AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Korridorbericht Hochrhein

Oktober 2016

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel,
3. Generation, Teil 5 –
Korridor Hochrhein
Geschäftsstelle Agglo Basel,
Liestal 2016

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

Gesamtverantwortung
Dr. Patrick Leypoldt,
Geschäftsführer Agglo Basel

Projektleitung
Jessica Fässler,
Stellv. Geschäftsführer Agglo Basel

Mitwirkung
Kanton Aargau
Kanton Basel-Landschaft
Landkreis Lörrach
Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Korridorgemeinden

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Inhalt

1 Politisches Vorwort ... 2

2 Porträt des Korridors Hochrhein ... 4

2.1 Beschrieb des Korridors Hochrhein ... 4

2.2 Wie ist der Korridor Hochrhein organisiert? ... 5

3 Was lief im Korridor Hochrhein im Rahmen von AP3? ... 6

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft ... 6

3.2 Workshops ... 10

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Hochrhein? ... 14

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken ... 14

4.2 Herausforderungen ... 16

4.3 Kurzpräsentation Siedlungspotenzialstudie ... 16

5 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3 ... 21

6 Ausblick ... 32

1 Politisches Vorwort

Die Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden am Hochrhein hat in den vergangenen drei Jahren grosse Fortschritte gemacht. Der im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel lancierte Korridorprozess am Hochrhein konnte wichtige Impulse setzen. Im Korridorprozess «Hochrhein» wurden bedeutende Grundlagen – wie die Erfassung der Siedlungspotenziale – erarbeitet. Damit erhielten die Hochrhein-Gemeinden erstmals eine Übersicht über die in allen Gemeinden geplanten Entwicklungen über die Kantons- und Landesgrenze hinaus. Die Städte und Gemeinden am Hochrhein begrüssen es sehr, dass die kommunale Ebene in der 3. Generation über die Korridorplattformen in jeder Arbeitsphase des Agglomerationsprogrammes einbezogen wurde und danken Agglo Basel für die professionelle Durchführung der Korridor-Workshops und die inhaltliche Begleitung.

Der Hochrhein ist geprägt von Verkehrsinfrastrukturen, die grundsätzlich eine hervorragende Erschliessung des Korridors gewährleisten. Mit der S-Bahn ist Basel von den inneren Korridoren und dem Regionalzentrum Rheinfelden (CH/D) in weniger als 20 Minuten erreichbar. Die Bahnreisezeiten vom Regionalzentrum Stein-Säckingen nach Basel betragen je nach Zugverbindung 20 bis 30 Minuten. Die Nationalstrasse A3 auf der Schweizer Seite und die Bundesstrasse B34 auf der deutschen Seite bieten eine hohe MIV-Erschliessungsqualität. Für Warentransporte an die Unternehmensstandorte am Hochrhein bestehen damit strassen- wie schienenseitig gute Bedingungen.

Der Hochrhein entwickelte sich in den letzten Jahren sehr dynamisch. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen, denn am Hochrhein sind neben dem Kern (Stadt-Basel) die grössten Entwicklungspotenziale der Agglomeration angesiedelt. Flächenangebote für die Ansiedlung von grösseren Unternehmen oder die Expansion bestehender Firmen sind vorhanden. Für den Wirtschaftsstandort Basel sind solche Flächenreserven von grosser Bedeutung. Die Attraktivität dieser Standorte hängt von der Erschliessungsqualität – dem Standortfaktor Nummer eins – ab. Die Verkehrskapazitäten reichen allerdings heute zu den Stosszeiten nicht mehr aus, um einen flüssigen Verkehrsablauf sicherzustellen. Zu den Morgen- und Abendstunden prägt Stau das Bild auf den Strassen. Überfüllte Wagons und stehende Personen in den Zügen, die am Hochrhein verkehren, sind zur Normalität geworden. Werden die erhobenen Siedlungspotenziale in den nächsten Jahren aktiviert, so werden die Personenströme, die sich daraus ergeben, ohne Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr zu bewältigen sein. Die geplanten S-Bahn-Angebotsverbesserungen sind dringend nötig und auch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf dem übergeordneten Strassennetz: CH-seitig auf der Autobahn, und D-seitig durch die

Ortsumfahrungen Grenzach und Wyhlen, die die Kapazität der B34 verbessern. Der Hochrhein ist bei diesen Angebotsausbauten auf die finanzielle Unterstützung des Schweizer und Deutschen Bundes angewiesen. Der Korridor Hochrhein ist sehr bestrebt, seine eigenen Hausaufgaben anzugehen, und hat hierzu schon zahlreiche planerische Vorarbeiten geleistet. Die Aktivierung der Siedlungspotenziale ist zwingend mit den geplanten Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen und mit flankierenden Verkehrsmassnahmen zu begleiten. So ist die Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe zu verbessern. Die S-Bahnhöfe sind zudem mit einem ausreichenden Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder auszustatten, und die Bahnhofzugänge und Vorplätze sind sicher zu gestalten. Die flache Topographie soll noch besser als Chance genutzt werden – die Nutzung des Fahrrades soll mit Fahrradnetz-Optimierungen gefördert werden.

Die Hochrheingemeinden werden die aufgezählten, wichtigen Hausaufgaben gemeinsam anpacken. Dazu soll die Zusammenarbeit am Hochrhein weiter gestärkt werden und wird weiterhin inhaltlich gearbeitet. Dabei stützt sich der Hochrhein auf das strukturgebende, in Generationen weiterzuentwickelnde Agglomerationsprogramm Basel und die Begleitung und fachliche Unterstützung von Agglo Basel.

Klaus Eberhardt, Oberbürgermeister
Stadt Rheinfelden (Baden)

Franco Mazzi, Stadtammann Rheinfelden
Aargau

Peter Vogt
Muttenz

Hans Ulrich Bühler, Gemeindeammann
Stein

Fredy Böni, Gemeindeammann
Möhlin

Dieter Vossen, Gemeindeschreiber
Möhlin

Renate Kaufmann, Gemeindeschreiberin a.i.
Gemeinde Zeiningen

Sabin Nussbaum, Gemeindepräsidentin
Gemeinde Zeiningen

Jürg Müller,Gemeindeammann
Gemeinderat Mumpf

2 Porträt des Korridors Hochrhein

2.1 Beschrieb des Korridors Hochrhein

Der Hochrhein ist sowohl Wohn- als auch Arbeitsstandort – das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen beträgt ca. 2:1. Der Übergang zum Kern (Basel-Stadt) in Birsfelden und Grenzach ist nahtlos. Das Hochrheintal ist von Siedlung, Industrie, Gewerbe und Verkehrsträgern geprägt. Landschaftlicher Freiraum öffnet sich erst oberhalb von Rheinfelden (Baden). Die bewaldeten Höhenzüge von Schwarzwald und Jura rahmen das breite Tal kontrastreich ein.

Die Verkehrsinfrastrukturen haben einen starken Einfluss auf das Erscheinungsbild des Hochrheins, vor allem im Teil Birsfelden bis Rheinfelden, wo das Tal relativ schmal ist.

Die markanten parallelen «Bänder» Rhein, Bahn und Strasse (Autobahn A3, Bundesstrasse 34) prägen den Hochrhein-Korridor stark. Die Industrie- und Gewerbegebiete liegen am Rhein, in den meisten Fällen zwischen Rhein und Bahn, in Kaiseraugst zwischen Rhein und Autobahn.

Im Bereich Muttenz/Pratteln und Grenzach-Wyhlen ist der Kontrast beidseits des Rheins auffallend. Während auf deutscher Seite ein Grünraum besteht, ist direkt gegenüber Industrie angesiedelt: Der am Kick-off-Workshop (siehe unten) erwähnte Brückenkopf Grenzach-Wyhlen – Pratteln ist daher durchaus ein wichtiges Thema: Planungen müssen zukünftig besser mit dem Vis-à-vis koordiniert werden.

2.2 Wie ist der Korridor Hochrhein organisiert?

Am Korridorprozess Hochrhein beteiligen sich die nachfolgend aufgeführte Gemeinden. Die Gemeinde Birsfelden als «Scharniergemeinde» zwischen dem Birstal, Hochrheintal und Kern beteiligt sich an den Prozessen im Birstal- und Hochrheinkorridor.
Der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB), die Kantone Aargau (AG) und Basel-Landschaft (BL) engagieren sich im Korridorprozess.

