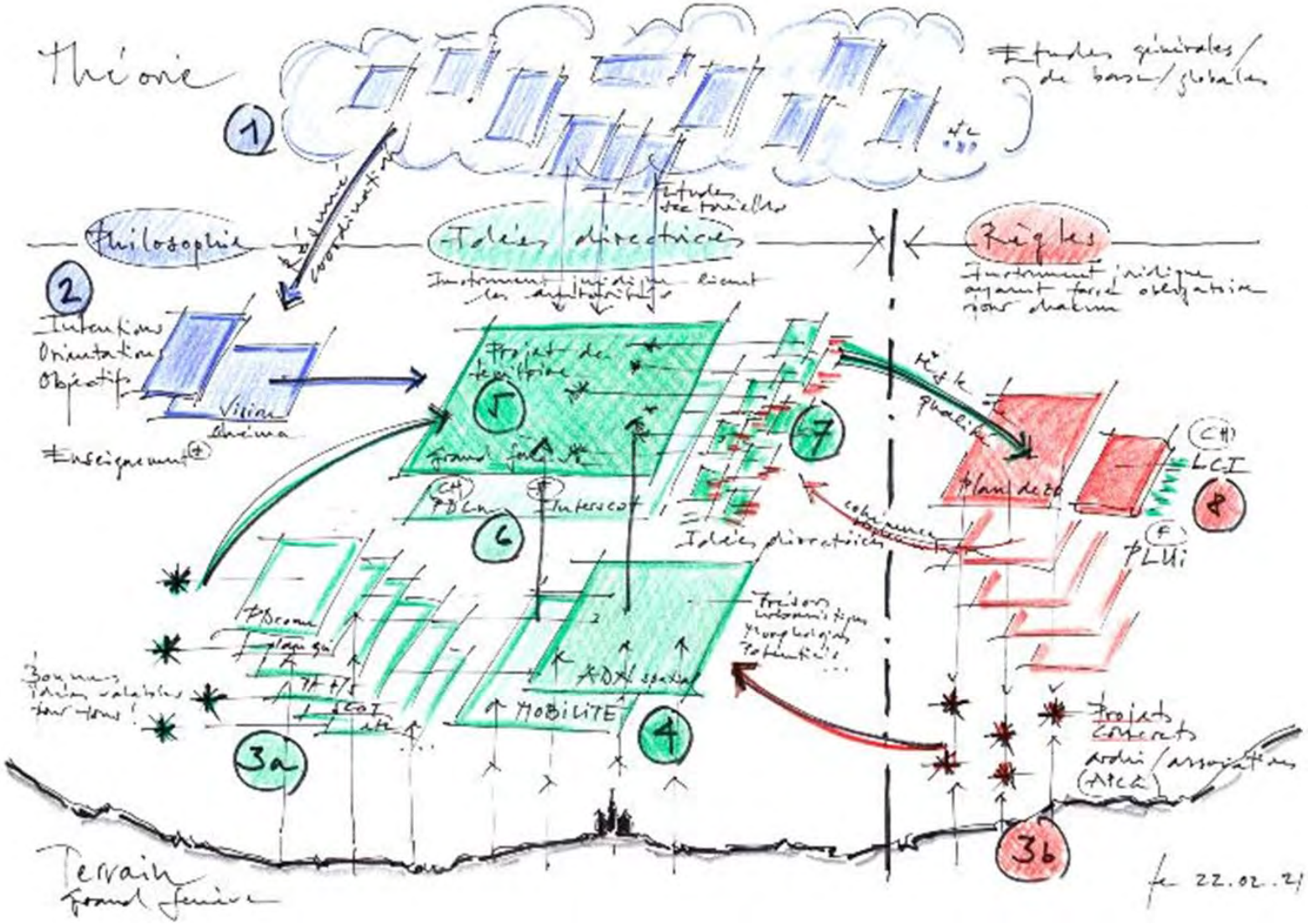
Die Herausforderungen sind nicht mehr dieselben wie noch vor 20 Jahren

Politische Ambitionen und eine Roadmap zeigen, wo es hingehen soll und auf welchem Weg

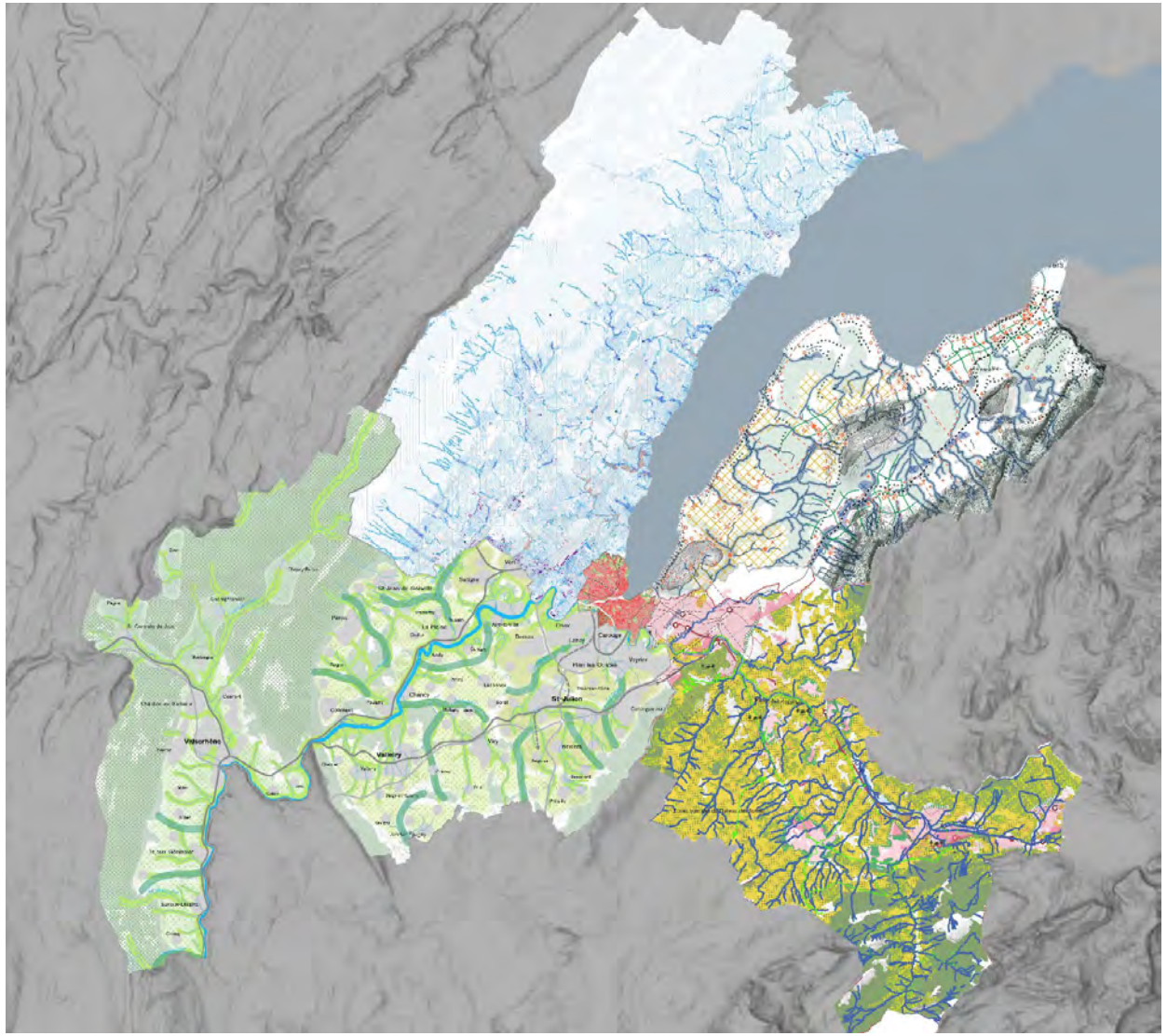
In einem iterativen Dialogprozess sollen die räumlichen Bedingungen definiert werden, unter denen Klimaneutralität möglich ist



Ein Projektprozess von der Theorie zur räumlichen Praxis, um mit den Akteuren vor Ort eine neue Geschichte zu schreiben …

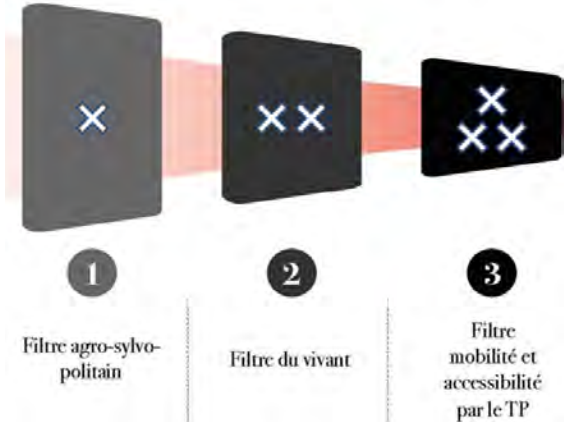


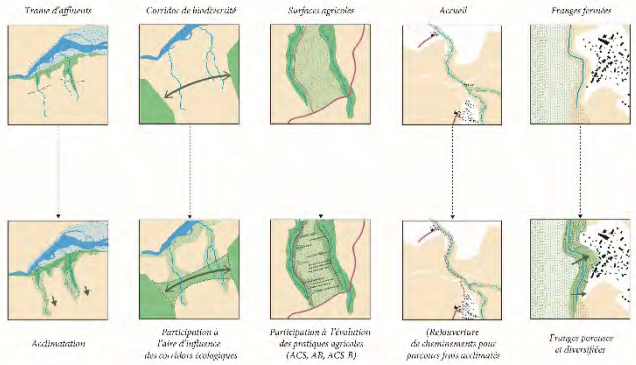
Erste Ergebnisse: ein umgekehrter Ansatz und 4 Konvergenzen, innovative Konzepte, aber auch eine noch nie dagewesene Komplexität



Konvergenz Nr. 1
Die natürlichen Grundlagen und die Raumplanung

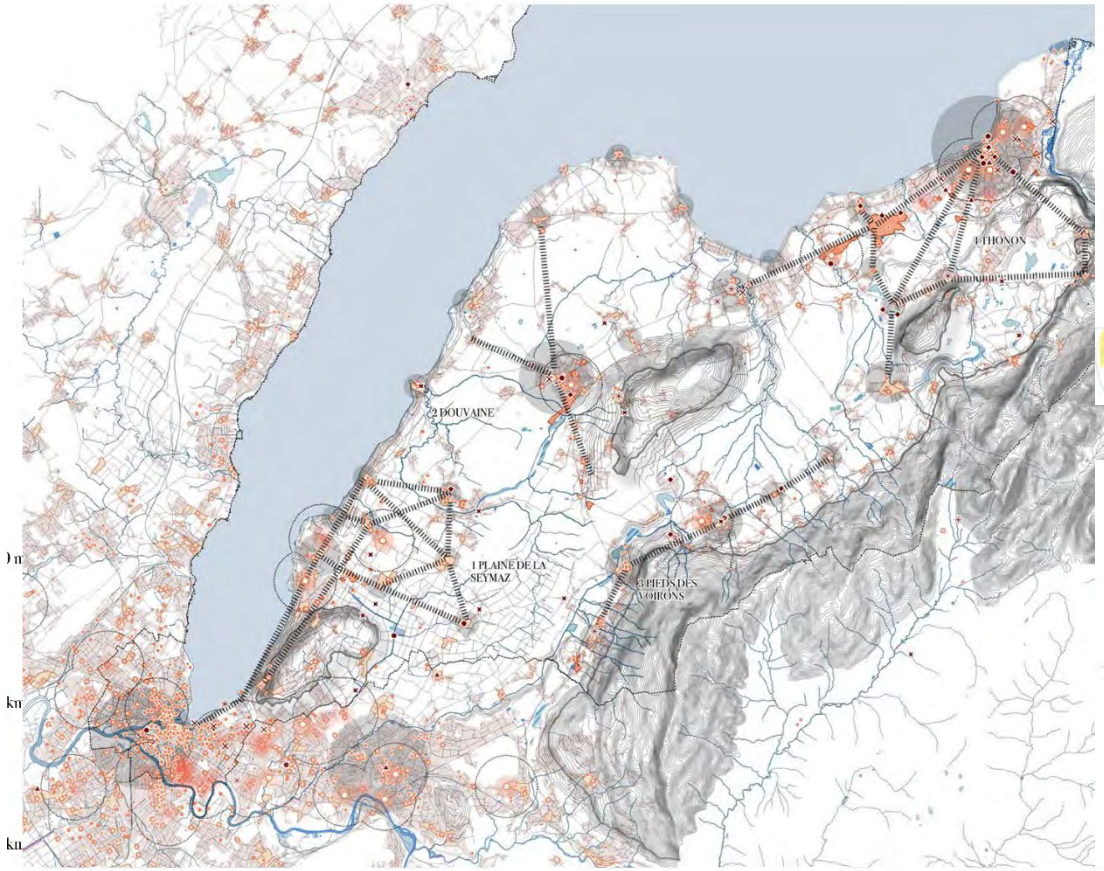
Ausbau der Wasserläufe, befeuchten und bewässern, Entlastung der Biotope, Wiederherstellung der Ökosysteme

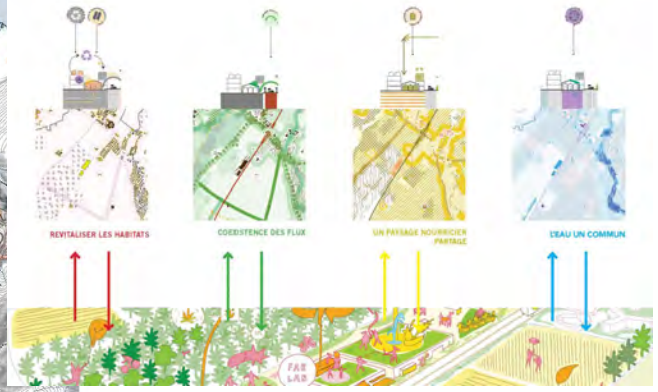


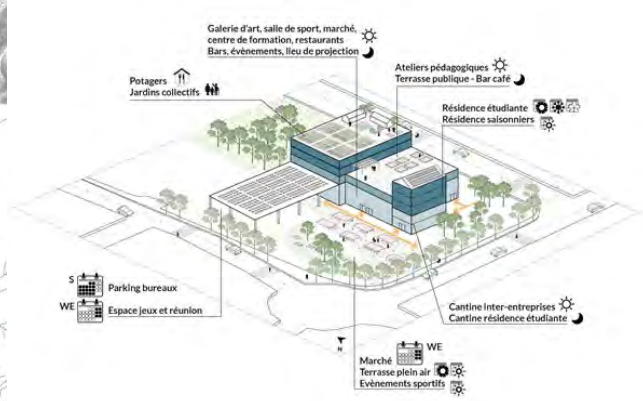


Konvergenz Nr. 2
Regeneration des Raums und Bestandsentwicklung

Die Metropole als Konstellation aus Dörfern sehen, bestehende Gewerbegebiete wiederbeleben, den anthropogenen Druck reduzieren

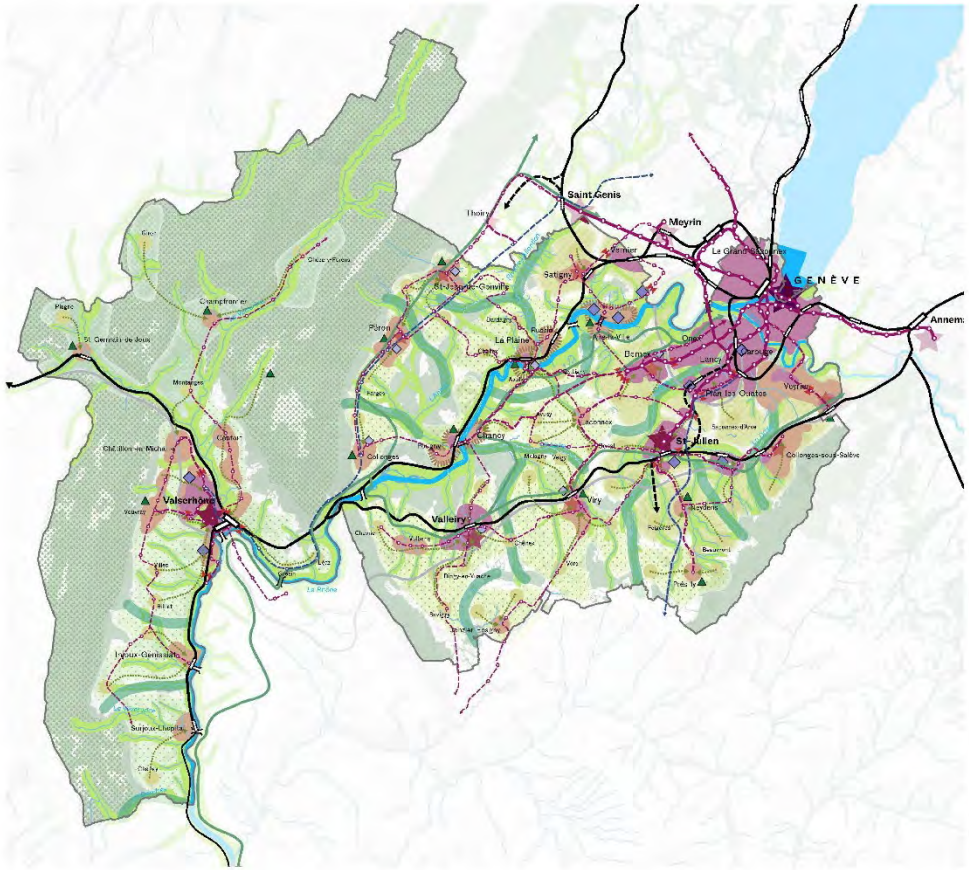


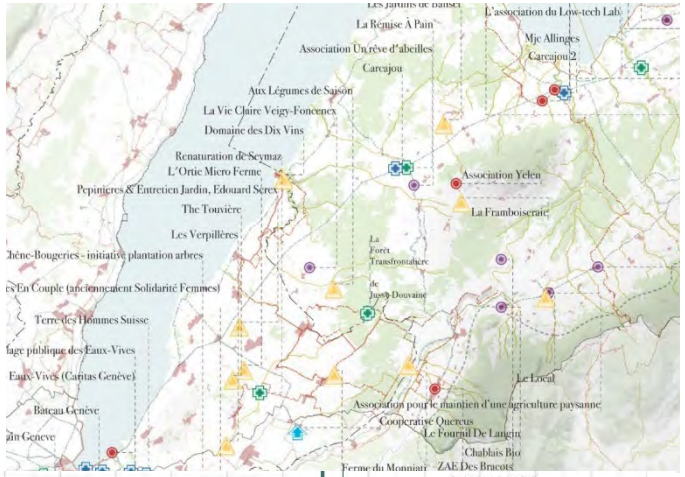




Konvergenz Nr. 3
Rückbesinnung auf lokale Produktion und Förderung von Zirkularität

Die Saat des Wandels, intensivierte Nutzung, gestärkte Lebensgemeinschaften, Waldgärten und andere Formen urbaner Landwirtschaft





2023

- Une production agricole exportée, une alimentation importée
- Terres agricoles (SAU) au sein du PACA Arve : 10 394 m²

2050

- Régime Afterres2050 et production locale Terres agricoles nécessaires : 1'737m2 / habitant
- Reboisement de parcelles agricoles et lisières nourricières.

Konvergenz Nr. 4
Schnell und gemeinsam vorankommen Werkzeuge für die praktische Umsetzung
Austesten, sensibilisieren, Verhaltensweisen ändern, Sofortmaßnahmen ergreifen

Ein partizipatives Verfahren: gemeinsam erkennen, welche Hebel es gibt, um den Wandel in Bewegung zu setzen

Zu guter Letzt: ein paar Betrachtungen zur Komplexität des Unterfangens sowie zu den Widersprüchen und Schwierigkeiten, denen wir begegnet sind

Akteure

Projektleitung grenzüberschreitendes räumliches Leitbild 2050: Kanton Genf (Amt für Städtebau und Abteilung Agglomerationsprogramm), Region Nyon, Pôle métropolitain

Testplanung: Urbaplan Lausanne, Jura / Studio Vigano, Chablais / Güller & Güller, Rhone / AREP, Arve

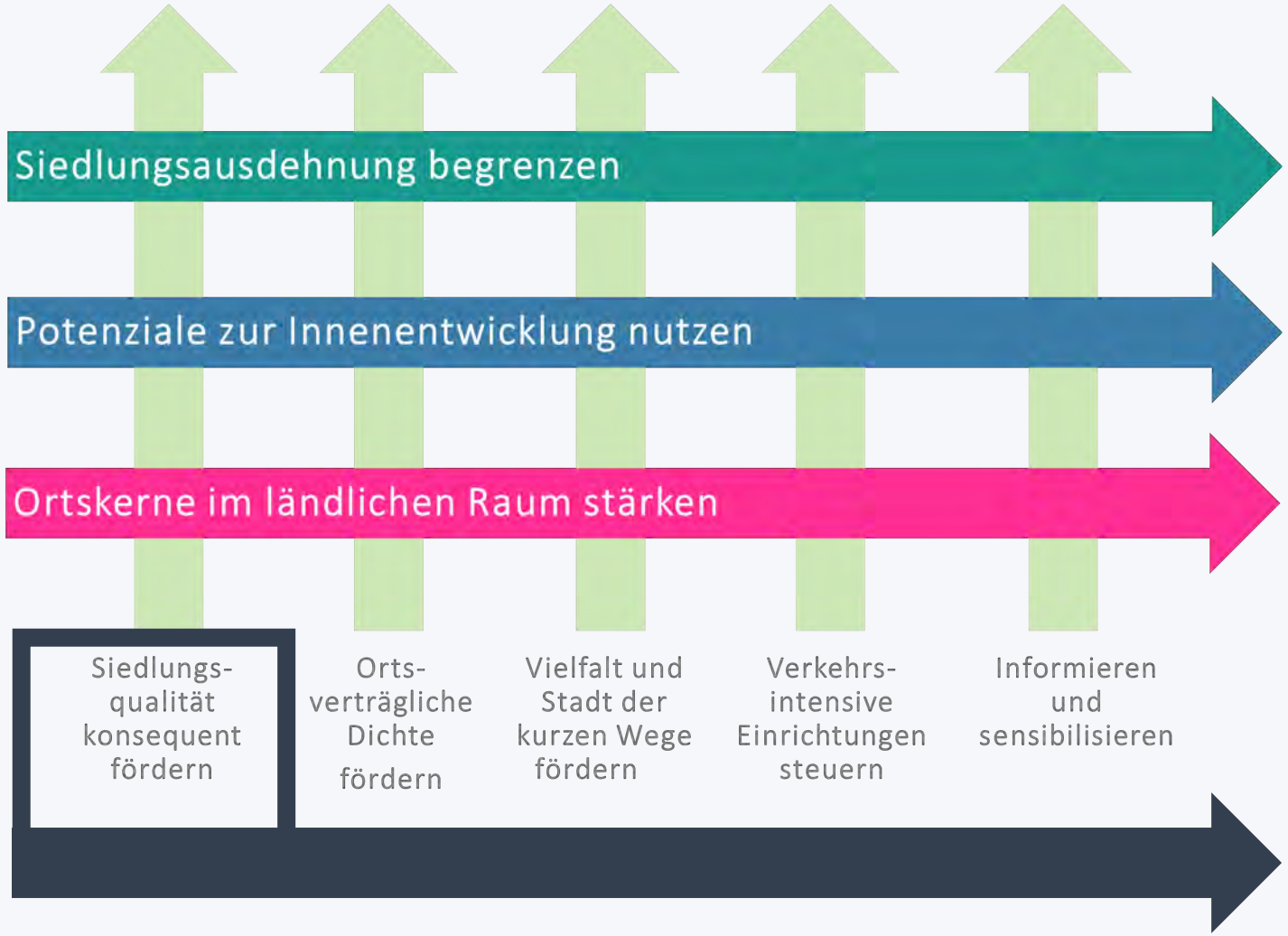
Querschnittsstudien: Mobilität: Transitec, Citec, 6t / Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung/Bevölkerungsprognose und Aufnahmekapazitäten: 6t

Fotos: Matthieu Gafsou, Hélène Maria

Stand Umsetzung der Siedlungsstrategie

Jessica Fässler, Leiterin Raumplanung und kommunale Zusammenarbeit, Agglo Basel
Sacha Peter, Kantonsplaner, Kanton Solothurn

Umsetzung Teilstrategie Siedlung in AP5



Trinationale Gesamtübersicht Siedlungsbegrenzung erstellt

Fokus Arealentwicklungen

Ortskernentwicklung unterstützen

Checkliste Siedlungsqualität

Gesamtübersicht Siedlungsbegrenzung: Ziel – Fragestellungen – Vorgehen

Siedlungsausdehnung begrenzen

ZIEL:
Wissen bzgl. der Funktionsweise in den drei Ländern erweitern

VORGEHEN:
- ✓ Grundlagenbeschaffung & Auswertung
- ✓ Fachgespräche in DE & FR
- ✓ Konsolidierung in der Fachgruppe Siedlung
- – Erstellung Dokumentation

FRAGESTELLUNGEN:
- – Wie ist der gesetzliche/politische Auftrag formuliert?
- – Welche gesetzlichen und strategischen Grundlagen bestehen?
- – Welche fachlichen Ressourcen werden zur Verfügung gestellt?
  Welche Anreizangebote und Fördermittel bestehen?
- – Welche Abläufe und qualitätssichernde Strukturen/Verfahren bestehen?

Gesamtübersicht Siedlungsbegrenzung : Einblick

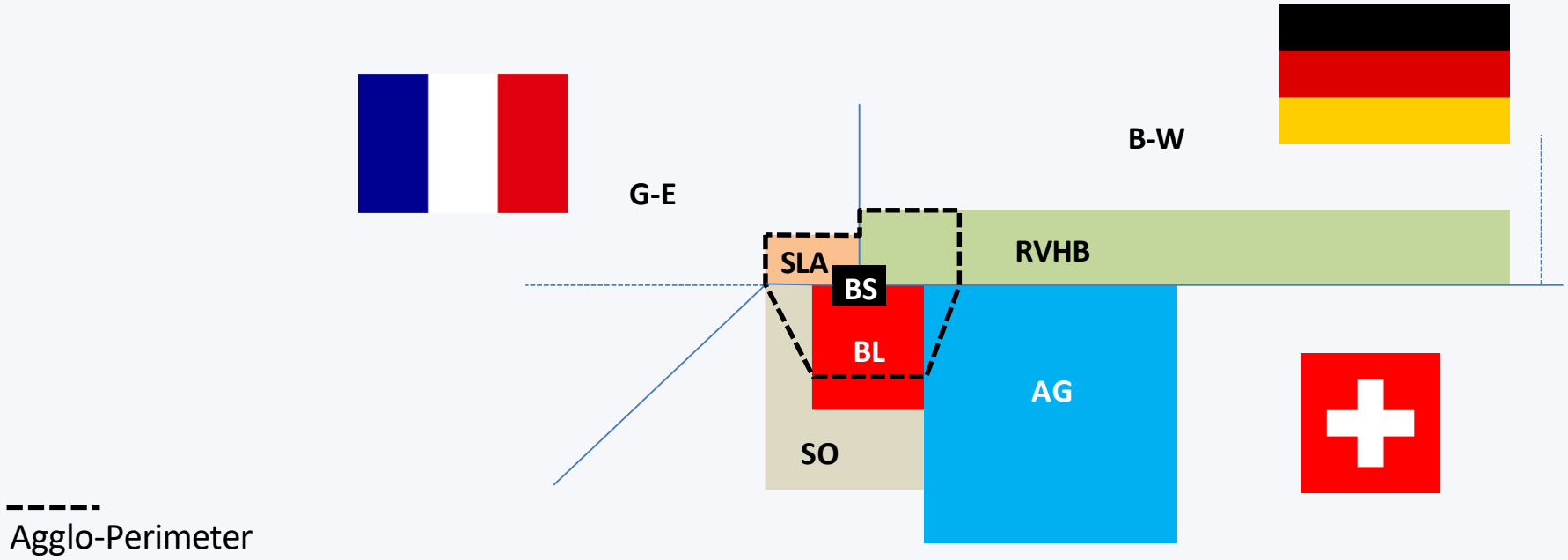
Anzahl Ebene mit raumwirksamen Instrumenten

		4	6	5
	Ebene 1		Europaische Union	
	Ebene 2	Schweiz (Eidgenossenschaft/Föderation)	Deutschland (Bund)	France (État)
	Ebene 3	Kanton	Land	Région
	Ebene 4		Region	
	Ebene 5			(Département, Collectivité européenne d'Alsace (CeA))
	Ebene 6	Region (Bezirk) / Agglomeration	(Landkreis)	
	Ebene 7		Verwaltungsgemeinschaft	Communauté d'agglomération/ Communauté de communes
	Ebene 8	Gemeinde	Städte und Gemeinden	Commune

(in Klammern: Ebenen ohne raumwirksame Instrumente)

Gesamtübersicht Siedlungsbegrenzung : Einblick

Perimeterüberschneidung: 4 von 6 Gebietskörperschaften nicht deckungsgleich mit Agglo-Perimeter



BS	BL	AG	SO	RVHB	SLA
100 %	Anteil im Perimeter AP	Anteil im Perimeter AP	Anteil im Perimeter AP	Anteil im Perimeter	SLA: 100 % (après adaptation)

Gesamtübersicht Siedlungsbegrenzung : Einblick

CH: von/zur nächsten Ebene
D/F: kann Ebenen überspringen

Weisungsbefugnis (Top-Down)

Prüfungs- und Genehmigungsweg (Bottom-Up)

	4		6	5
Ebene 1			Europaische Union	
Ebene 2	Schweiz (Eidgenossenschaft/Föderation)		Deutschland (Bund)	France (État)
Ebene 3	Kanton		Land	Région
Ebene 4			Region	
Ebene 5				Préfecture (=État)
Ebene 6	Region (Bezirk)	Agglomeration	(Landkreis)	
Ebene 7			Verwaltungsgemeinschaft	Communauté d'agglomération/ Communauté de communes
Ebene 8	Gemeinde		Städte und Gemeinden	Commune

Entwicklungsareale: Ziel – Fragestellungen – Vorgehen

Potenziale zur Innenentwicklung nutzen

ZIEL:
Umsetzungsperformance Areale verbessern (Malus verhindern)

FRAGESTELLUNGEN:

- Mit welchen Umsetzungshindernissen sind die Gemeinden konfrontiert?
- Welche Lösungsansätze bieten sich an? Z.B. gesamtheitliche Herangehensweise wie im Prozess Birsraum (siehe Modul A)
- Was sind die Erfolgsfaktoren?

VORGEHEN:

- ✓ Kick-Off Workshops (DE, CH, FR). Stand Areale, Erfolgsfaktoren und Hindernisse, Austausch
- ✓ Auswahl Fallbeispiele für Erstberatung
- Durchführung Erstberatung
- Workshop / Präsentation Erkenntnisse aus Workshops und Erstberatungen

Quelle: https://www.rollimarchini.ch/work/38-arealentwicklung-rappentori-1-rang/

Quelle: https://www.baublatt.ch/bauprojekte/arealentwicklung-den-faden-weiterspinnen-30089

Innenentwicklung – Fokus Entwicklungsareale

- Gemäss Prognosen bleibt die Entwicklungsdynamik in der Agglo Basel hoch
- Entwicklungsareale schaffen Raum für diese Dynamik
- Erfolgreiche Arealentwicklungen sind Voraussetzung für Innenentwicklung und für Siedlungsbegrenzung
- Erfolgreich bedeutet qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen: Mehrwerte schaffen für die Bevölkerung sowie hinsichtlich Biodiversität & klima-adaptiver Gestaltung.
- Bei ungenügender Umsetzungsperformance: Drohender Malus bei Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund

Zu Arealentwicklungen zählen: Umnutzungen von Industriearealen; Überbauung noch letzter grosser Landreserven; Umbau und punktuelle Ergänzung von grösseren Wohngebieten/Quartieren in Bestand

Ortskernentwicklung: Ziel – Fragestellungen – Vorgehen

Ortskerne im ländlichen Raum stärken

ZIEL:
Ortskernentwicklung unterstützen

FRAGESTELLUNGEN:

- Mit welchen Massnahmen können Ortskerne belebt werden?
- Wie können die Ortskerne gesamtheitlich aufgewertet werden (sozial, Versorgung, Siedlung, Grünräume, Verkehr etc.)?

Quelle: https://www.studiovulkan.ch/project/town-centre-redevelopment-zollikon/

VORGEHEN:

- Kick-Off Workshops (DE, CH, FR). Stand Ortskernentwicklung, Erfolgsfaktoren und Hindernisse, Austausch
- Bausteinen der Ortskernentwicklung. Spurgruppe mit Gemeindevertretern und Experten
- Workshop (DE, CH, FR). Diskussion Bausteine der Ortskernentwicklung, Sondierung Fallbeispiele
- Auswahl Fallbeispiele für Erstberatung
- Durchführung Erstberatung
- Workshop. Präsentation Erkenntnisse aus Workshops und Erstberatungen

Siedlungsqualität: Ziel – Fragestellungen – Vorgehen

Siedlungsqualität

ZIEL:
Siedlungsqualität operationalisieren

FRAGESTELLUNGEN:

- Wie kann das Schlagwort «Siedlungsqualität» für die Arealebene operationalisiert werden?
- Was versteht die Agglo Basel unter guter Siedlungsqualität (Checkliste, Kriterien)?
- Welche Lösungsansätze bieten sich an, um diese Qualitäten zu erreichen?
- Was sind die Erfolgsfaktoren?

VORGEHEN:

- ✓ Aufruf Teilnahme Workshop «Umsetzung»
- Siedlungsqualitätscheck erarbeiten. 3 Workshops mit Experten
- Erstberatung (Abstimmung Ziel 1)
- Präsentation der Erkenntnisse (Workshop)

Umsetzung Siedlungsstrategie & resiliente Agglomerationsentwicklung

- Siedlungsbegrenzung ist grundlegend, ist aber für eine resiliente Raumentwicklung nicht hinreichend
- es braucht eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen im umfassenden Sinne
- es bestehen offensichtliche Berührungspunkte mit den Anforderungen zur Biodiversitätsförderung sowie zu Klimaschutz und -Anpassung
- gute Lösungen entstehen nicht von selbst, die Behörden werden künftig gefordert sein, sich viel proaktiver und ergebnisoffen in die Lösungssuche einzubringen.
- Veränderungen setzen Akzeptanz voraus, deshalb müssen wir in die Partizipation investieren

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Diskussion

«Die Zukunft der Agglomeration – die resiliente Agglo»

Beat Aeberhard

Kantonsbaumeister
Kanton Basel-Stadt

Ariane Widmer

Urbaniste cantonale - Office de l'urbanisme (DT),
Etat de Genève

Caspar Schärer

Generalsekretär BSA | Publizist | Raumplaner MAS ETH

Thomas Waltert

Kantonsplaner
Kanton Basel-Landschaft

Modul C:
Die Trinationale S-Bahn Basel – ein wichtiger Pfeiler der resilienten Agglo?

S-Bahn Basel im Einklang mit der Raumentwicklung

Dr. Emanuel Barth, Leiter trireno bei Agglo Basel
Marco Galli, Koordinator Bahnknoten, Kanton Basel-Stadt

trireno Trinationale S-Bahn Basel

Kanton Basel-Stadt

S-Bahn Basel im Einklang mit der Raumentwicklung

AGGLO-Forum 2023

10. November 2023

Dr. Emanuel Barth
Leiter trireno
Agglo Basel

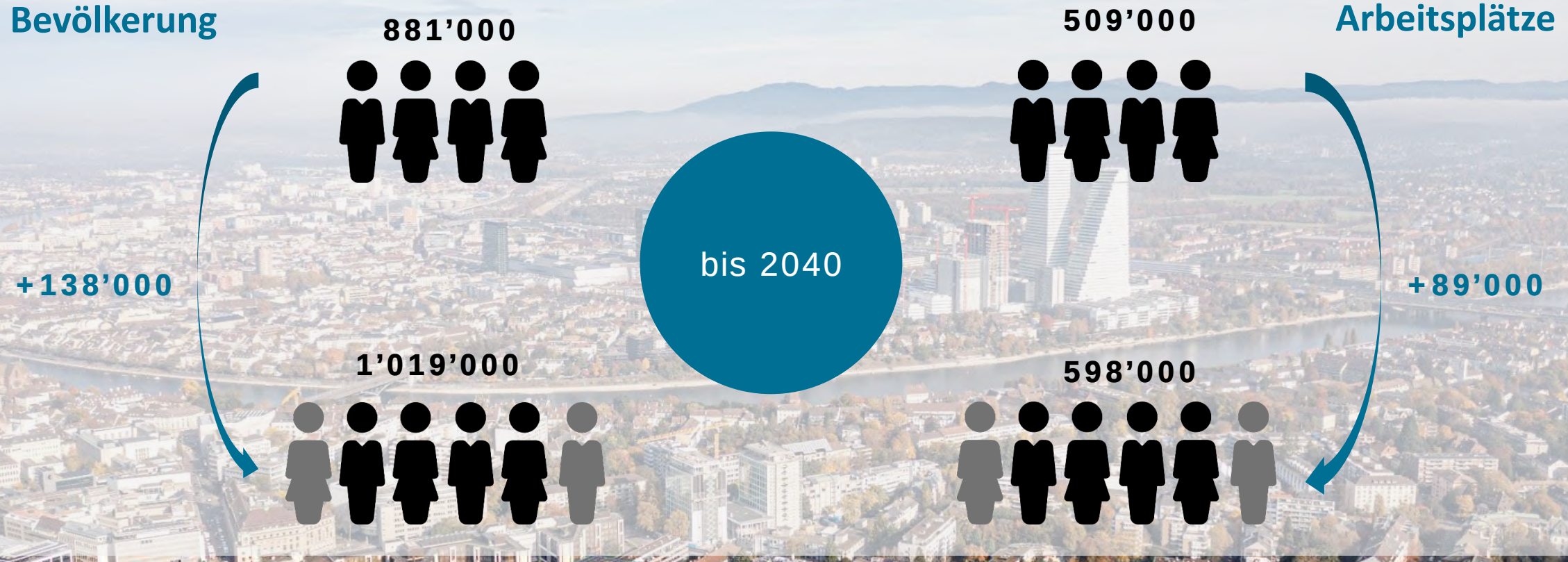
Marco Galli
Koordinator Bahnknoten
Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt

Die trinationale S-Bahn Basel – ein wichtiger Pfeiler der resilienten Agglo?

1. Trinationale Agglomeration Basel
2. Angebot im Einklang mit der Raumentwicklung
3. Infrastruktur für den S-Bahn-Ausbau
4. Nutzen des S-Bahn-Ausbaus

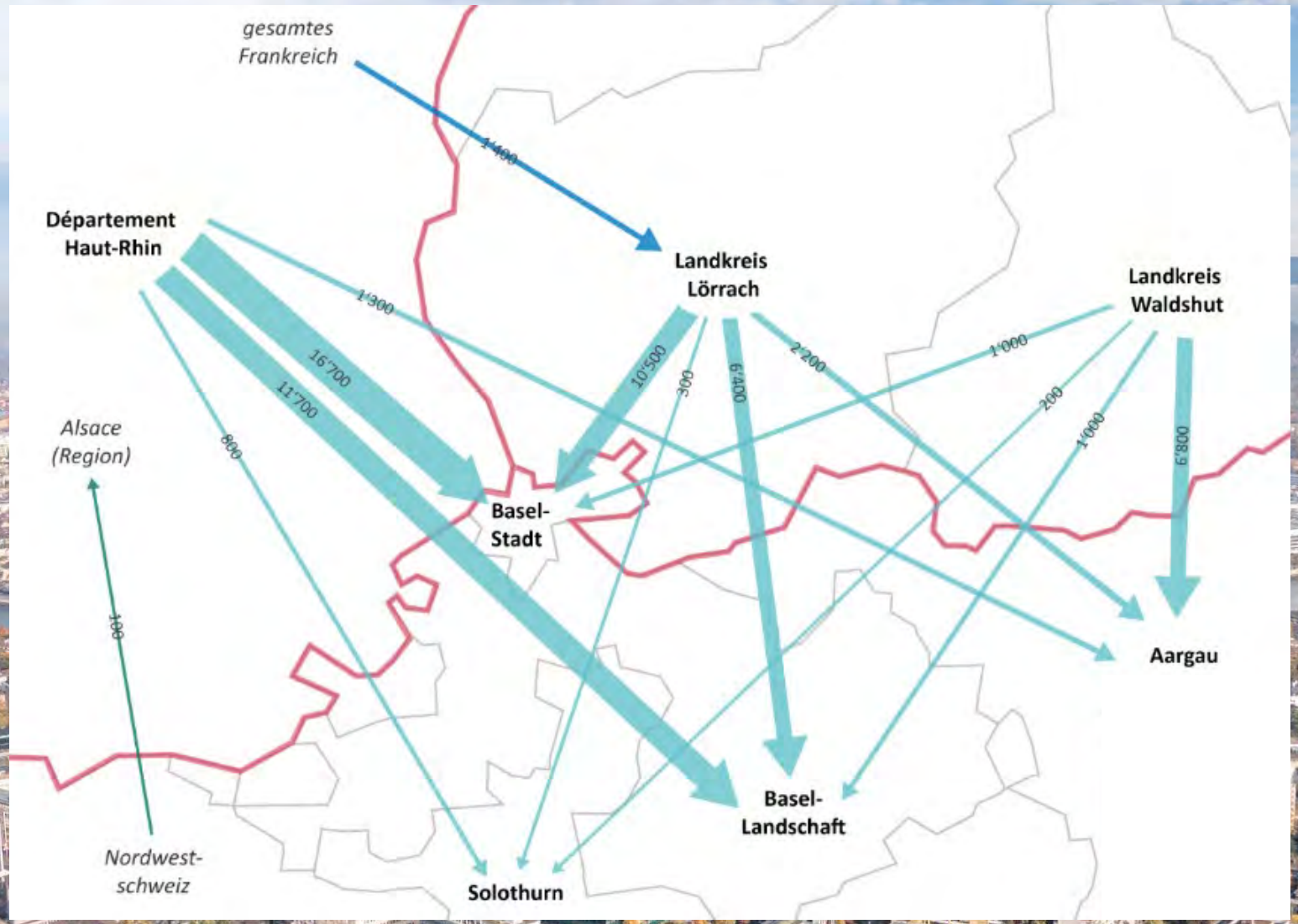
1. Trinationale Agglomeration Basel

Metropolitanregion Basel: Starkes Wachstum



Quelle: Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Grosse grenzüberschreitende Pendlerströme



Grenzgängerverflechtungen in der Agglomeration Basel

Anzahl Grenzgänger 2019
Quelle: Grenzgängerstatistik BFS

Anzahl Grenzgänger 2016
Quelle: Oberrheinkonferenz

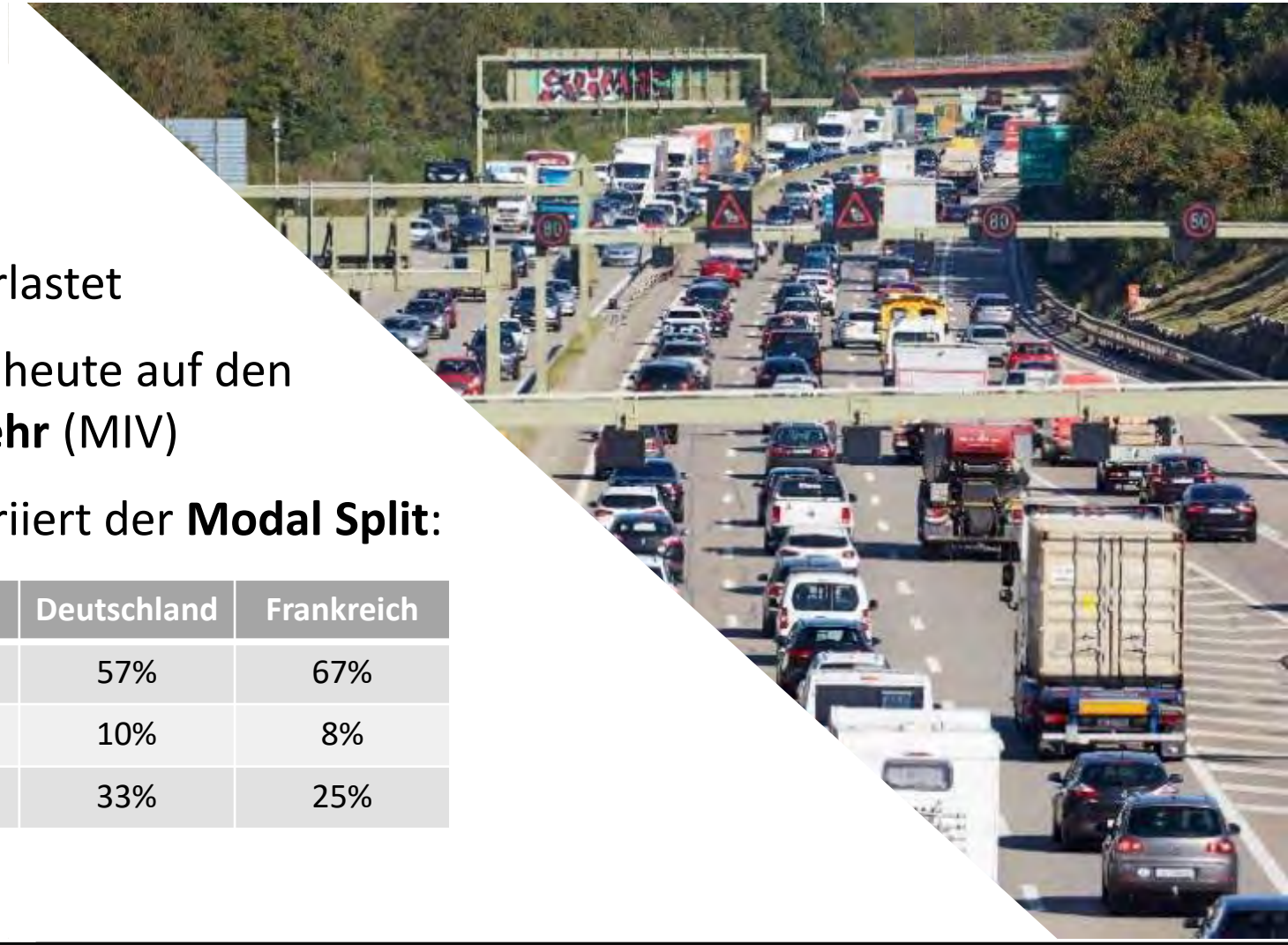
Anzahl Grenzgänger 2018
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

kursiv: *von der Grenzgängerstatistik Schweiz abweichende Gebietskörperschaften*

Landesgrenze

Gebietskörperschaft

Hohe Verkehrsbelastung auf der Strasse



- **Strassennetz** regelmässig überlastet
- Rund 50% der Wege entfallen heute auf den **motorisierten Individualverkehr** (MIV)
- Je nach Agglomerationsteil variiert der **Modal Split**:

	Schweiz	Deutschland	Frankreich
Anzahl Wege MIV	40%	57%	67%
Anzahl Wege ÖV	20%	10%	8%
Weitere (Velo, Fuss etc.)	40%	33%	25%

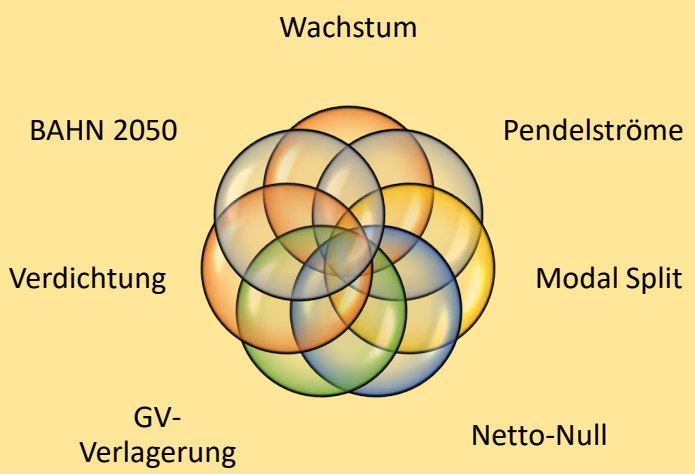
Quelle: Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Ziele des Bundes

- **Klimaziel**
  - Netto-Null CO2-Emissionen bis 2050
  - Zweitgrösstes Einsparpotenzial: Verkehrssektor
- **Verlagerungsziel**
  - Alpenquerender Güterverkehr von Strasse auf Schiene
  - Kapazitäten für den Güterverkehr fehlen jedoch
- **Raumplanung**
  - Verdichtung nach innen
- **Perspektive BAHN 2050**
  - Schwerpunkt auf kurzen und mittleren Strecken / Agglomerationen
  - Schwerpunkt im grenzquerenden Personenschienenverkehr

Lösungsansatz: Ausbau, Entflechtung und Modernisierung

Herausforderungen



Lösungsansatz

- Ausbau S-Bahn
- Entflechtung von S-Bahn und Güter-/Fernverkehr
- Freispielen von Kapazitäten für Güter-/Fernverkehr

2. Angebot im Einklang mit der Raumentwicklung

Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation: Leitsatz zur Raumentwicklung

«Die **polyzentrische Struktur** der Agglomeration Basel

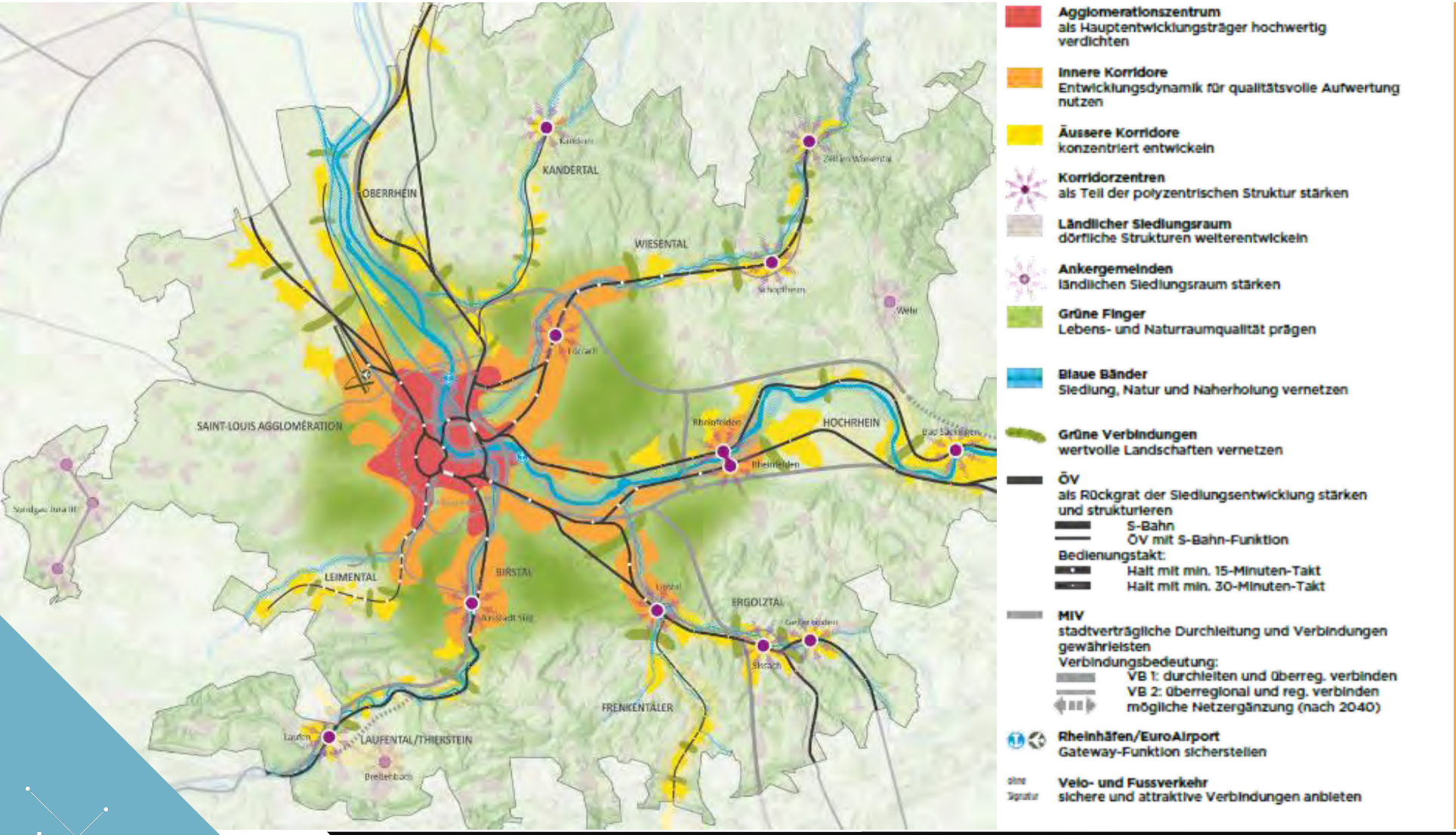
mit **vielfältigen, qualitativ hochstehenden** Siedlungs- und Zentrenstrukturen,

einem **darauf abgestimmten**, nachhaltigen **Transportsystem**

und einer **fingerartigen Grünraumstruktur**

muss aufrecht **erhalten** und **gestärkt** werden»

Trinationale S-Bahn Basel: Rückgrat der Agglo-Entwicklung



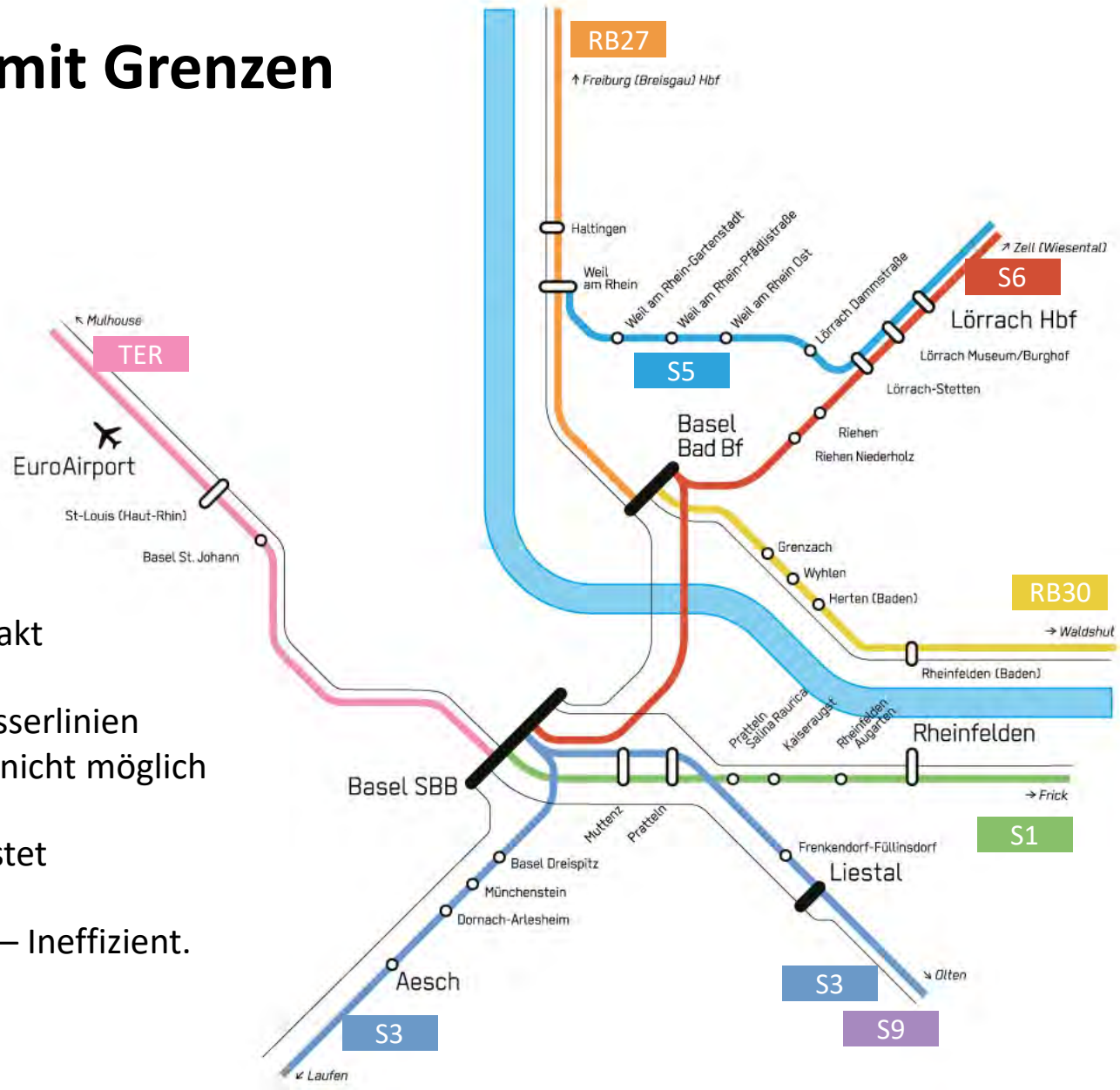
Zukunftsbild 2040 der trinationalen Agglomeration Basel

Die Trinationale S-Bahn ist das Rückgrat im Zukunftsbild 2040

Die Aktivierung der Siedlungsschwerpunktgebiete im Agglokern und den Korridoren ist stark vom Angebotsausbau der Trinationalen S-Bahn abhängig.