Der erste Workshop vom 30. Juni 2014 wurde von Agglo Basel (Einladung, Input, Protokolle) in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Grenzach-Wyhlen und der Internationalen Bauausstellung Basel 2020 (IBA Basel 2020) organisiert. Bereits zu Beginn wurde die Frage der Organisationsform am Hochrhein gestellt. In der Folge setzten sich die beiden Rheinfelden dafür ein, den TEB-OST (Trinationaler Eurodistrict Basel) als politisches Dach und als Koordinationsplattform wiederzubeleben. Seither wurden drei Sitzungen der Koordinationsplattform TEB-OST durchgeführt. Die relevanten Inhalte für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) wurden neben anderen Traktanden (z. B. IBA Basel 2020) in diesen Sitzungen der Plattform diskutiert und erarbeitet. Für Traktanden und Protokoll des Teils AP3 war jeweils die Geschäftsstelle Agglo Basel verantwortlich.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW	AP
Grenzach-Wyhlen	D	Innerer Korridor	14 073	5120
Rheinfelden (D)	D	Regionalzentrum	32 441	11 037
Augst	BL	Innerer Korridor	848	300
Birsfelden	BL	Innerer Korridor	10 336	3875
Giebenach	BL	Ländlicher Raum	1065	201
Kaiseraugst	AG	Innerer Korridor	5649	4000
Magden	AG	Ländlicher Raum	3923	390
Möhlin	AG	Äusserer Korridor	10 771	3800
Mumpf	AG	Äusserer Korridor	1334	–
Muttenz	BL	Innerer Korridor	17 594	17 100
Pratteln	BL	Innerer Korridor	15 665	13 000
Rheinfelden (CH)	AG	Regionalzentrum	12 941	6750
Stein	AG	Regionalzentrum	3095	2500
Wallbach	AG	Äusserer Korridor	1882	580
Zeiningen	AG	Ländlicher Raum	2277	–

Insgesamt wohnen ca. 133 900 Einwohner und arbeiten ca. 68 600 Personen in den 15 Gemeinden des Korridors Hochrhein.

EW: yelloZ-Studie «Siedlungspotenziale entlang der Regio-S-Bahn am Hochrhein (CH)», Oktober 2015, Stala, Stand 30.6.2015

AP: yelloZ-Studie «Siedlungspotenziale entlang der Regio-S-Bahn am Hochrhein (CH)», Oktober 2015, Stala, Stand 30.6.2015 (Es handelt sich um die «sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort», Die Zahlen entsprechen also nicht 1:1 den Arbeitsplätzen.)

Karte
mit Perimeter

Der TEB-OST ist informell organisiert, d. h. es gibt keine Gremien, in die bestimmte Personen delegiert werden und die eine bestimmte Aufgabe erfüllen und gemeinsam verabschiedete Ziele verfolgen.

Das Ziel gemäss den Initianten von TEB-OST soll es sein, die regionalen Planungen und Projekte der Gemeinden am Hochrhein in den Bereichen Verkehr, Siedlung, Landschaft und in weiteren Bereichen zu koordinieren, die Interessen zu bündeln, auf politischer Ebene zu vertreten sowie durch die Initiierung und Realisierung grenzüberschreitender Projekte auf lokaler Ebene für den gesamten Raum einen Mehrwert zu schaffen.

3 Was lief im Korridor Hochrhein im Rahmen von AP3?

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft

Zur Koordination der Entwicklungsabsichten wurde eine Siedlungspotenzialstudie durchgeführt. Am Hochrhein wurden sämtliche Entwicklungsareale identifiziert. Neben den bereits im AP2 erfassten Schwerpunktgebieten wurden weitere wichtige Entwicklungsareale erhoben und aufgrund ihrer Bedeutung (siehe Kriterien, Hauptbericht Kapitel 9.3) in das AP3 aufgenommen. Gewisse Schwerpunktgebiete wurden u. a. aufgrund des Korridorprozesses am Hochrhein neu gruppiert – so etwa das Schwerpunktgebiet Pratteln / Grenzach-Wyhlen vor dem Hintergrund der Stärkung der Brückenköpfe.

In der Siedlungspotenzialstudie wurden nicht nur grossflächige, noch unbebaute Gebiete (FELDER) erfasst, sondern auch Flächen mit Transformations- und Verdichtungspotenzial (WANDLER) sowie kleine, verstreut liegende Baulücken (PIXEL). Auch Einzonungsmöglichkeiten wurden erhoben. Auf der Schweizer Seite wurde pro Gemeinde ein Steckbrief verfasst, in dem folgende Informationen enthalten sind:

- Die Entwicklungsziele und -prognosen der Gemeinde und gemäss kantonalem Richtplan
- Die Kohärenz zwischen Entwicklungszielen der Gemeinde und vorhandenen Flächenpotenzialen, und Ermittlung der notwendigen Dichte (EW/ha)
- Die notwendige Dichte gemäss dem Lenkungsziel des kantonalen Richtplans

Die Steckbriefe zeigen die Abweichungen zwischen den kommunalen Zielvorstellungen und den kantonalen Vorgaben auf. Pro Gemeinde wurde ein «Ausblick Handlungsfelder» unter Berücksichtigung der übergeordneten Vorgaben (Zukunftsbild AP3 und kantonale Richtpläne) verfasst.

Siedlungsseitig wurde somit eine Auslegeordnung erstellt. Die Abstimmung zwischen kommunalen und kantonalen Entwicklungsvorstellungen innerhalb eines Kantons findet laufend in den dafür vorgesehenen Prozessen statt (u. a. Ortsplanungsrevisionen). Eine vertiefte Überprüfung über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus zwischen kommunalen Entwicklungsvorstellungen und jenen der kantonalen Richtpläne und des Regionalplanes steht aus. Hierfür bräuchte es basierend auf den kantonalen Zielsetzungen[1] und jenen des Regionalverbandes präzisere gemeinsame Zielsetzungen der Hochrhein-Gemeinden. Die Erschliessung der Schwerpunktgebiete (siehe Massnahmenband «Landschaft und Siedlung») ist in den meisten Fällen vorhanden oder in Planung. Dennoch stellen sich verschiedene Fragen, und gibt es Koordinations- und Austauschbedarf im Korridor Hochrhein, u. a. in Bezug auf:

- die zeitliche Realisierung der Entwicklungsareale
- bessere Verbindungen über den Rhein
- Massnahmen zur nachhaltigen Entlastung der unter Ausweichverkehr der Nationalstrasse A3 leidenden Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln
- Massnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Augst, Pratteln und Muttenz. Hier verbleibt der lokale Ziel- und Quellverkehr, der mangels Kapazitäten nicht auf das übergeordnete Strassennetz (A3) geleitet werden kann.

1 Wie eine Auslegeordnung von Agglo Basel im Jahr 2012 gezeigt hat, stimmen die Zielsetzungen in den Planungsdokumenten der Vereinsmitglieder (übergeordnete Behörden respektive Kantone, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Communauté des Communes des 3 Frontières) von Agglo Basel überein. Es wurden keine Konflikte identifiziert.

Schwerpunktgebiete
Wie bereits weiter oben beschrieben, konnten neue Schwerpunktgebiete gebildet werden. Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die im Rahmen von AP3 erfolgten Fortschritte in den Schwerpunktgebieten aus AP2. In der ersten Spalte wird mit «AP2» jeweils die Bezeichnung angegeben, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation verwendet wurde.

Neben dem Kern (Stadt Basel) liegen die meisten grossen und mittleren Schwerpunktgebiete am Hochrhein. Der Hochrhein zählt in AP3 drei grosse (> 10 000 EW/AP), drei mittlere (5000 bis 10 000 EW/AP) und 2 kleine Schwerpunktgebiete (1000 bis 5000 EW/AP).

Schlüsselmassnahmen
Im Rahmen der 5. Mitwirkungsveranstaltung im September 2013 wurden die Schlüsselprojekte im Rahmen des Korridor-Workshops Hochrhein definiert. Hierbei wurden die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, der 15-Minuten-Takt der S-Bahn bis Rheinfelden (CH), die Rheinquerungen und der Rheinuferweg genannt.