Angebot 2023 – System mit Grenzen

- Linien enden in Basel SBB / Basel Bad Bf
- Erreichbarkeit des Zentrums und Verbindung der Korridore ist schlecht (Umsteigen, Wartezeiten, Wechsel des Verkehrsmittels)
- Die S-Bahn fährt an wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten «vorbei»
- Linien verkehren heute im 30 Minuten Takt
- Taktverdichtungen und rasche Durchmesserlinien sind aufgrund mangelnder Infrastruktur nicht möglich
- Infrastruktur netzweit komplett ausgelastet
- Zugswenden in Basel SBB / Basel Bad Bf – Ineffizient.
- Perrons und Zugänge stark ausgelastet



Angebotsentwicklung zum Zielzustand mit Herzstück – eine echte S-Bahn

- Die S-Bahn Basel besteht im Zielzustand - mit Herzstück - aus 7 Durchmesserlinien und 2 Ergänzungslinien
- Durch die Überlagerung ergeben sich 15 Minuten-Takte; im Zentrum 5-10 Minuten Takte

Linien

	Frick/Laufenburg - EuroAirport	NEW
	Zofingen - Lörrach	NEW
	Schopfheim - Weil am Rhein	
	Zell im Wiesental – Rheinfelden CH	NEW
	Olten - Sissach	
	Freiburg - EuroAirport	NEW
	Koblenz - Laufen	NEW
	EuroAirport – Aesch	
	Liestal-Mulhouse	

Abstimmung mit Siedlungsentwicklung

- Bessere **Vernetzung** der Entwicklungsschwerpunkte dank neuen **Durchbindungen**
- Bessere **Erschliessung** der Entwicklungsschwerpunkte mit neuen **Haltestellen**
- Besser Verknüpfung des S-Bahn-Systems mit dem Tram- und Busnetz durch Ausbau von **Multimodalen Drehscheiben**
- Damit **Erfüllung von Bundesvorgaben** der Raumplanung und der Perspektive BAHN 2050

3. Infrastruktur für den S-Bahn-Ausbau

Das Herzstück – Kernelement der S-Bahn Basel

https://youtu.be/OuLLbIK6PkU

Quelle: company.sbb.ch (20.09.2023)

Infrastruktur in den Korridoren

Ausbauschritt 2025: Bauprojekte.

1. Leistungssteigerung Basel SBB, provisorische Passerelle
2. Ausbau Abstellanlagen Süd
3. Entflechtung Basel–Muttenz
4. Leistungssteigerung Betriebswechselpunkt Rangierbahnhof Basel
5. Zugfolgezeitverkürzung Pratteln
6. Vierspurausbau Liestal (Programm ZEB) und Wendegleis

Ausbauschritt 2035: Bauprojekte SBB.

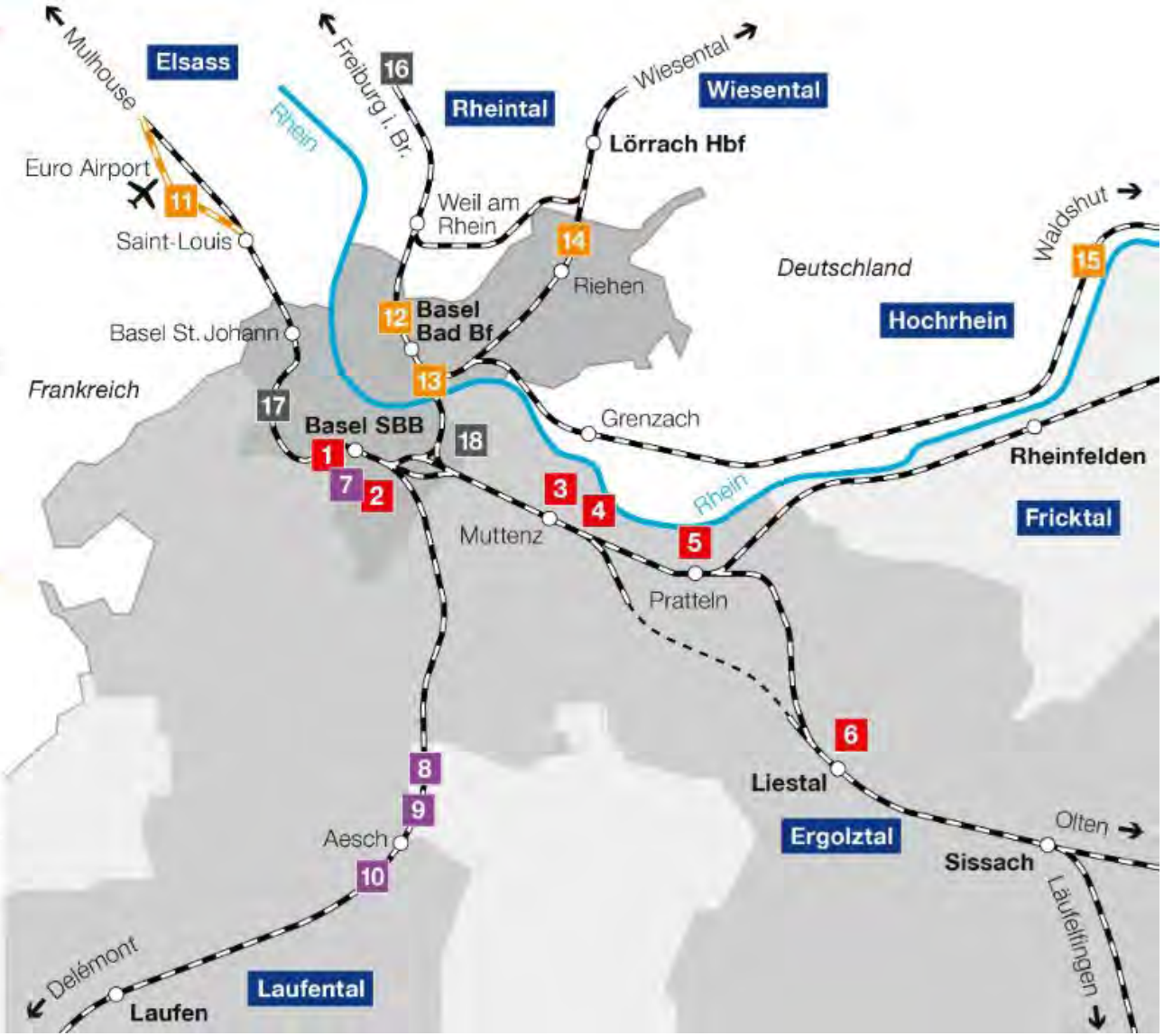
7. Perronzugang Margarethen
8. Haltestelle Dornach Apfelsee
9. Aesch Wendegleis
10. Doppelspur Grellingen–Duggingen

Ausbauschritt 2035: Bauprojekte DB und SNCF.

11. Bahnanbindung EuroAirport
12. Barrierefreier Basel Bad Bf (Publikumsanlagen)
13. Haltestelle Basel Solitude
14. Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn
15. Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn

Leistungsvereinbarung, 4m-Korridor, andere.

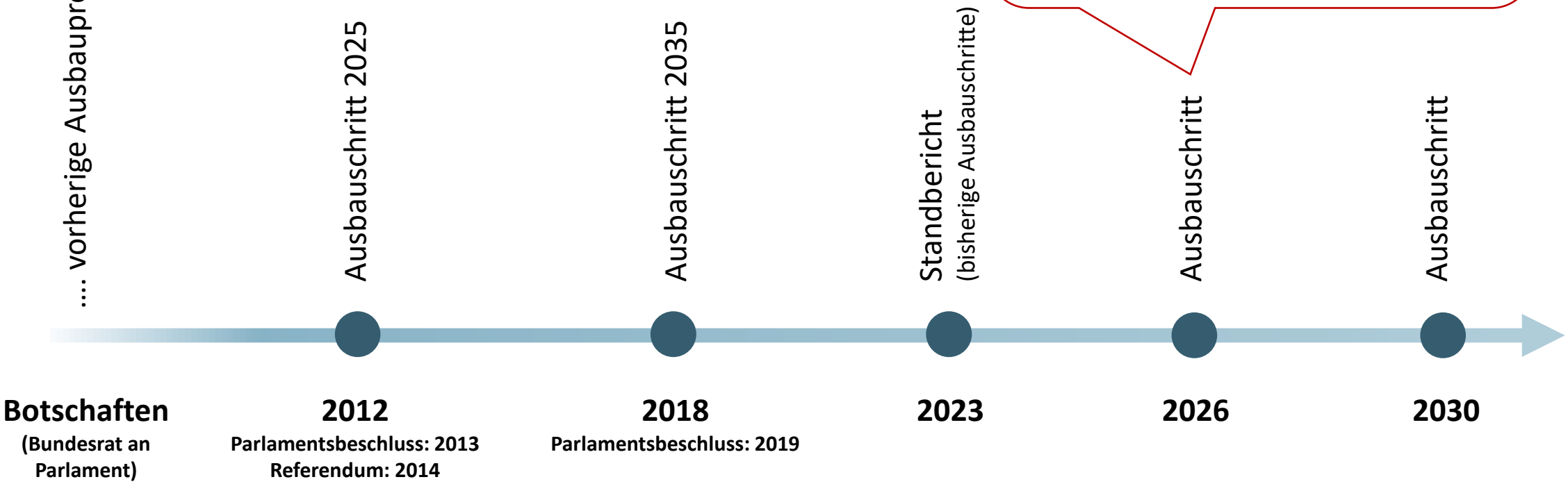
16. Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, inkl. Ausbauten Planfeststellungsabschnitt (PfA) 9.3 Basel
17. Profilanpassung 4-Meter-Korridor
18. Spurwechsel Gellert



Finanzierung Bahnausbau:

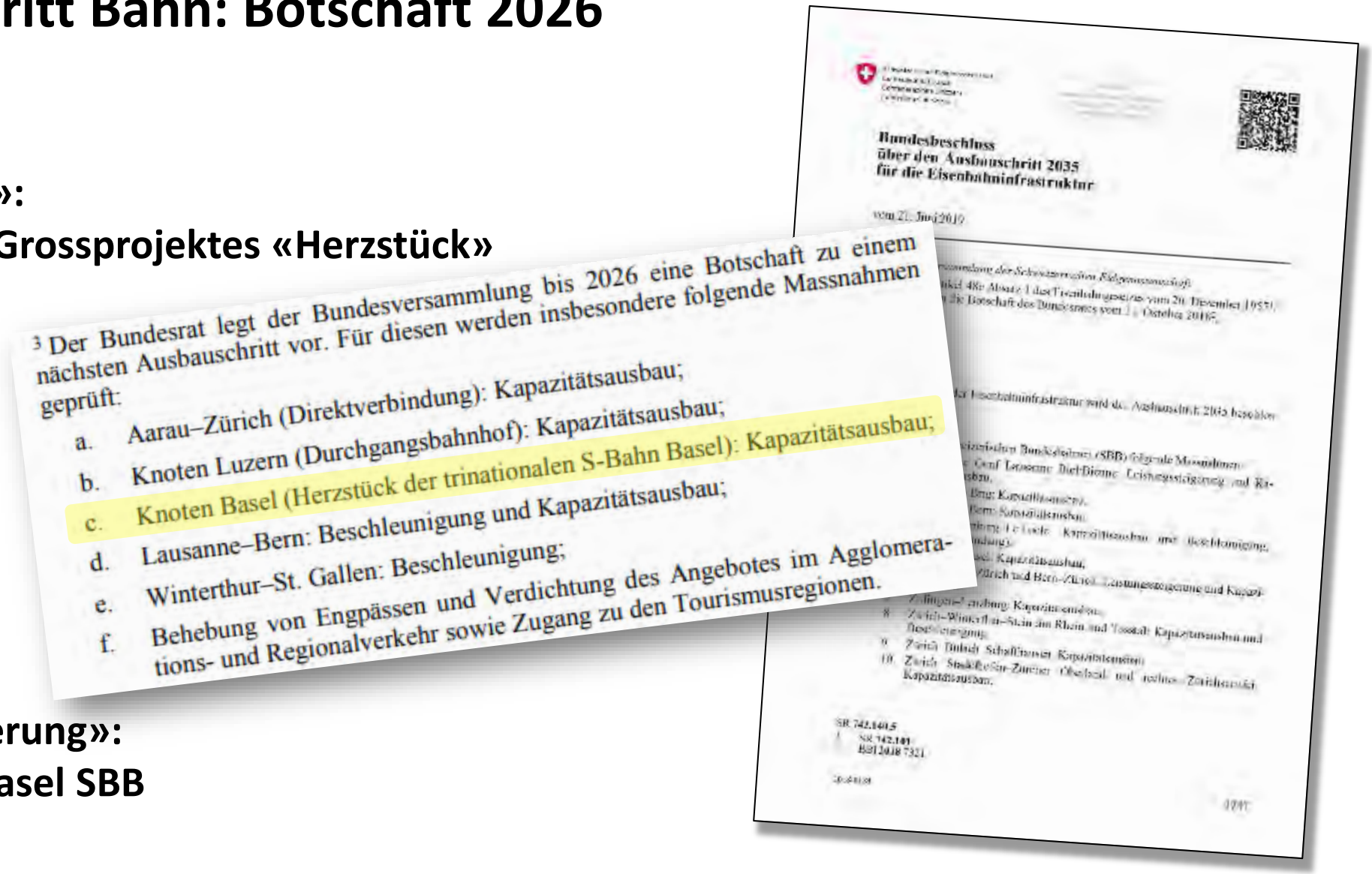
Forderungen Basel:

- Tiefbahnhof Basel SBB
- «Paket Fricktal»
  (für einen 1/4-h-Takt)



Ausbauschritt Bahn: Botschaft 2026

«Versprochen»:
1. Etappe des Grossprojektes «Herzstück»



³ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2026 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Für diesen werden insbesondere folgende Massnahmen geprüft:

a. Aarau–Zürich (Direktverbindung): Kapazitätsausbau;
b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof): Kapazitätsausbau;
c. Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel): Kapazitätsausbau;
d. Lausanne–Bern: Beschleunigung und Kapazitätsausbau;
e. Winterthur–St. Gallen: Beschleunigung;
f. Behebung von Engpässen und Verdichtung des Angebotes im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie Zugang zu den Tourismusregionen.

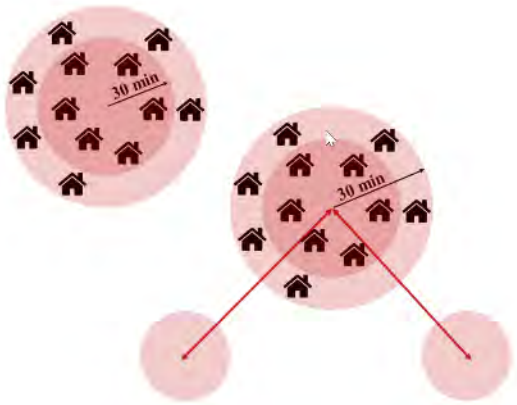
Bundesbeschluss
über den Ausbauschritt 2035
für die Eisenbahninfrastruktur

«Unsere Forderung»:
Tiefbahnhof Basel SBB

4. Nutzen des S-Bahn-Ausbaus

Nutzen für Basel und die Schweiz

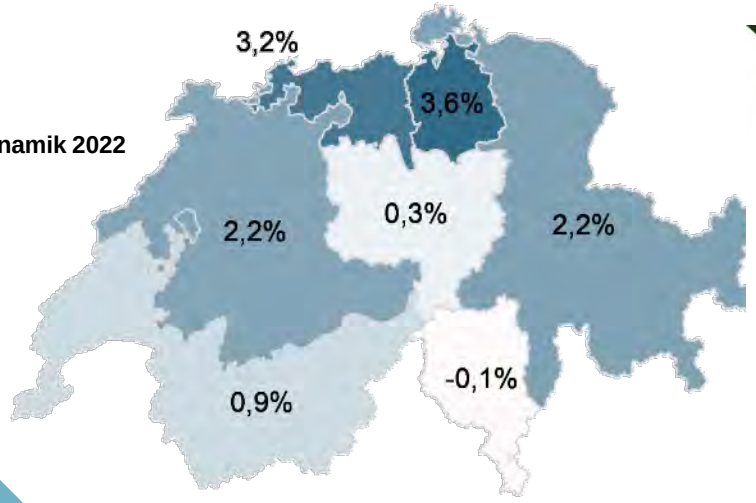
Verkehr	Rhein-Alpen-Korridor	Aggloeffekte
• Echte S-Bahn • Mehr Kapazität für Fern-/Güterverkehr • Modal-Split-Verbesserung • Entlastung der Strasse für Wirtschaftsverkehr • Stärkung Gesamtverkehrssystem	• Stärkung Basels als «Logistikhauptstadt» der Schweiz • Stärkung Basels als «Tor der Schweiz zur Welt»	• S-Bahn vergrössert 30-Min-Perimeter und damit Agglomeration • Agglomerationen verfügen absolut und pro Kopf über erhöhtes Bruttoinlandsprodukt • Deshalb: Volkswirtschaftlicher Zusatznutzen von ca. 2 Mrd. CHF / Jahr (Studie B,S,S)



Nutzen für Basel und die Schweiz

Wirtschaftsmotor	Ziele des Bundes	Perspektive BAHN 2050
• Wachstumsdynamik bleibt hoch • Basel bleibt Wirtschaftmotor der Schweiz	• Klimaziele: Einsparpotenzial des Verkehrs nutzen • Verlagerungsziele: Kapazität für den Güterverkehr freispielen • Raumplanung: Verdichtung nach Innen wird optimal unterstützt	• Wichtige Schwerpunkte werden umgesetzt • Bahnausbau auf kurzen und mittleren Strecken, resp. in Agglos • Bahnausbau im grenzquerenden Personenenschienenverkehr

Wachstumsdynamik 2022



trireno Trinationale S-Bahn Basel

Kanton Basel-Stadt

Vielen Dank

trireno

AGGLOPROGRAMMBASEL

Faktenckeck

«Stellen Sie ihre Fragen – challengen Sie die S-Bahn Planung»

Dr. Emanuel Barth

Leiter trireno bei Agglo Basel

Marco Galli

Koordinator Bahnknoten,
Kanton Basel-Stadt

Dr. Martin Sandtner

Kantonsplaner
Kanton Basel-Stadt

Ulrich Hoehler

Erster Landesbeamter,
Landkreis Lörrach

Dr. Sebastian Deininger

Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und
Umwelt, Handelskammer beider Basel (HKBB)

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Modul D:
Sachstand Konzept Verkehrsdrehscheiben und Strategie Strasse

Einblick in das neue trinationale Konzept Verkehrsdrehscheiben

Fabio Cachaço, Leiter Verkehrsplanung und Umsetzung, Agglo Basel
Stephan Erne, movaplan
Remo Baumberger, EBP Schweiz AG

Einführung und Auftrag

Aufgaben aus dem Konzept AP5 und der Querschnittsstrategie kombinierte Mobilität und MMD:

- Handlungsansatz QV3.1: Multimodale Drehscheiben ausbauen
- Aufgabe: Erarbeitung eines trinationalen Gesamtkonzeptes Multimodale Drehscheiben

In den Richtlinien des Programms Agglomerationsverkehr (RPAV) wurden bzgl. Verkehrsdrehscheiben folgende Präzisierungen vorgenommen:

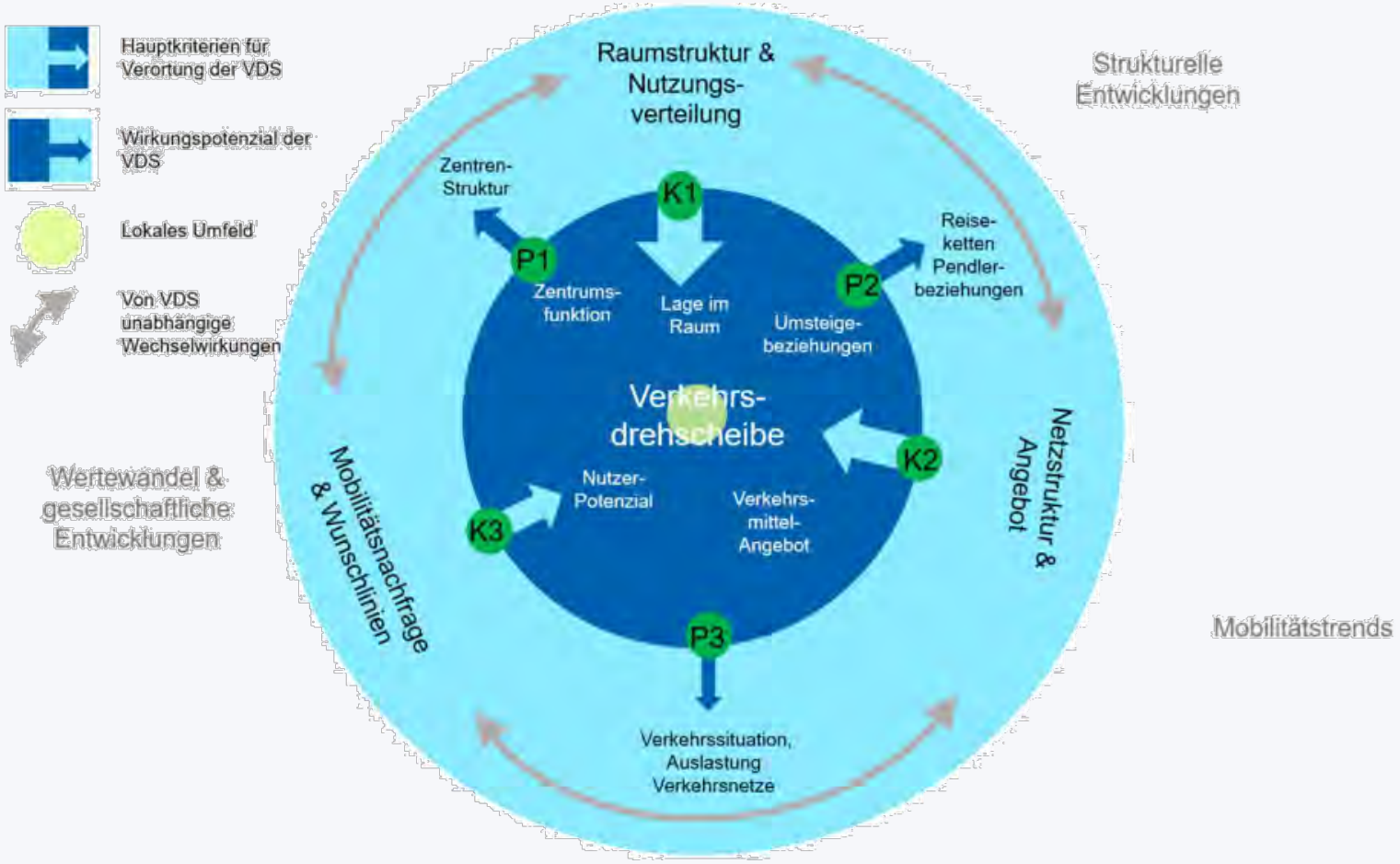
- Typisierung der Verkehrsdrehscheiben je nach Lage und Hauptfunktion:
  - ÖV-ÖV und ÖV-FVV-Drehscheiben
  - MIV-ÖV und MIV-MIV-Drehscheiben
- Bei der Prüfung von Massnahmen zur Förderung von Drehscheiben werden folgende Aspekte honoriert:
  - Einbindung der Drehscheiben in ein räumliches Gesamtkonzept
  - Gestaltung und Attraktivität der Anlagen
  - Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit durch flankierende Massnahmen

Vorgehenskonzept zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts Verkehrsdrehscheiben

1	Auslegeordnung / Analyse der Ausgangslage	▪ Zusammenstellung der wichtigsten bestehenden Studien ▪ Auswertung der vorhandenen Grundlagen aus der Agglomeration Basel
2	Methodik zu Typisierung und Verortung der MMD	▪ Beschaffung Datengrundlagen ▪ Anwendung der Methodik aus der ARE-Studie
3	Definition von Qualitätsanforderungen nach Typen	▪ Auswertung der verschiedenen Grundlagen ▪ Integration von neuen Mobilitätsformen und Technologietrends
4	Verortung der MMD in der Agglomeration Basel	▪ Bereinigung Methodik und Anwendung für die Agglomeration Basel
5	Analyse / Detailbetrachtung für 7 Drehscheiben	▪ Beurteilung der Differenzen zwischen Anforderungen und heutiger Situation
6	Handlungsbedarf und konkrete Projekte	▪ Synthese der Lösungsansätze inkl. Aufzeigen der nächsten Planungsschritte ▪ Integration der Inhalte in die jeweiligen Objektblätter
7	Spiegelung und Anstösse zur Umsetzung	▪ Validierung der Resultate und Abstimmung mit laufenden Planungen

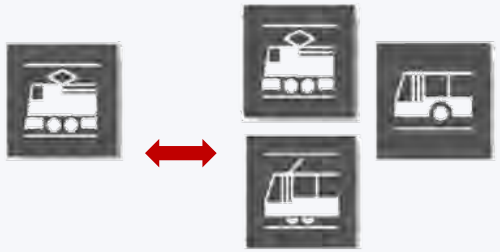
1. Multimodale Drehscheiben (MMD)

Wirkungsmodell MMD



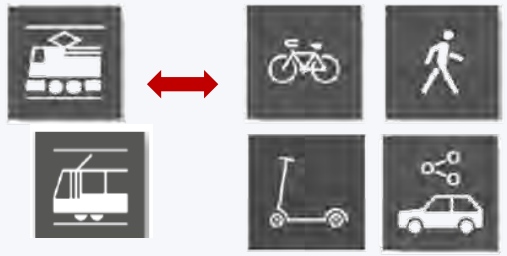
Quelle: Pilotstudie Handlungsraum Luzern (ARE, 2022)

Grundtypen MMD



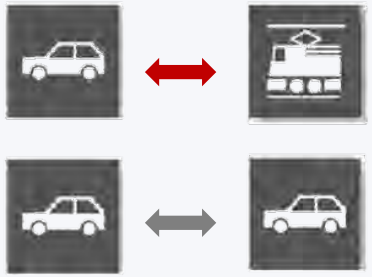
1 Umstieg zwischen ÖV-Angeboten (ÖV-ÖV)

→ Relevant für Kategorisierung/Verortung MMD (Unterschiede bzgl. Verkehrsmittelangebot, grössere räumliche und städtebauliche Impulse je nach ÖV-Angebotsqualität, höherer Koordinationsbedarf)



2 Umstieg zwischen ÖV und FVV / neue Mobilität / Sharing-Angebote

→ Umstieg grundsätzlich an allen MMD zu gewährleisten



3 Umstieg vom Auto auf ÖV (ÖV-MIV)

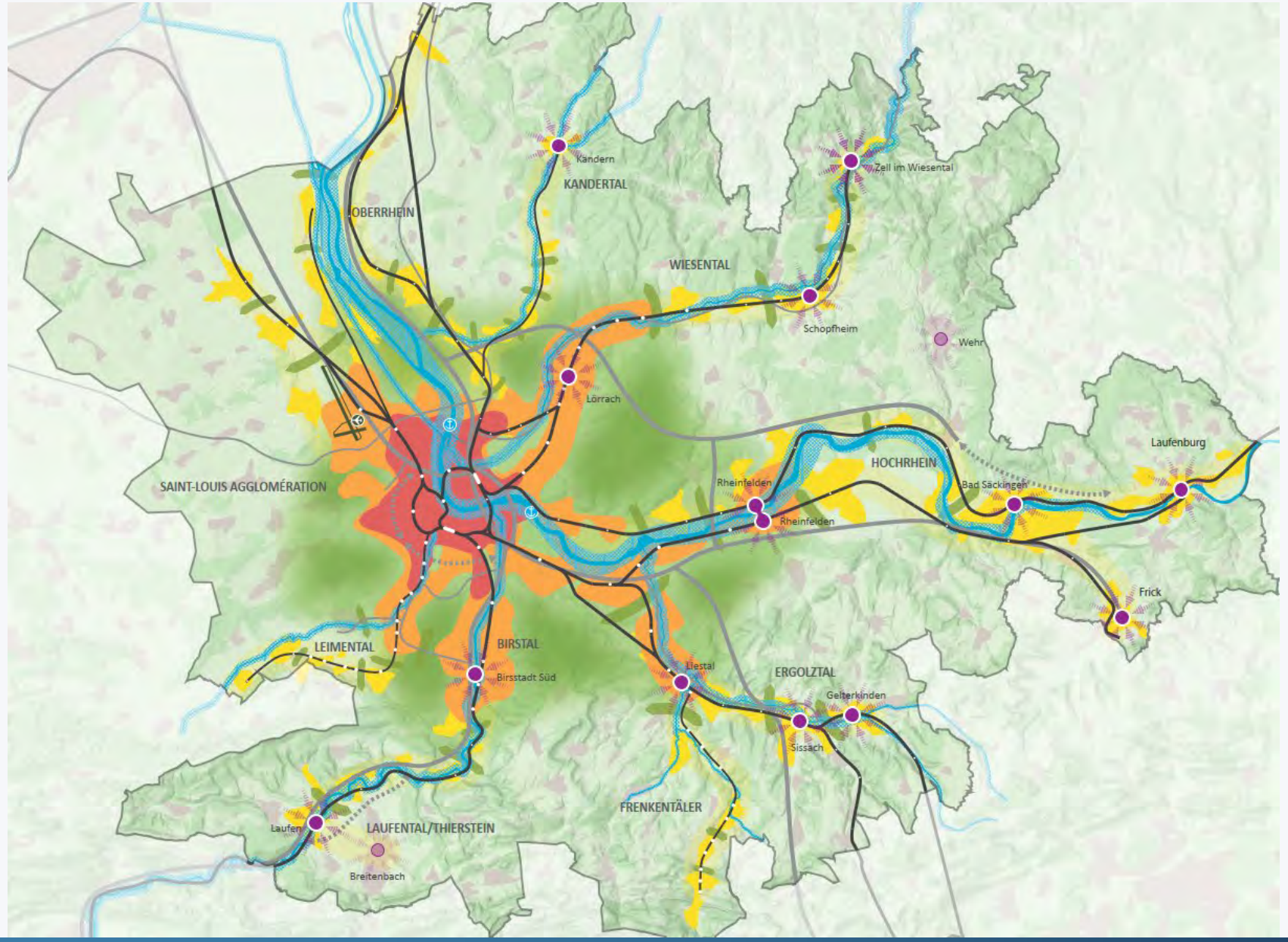
→ Relevant für Kategorisierung/Verortung MMD (Einbettung in Gesamtverkehrssystem)

4 Umstieg vom Auto auf Auto (MIV-MIV)

→ nicht als eigenständige Kategorie weiterverfolgt

© AGGLOBASEL

2. Typisierung



Zukunftsbild Agglomeration Basel 2040

Agglomerationszentrum
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten

Innere Korridore
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen

Äussere Korridore
konzentriert entwickeln

Korridorzentren
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken

Ländlicher Siedlungsraum
dörfliche Strukturen weiterentwickeln

Ankergemeinden
ländlichen Siedlungsraum stärken

Grüne Finger
Lebens- und Naturraumqualität prägen

Blaue Bänder
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen

Grüne Verbindungen
wertvolle Landschaften vernetzen

ÖV
als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren
- S-Bahn
- ÖV mit S-Bahn-Funktion

Bedienungstakt:
- Halt mit min. 15-Minuten-Takt
- Halt mit min. 30-Minuten-Takt

MIV (motorisierter Individualverkehr)
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten

Verbindungsbedeutung:
- VB 1: durchleiten und überreg. verbinden
- VB 2: überregional und reg. verbinden
- mögliche Netzergänzung (nach 2040)

Rheinhäfen und EuroAirport
Gateway-Funktion sicherstellen

Velo- und Fussverkehr
sichere und attraktive Verbindungen anbieten

Zukünftiges ÖV-Angebot

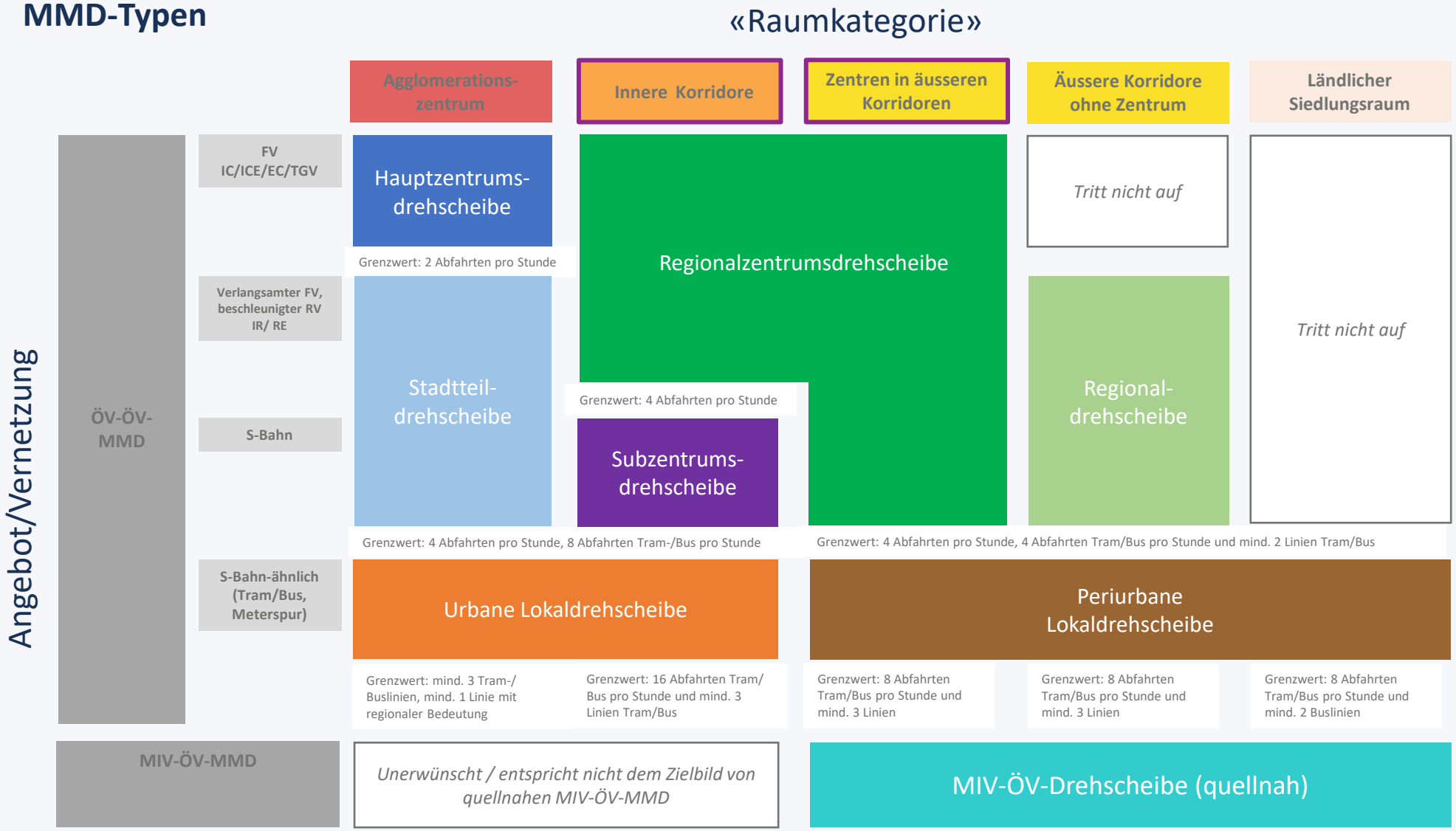
Horizont AP 5G: 2040

Horizont	Heute/Ist	Horizont 2040 **vor** Herzstück	Horizont 2040 **mit** Herzstück	Horizont 2070 → für AP 5G nicht zu berücksichtigen
Fernverkehr Bahn	Gemäss Beschrieb AP 4G	STEP AS 2035, Fünfpunkteplan «Heute»	(STEP AS 2045) Fünfpunkteplan «Morgen»	Fünfpunkteplan «Übermorgen»
Regionalverkehr Bahn	Gemäss Beschrieb AP 4G	1. Schritt Ausbau Regionalverkehr gemäss AP 4G	2. Schritt Ausbau Regionalverkehr gemäss AP 4G	-
Tram/Bus	Gemäss Beschrieb AP 4G	• Grundlagen Landkreis Lörrach • Tramnetz 2030, Busnetz 2030 (BS) • Busnetz 2040 (BL) • Mehrjahresprogramm ÖV (AG) • Schéma de mobilité (SLA)	(Pragmatische Fortschreibung, evtl. Taktverdichtung gemäss FV/RV)	-

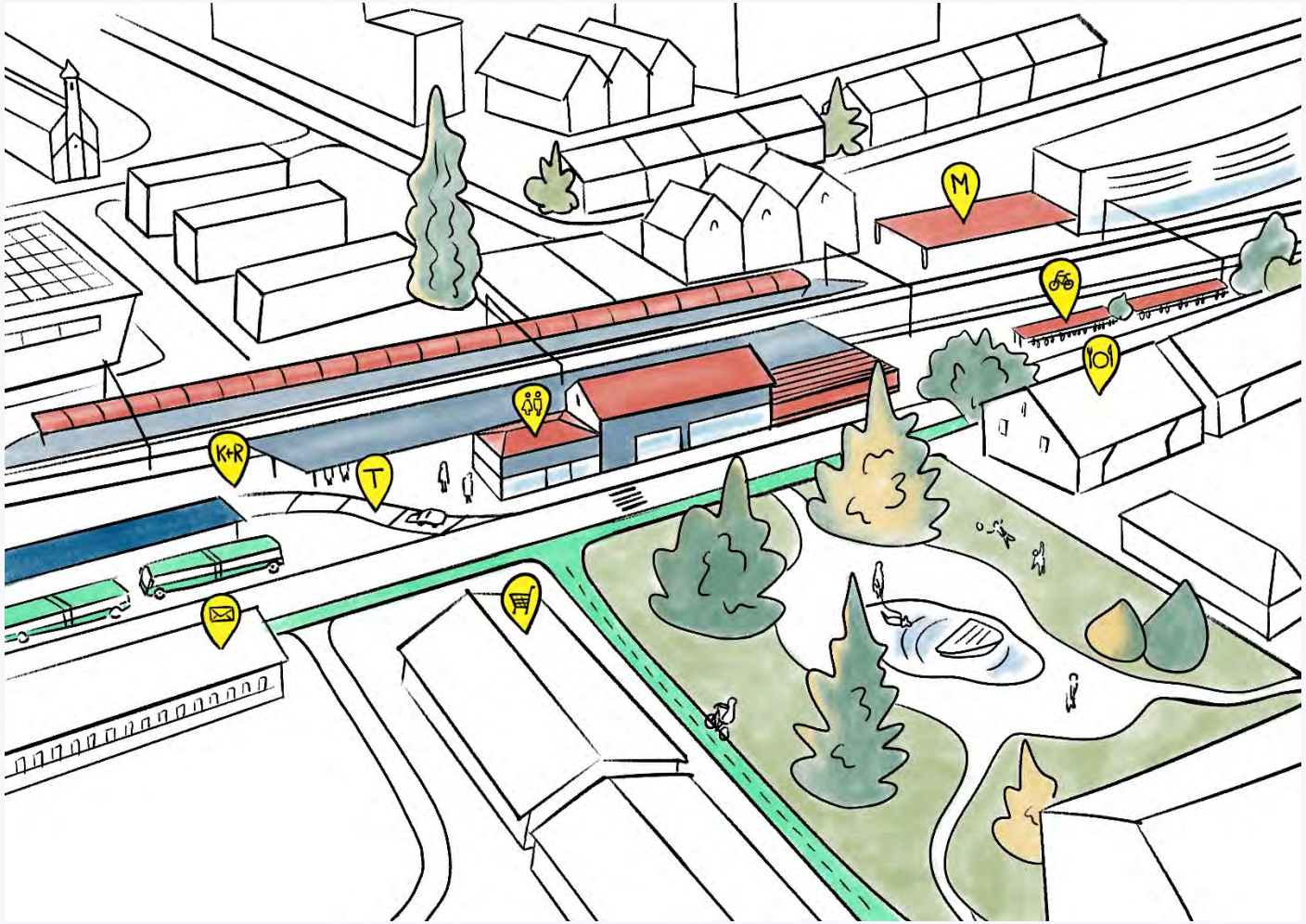
Anwendung für zwei Zustände

© AGGLOBASEL

MMD-Typen


«Raumkategorie»
Agglomerations-zentrum
Innere Korridore
Zentren in äusseren Korridoren
Äussere Korridore ohne Zentrum
Ländlicher Siedlungsraum
Angebot/Vernetzung
ÖV-ÖV-MMD
FV IC/ICE/EC/TGV
Verlangsamter FV, beschleunigter RV IR/ RE
S-Bahn
S-Bahn-ähnlich (Tram/Bus, Meterspur)
Hauptzentrums-drehscheibe
Grenzwert: 2 Abfahrten pro Stunde
Regionalzentrumsdrehscheibe
Tritt nicht auf
Stadtteil-drehscheibe
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde
Subzentrums-drehscheibe
Regional-drehscheibe
Tritt nicht auf
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde, 8 Abfahrten Tram-/Bus pro Stunde
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde, 4 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 2 Linien Tram/Bus
Urbane Lokaldrehscheibe
Periurbane Lokaldrehscheibe
Grenzwert: mind. 3 Tram-/ Buslinien, mind. 1 Linie mit regionaler Bedeutung
Grenzwert: 16 Abfahrten Tram/ Bus pro Stunde und mind. 3 Linien Tram/Bus
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 3 Linien
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 3 Linien
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 2 Buslinien
MIV-ÖV-MMD
Unerwünscht / entspricht nicht dem Zielbild von quellnahen MIV-ÖV-MMD
MIV-ÖV-Drehscheibe (quellnah)

Typen: Beispiel I



Regionalzentrumsdrehscheiben

Knotenpunkte am Rand der inneren sowie in den Zentren der äusseren Korridore, wo von regionalen und häufig auch lokalen Buslinien auf die S-Bahn und häufig auch auf den Fernverkehr umgestiegen werden kann.

Anforderungen:

→ Umsteigen zwischen einem sehr breiten Mobilitätsangebot

→ Gute Aufenthaltsqualität und vielfältige ergänzende Services

→ Hohe städtebauliche Qualität und aufgewertete Freiräume in der Umgebung

3. MIV-ÖV-MMD

Voraussetzungen für MIV-ÖV-MMD

	Grundsätze	Voraussetzungen
Basiskriterien	Ergänzung des ÖV (Bahnangebot «in Fläche tragen»)	Schienenseitiger Anschluss vorhanden
	Quellnahes Umsteigen (Hauptetappe auf ÖV)	im äusseren Korridor (mit/ohne Zentrumsfunktion) oder im ländlichen Raum
	Bündelung Umsteigepotenzial in grösseren Anlagen (Voraussetzung für wirtschaftlichen Betrieb)	Bedeutendes Nachfragepotenzial vorhanden
Qualitative Betrachtung	Gesamtverkehrliche Integration	keine Hürden durch Tarifstrukturen, attraktiver ÖV-Takt, Strassennetz mit hoher Zuverlässigkeit
	Räumliche Abstimmung	Topographie, Ausdehnung der Einzugsgebiete, keine grosse (Flächen-)Konkurrenz zur Innenentwicklung

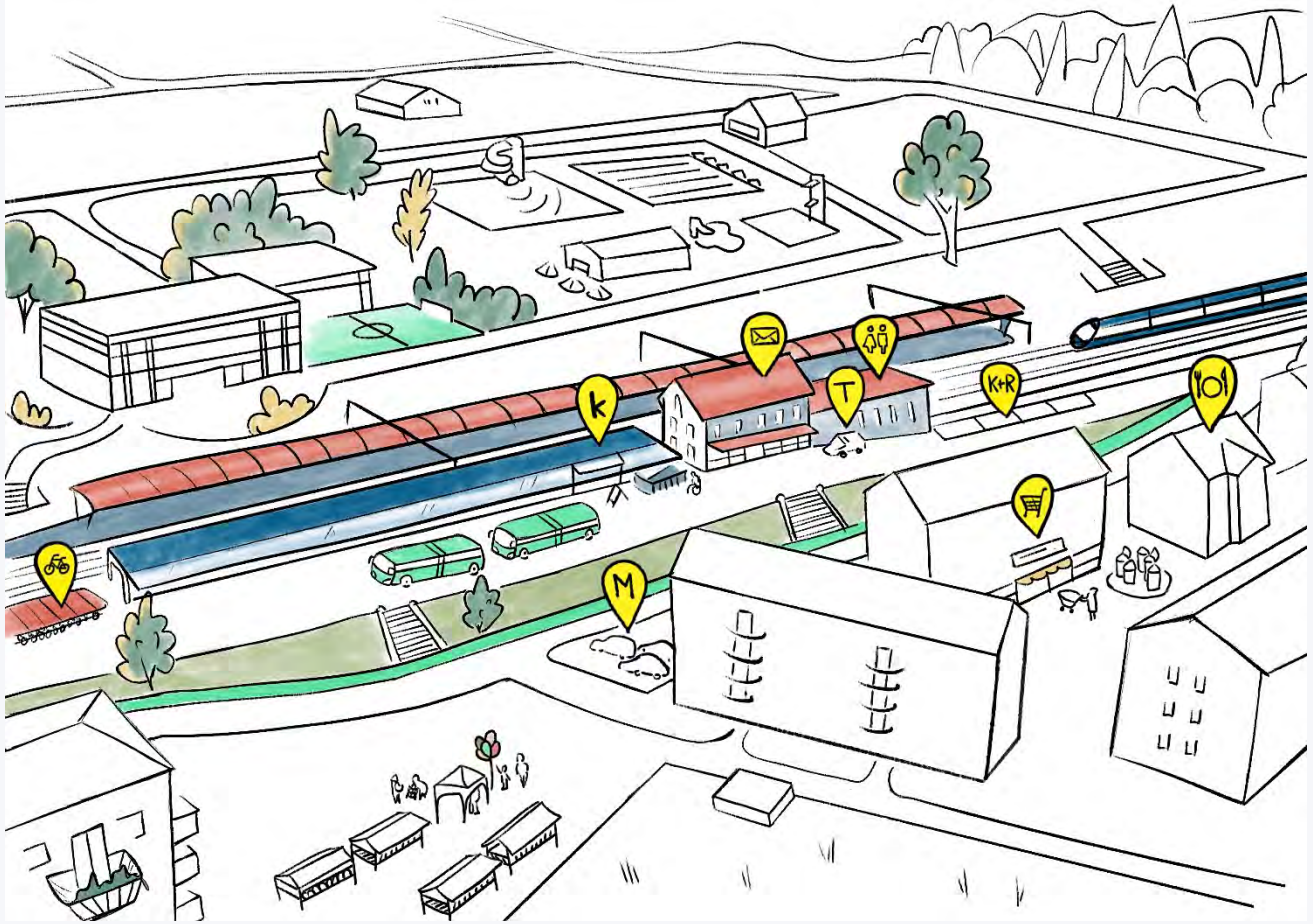
Standortkonzept MIV-ÖV-MMD

Standort	Raumtyp	PP Bestand	PP Rechnerisches Potenzial	Voraussetzung 1: Schienenanschluss	Voraussetzung 2: Raumtyp	Voraussetzung 3: Nachfragepotenzial
Aesch	Innerer Korridor	36	30-40	1	0	0
Dornach-Arlesheim	Innerer Korridor	45	160-170	1	0	1
Grellingen	Äusserer Korridor	24	110-130	1	1	1
Laufen	Korridorzentrum im äusseren Korridor	157	200-220	1	1	1
Zwingen	Äusserer Korridor	113	160-190	1	1	1

Vorgehen Evaluation:

- Quantitative Beurteilung der Basiskriterien (vgl. Tabelle oben) als erster «Trichter»
- Qualitative Betrachtung der übrigen Kriterien innerhalb der räumlichen Korridore der Agglomeration für die endgültige Standortwahl

Typen: Beispiel II



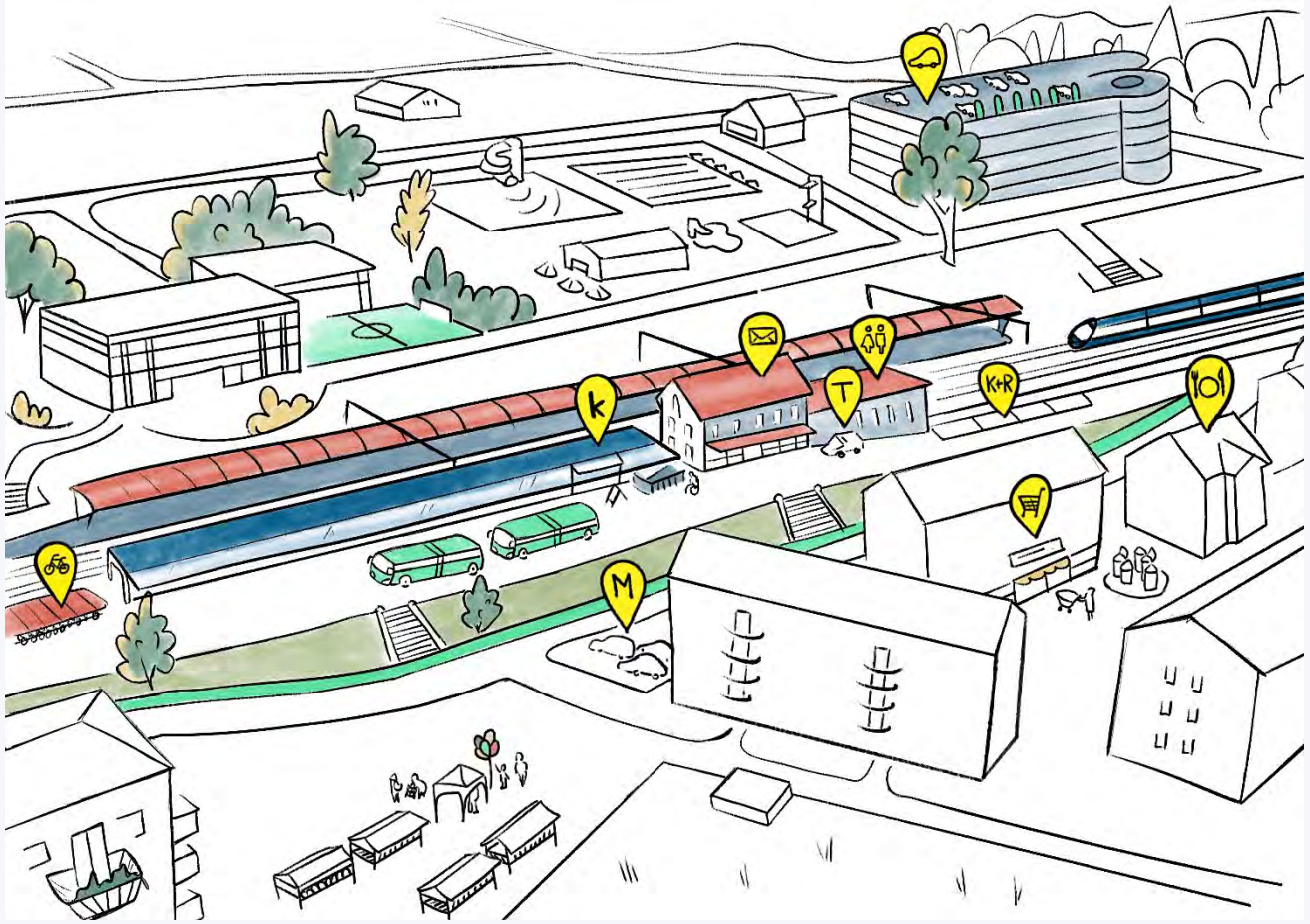
Regionaldrehscheibe

MMD für den Umstieg zwischen der Bahn (S-Bahn, teilweise Fernverkehr) und regionalen Buslinien in den weniger dichten äusseren Korridoren ohne besondere Zentrumsfunktion