Aufgrund der zu den Stosszeiten überlasteten Züge auf Schweizer Seite (spätestens ab Rheinfelden stehen die zugestiegenen Passagiere in Richtung Basel) und der überlasteten Hauptverkehrsachsen in den stadtnahen Gemeinden von Basel ist ein Ausbau des S-Bahn-Angebots eine zwingende Voraussetzung, damit sich der dynamische Hochrhein-Korridor weiterhin nachhaltig und erfolgreich entwickeln kann. Mit gezielten Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz kann die Nutzung des Fahrrads z. B. für den Arbeitsweg gefördert werden.

Schwerpunktgebiet	Arealname AP3	Arealname AP2	Stand Umsetzung
Muttenz AP2: Muttenz / Pratteln	Bahnhofsgebiet Muttenz	–	Im Juni 2016 wurden die Teilzonenvorschriften Polyfeld vom RR genehmigt. Realisiert sind bereits: Umbau der so genannten «Züblin-Halle» für ein Oldtimerzentrum Pantheon, Neubau für die Rennbahnklinik, Neubau Strafjustizzentrum Basel-Landschaft, Wohnüberbauung Lutzert-Garten, Wohnüberbauung «Brüggli», Umbau des Geschäftsliegenschaften «Cube». Dezeit in Realisierung: Neubau FHNW. Das Varianzverfahren für die Sekundarschulbautenwurde Mitte 2016 abgeschlossen. Für die Neugestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes liegt eine Vorstudie vor.
Pratteln / Grenzach-Wylen AP2: Muttenz / Pratteln	Bahnhofsgebiet Pratteln	–	Ist teilw. umgesetzt. Geplant ist noch eine Umnutzung des Gewerbeareals, die 2016 vorbereitet wird.
Pratteln / Grenzach-Wylen AP2: Muttenz / Pratteln	Pratteln Mitte	–	in Umsetzung (Nutzungsplanung)

Schwerpunktgebiet	Arealname AP3	Arealname AP2	Stand Umsetzung
Salina Raurica AP2: Salina Raurica / Kaiseraugst	Salina Raurica - Pratteln	Salina Raurica	2016 wurde die Erarbeitung eines städtebauliches Gesamtkonzept gestartet.
Salina Raurica AP2: Salina Raurica / Kaiseraugst	Salina Raurica - Augst	Salina Raurica	Im Mai 2016 wurde die Nutzungsplanung genehmigt.
Kaiseraugst AP2: Salina Raurica / Kaiseraugst	ESP Kaiseraugst	Kaiseraugst	Der ESP Kaiseraugst ist insbesondere für die Entwicklung der F. Hoffmann-La Roche von Bedeutung. Von der Gemeindeversammlung wurde ein Eckdatenpapier verabschiedet, welches die Entwicklung durch die F. Hoffmann-La Roche beschreibt. Es gibt bzgl. der zu ergreifenden verkehrlichen Massnahmen eine vertragliche Vereinbarung zw. Gemeinden und F. Hoffmann-La Roche. Diese Massnahmen werden laufend umgesetzt. Diverse andere Vorhaben sind schon im Bau oder fertiggestellt (u.a. Lehrlingsausbildungszentrum, IT-Innovationszentrum, Produkionsanlagen).
Rheinfelden	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Stadtentwicklung beider Rheinfelden	Strukturplan Bahnhof (zentrales Entwicklungsgebiet von Rheinfelden CH) wurde 2013 vom Gemeinderat genehmigt. Im Teilgebiet «Bahnhofsareal» wurde 2012 ein Studienauftrag durchgeführt. Im Teilgebiet Bahnhof West wurden erste Überbauungsstudien durchgeführt. Die Konzept- und Vorprojektphase ist im 2016 in Bearbeitung. Neben diesem zentralen Entwicklungsgebiet der Stadt Rheinfelden wurden für verschiedene grosse Areale Konkurrenzverfahren durchgeführt - bedeutsame Projekte wurden bereits realisiert.
Rheinfelden	Flächennutzungsplan Rheinfelden	Neuer Flächennutzungsplan Rheinfelden	Die im Flächennutzungsplan ausgeschieenen Entwicklungsareale werden fortlaufend entwickelt. Die Überbauung eines Areals startete 2016
ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost AP2: Unteres Fricktal	ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost	-	Ende 2015 wurde die Grundlage «Analyse und strategische Disposition» abgeschlossen. Zur Zeit wird das Entwicklungskonzept erarbeitet: Optimierung verkehrliche Anbindung; Sicherstellen der städtebaulichen Qualitäten, des zweckmässigen Nutzungsmixes (Wohnen Arbeiten Freizeit) und der verträglichen Dichte.
Stein / Bad-Säckingen / Wallbach / Mumpf AP2: Unteres Fricktal	ESP Sisslerfeld		Die Vermarktung wurde gestartet (Aargau Services), Mobilitätsplan befindet sich im Abschluss und wird nachfolgend umgesetzt.

3.2 Workshops

KICK-OFF-WORKSHOP

ZIELE

Information über den Stand der Arbeiten am AP3; gemeinsame Themenschwerpunkte festlegen; weiteres Vorgehen und Organisation festlegen

30. JUNI 2014

RESULTATE

Folgende gemeinsame Themenschwerpunkte / Projekte wurden identifiziert:

- Erarbeiten der Auslegeordnung zu den Entwicklungsvorstellungen
- IBA-Basel-2020-Projekt Rheinliebe
- IBA-Basel-2020-Projekt aktive Bahnhöfe
- Brückenköpfe: bedeuten, dass die Entwicklungen über den Rhein jeweils mit der gegenüberliegenden Ortschaft abgestimmt erfolgen sollen und der Austausch gefördert werden soll. Als Vorbild werden die beiden Städte Rheinfelden (CH / D) genannt. Als wichtige weitere Brückenköpfe werden Stein / Bad-Säckingen und Grenzach-Wyhlen / Pratteln genannt.
- Langsamverkehr

Ausserdem wurde vereinbart, dass der Planungsverband Fricktal Regio die Koordination am Hochrhein übernimmt resp. Ansprechstelle für Agglo Basel ist. Nach dem Workshop wurde wie unter Kapitel 2.2 beschrieben der TEB-OST lanciert. Ansprechstelle für die Organisation von Workshops sind seitdem die beiden Rheinfelden sowie eine für den TEB-OST zuständige Person beim TEB.

2. WORKSHOP

ZIELE

Themenschwerpunkte bestätigen und weiteres Vorgehen festlegen

17. DEZEMBER 2014

RESULTATE

Es wurde festgehalten, dass die benötigten Angebotsverbesserungen der S-Bahn mit der Eingabe von STEP 2030 aufgegleist sind und strassenseitig wichtige Grundlagen mit der Strategie Strasse von Agglo Basel erstellt werden. Abklärungsbedarf besteht beim ÖV-Feinverteiler, im Bereich Langsamverkehr und bei der Raumplanung. Zum Thema Langsamverkehr wurde bereits vor dem 2. Workshop ein Velo-Workshop von Agglo Basel durchgeführt. Der grösste Koordinationsbedarf wird im Bereich Raumplanung geortet (gegenseitiger Austausch über die laufenden Planungen, Koordination auf Grundlage einer

gemeinsam zu erarbeitenden Strategie (u. a. im Rahmen eines Raumkonzeptes oder Zukunftsbildes). Auf deutscher Seite lag zu diesem Zeitpunkt bereits eine Siedlungspotenzialstudie vor. Am Workshop wurden die Lancierung und das Budget für eine Siedlungspotenzialstudie auf Schweizer Seite beschlossen. Ausserdem wird als mittelfristiges Ziel die Erarbeitung eines Zukunftsbildes festgehalten.

3. WORKSHOP

ZIELE

Beleuchten der für ein Zukunftsbild wichtigen Themen Siedlung, Mobilität und Landschaft

30. JUNI 2015

RESULTATE

Bis auf den Themenbereich Landschaft lagen aktuelle Grundlagen für die Erarbeitung eines Zukunftsbildes vor. Als im Rahmen der Erarbeitung eines Zukunftsbildes anzugehender Handlungsbedarf wurde die Profilbildung der ländlichen Gemeinden speziell hervorgehoben, u.a. die Frage von angemessenen Dichten im ländlichen Kontext. Ausserdem muss der Einfluss der Schwerpunktgebiete auf den Verkehr vertieft analysiert werden. Es wurde entschieden, dass ein Vorgehensvorschlag für die Erarbeitung eines Zukunftsbildes Hochrhein von Agglo Basel erarbeitet wird.