Anforderungen:

- Umsteigen zwischen einem breiten Mobilitätsangebot
- Aufenthaltsqualität nicht prioritär, nach Möglichkeit einzelne ergänzende Services
- Aufgewertete Freiräume in der Umgebung, Städtebau untergeordnet

Typen: Beispiel II



Regionaldrehscheibe mit MIV-ÖV-MMD

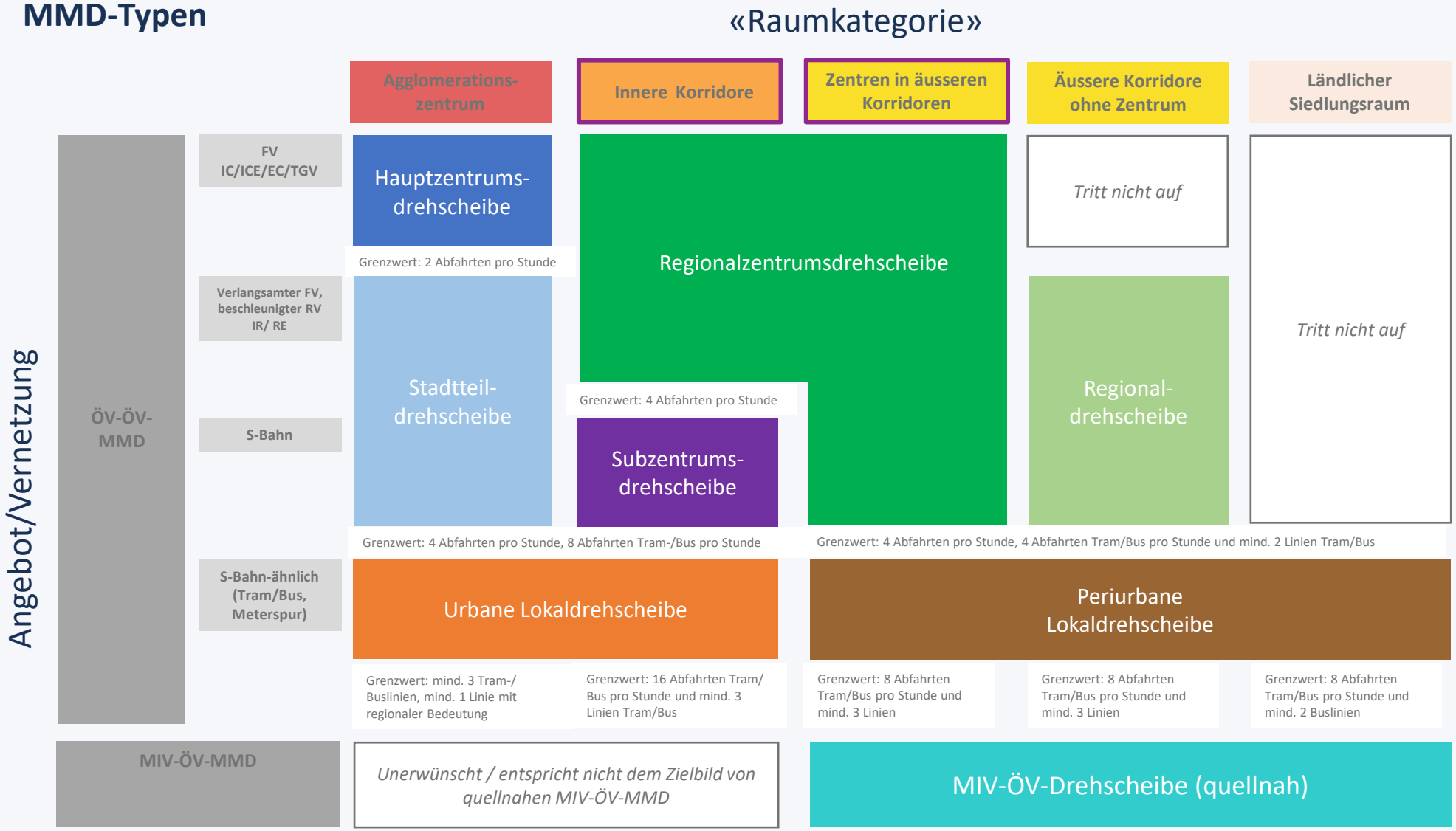
MMD für den Umstieg zwischen der Bahn (S-Bahn, teilweise Fernverkehr) und regionalen Buslinien in den weniger dichten äusseren Korridoren ohne besondere Zentrumsfunktion, Umstieg zwischen MIV und ÖV von besonderer Bedeutung

Anforderungen (zusätzlich):

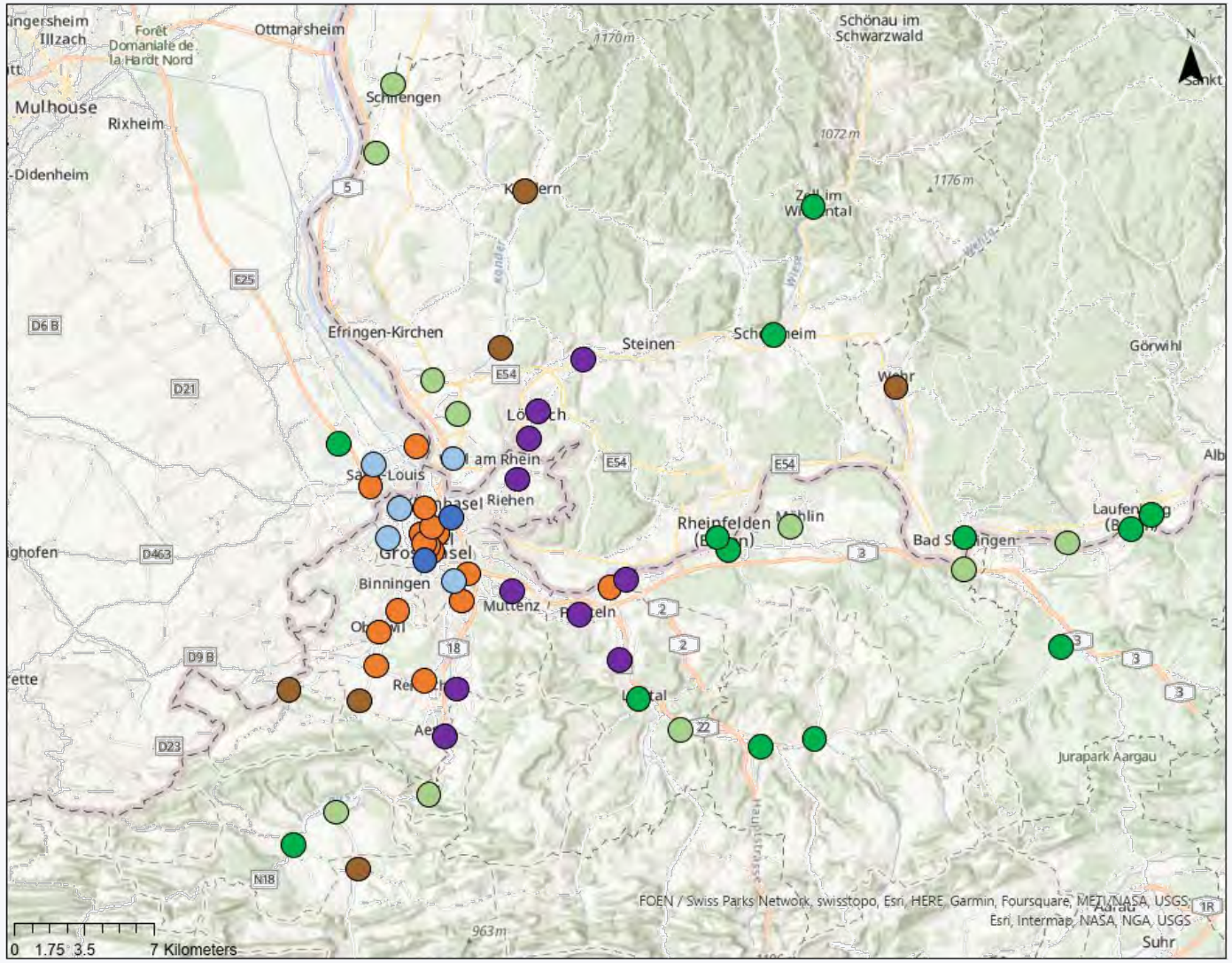
- Angebot an Einkaufsgelegenheiten, ergänzende Services wie Pick-up-Postfächer
- Hohe Sicherheit bzgl. Fahrzeugdiebstahl
- nach Möglichkeit Parkhaus, attraktive Wege, Tank-/Lademöglichkeiten, Werkstatt

4. ÖV-ÖV-MMD

MMD-Typen


«Raumkategorie»
Agglomerations-zentrum
Innere Korridore
Zentren in äusseren Korridoren
Äussere Korridore ohne Zentrum
Ländlicher Siedlungsraum
Angebot/Vernetzung
ÖV-ÖV-MMD
FV IC/ICE/EC/TGV
Verlangsamter FV, beschleunigter RV IR/ RE
S-Bahn
S-Bahn-ähnlich (Tram/Bus, Meterspur)
Hauptzentrums-drehscheibe
Grenzwert: 2 Abfahrten pro Stunde
Regionalzentrumsdrehscheibe
Tritt nicht auf
Stadtteil-drehscheibe
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde
Subzentrums-drehscheibe
Regional-drehscheibe
Tritt nicht auf
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde, 8 Abfahrten Tram-/Bus pro Stunde
Grenzwert: 4 Abfahrten pro Stunde, 4 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 2 Linien Tram/Bus
Urbane Lokaldrehscheibe
Periurbane Lokaldrehscheibe
Grenzwert: mind. 3 Tram-/ Buslinien, mind. 1 Linie mit regionaler Bedeutung
Grenzwert: 16 Abfahrten Tram/ Bus pro Stunde und mind. 3 Linien Tram/Bus
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 3 Linien
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 3 Linien
Grenzwert: 8 Abfahrten Tram/Bus pro Stunde und mind. 2 Buslinien
MIV-ÖV-MMD
Unerwünscht / entspricht nicht dem Zielbild von quellnahen MIV-ÖV-MMD
MIV-ÖV-Drehscheibe (quellnah)

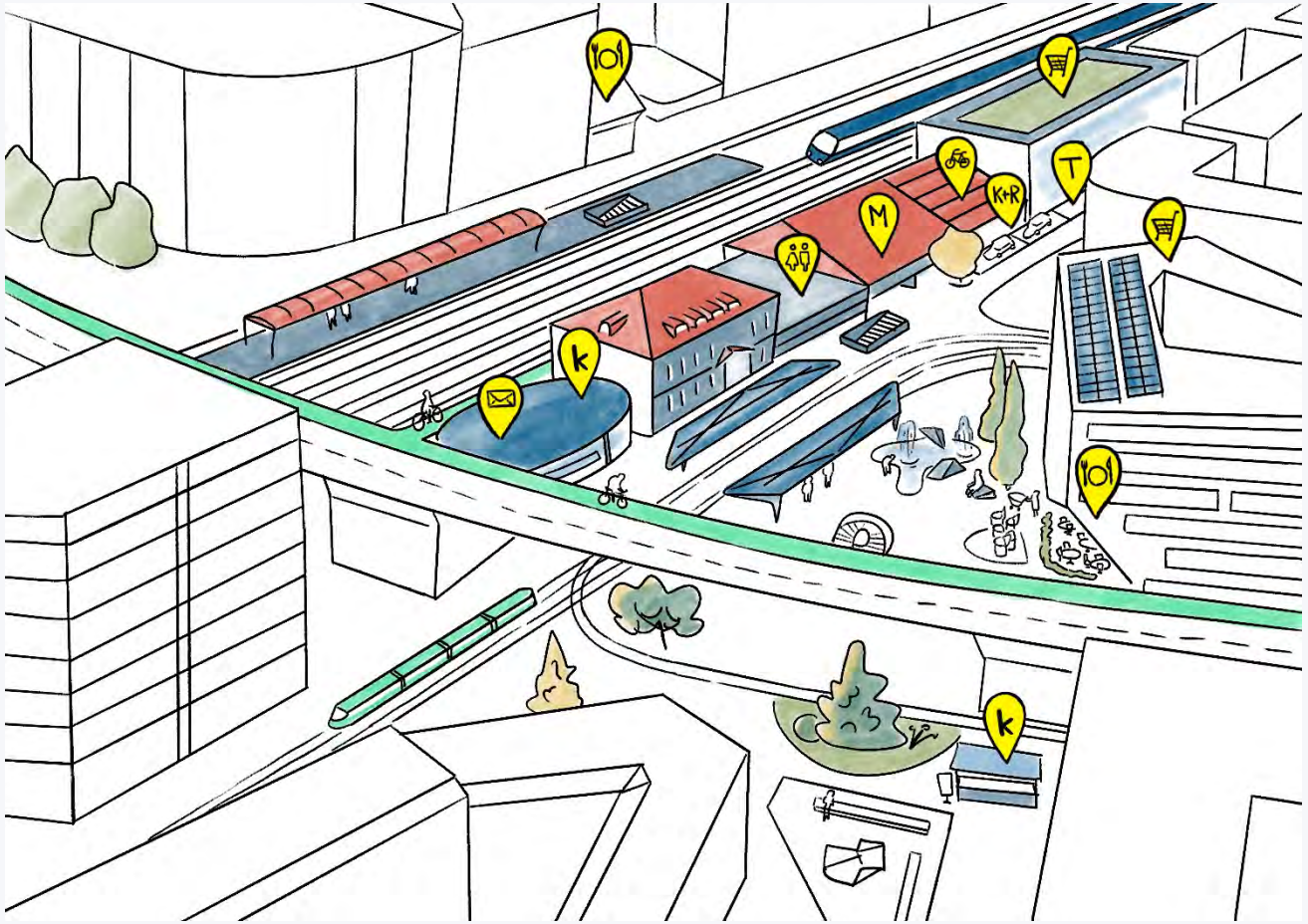
Standortkonzept ÖV-ÖV-MMD 2040



MMD Typ

- Hauptzenrumsdrehscheibe (2)
- Periurbane Lokaldrehscheibe (6)
- Regionaldrehscheibe (10)
- Regionalzentrumsdrehscheibe (13)
- Stadtteildrehscheibe (5)
- Subzentrumsdrehscheibe (10)
- Urbane Lokaldrehscheibe (16)

Typen: Beispiel III



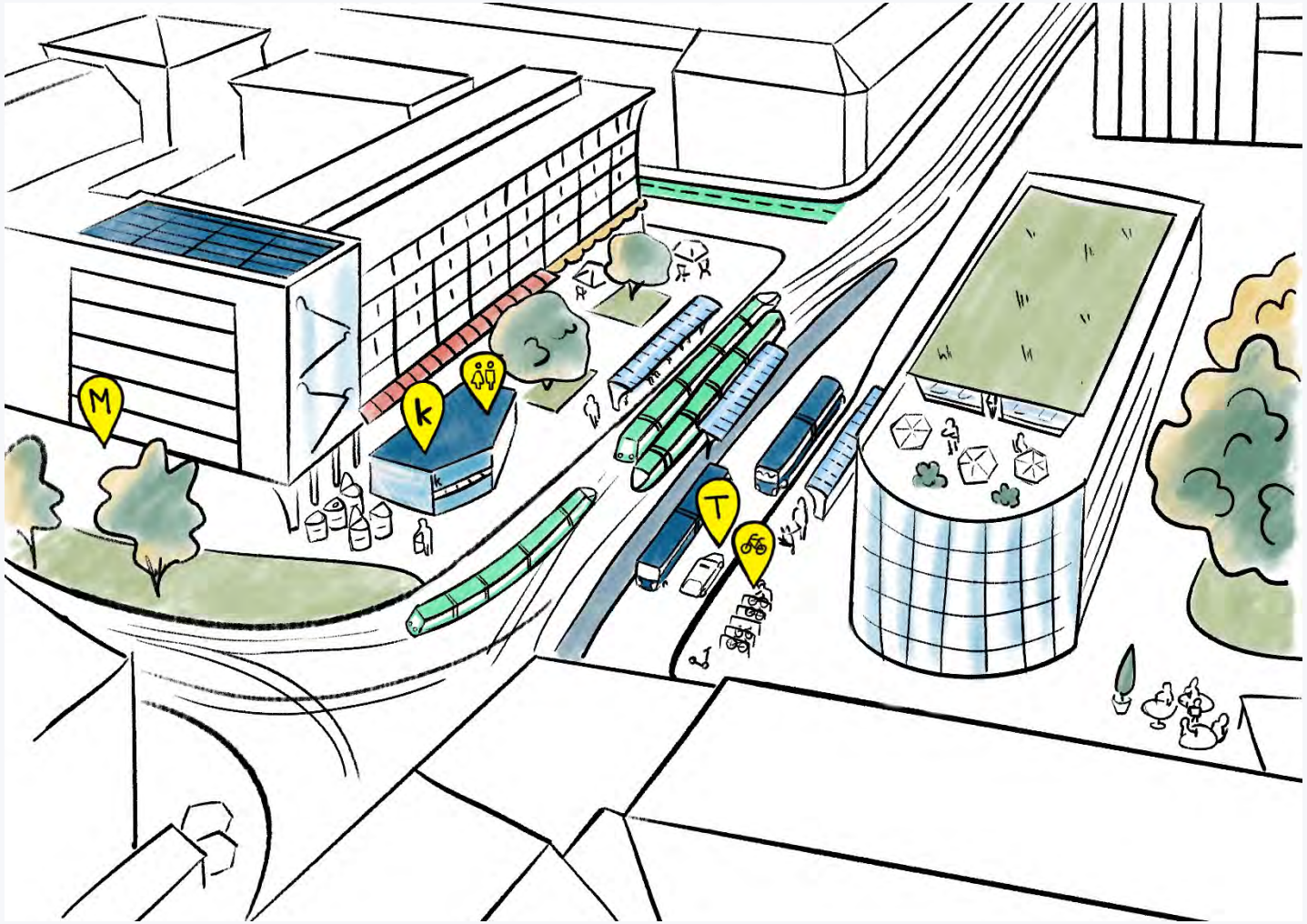
Stadtteildrehscheiben

Wichtige Umsteigepunkte zwischen einem dichten Bahnangebot und dem Bus-/Tramnetz innerhalb des Agglomerationszentrums, Entlastung Hauptknoten

Anforderungen:

- Umsteigen zwischen einem breiten Mobilitätsangebot, wobei Car-Sharing/ Taxi/Kiss+Ride untergeordnet
- Hohe Aufenthaltsqualität und vielfältige ergänzende Services inkl. Gastro
- Hohe städtebauliche Qualität und aufgewertete Freiräume in der Umgebung

Typen: Beispiel IV



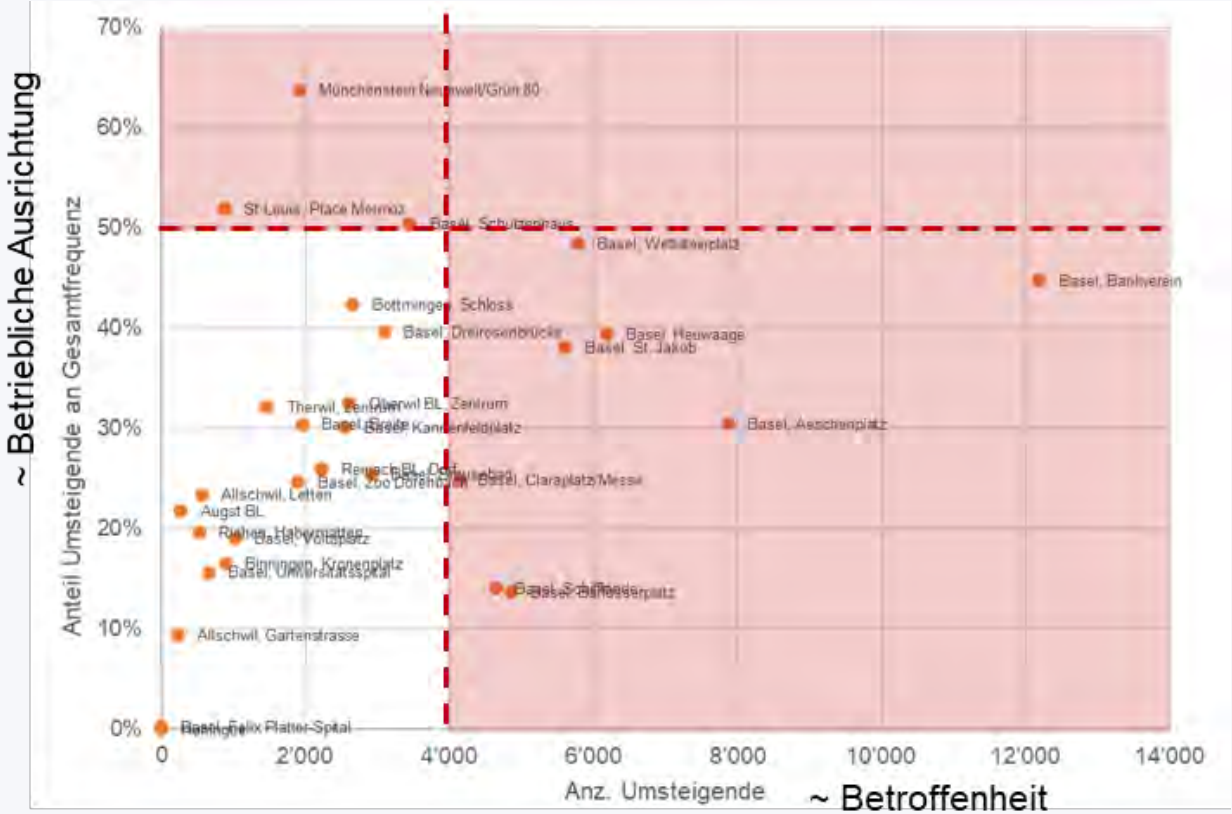
Urbane Lokaldrehscheibe

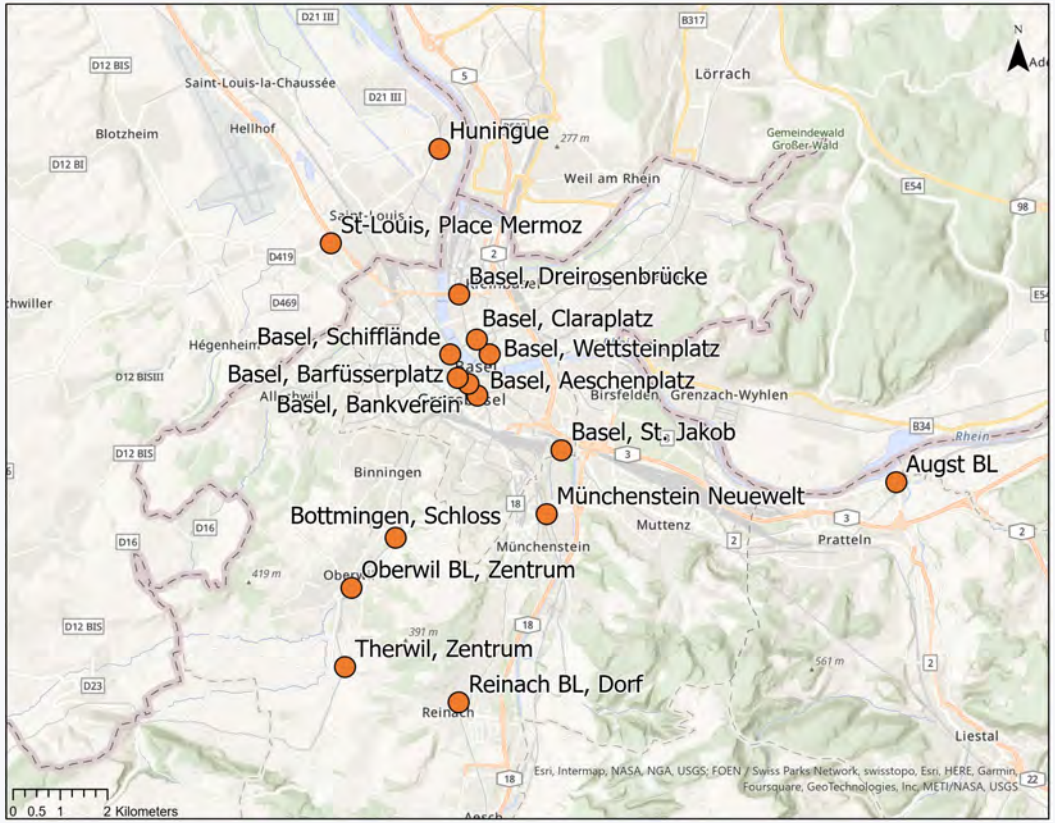
Für den Agglomerationsraum relevante Umsteigepunkte im Bus- und Tramnetz des Agglomerationszentrums und den angrenzenden inneren Korridoren

Anforderungen:

- Umsteigen zwischen den städtischen, flächeneffizienten Mobilitätsangeboten
- Aufenthaltsqualität untergeordnet, nach Möglichkeit alltägliche Services
- Städtebauliche Qualität und aufgewertete Freiräume mit mittlerer Priorität