4. WORKSHOP

ZIELE

Aufzeigen der «klassischen Arbeitsschritte» zur Erstellung eines Zukunftsbildes und das Abklären der Bereitschaft der Gemeinden in einen solchen Prozess einzusteigen.

OKTOBER 2015

RESULTATE

Im Rahmen einer Präsentation wird auf die Ausgangslage am Hochrhein eingegangen und werden die Resultate der Siedlungspotenzialstudie rekapituliert (u.a. Resultat). Anhand von Beispielen aus anderen Regionen wird aufgezeigt, was ein Zukunftsbild über die Siedlungspotenzialstudie hinaus zu leisten vermag. Neben den Inhalten eines Zukunftsbildes ist die Projektorganisation ein ebenso wichtiges Thema. Hier wird seitens Agglo Basel ein Vorschlag unterbreitet, der zwei Gremien vorsieht, die den Erarbeitungsprozess des Zukunftsbildes begleiten und steuern sollen: ein politisches Gremium und ein Fachgremium. Seitens Agglo Basel wird ausserdem angeboten, einen verwaltungsinternen Prozess zu initiieren, um die Vorgehensweise weiter zu präzisieren.

Erster verwaltungsinterner Workshop, 3. Februar 2016
Der erste 3-stündige Workshop mit Verwaltungsmitarbeitern der Kantone Aargau, Basel-Landschaft und vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee wurde durch externe Inputs angereichert. Als Resultat wurden die **Fragen zur Festlegung des Prozessdesigns festgehalten:**

Planungstiefe – wie weit?
Welche Werte bewahren und fördern – was macht den Hochrhein aus?
Zeithorizont – wie visionär?
Perimeter – was ist der Hochrhein?
Akteure – wer arbeitet wann wie mit?
Zeitrahmen?
Finanzbedarf / Finanzierung?

Weitere **wichtige Erkenntnisse** wurden gewonnen, wie z. B.:

› Ein klarer Schnitt zwischen IST und VISION ist nötig – IST und VISION müssen parallel, aber inhaltlich voneinander getrennt erarbeitet werden, sonst entsteht keine Vision, sondern eine Trendfortschreibung.

› Bei der VISION braucht es verschiedene Varianten, damit die favorisierte Stossrichtung in einem partizipativen Verfahren gemeinsam festgelegt werden kann.

› Der Prozess muss so gestaltet werden, dass die Region zusammenwächst und ein gemeinsames Bewusstsein geschaffen wird. Am Schluss wurden die Ziele für den nächsten verwaltungsinternen Workshop festgelegt: Lagebeurteilung, Schwerpunkte und Stossrichtungen.

Zweiter verwaltungsinterner Workshop, 8. März 2016
Auf einer Landkarte wurde eine Lagebeurteilung erstellt, in der alle wichtigen Informationen zu den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Kultur eingetragen wurden.
In der anschliessenden Diskussion wurde versucht, die Schwerpunkte des Zukunftsbildes Hochrhein zu definieren. Da es unter den Gemeinden am Hochrhein grosse Unterschiede gibt, war es schwierig, gemeinsame, zu vertiefende Themen zu identifizieren, die alle Gemeinden im Korridor Hochrhein gleichermassen betreffen. Deshalb wurde die Bildung von Teilräumen analog den Raumtypen des Zukunftsbildes von Agglo Basel thematisiert. Die Entwicklungsaufgaben der verschiedenen «Raumtypen» unterscheiden sich. Im inneren Korridor bspw. besteht die Entwicklungsaufgabe damit eine zukunftsweisende Transformation hin zu einer «Stadt» zu vollziehen. In diesem Zusammenhang sind urbane Qualitäten zu definieren, wie z. B. «was soll man in 10-Minuten-Fussdistanz erreichen können?». Eine Gefahr bei der Bildung von Teilräumen besteht jedoch darin, dass die Betrachtung des Gesamtraums untergeht.

Megatrends wie z. B. «selbstfahrende» Autos wurden ebenfalls diskutiert. Dabei besteht aufgrund der Unsicherheit bzgl. des Zeitpunktes des Eintreffens von Megatrends eine planerische Herausforderung. Durch das Trennen von IST-Situation und VISION und indem verschiedene Varianten ausgearbeitet werden, könnten Megatrends allerdings in die Erarbeitung eines Zukunftsbildes integriert werden. Für die

verschiedenen Varianten könnten in einem Workshop die Prämissen festgelegt werden. So könnte bspw. eine Variante basierend auf Prämissen erarbeitet werden. In Bezug auf das weitere Vorgehen am Hochrhein war die Einsicht entscheidend, dass viele der Fragen nur gemeinsam mit den Hochrhein-Akteuren geklärt werden können. Eine weitere wichtige Erkenntnis war, dass viele zentrale Inhalte eines Zukunftsbildes im Prinzip auch in gut moderierten Workshops gemeinsam mit den Hochrheinakteuren erarbeitet werden können. Aufträge an Planungsbüros könnten gezielt für die Vertiefung und Analyse von gewissen Fragen bzw. für gewisse Aspekte in Auftrag gegeben werden. Klar wurde ausserdem, dass sich die Erarbeitung eines Zukunftsbildes und vor allem danach die Umsetzung auf eine etablierte Organisationsstruktur mit klar definierten Gremien abstützen können muss. Ansonsten besteht ein grosses Risiko, einen «Papiertiger» zu erzeugen.

Sitzung «Ausschuss TEB-OST», 23. März 2016
Die Erkenntnisse aus den beiden verwaltungsinternen Workshops wurden präsentiert. In der folgenden Diskussion wurden die Sichtweisen der einzelnen Gemeindevertreter eingeholt. Dabei wurde Folgendes kritisch bemerkt:

- Die rechtliche Grundlage für die regionale Ebene fehlt
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Zukunftsbildes Hochrhein ist unklar
- Übergeordnete Rahmenbedingungen resp. übergeordnete Richtpläne müssten erst vorliegen

Trotz den kritischen Äusserungen soll der Austausch am Hochrhein gepflegt werden, nur schon, weil die Umsetzung der Schwerpunktgebiete sich auf den Gesamtraum und darüber hinaus auswirken. Folgende weitere Gründe für eine weitere Festigung der Zusammenarbeit werden genannt:

- Austausch zu laufenden Vernehmlassungen und Verfassen von gemeinsamen Stellungnahmen
- Erfahrungen im Umgang mit der Innenentwicklung austauschen
- Das Wissen darüber, was anderenorts läuft, stellt bereits einen Mehrwert dar und soll gefördert werden
- Der Grosskontext kann gemeinsam analysiert und die Konsequenzen für den Hochrhein können daraus ableitet werden.

Bezüglich des weiteren Vorgehens wird beschlossen, dass am Abschlussworkshop AP3 auch ein Ausblick «Zusammenarbeit am Hochrhein» gemacht werden soll.

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Hochrhein?

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

Am Hochrhein lassen sich die Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken auf der Grundlage der bestehenden Dokumente wie folgt herleiten.

SCHWÄCHEN

Die Verkehrsinfrastrukturen sind sowohl Stärke als auch Schwäche. Sie haben eine sehr prägende Wirkung und zerschneiden das Siedlungsgebiet. Die verkehrliche Infrastruktur ist zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden am Kapazitätslimit mit täglichen Staustunden (Basel – Rheinfelden und umgekehrt sowie am Zoll in Rheinfelden). Auf deutscher Seite sind die Ortsdurchfahrten ebenfalls stark belastet. Der Grenzübergang an der Autobahn A3 / A98 in Rheinfelden ist vor allem in den Stosszeiten stark überlastet. Der Hochrhein ist ausserdem aufgrund der Ansiedlung der Industrie am Rheinufer vielerorts nur begrenzt als «Naherholungsader» nutzbar. Das Siedlungsgebiet der Gemeinden Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Augst ist zusammengewachsen und weist teilweise wenig klare Siedlungsstrukturen auf, obwohl aus der Vogelperspektive z. B. in Muttenz und Pratteln eine Grobstruktur erkennbar ist: Industrie am Rhein bis zur Bahnachse, alte Dorfstrukturen und attraktive Wohnlagen an den bewaldeten, auch der Naherholung dienenden Hängen (u. a. Römerburg Wartenberg in Muttenz).

STÄRKEN

Das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen kann als ausgewogen betrachtet werden. Wohnen und Arbeiten am Hochrhein ohne lange Pendlerdistanzen ist grundsätzlich möglich. Im Vergleich zu anderen Korridoren weist der Hochrhein noch einige grosse und mittlere Schwerpunktgebiete auf. Grössere Firmenansiedlungen oder Expansionspläne von bestehenden Unternehmen sind noch realisierbar. Die durchgeführte Siedlungspotenzialanalyse hat zudem aufgezeigt, dass das Verhältnis Wohnen zu Arbeiten aufrechterhalten werden kann. Der Anteil der Flächenpotenziale von Arbeiten, Gewerbe und Industrienutzung sowie Wohn- und Mischnutzung ist auf beiden Rheinseiten ziemlich ausgeglichen. Auf der Deutschen Seite liegt ein Verhältnis von 50:50 vor und auf der Schweizer Seite von 40:60. Mit den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen Bahn, Autobahn (Anschlüsse: Eiken, Rheinfelden, Rheinfelden-West, Liestal, Pratteln, Birsfelden), Bundesstrasse, kantonale Hauptverkehrsachsen weist der Hochrhein grundsätzlich – ausser an den zu behebenden Kapazitätsengpässen (siehe unter Schwächen) – eine gute Ausgangslage bzgl. der verkehrlichen Erschliessung auf. Die Distanzen zwischen den Gemeinden und die Lage in der Hochrheintalebene bieten ausserdem gute Voraussetzungen für den Langsamverkehr. Die etablierte Zusammenarbeit der beiden Rheinfelden und die damit einhergehende Ausstrahlung des Regionalzentrums Rheinfelden kann als weitere Stärke hervorgehoben werden. Die beiden Rheinfelden können auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit zurückblicken: gemeinsame Projekte wurden angestossen, und zahlreiche positive Erfahrungen in der grenzüberschreitend abgestimmten Planung konnten gesammelt werden. Die beiden Rheinfelden sind Motor der überkommunalen Zusammenarbeit am Hochrhein – dies zeigt sich u. a. durch die Initiative «Wiederbelebung TEB-OST» mit dem Ziel der Etablierung der gleichnamigen politischen Plattform.

RISIKEN

Das grösste Risiko besteht in der Zuspitzung der Verkehrsprobleme. Werden die Infrastrukturen bzw. S-Bahn-Angebote nicht rechtzeitig ausgebaut bzw. verdichtet, verschlimmern sich die Stausituationen mit ihren negativen Auswirkungen wie Lärm- und Luftverschmutzung. Dies kann zur Degradierung ganzer Dorfabschnitte führen. Das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung einzelner Dörfer und auch des gesamten Hochrhein-Korridors verschlechtern sich in der Folge. Neben dem Ausbau der Infrastruktur und der Angebote im öffentlichen Verkehr braucht es eine gut abgestimmte Siedlungsentwicklung, indem u. a. die Nutzungskonzepte der Schwerpunktgebiete über die kantonalen und Landesgrenzen aufeinander abgestimmt werden. Die Verteilung der Flächenpotenziale weist bereits auf eine mengenmässig gute Abstimmung hin – die Nutzung kann jedoch basierend u.a. auf den Erschliessungsqualitäten der einzelnen Areale über den gesamten Hochrhein noch systematischer überprüft werden. Dabei geht es darum, die Mengengerüste (zusätzliche Anzahl EW und Arbeitsplätze auf den einzelnen Arealen) im Gesamtkontext zu spiegeln und evtl. Anpassungen vorzunehmen (analog Birsstadt).

CHANCEN

In den grösseren, stadtnahen Gemeinden des inneren Korridors – Birsfelden, Muttenz und Pratteln – kann mit einer behutsamen Transformation von der Agglomerationsgemeinde zur Stadtgemeinde mit entsprechender Innenentwicklung und der Aufwertung der prägenden Hauptverkehrsachsen eine besser lesbare Siedlungsstruktur geschaffen werden. Die Funktion an der Schnittstelle von zwei Korridoren – Hochrheintal und Ergolztal in Pratteln Schnittstelle Birstal und Hochrheintal in Muttenz und Birsfelden – könnte gestärkt werden. Eine bessere Vernetzung und Abstimmung mit der gegenüberliegenden Rheinseite – resp. mit Grenzach-Wyhlen – bietet ein Aufwertungspotenzial für alle vier Kommunen. Die weitere Stärkung des Regionalzentrums Rheinfelden und weiterer grenzüberschreitender Brückenköpfe (Stein/Bad-Säckingen, Pratteln/Greznach-Wyhlen und evtl. Muttenz) würde das Profil des Hochrheins stärken. Wie der Name «Brückenkopf» möglicherweise assoziiert, geht es hier aber nicht vordergründig darum, neue Brücken/Rheinquerungen (Verkehrsmassnahmen) zu planen, sondern die weitere Siedlungsentwicklung soll aufeinander abgestimmt werden. Die Nutzungen auf den sich gegenüberliegenden Rheinseiten sollen miteinander kompatibel sein. Der Raum würde an Lesbarkeit gewinnen – insbesondere, wenn auch die Vernetzung unter den Brückenköpfen sowie zwischen Brückenköpfen und umliegenden Gemeinden verbessert würde.

4.2 Herausforderungen

Die Herausforderungen des Hochrheins können basierend auf der SWOT-Analyse wie folgt zusammengefasst werden:

- Profilbildung am Hochrhein durch die Stärkung der Brückenköpfe, des Regionalzentrums der beiden Rheinfelden und der behutsamen Transformation der dörflich-städtisch geprägten Agglomerationsgemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln hin zu «Städten vor der Stadt» mit entsprechenden Qualitätsmerkmalen (z. B. erreichbares Dienstleistungsangebot in 10-Minuten-Fussdistanz).

- Vorantreiben der Massnahmenplanung zur Behebung der Stauproblematik (Nationalstrasse A3, Autobahnzoll A3 / A98, Taktverdichtung S-Bahn auf deutscher und Schweizer Seite, neue Haltepunkte S-Bahn etc.)

- Koordinierte grenzüberschreitende Realisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte und der Siedlungsschwerpunktgebiete

- Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur und Sicherstellen der Vernetzung unter den Schwerpunktgebieten und zwischen Schwerpunktgebieten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bahnhöfe

- Aufwertung der «Naherholungsader Rhein»

4.3 Kurzpräsentation Siedlungspotenzialstudie

Ausgangslage
Als raumplanerische Antwort auf die geplante Aufwertung der Hochrheinstrecke (Elektrifizierung) haben die deutschen Gemeinden Grenzach-Wyhlen, Rheinfelden, Schwörstadt, Bad-Säckingen eine Siedlungspotenzialstudie durchgeführt.
Die Elektrifizierung wird einen Impuls auf die Raumentwicklung geben. Die Studie soll in diesem Kontext einen Beitrag zur Findung einer gesamthaften und zukunftsfähigen Entwicklungsperspektive liefern. Am 2. Workshop, als die Idee aufkam, ein gemeinsames Zukunftsbild Hochrhein zu erarbeiten, entschieden sich die Schweizer Hochrheingemeinden Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Augst, Giebenach, Kaiseraugst, Magden, Rheinfelden, Möhlin, Wallbach, Mumpf, Stein und Eiken als Komplettierung der erarbeiteten Grundlage der deutschen Seite ebenfalls die Siedlungsentwicklungspotenziale auf Schweizer Seite zu erfassen.

Vorgehensweise
Bei beiden Studien wurden die Flächenpotenziale der Gemeinden erhoben. Bei den deutschen Gemeinden wurde das Bahnhofsumfeld in gewissen Fällen detaillierter analysiert, und es wurden konkrete Umsetzungsvorschläge für die Siedlungsverdichtung und –aufwertung erarbeitet. Auf der Schweizer Seite wurde pro Gemeinde ein Steckbrief erstellt, in dem ein Abgleich zwischen den Potenzialen und den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden und des Kantons gemacht wurde. Ausserdem wurden Handlungsanweisungen für die zukünftige Entwicklung gemacht. In einem Synthesebericht wurden die beiden Berichte zusammengeführt.
Zur Erhebung der Flächenpotenziale wurden vier Typen definiert, die Potenziale wurden ausserdem nach Nutzung unterschieden.