Urbane Lokaldrehscheiben

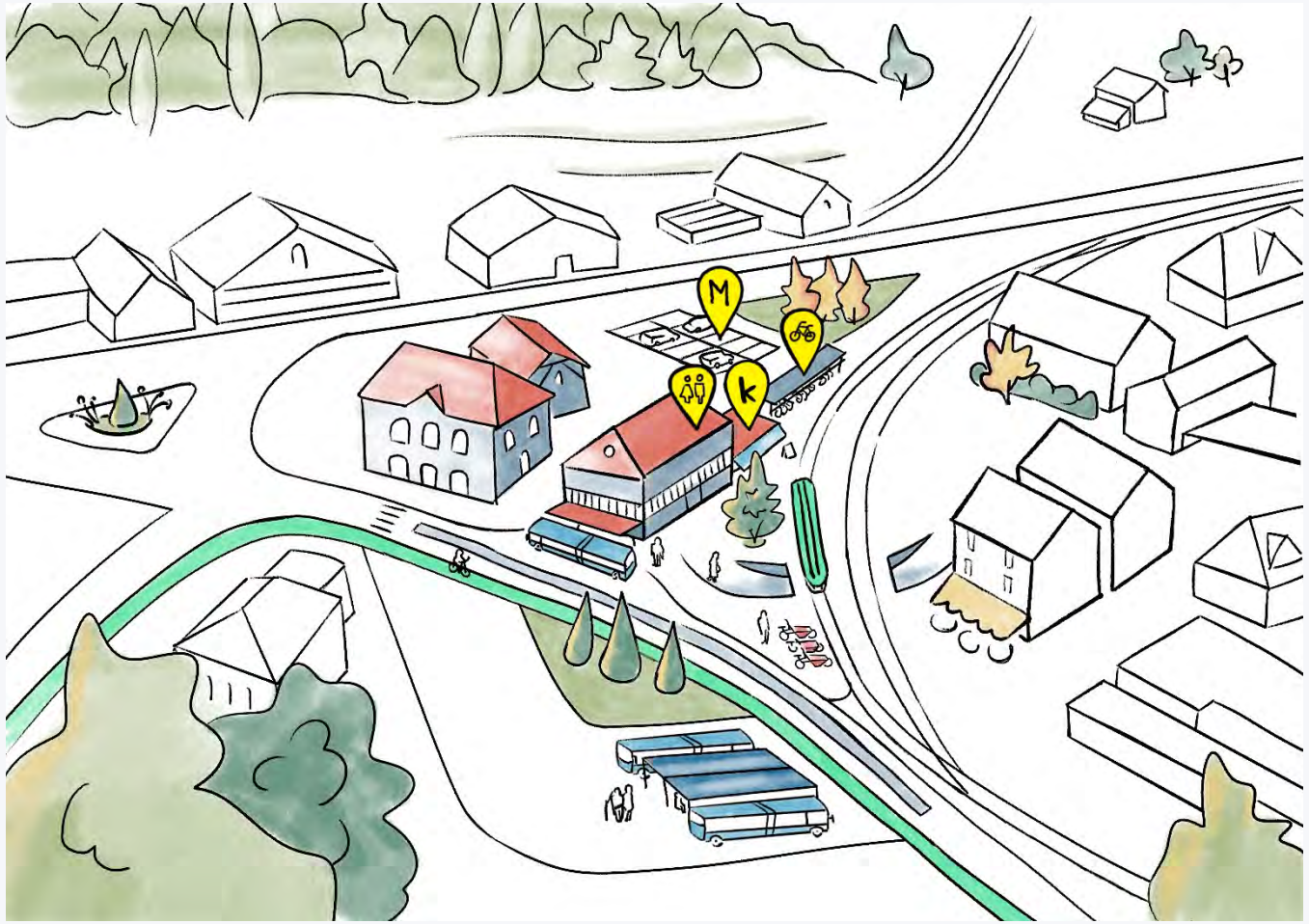




Kriterien:

- Verknüpfung von überkommunalen Linien
- Im Kern: > 4’000 Umsteigende/Tag und über 1/3 Umsteigeanteil
- Am Rand: > 2’000 Umsteigende/Tag oder 1/2 Umsteigeanteil

Typen: Beispiel V



Periurbane Lokaldrehscheiben

Wichtige Knotenpunkte von regional bedeutsamen Bus- und Tramlinien in den äusseren Korridoren oder im ländlichen Raum

Anforderungen:

- Umsteigen zwischen einem vielfältigen Mobilitätsangebot (v.a. Bus/Tram, Velo, Kiss+Ride, Car-Sharing, Bike-Sharing)
- Aufenthaltsqualität untergeordnet, nach Möglichkeit alltägliche Services
- Gute ortsbauliche Qualitäten wünschenswert, aber nicht zentral

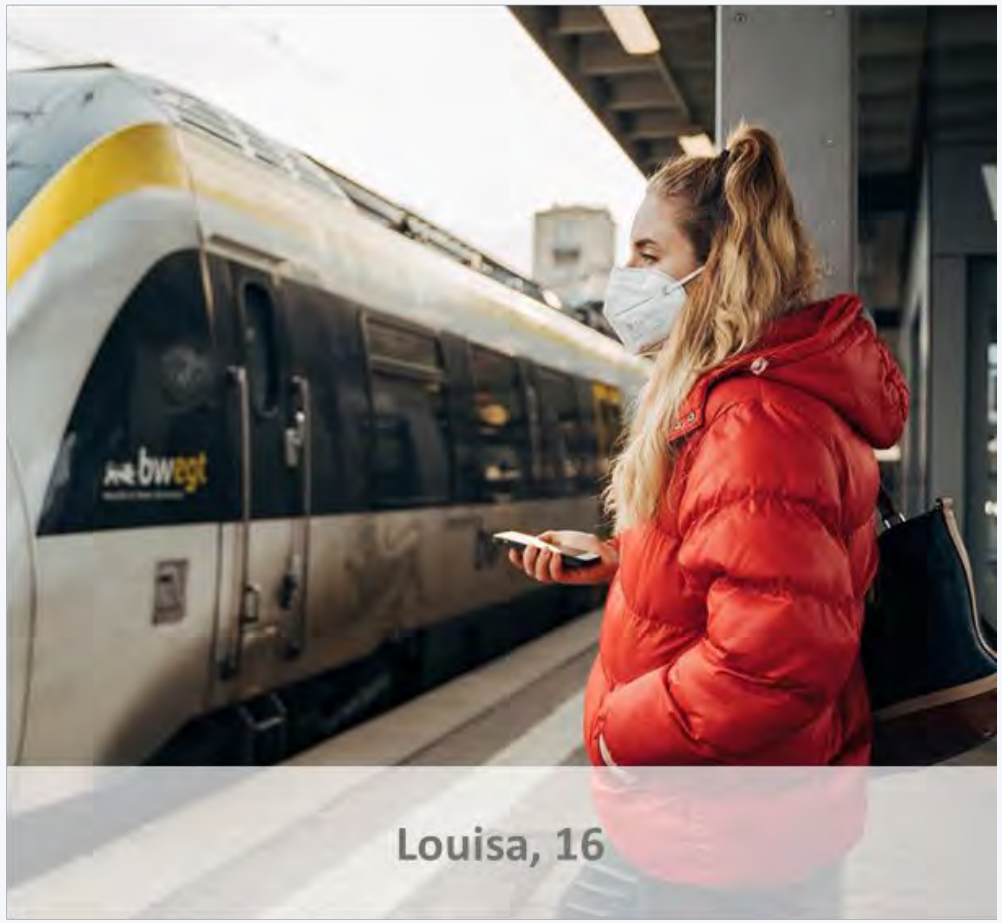
Herleitung Qualitätsanforderungen

Betrachtung von «User Journeys»:

Frustrationen
Möchte näher am Bahnhof oder in der Stadt wohnen, um ihre Freunde einfacher und länger treffen zu können.

Aktivitäten
Pendeln zur Lehrstelle und zur Schule, wöchentliches VB-Training in Aesch, am Wochenende im Ausgang in Basel

- Geschützter Treffpunkt am Bahnhof
- Weiss, wo ich meine Freunde im Zug finde
- Komme auch spät nach dem Ausgang sicher und selbstständig nach Hause (ohne Elterntaxi!)



Gliederung Qualitätsanforderungen

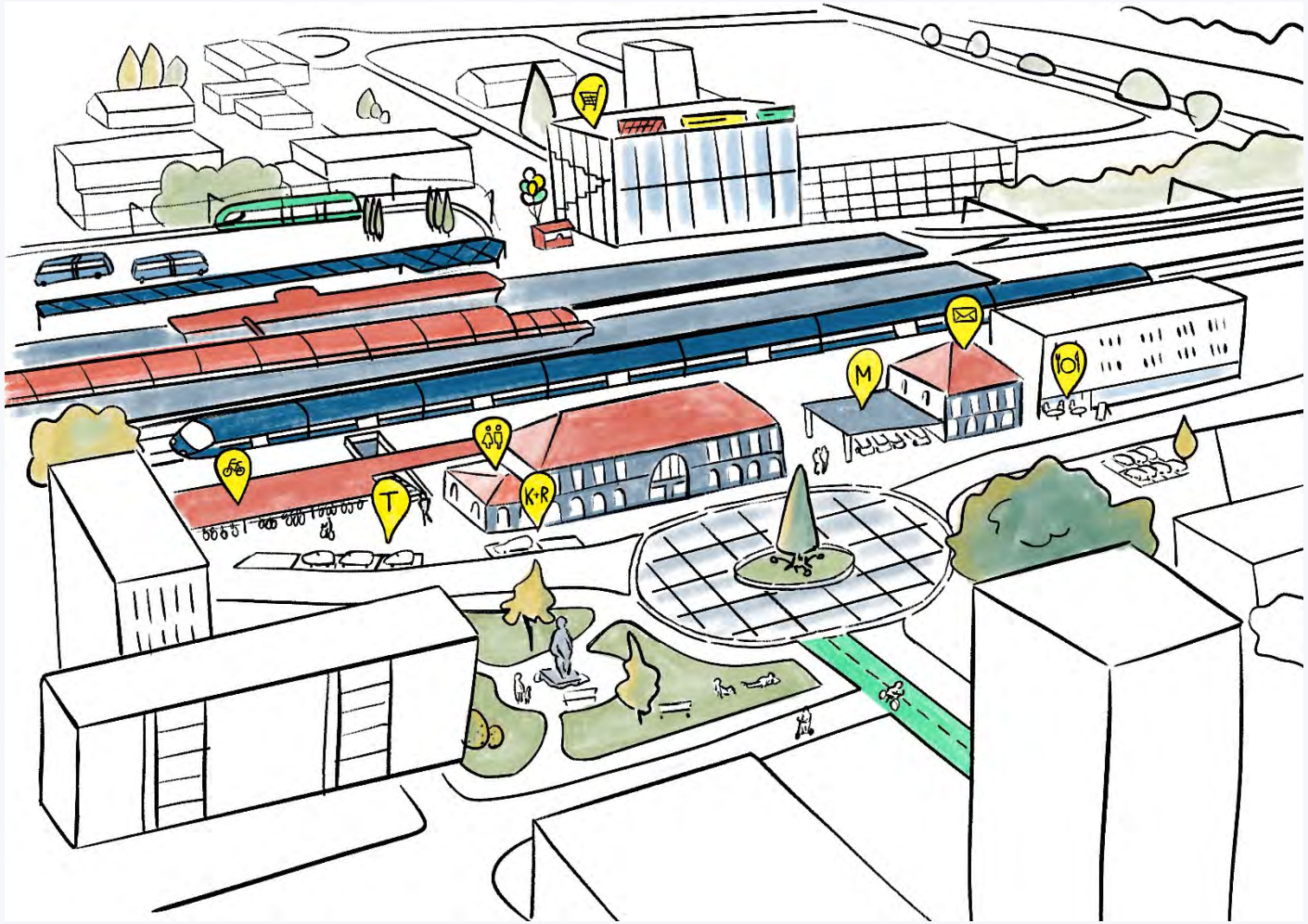
Funktion MMD	Typenunabhängige Anforderungen	Typenabhängige Anforderungen
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Anbindung an Velonetz
	Gute Orientierung	Bedarfsgerechte Veloparkierung
	Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	Sharing-Angebot Mikromobilität
	Witterungs-/hitzegeschützte Wartebereiche	Car-Sharing-Angebot
	Anbindung an Fusswegnetz	Kiss+Ride (bringen, abholen)
		Taxi, Ruftaxi
Aufenthaltsort	Hohes Sicherheitsempfinden	Einkaufsgelegenheiten in/um MMD
	Minimale Verpflegung	Gastronomisches Angebot
	Sanitäre Einrichtungen	Services wie Post-Pick-up, Entsorgung
		Kunst- und Kulturwerte
Zentrumsort		Städte-/Ortsbauliche Entwicklung im Umfeld
		Aufwertung Freiräume um MMD

Priorisierte Qualitätsanforderungen

Funktion MMD	Typenabhängige Anforderungen	Hauptzentrum	Stadtteil	Subzentrum	Regional-zentrum	Regional	Urban Lokal	Periurban Lokal	
Umsteigeort	Anbindung an Velonetz	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Unterschiede im Ausbaustandard
	Bedarfsgerechte Veloparkierung	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Unterschiede im Ausbaustandard
	Sharing-Angebot Mikromobilität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Stationen in weniger dichten Räumen
	Car-Sharing-Angebot	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	
	Kiss+Ride (bringen, abholen)	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	
	Taxi, Ruftaxi	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Ruftaxi in weniger dichten Räumen
Aufenthaltsort	Einkaufsgelegenheiten in/um MMD	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Differenzierung nach Güter (täglicher Bedarf)
	Gastronomisches Angebot	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Differenzierung Restaurants/Take-Away
	Services wie Post-Pick-up, Entsorgung	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	
	Kunst- und Kulturwerte	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	
Zentrumsort	Städte-/Ortsbauliche Entwicklung	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	
	Aufwertung Freiräume um MMD	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Hohe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	Tiefe Priorität	

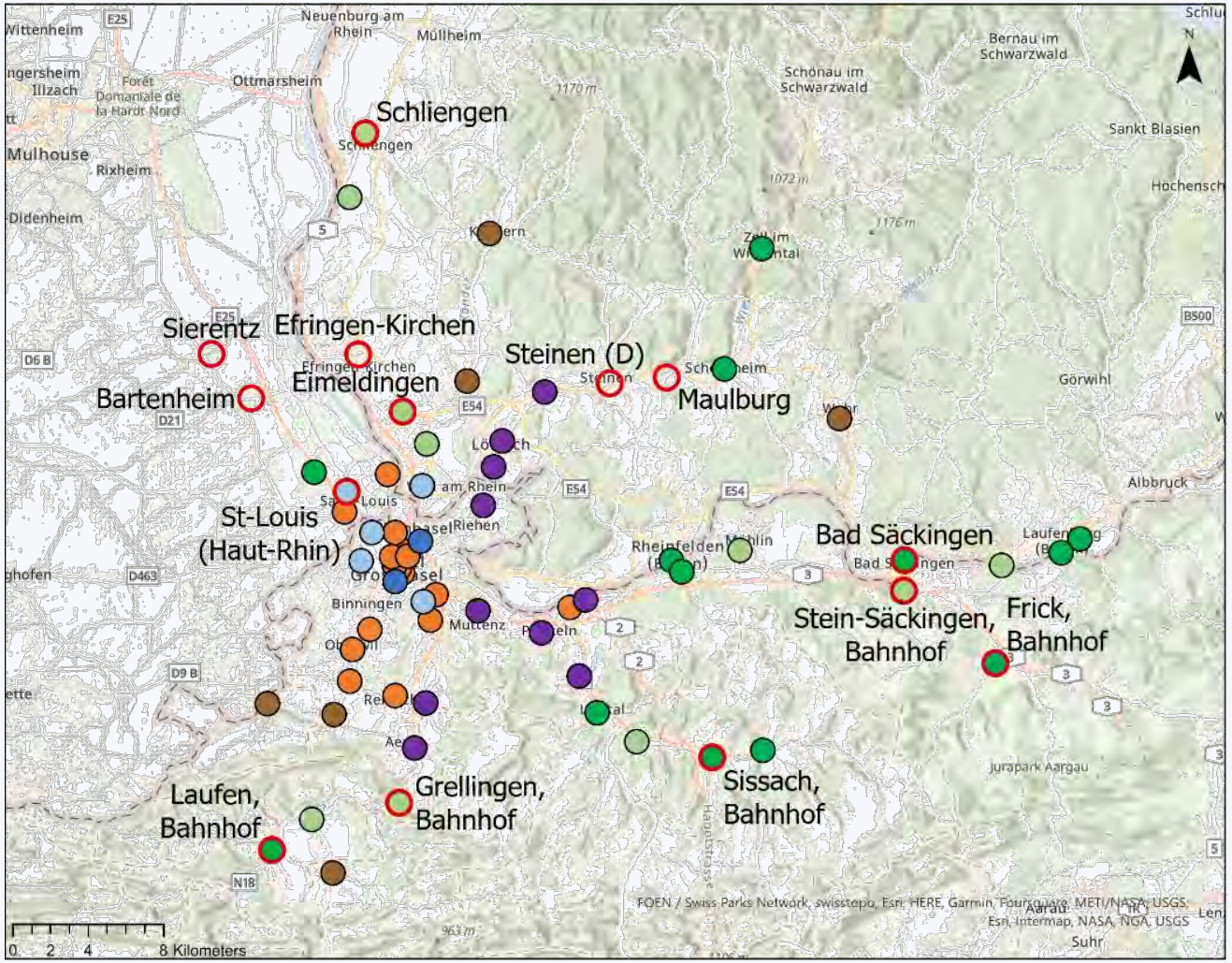
Hohe Priorität | Mittlere Priorität | Tiefe Priorität

Visualisierung



5. Fazit

Übersicht Standortkonzept MMD



Fazit

- Die MMD müssen ganzheitlich gedacht werden, auch in Bezug auf das Umfeld und die Siedlung. Es bestehen vielfältige Abhängigkeiten zwischen Raum und Mobilität.
- Die sieben Typen von ÖV-ÖV-MMD sind detaillierter als beim Bund (Sachplan), die Angebote können so besser ausdifferenziert werden. Allerdings sollte die Anzahl Typen nicht höher sein, damit es übersichtlich bleibt.
- Basel-spezifisch sind die beiden Hauptzentrumsdrehscheiben (historisch) sowie der Kreis von Stadtteildrehscheiben zur Entlastung der Hauptzentrumsdrehscheiben
- Grosse Potenziale zur Steigerung der Attraktivität von ÖV-ÖV-MMD liegen vor allem bei den Regionalzentrums- und Subzentrumsdrehscheiben, aber auch bei den periurbanen Lokaldrehscheiben. Ziel ist es dabei, den ÖV in der Fläche attraktiver machen (wo er heute teilweise Schwächen aufweist).
- MIV-ÖV-MMD funktionieren überlagernd. Grundsätzlich sollten diese «quellnah», also nahe beim Entstehungsort der MIV-Fahrt angeordnet werden. Die Raum- und ÖV-Eigenschaften sind aber unbedingt zu berücksichtigen.
- Die Qualitätsanforderungen wurden aus Sicht der Nutzer/innen hergeleitet, in der Vertiefungsphase werden diese hinsichtlich Praxistauglichkeit geprüft.

Einblick in die überarbeitete trinationale Strategie Strasse

Dr. Patrick Leypoldt, Direktor Agglo Basel
Lutz Ickert, Bereichsleiter INFRAS AG

Einführung und Auftrag zur Aktualisierung der Strategie Strasse

- Grundlagen stammen aus der 3. Generation (Erarbeitung Netzstrategie)
- Aktualisierung in der 4. Generation nur rudimentär (Perimeter mit IST- und ZIEL-Netz sowie Schwachstellen)
- Aussagekraft der aggloweiten Schwachstellenkarte war für Handlungsbedarf pro Korridore fast nicht brauchbar
- Dem Bund ist das Kapitel Handlungsbedarf am wichtigsten
- Daher müssen unbedingt die Grundlagen aufdatiert werden
- Dies gilt v.a. für die Schwachstellenanalyse

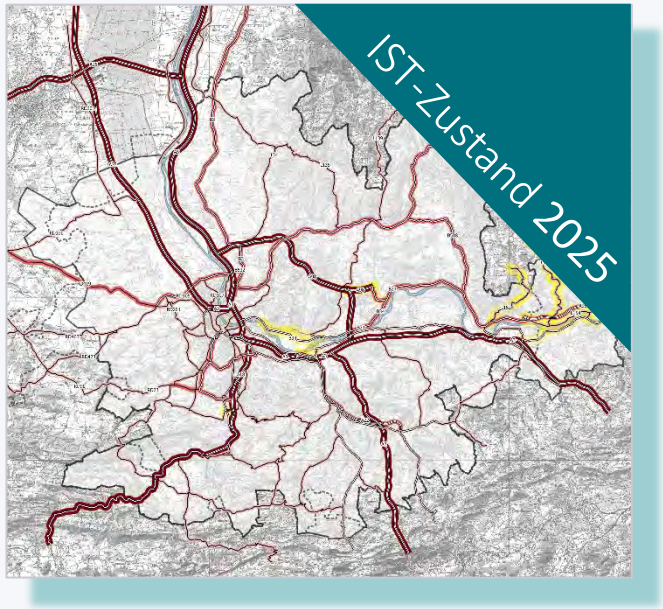
Vorgehenskonzept zur Aktualisierung der Strategie Strasse

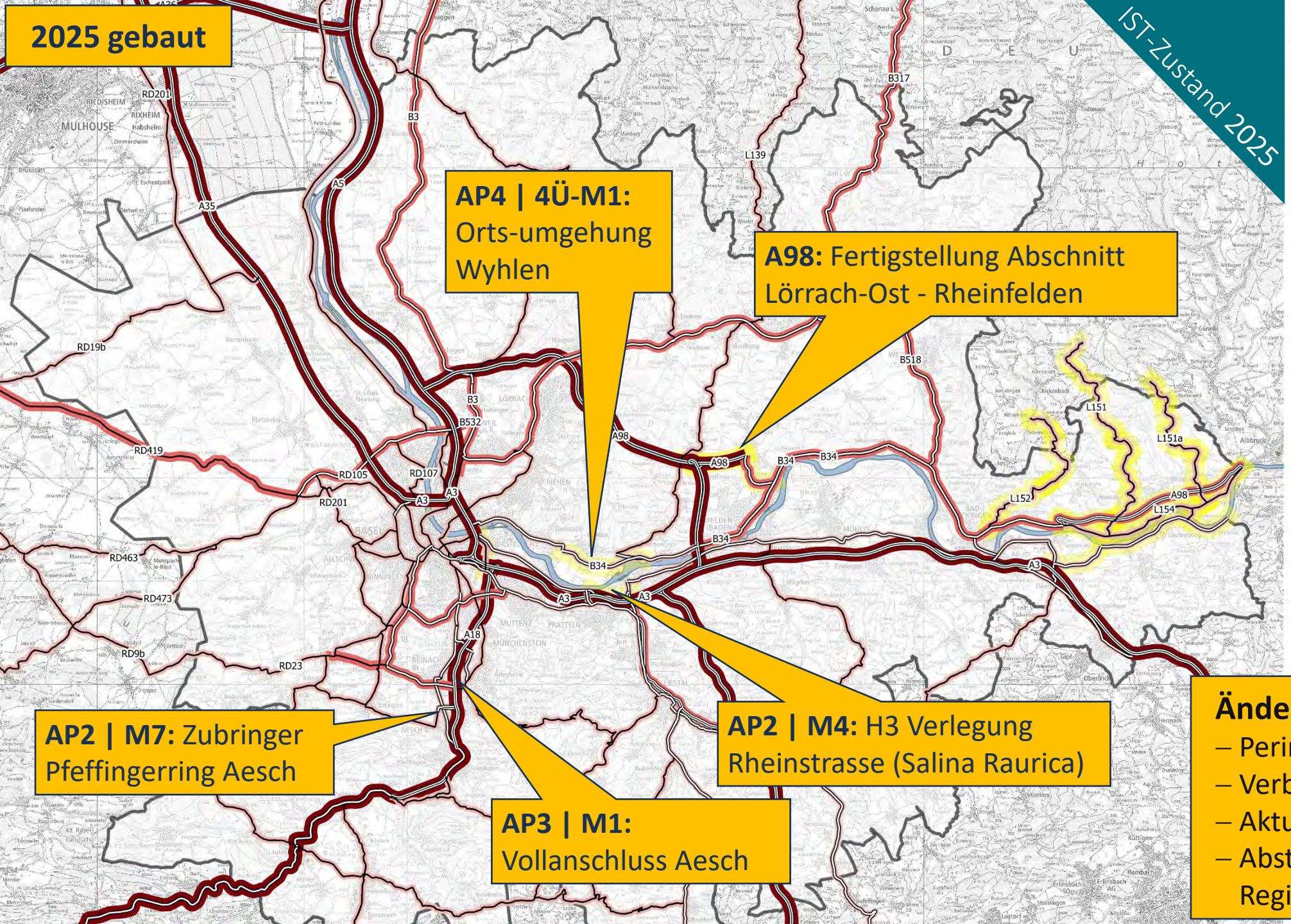
1	Aktualisierung IST-Netz (Stand 2025)	▪ Anpassung Perimeter AP5 ▪ Verbindungen ergänzt ▪ Aktualisierung Netzelemente
2	Erarbeitung Schwachstellenanalyse	▪ Quantifizierung Analyse-Indikatoren ▪ Operationalisierung Schwachstellen-Kriterien ▪ Ableitung Handlungsbedarf
3	Plausibilisierung und Konsolidierung Schwachstellenanalyse	▪ Durch Fachexperten ▪ Workshops ▪ Befragung von Kommunen und TU's
4	Synthese Handlungsbedarf IST-Netz (2025)	▪ Dokumentation
5	Implikationen zum Handlungsbedarf ZIEL-Netz (2040)	▪ Bezug der Schwachstellen/Handlungsbedarf auf Zielnetz ▪ Ableitung Handlungs-/Anpassungsbedarf im ZIEL-Netz
6	Aktualisierung IST-Netz (Stand 2025)	▪ Anpassung Perimeter AP5 ▪ Verbindungen ergänzt ▪ Aktualisierung Netzelemente
7	Massnahmen	▪ Übergeordnete Massnahmen (Bund) ▪ AP-Massnahmen

Aktualisierung IST-Netz

Aktualisierung
von AP3 auf AP4

Aktualisierung
von AP4 auf AP5





Strategie Strasse
Ist-Zustand 2025 (Entwurf)

Verbindungsbedeutung und Strassentyp

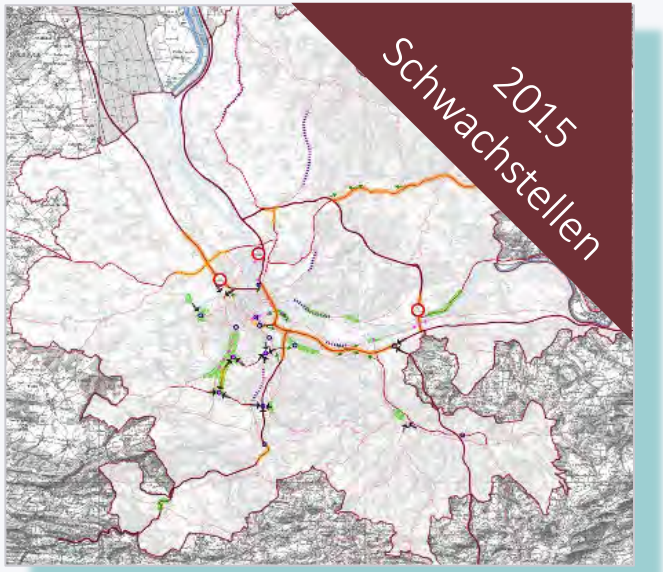
Verbindungsbedeutung
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Strassentyp
- HLS
- HVS
- VS