SIEDLUNGSENTWICKLUNG AM HOCHRHEIN [CH/D]

Flächenpotentiale - Kategorien

PIXEL sind Baulücken und kleinere, verstreut liegende Flächen, zumeist in privater Hand. Sie liegen im bebauten Kontext und können zur Verdichtung der Bestandsstrukturen genutzt werden.

Bewertung: Eine explizite Flächenbewertung ist selten nötig. Meist können diese Flächen gemäss Zonenplan/FNP bebaut werden, jedoch ist die kommunale Handhabe/Einflussnahme begrenzt.

FELDER sind grossflächige, noch unbebaute Gebiete, die aufgrund abgeschlossener Planung und Erschliessung baureif sind oder meist kurz- bis mittelfristig baureif gemacht werden können.

Bewertung: Als zusammenhängend beplanbare Areale im Innenbereich bieten diese Flächen ein bedeutendes Potential.

WANDLER sind Flächen mit hohem Transformationspotential. Dies sind in erster Linie Konversionsflächen, aber auch Quartiere mit Nachverdichtungspotentialen und Erneuerungsbedarf.
(Bestandserhebung gemäss Aussagen im Rahmen der Auftaktveranstaltung)

Bewertung: Die Strukturen stellen zumeist mittelfristig bis langfristig aktivierbare Potentiale dar. Teilweise sind Gestaltungs-/ Quartierpläne bzw. Bebauungspläne bereits vorhanden oder in Überarbeitung, manche Gebiete sind als mögliche „Wandler" noch nicht erfasst. Das Verdichtungspotential variiert zwischen ca. 20% - 30% (Nachverdichtung) und 100% (Konversion).

EINZONUNG sind grossflächige unbebaute Areale, die zur Entwicklung grösserer zusammenhängender neuer Siedlungs- oder Gewerbenutzungen im Zonenplan bzw. FNP neu ausgewiesen sind. Im Untersuchungsgebiet sind dies die kantonalen Wohnentwicklungsschwerpunkte sowie noch nicht genehmigte Entwicklungsflächen in Giebenach und Magden. Auf deutscher Seite sind dies vor allem Erweiterungsflächen an den Siedlungsrändern.

Ergebnisse
Die wichtigsten Ergebnisse der Studie sind:

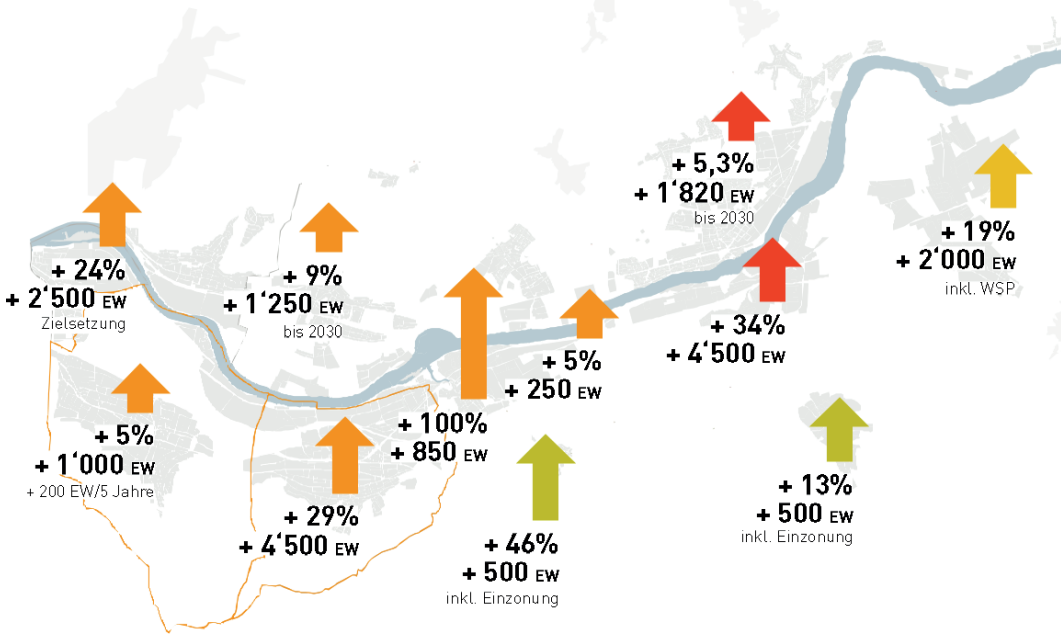
› Die Gesamtflächenpotenziale auf beiden Rheinseiten sind fast ausgeglichen: 410 ha auf der deutschen Seite und 435 ha auf der Schweizer Seite. Insgesamt stehen 845 ha an Flächenpotenzialen am Hochrhein zur Verfügung.

› Auf der deutschen Seite entsprechen die Innenentwicklungspotenziale etwa 50 % der Entwicklungsflächen – die anderen 50 % (84 ha) sind Neuausweisungen.
Auf der Schweizer Seite sind die Einzonungen mit 12 ha im Wohnschwerpunkt Stein (Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan AG) deutlich geringer – entsprechend sind die Flächenreserven im Innenbereich höher (76 %).

› Das Verhältnis Wohn- und Mischnutzung zu Arbeiten/Gewerbe- und Industrienutzung liegt auf deutscher Seite bei 50:50 und auf der Schweizer Seite bei 60:40.

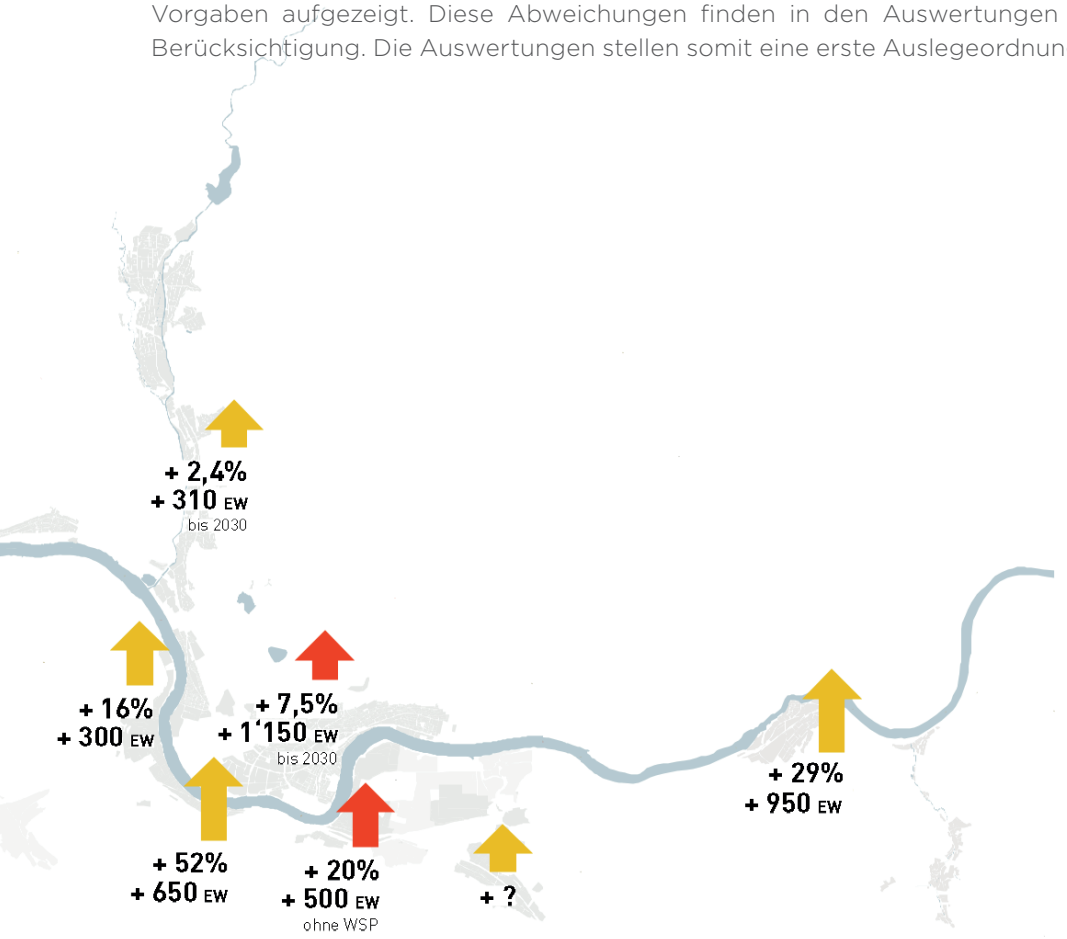
› Grossflächige Neubaugebiete mit hoher Bevölkerungserwartung sind die interkommunalen Entwicklungen Salina Raurica in Pratteln und Augst und der WSP Rheinfelden / Möhlin. Entwicklungsschwerpunkte auf deutscher Seite sind vor allem Nachverdichtungs- und Transformationsareale in Zentren- und Bahnhofsnähe sowie neu ausgewiesene Wohngebiete.

› Grossflächige Arbeitsgebiete mit hohen Arbeitsplatzzuwächsen sind das Polyfeld Muttenz, Salina Raurica Pratteln / Augst, Roche-Areal und Challereweg Kaiseraugst und das interkommunale Entwicklungsgebiet Sisslerfeld Stein / Eiken / Münchwilen / Sisseln. Auf deutscher Seite sind dies das ehemalige BASF-Gelände in Grenzach, das Gewerbegebiet am Autobahnanschluss Rheinfelden-Süd sowie die Gewerbegebiete zwischen den Siedlungsflächen in Bad Säckingen und Wallbach.



Interessant aus Sicht des Agglomerationsprogrammes Basel ist ausserdem, dass die ermittelten Zahlen (Bevölkerungsprognose, Innenentwicklungspotenziale etc.) im Synthesebericht mit dem Zukunftsbild vom Agglomerationsprogramm in Verbindung gesetzt wurden, indem die Zahlen nach den Raumtypen des Zukunftsbildes ausgewiesen wurden. Die Verteilung der von den Gemeinden angestrebten Bevölkerungsentwicklung auf die Raumtypen zeigt beispielsweise, dass sie grundsätzlich den Zielsetzungen des Agglomerationsprogrammes Basel entspricht (siehe Abbildung unten).

Wie in Kapitel 2.1 allerdings bereits erwähnt wurde, werden in den Steckbriefen die Abweichungen zwischen den kommunalen Zielvorstellungen und den kantonalen Vorgaben aufgezeigt. Diese Abweichungen finden in den Auswertungen keine Berücksichtigung. Die Auswertungen stellen somit eine erste Auslegeordnung dar.



GESAMTRAUM/KORRIDOR 168.487 EW PROGNOSE + 23'530 EW (+ 14%)			
INNERER KORRIDOR	REGIONALZENTRUM	ÄUSSERER KORRIDOR	LÄNDLICHER RAUM
44%	34%	18%	4%
+ 10'350 EW	+ 7'970 EW	+ 4'210 EW	+ 1'000 EW

Interpretation und Diskussion der Ergebnisse

Die durchgeführten Analysen und Auswertungen sind eine wertvolle Basis für die planerische Abstimmung am Hochrhein. Erstmals verfügen die Gemeinden über eine Gesamtsicht und wissen, was andernorts am Hochrhein geplant ist. Die Auswertungen zeigen ausserdem auf, dass sich die Schweizer wie auch die deutsche Seite theoretisch weiterhin dynamisch und in gleicher Grössenordnung entwickeln können und die Nutzungsverteilung auf beiden Rheinseiten in etwa ausgeglichen ist – auch in Zukunft. Die im Synthesebericht durchgeführten Auswertungen in Bezug auf die Dichte bringen den Diskussionsbedarf bei diesem Thema zum Ausdruck. Die notwendige Dichte wird im Synthesebericht hergleitet aus den Wachstumszielen der Gemeinden und den verfügbaren Flächenpotenzialen. Gemäss dieser Logik ergibt sich beispielsweise in den ländlichen Gemeinden eine hohe Dichte, weil die Gemeinden gerne noch stark wachsen möchten, die verfügbaren Flächenreserven allerdings begrenzt sind.

Die anzustrebenden Dichtewerte ergeben sich in Realität jedoch nicht durch den Abgleich von kommunalem Entwicklungsziel und Flächenverfügbarkeit. Es gibt klare Vorgaben in den übergeordneten Planungsinstrumenten bzgl. der zu erreichenden Dichten. Ausserdem können auch strategische Überlegungen bei der Festlegung der anzustrebenden Dichte eine Rolle spielen wie beispielsweise die Stärkung der städtischen Struktur eines Regionalzentrums. Dies kann bedeuten, dass punktuell allenfalls auch höhere Dichten als z. B. im kantonalen Richtplan vorgegeben angestrebt werden sollten. Strategische Überlegungen konnten bei den Auswertungen im Synthesebericht allerdings noch nicht berücksichtigt werden, denn strategische Zielsätze für den Hochrhein müssen erst noch formuliert werden, z. B. im Rahmen der Erarbeitung eines gemeinsamen Zukunftsbildes Hochrhein.

5 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3

Nachfolgende Tabellen und Abbildung zeigen die Schwerpunktgebiete und die Verkehrsmassnahmen – die im Hochrhein geplant sind auf. Ausserdem sind die wichtigen Landschaftsmassnahmen aufgeführt.

LANDSCHAFTSMASSNAHMEN

Nr.	Projektname
L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S5	Pratteln / Grenzach-Wylen	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln
		S5.2	Neue Mitte in Grenzach
S6	ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost	S6.1	ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost
S7	Stein / Bad-Säckingen / Wallbach/Mumpf	S7.1	ESP Sisslerfeld
		S7.2	Brühl
		S7.3	Rifeld Ost
		S7.4	Rifeld West
		S7.5	Neumatt
S11	Muttenz	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz
		S11.2	Muttenz Areal Hagnau
S12	Salina Raurica	S12.1	Salina Raurica - Pratteln
		S12.2	Salina Raurica - Augst
S13	Kaiseraugst	S13.1	ESP Kaiseraugst
S16	Birsfelden	S16.1	Hafen Birsfelden
		S16.2	Sternenfeldallee
S19	Rheinfelden	S16.2	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)
		S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