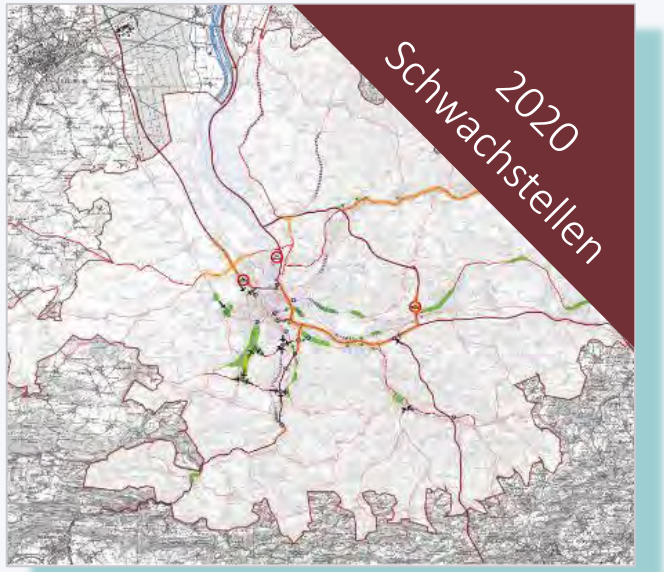
Weitere Inhalte
- Agglomerationsperimeter 5. Generation
- Rhein

Änderungen in AP5:
- Perimeter erweitert
- Verbindungen ergänzt
- Aktualisierung Netzelemente
- Abstimmung Aktualisierung Regionalplan auf DE-Seite

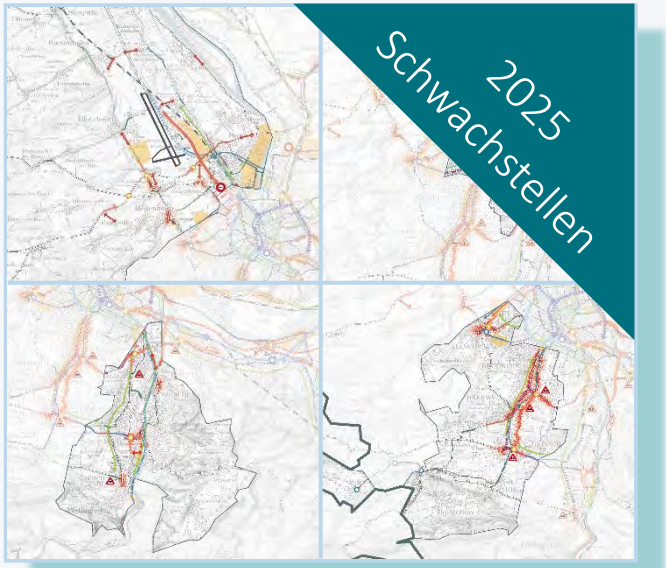
Aktualisierung und Vertiefung Schwachstellen



Aktualisierung
von AP3 auf AP4



Aktualisierung
von AP4 auf AP5



Inhalte der Schwachstellenanalyse

Schwerpunktbereich Verkehr
Verkehrssituation: Stauverdachtsstellen und kritische Knoten
ÖV im Stau: Verdachtsstellen auf Fahrzeitverluste
Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen
Verdachtsstellen mit Konfliktpotenzial zwischen MIV und Fuss-/Veloverkehr

Schwerpunktbereich Siedlung
Unerwünschter Ausweichverkehr
Verträglichkeit Siedlung und Verkehr: Hochbelastete sensible Bereiche

Schwerpunktbereich Umwelt
Verträglichkeit Naturräume und Naherholung

Plausibilisierung und Konsolidierung der Schwachstellenanalyse

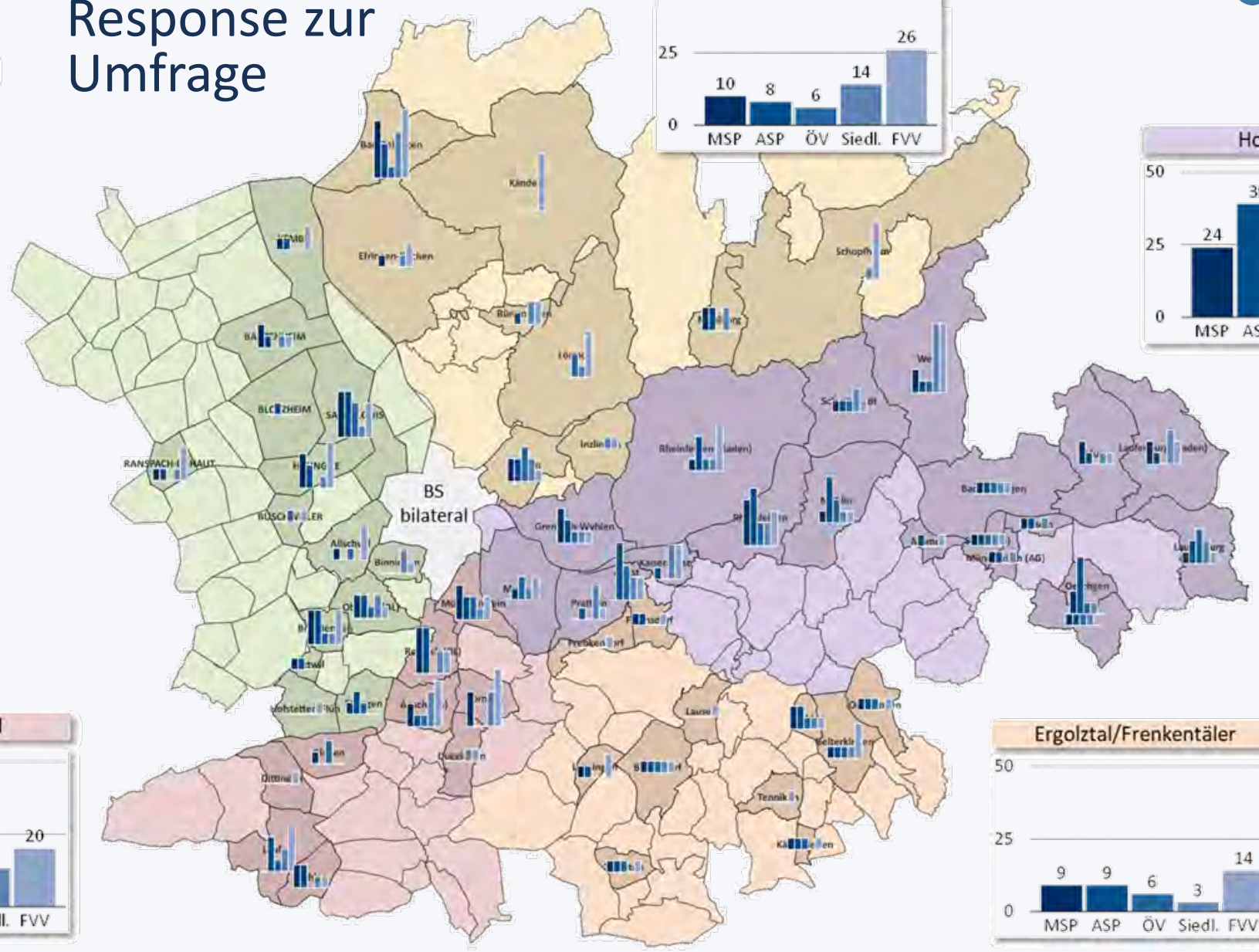
- **Stufe 1**: Ermittlung und Dokumentation der Schwachstellen mit Plausibilisierung in der Fachgruppe Strasse
  => April 2023

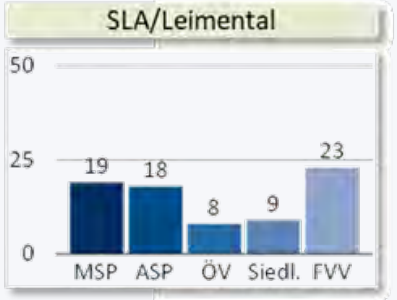
- **Stufe 2**: korridorspezifische Vertiefung in 6 Workshops mit den dafür zuständigen Fachstellen
  => Juni 2023

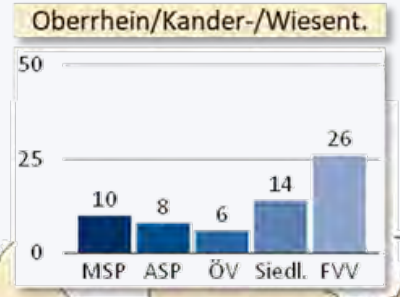
- **Stufe 3**: «Vernehmlassung» der bis dahin gewonnenen Informationen zu den Schwachstellen mittels einer Befragung bei den Gemeinden und den Transportunternehmen.
  => Juli/August 2023

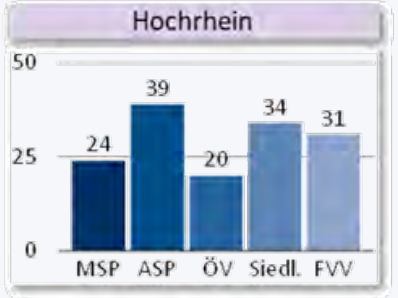
- **Stufe 4:** Konsolidierung und Synthese
  => in Bearbeitung

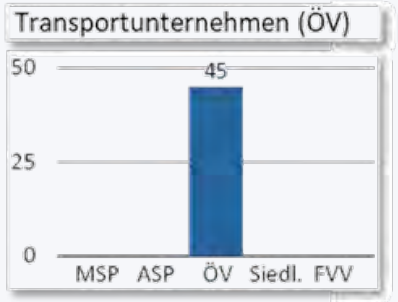
Response zur Umfrage

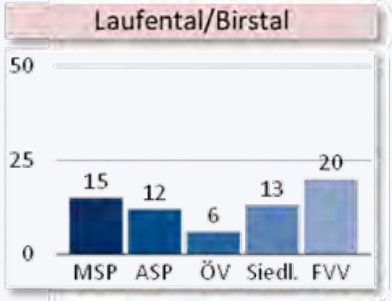


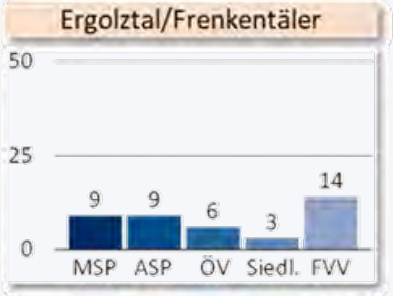




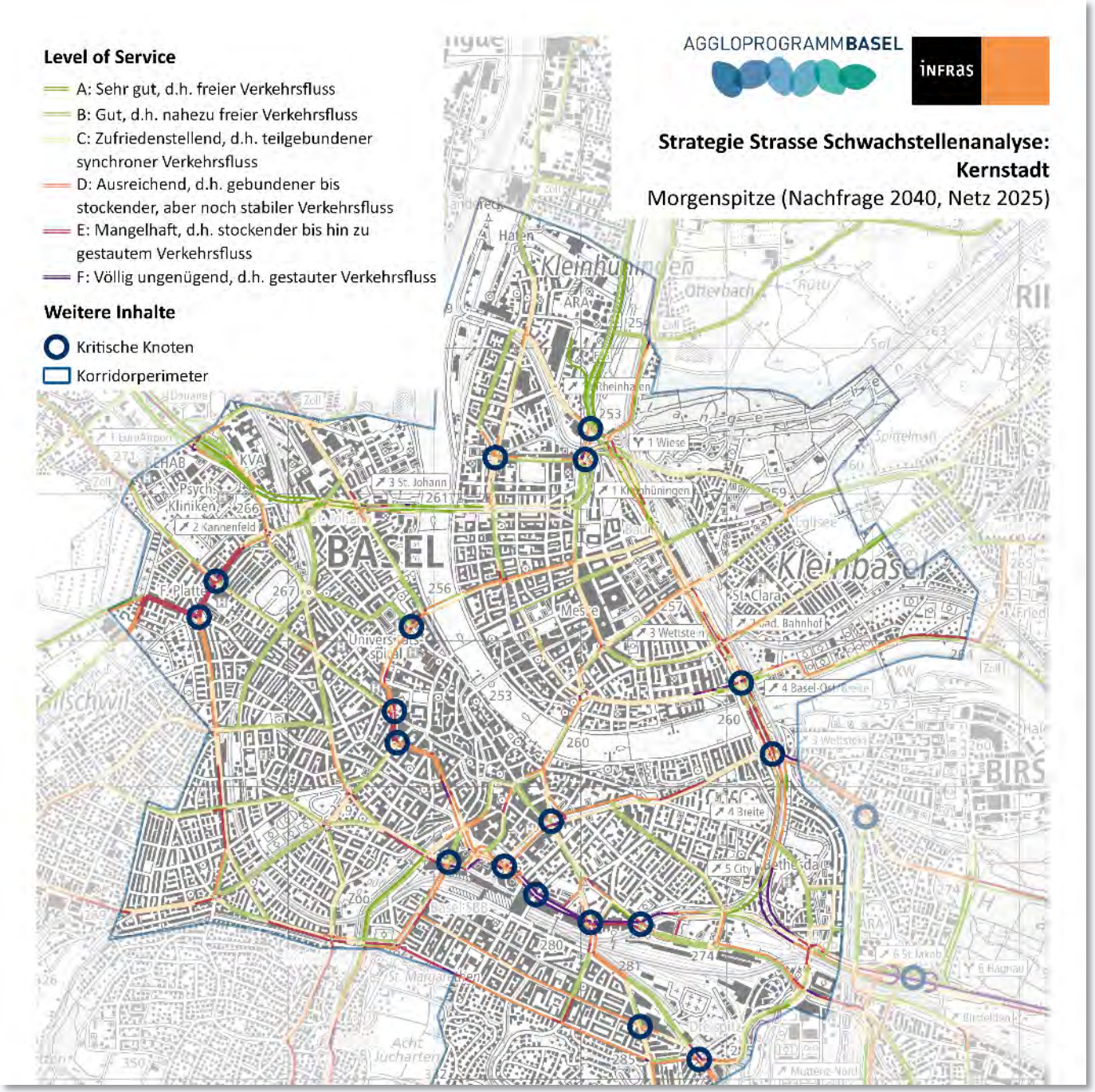




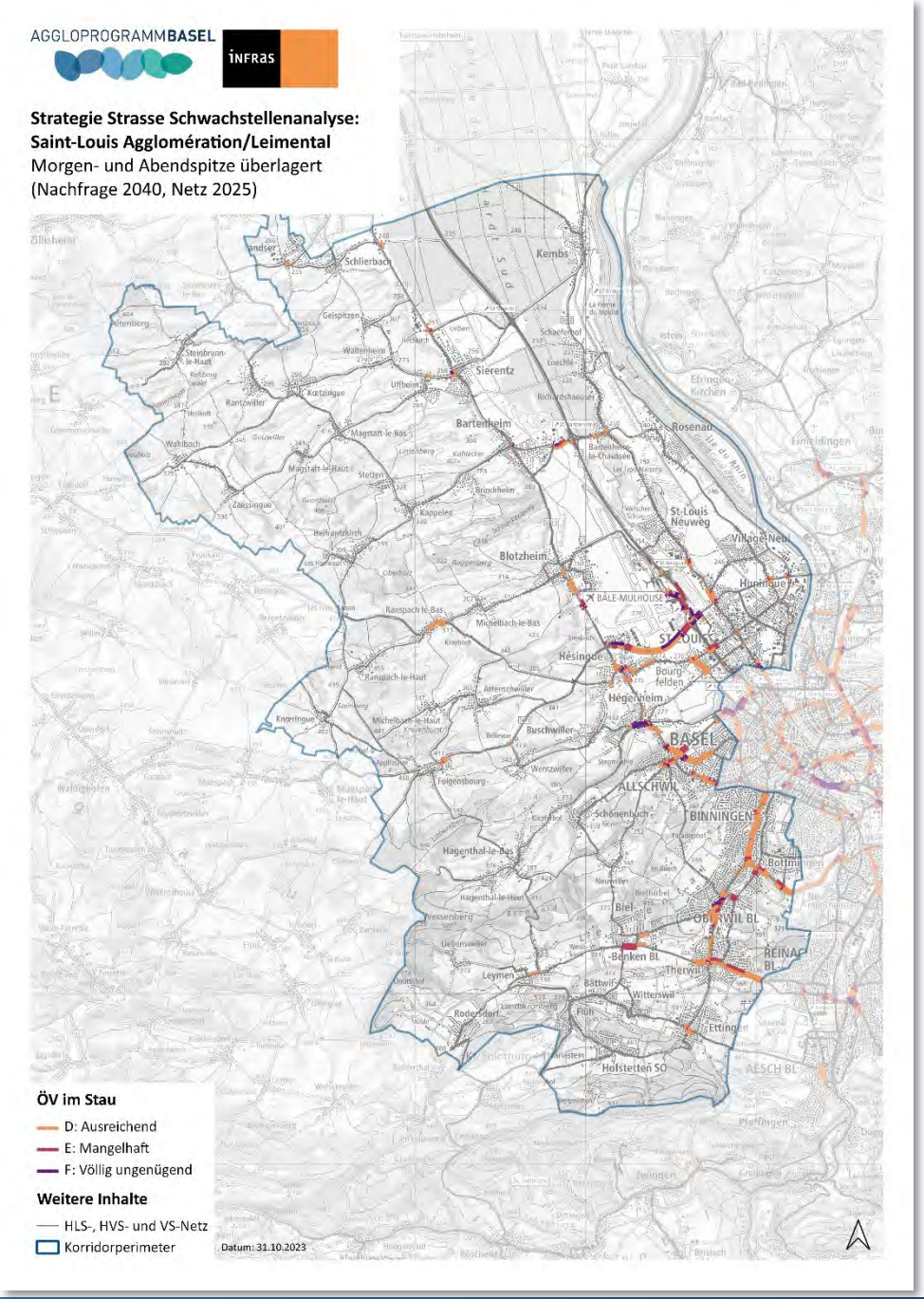




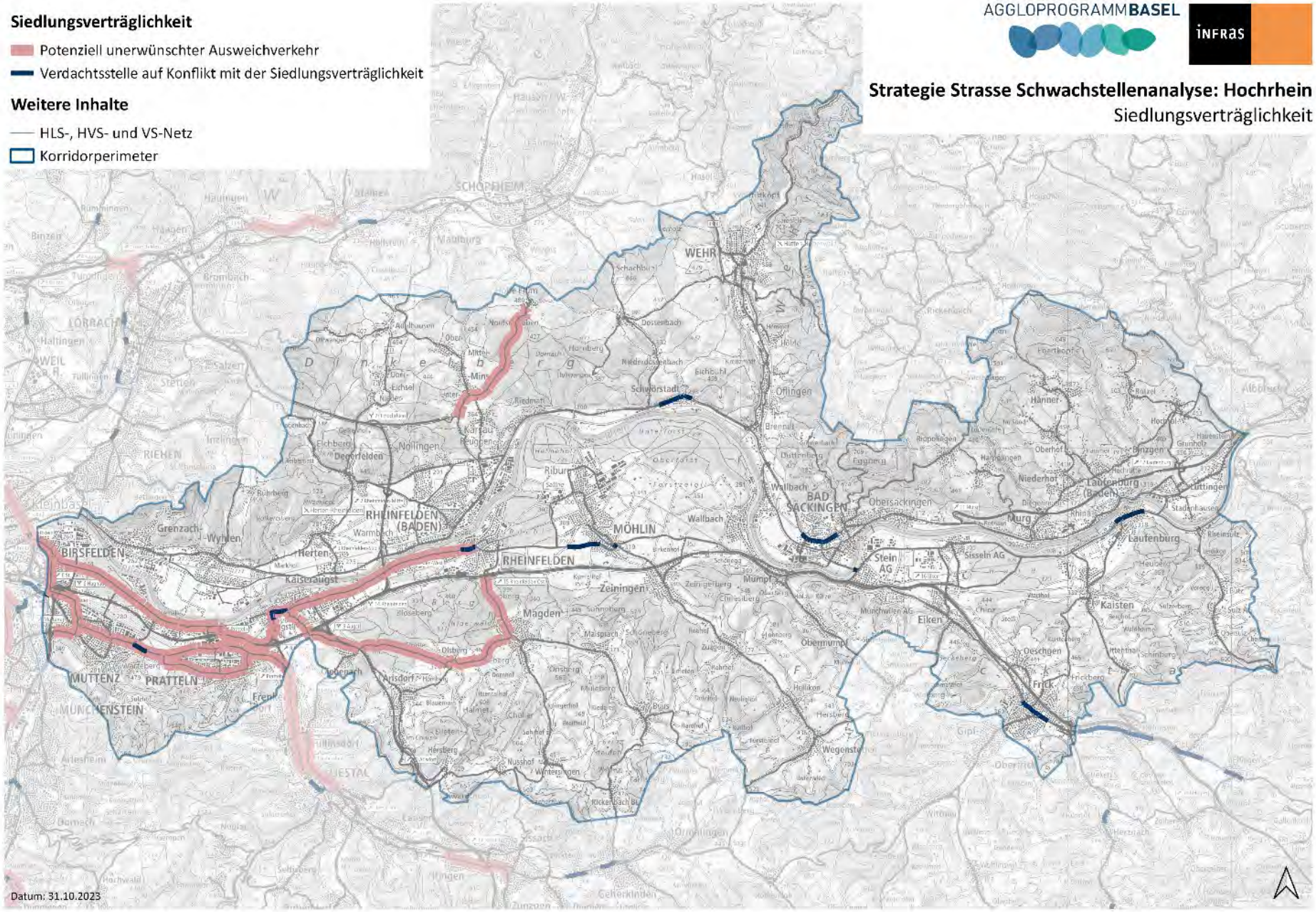
Beispiel zu Verkehrssituation: Stauverdachtsstellen und kritische Knoten



Beispiel zu ÖV im Stau: Verdachtsstellen auf Fahrzeitverluste



Beispiel zu Siedlungs(un)-verträglichkeit inkl. unerwünschtem Ausweichverkehr

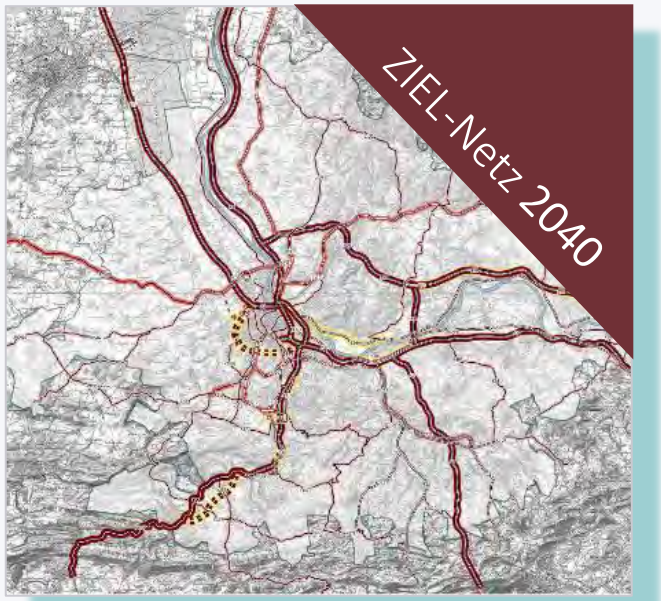


Ausblick auf Synthese

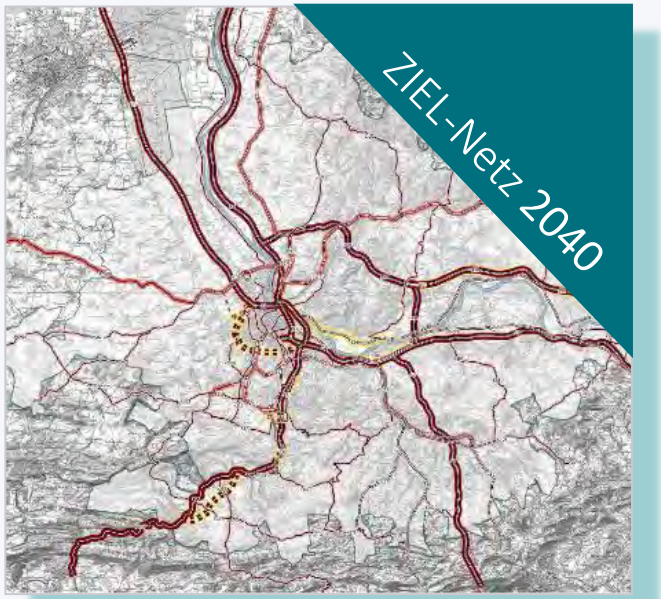
- Überlagerung der Schwachstellen zu einer Synthesekarte je Korridor
- Input zur Ableitung von Handlungsbedarf im Rahmen Aggloprogramm
- Grundlagenkarte zur Aufnahme weiterer Schwachstellen aus anderen Bereichen
- Basis für analoge Analysen im Zielnetz 2040

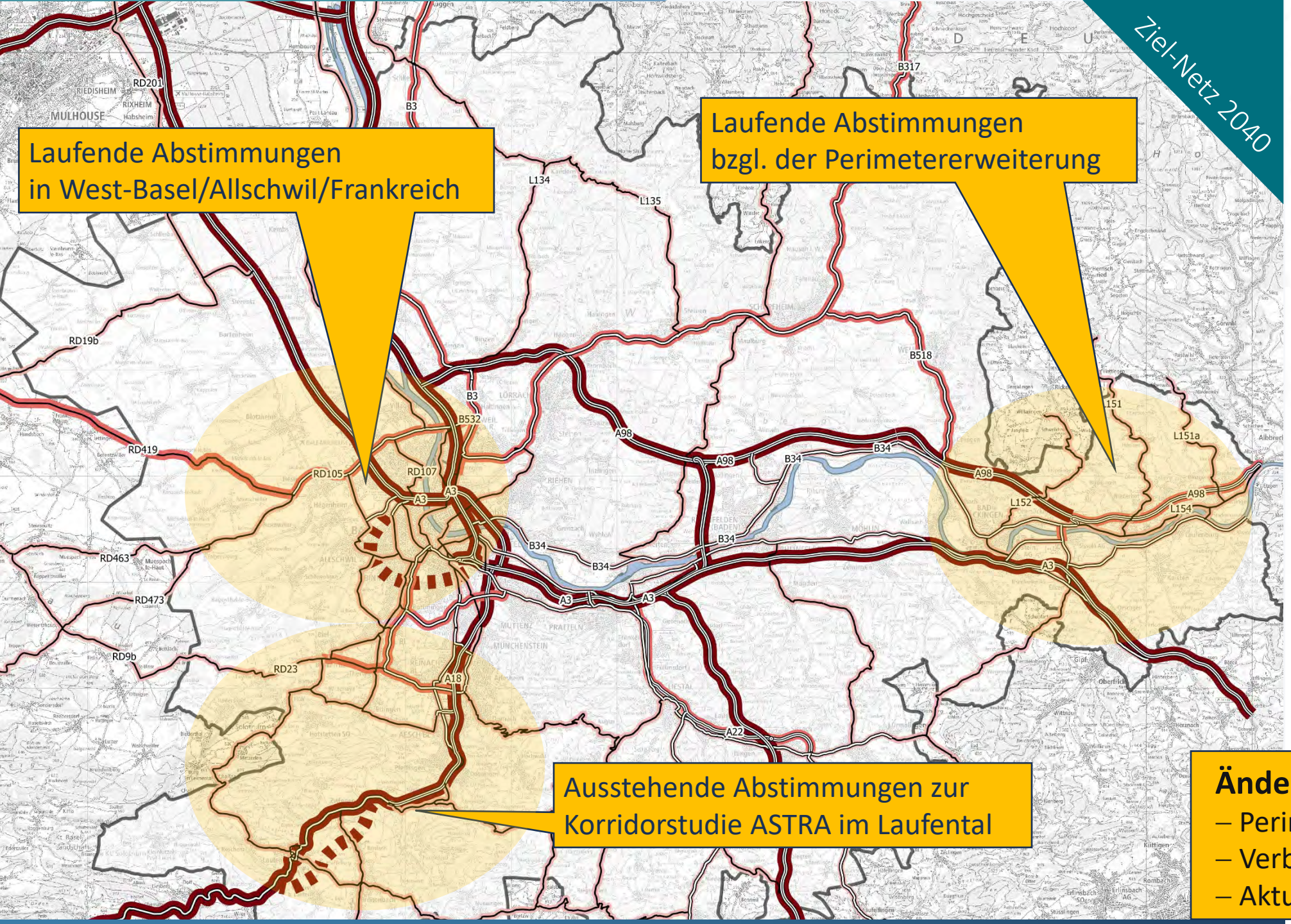
Aktualisierung ZIEL-Netz

Aktualisierung
von AP3 auf AP4



Aktualisierung
von AP4 auf AP5





Strategie Strasse Zielnetz 2040 (Entwurf)

Verbindungsbedeutung und Strassentyp

Bestehendes Netz
Verbindungsbedeutung
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Netzelemente nach 2040 möglich
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Strassentyp
- HLS
- HVS
- VS

Weitere Inhalte
- Agglomerationsperimeteer 5. Generation
- Rhein

Änderungen in AP5:
- Perimeter erweitert
- Verbindungen ergänzt
- Aktualisierung Netzelemente

Weiteres Vorgehen bis Mitte 2024

Bis Ende 2023:

- Klärung offene Punkte IST-Netz 2025 (v.a. Abgleich Regionalplan DE)
- Finalisierung Schwachstellen und Handlungsbedarf im IST-Netz 2025

Bis Sommer 2024:

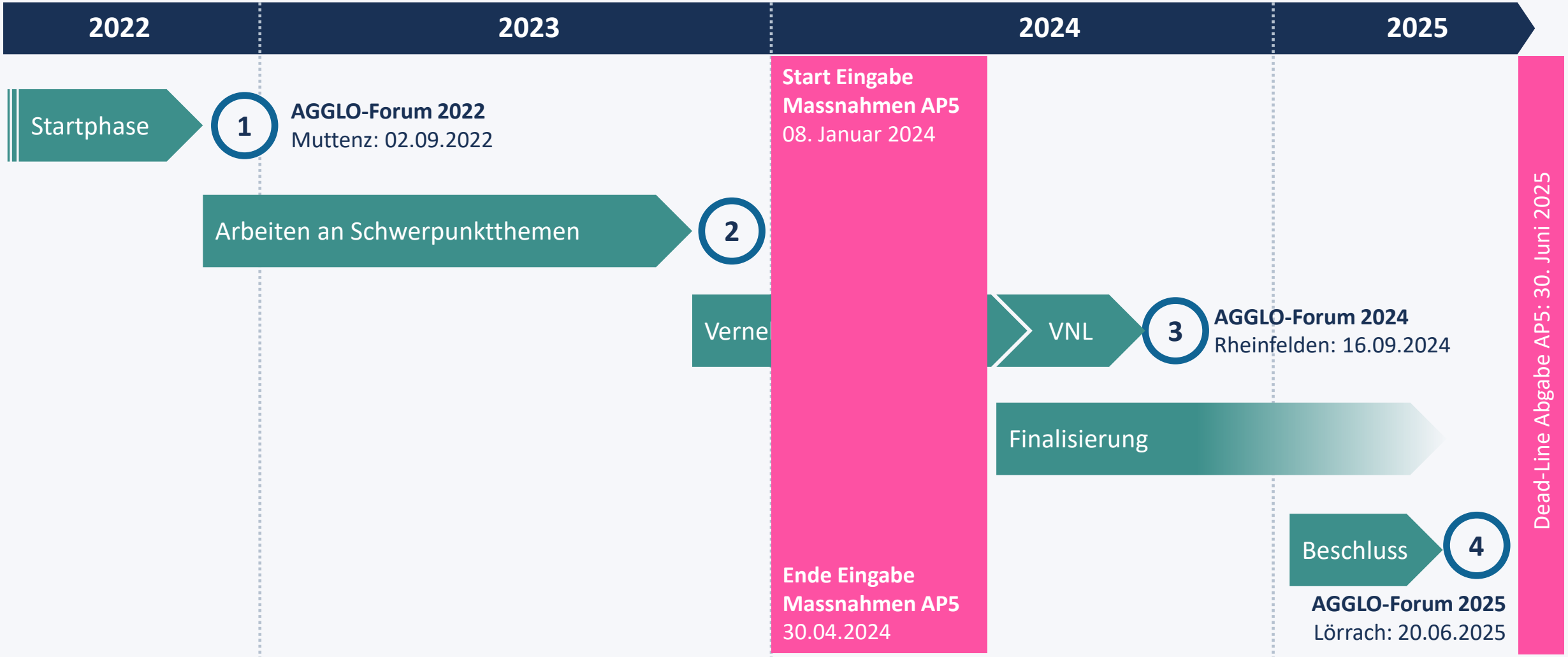
- Diverse Abstimmungen zu den offenen Punkten im Ziel-Netz 2040 (u.a. mit ASTRA, CeA und RP Freiburg)
- Finalisierung ZIEL-Netz
- Einarbeitung in die Berichte des AP 5. Generation
- Entwurf Massnahmenliste Strasse für AP 5. Generation

Modul E:
Ausblick und Abschluss

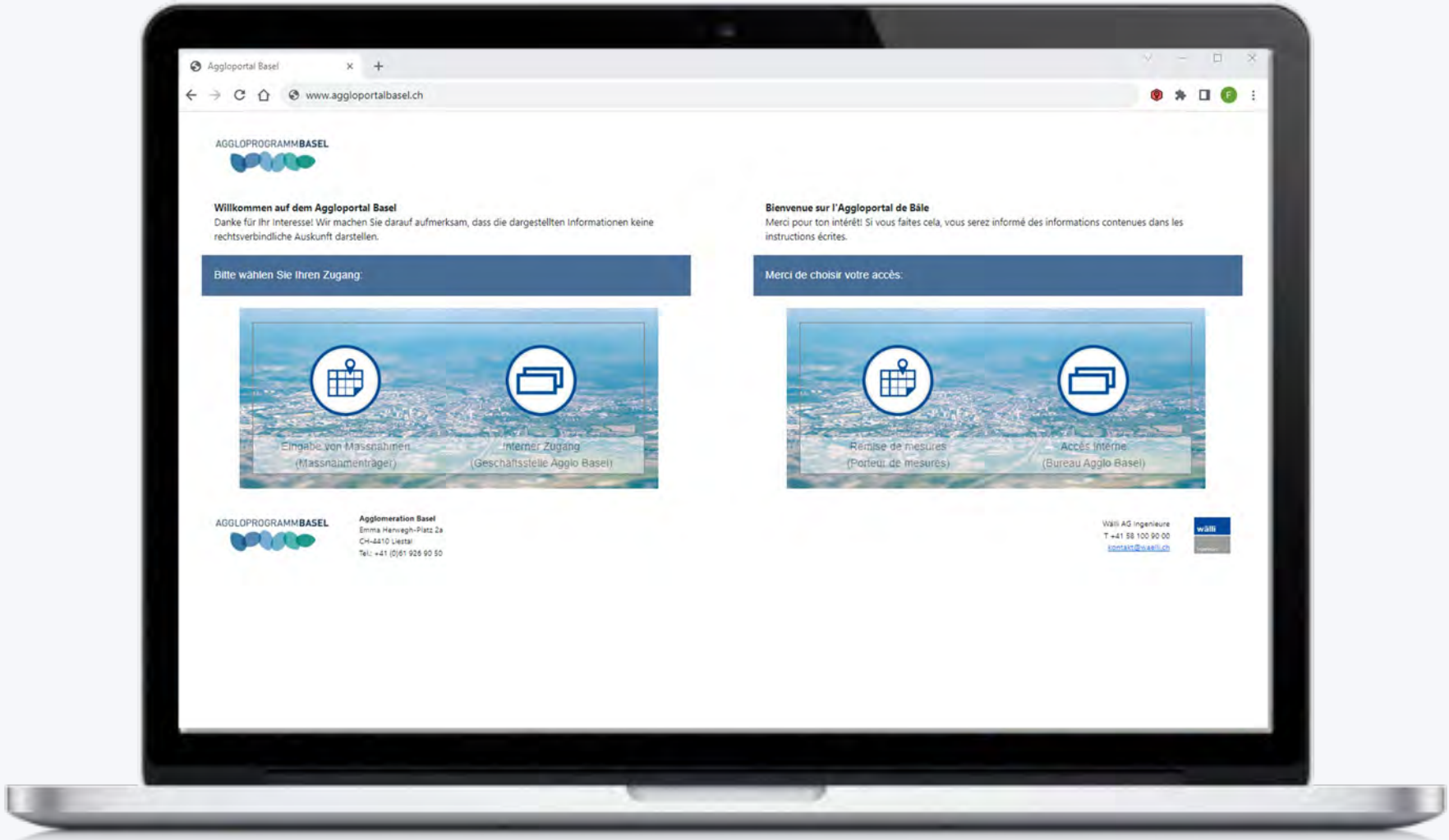
Ausblick

Fabio Cachaco, Leiter Verkehrsplanung und Umsetzung, Agglo Basel

Zeitpunkt Massnahmeneingabe



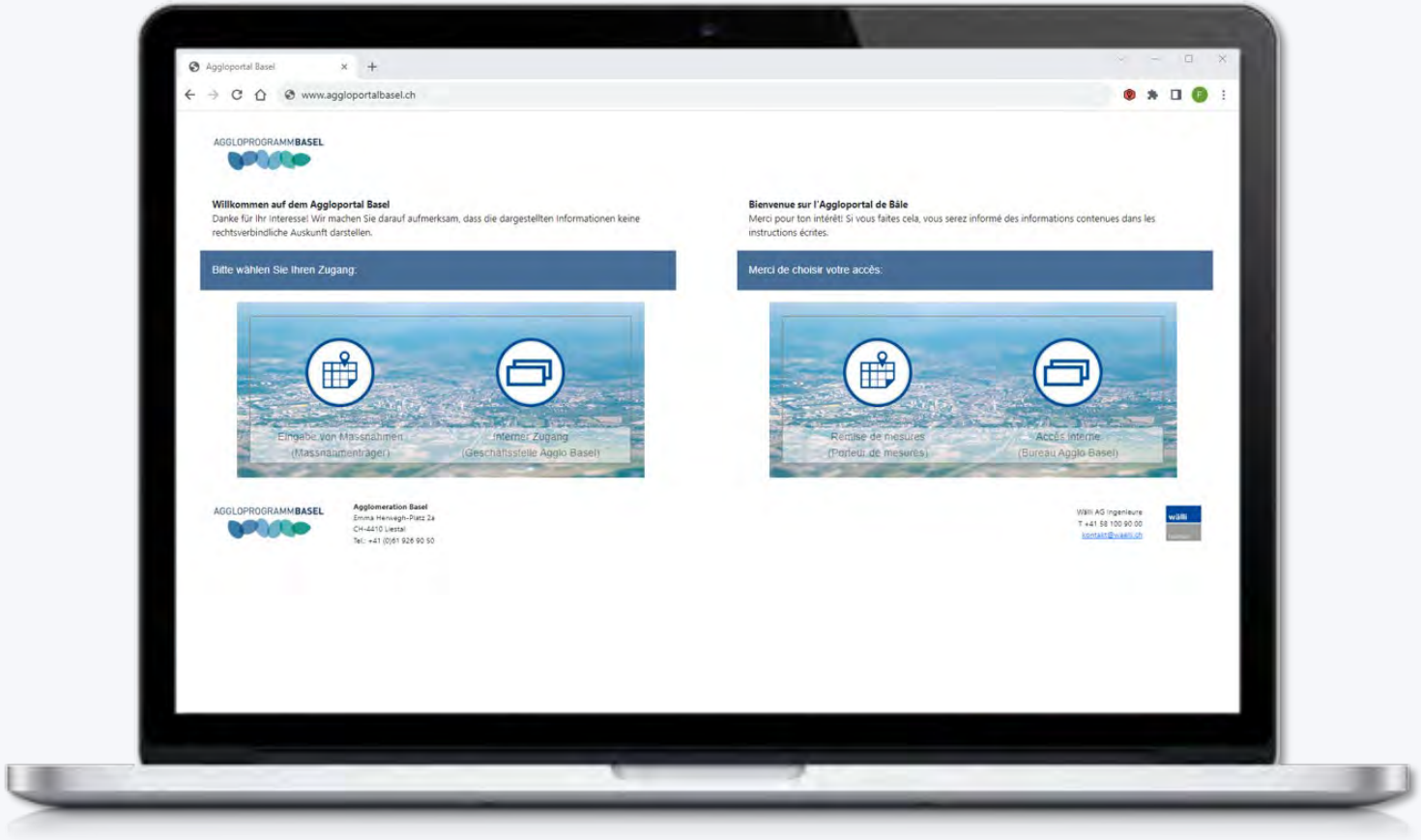
Eingabe von Massnahmen im AP5



Eingabe von Massnahmen im AP5

Eingabetool und Leitfaden werden online aufgeschaltet!

- Die Eingabe von Massnahmen erfolgt für die 5. Generation über das Aggloportal Basel (Online-Tool).
- Der Leitfaden zur Eingabe von Massnahmen wird direkt im Aggloportal abrufbar sein.
- Jeder Massnahmenträger erhält einen eigenen Zugang. Die Information erfolgt via E-Mail.

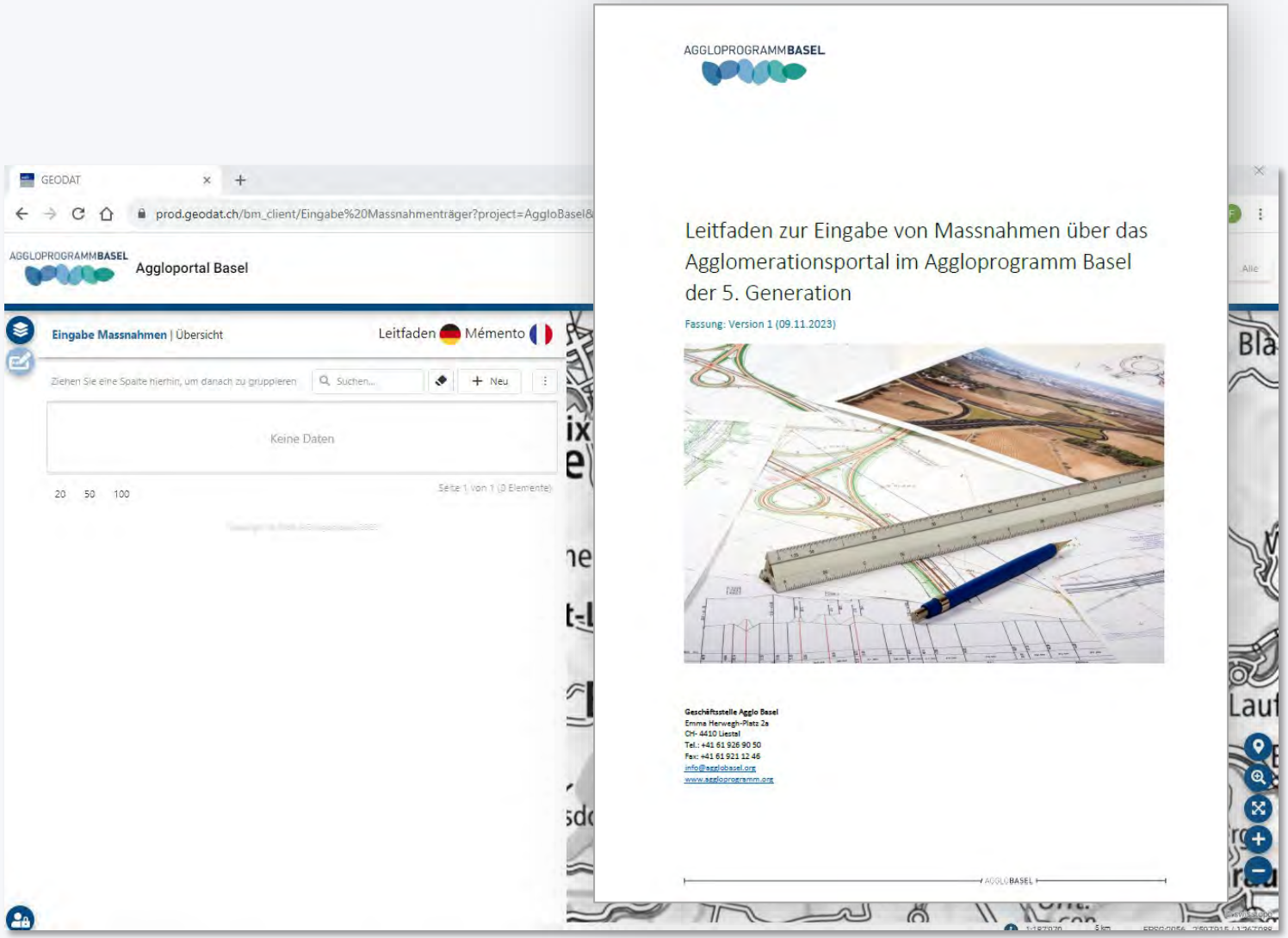


Das Online-Tool ist auf der Webseite www.aggloportalbasel.ch für die Erfassung der Massnahmen am 8. Januar 2024 aufgeschaltet.

Eingabe von Massnahmen im AP5

Agglo Basel hat zur Eingabe der Massnahmen im AP5 einen Leitfaden verfasst. Dieser beschreibt und enthält

- das Vorgehen zur Eingabe der Massnahmen über das Online-Tool;
- die Massnahmenkategorien, welche als Einzel- oder Pauschalmassnahmen mitfinanzierbar sind;
- die erforderlichen Unterlagen zur Einreichung der Massnahmen;
- Hinweise und Erläuterungen zu den einzelnen Textbausteinen, die ausgefüllt werden müssen.

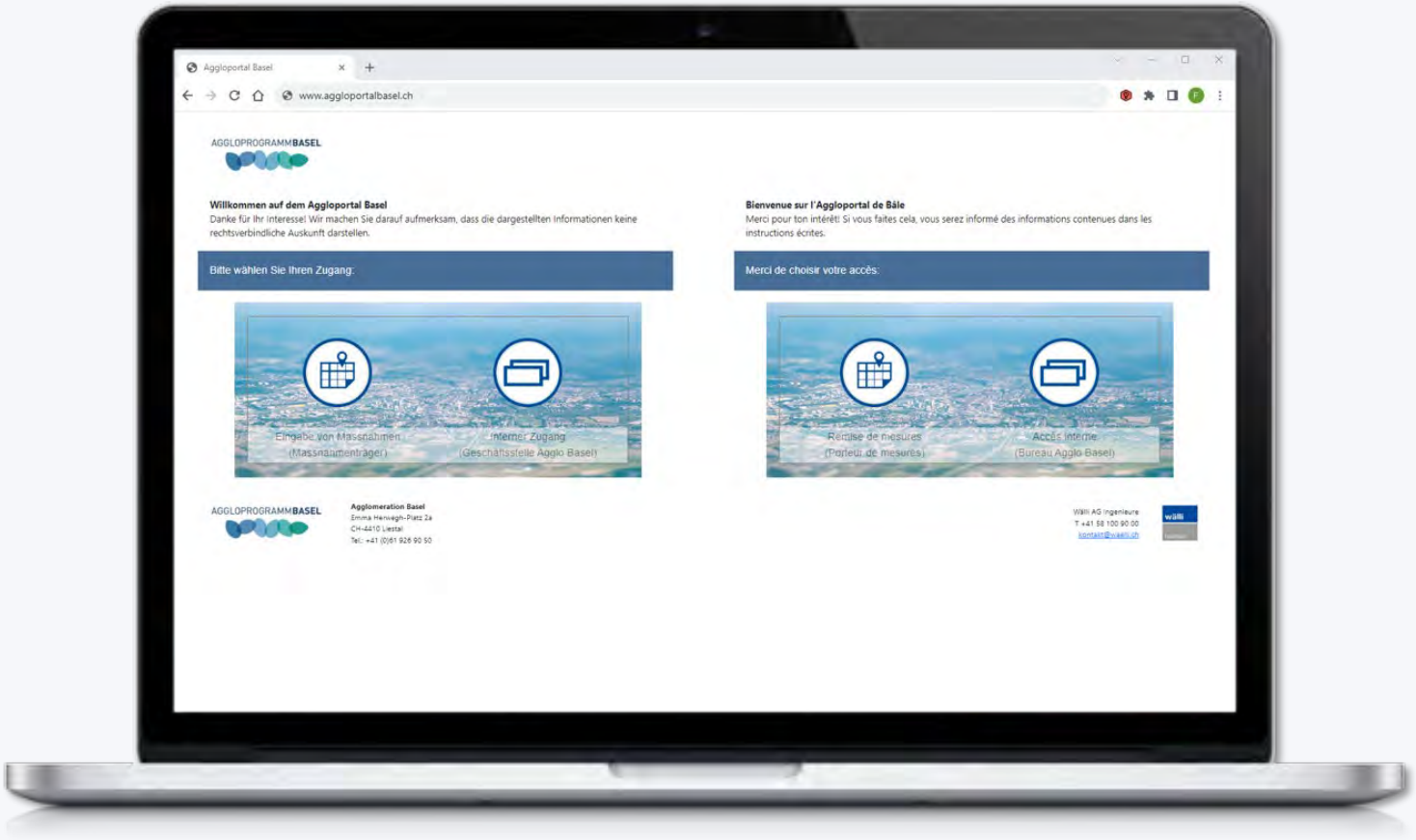


Eingabe von Massnahmen im AP5

Welche Massnahmenkategorien können über das Aggloprogramm mitfinanziert werden?

- Kapazität Strasse: z.B. Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten, Erschliessungsstrassen
- Verkehrsmanagement: z.B. Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserte Verkehrsleitung
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Verkehrsdrehscheiben
- Fuss- und Velowegnetze und andere Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs
- Tram / Stadtbahnen: oder andere Bahntypen, Aufwertung von Haltestellen
- Bus / ÖV-Infrastrukturen: z.B. Aufwertung von Haltestellen, Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. Umrüstung auf E-Busse
- Öffentliche Infrastrukturen für die Elektromobilität im Individualverkehr
- Wirtschaftsverkehr und Logistik

Eingabe von Massnahmen im AP5



Das Online-Tool ist auf der Webseite www.aggloportalbasel.ch für die Erfassung der Massnahmen am 8. Januar 2024 aufgeschaltet.

AGGLO-Forum 2024

Datum:	Montag, 16. September 2024
Zeit:	14:00 – 17:30 Uhr
Ort:	Kurbrunnenanlage, Habich-Dietschy-Strasse 10 in Rheinfelden (CH)

BAHN24 – Bahnkongress am 02. Mai 2024 in Basel

BAHN24

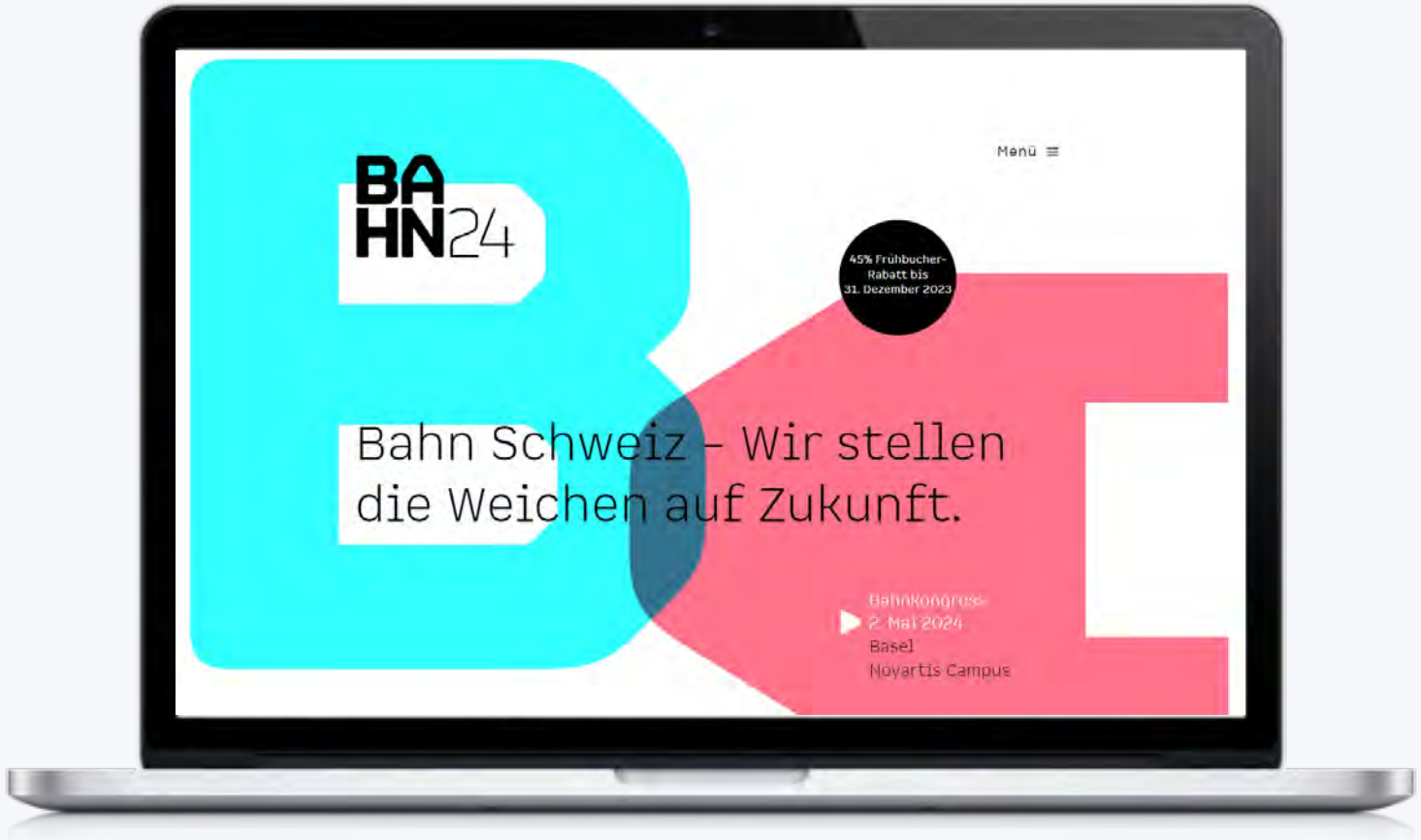
Bahnkongress
Eisenbahn-Fernverkehr
Eisenbahn-Nahverkehr

2. Mai 2024
08:30 – 18:30 Uhr
Saal
Neuwerk Campus

Programm
und Anmeldung

bahnkongress
.de

www.bahnkongress.ch



Abschluss

Isaac Reber
Regierungsrat, Kanton Basel-Landschaft und Vize-Präsident Agglo Basel

AGGLOPROGRAMM**BASEL**

Vielen Dank

AGGLO-Forum
10. November 2023