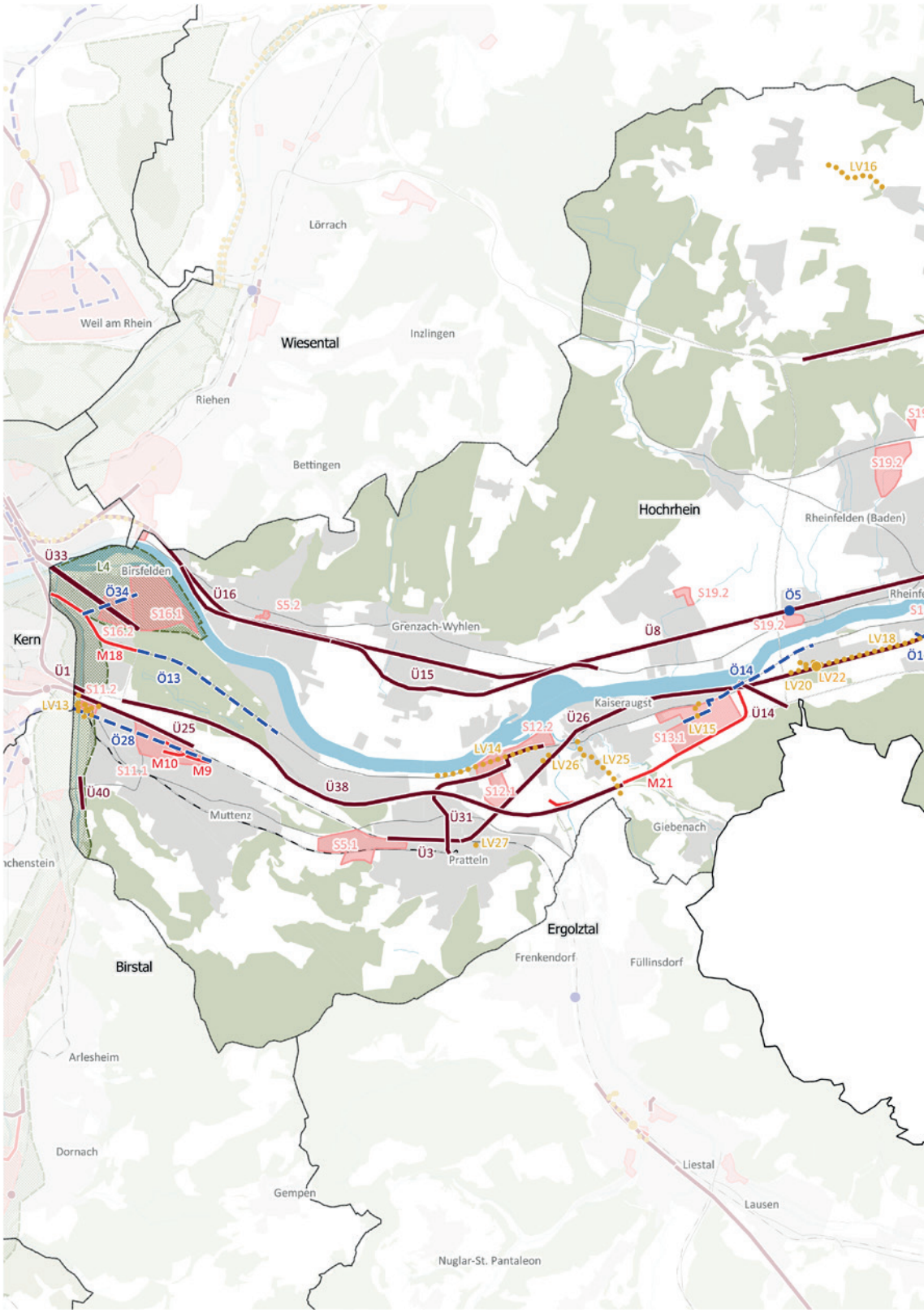
Nummer	Projektname	Horizont
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	A
Ü3	Entflechtung Pratteln	A
Ü8	Elektrifizierung Basel Bad Bf - Erzingen (Baden)	A
Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West	A
Ü15	Ortsumgehung Wyhlen	A
Ü16	Ortsumgehung Grenzach	A
Ü17	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5)	A
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	B
Ü26	3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden	B
Ü31	Tram Salina Raurica	B
Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst	C
Ü45	A98, Abschnitt Schwörstadt-Tiengen (Unterabschnitte A 98.6, A 98.7 (2.FB), A 98.8 + A 98.9)	C

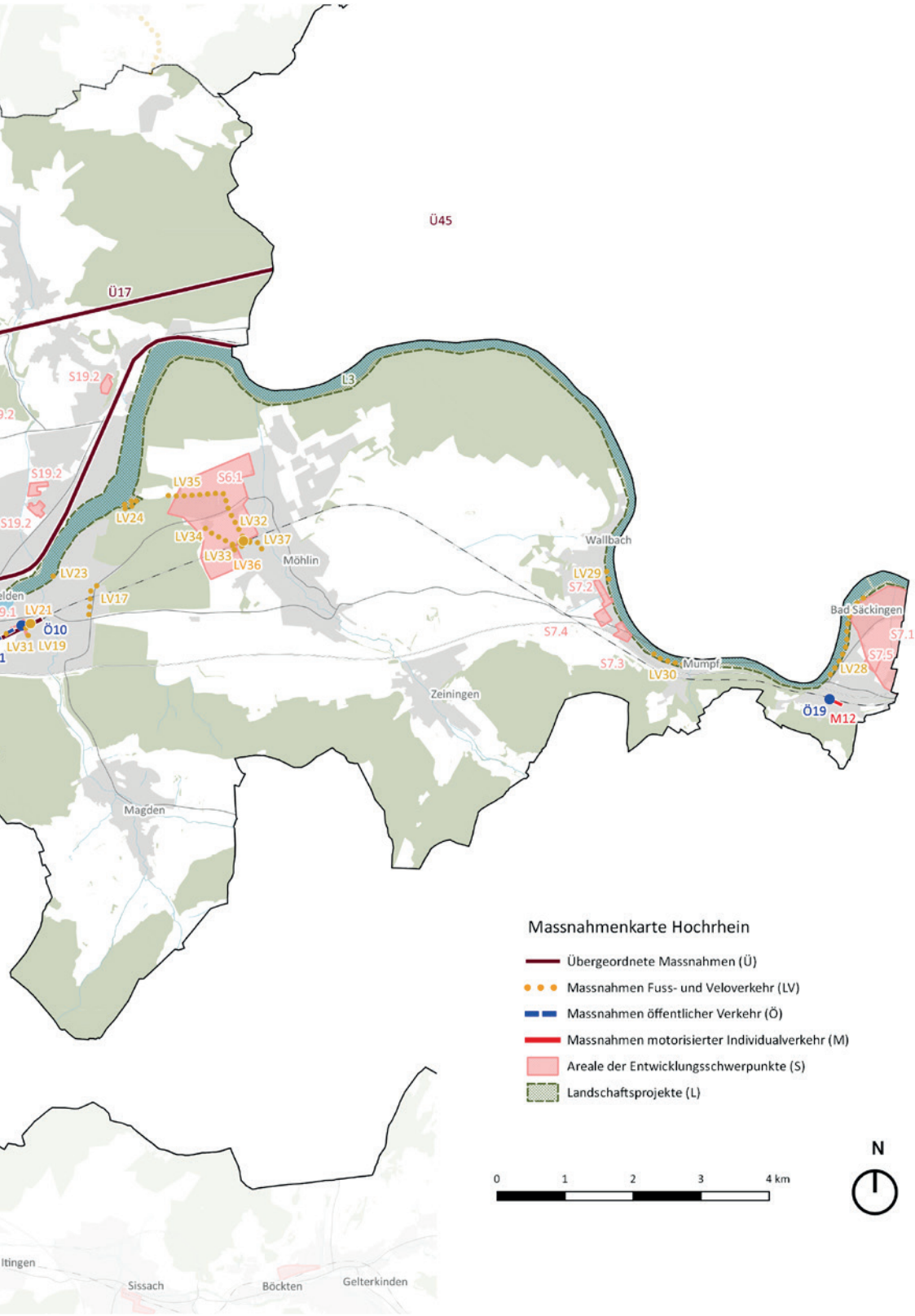
AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö5	S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach	A
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	A
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	A
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A
Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	A
Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Ae
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	A
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	A
M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	Ae
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	A
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	A
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038	A
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	A
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten	A
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	A

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	A
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	A
LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten	A
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	A
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	A
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	A
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	A
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	A
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	A
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	A
M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	B
LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	B
LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	B
LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	B
LV34	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	B
LV35	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhlin Bahnhof - Rheinfelden (D)	B
LV36	Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	B
LV37	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	B
Ö28	Tram Polyfeld	C
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	C
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	C


Lörrach
Weil am Rhein
Wiesental
Inzlingen
Riehen
Bettingen
Hochrhein
Rheinfelden (Baden)
Kern
Birsfelden
Grenzach-Wyhlen
Kaiseraugst
Muttenz
Pratteln
Giebenach
Ergolztal
Frenkendorf
Füllinsdorf
Birstal
Arlesheim
Dornach
Gempen
Liestal
Lausen
Nuglar-St. Pantaleon
LV16
Ü33
L4
Ö34
S16.1
S16.2
M18
Ü16
S5.2
Ü1
Ö13
S11.2
LV13
Ö28
Ü25
M10
M9
S11.1
Ü40
Ü38
Ü15
Ü8
S19.2
Ö5
LV18
Ö14
LV20
LV22
Ü14
S12.2
Ü26
LV14
LV26
LV25
S13.1
LV15
M21
S12.1
Ü31
S5.1
Ü3
LV27


Massnahmenkarte Hochrhein
Übergeordnete Massnahmen (Ü)
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
Massnahmen öffentlicher Verkehr (Ö)
Massnahmen motorisierter Individualverkehr (M)
Areale der Entwicklungsschwerpunkte (S)
Landschaftsprojekte (L)
0
1
2
3
4 km
N
Ü45
Ü17
L3
S19.2
S6.1
LV35
LV24
LV32
LV34
LV37
LV33
LV36
LV23
LV17
LV21
Ö10
LV31
LV19
Möhlin
Wallbach
LV29
S7.2
S7.4
S7.3
LV30
Mumpf
Bad Säckingen
S7.1
S7.5
LV28
Ö19
M12
Zeiningen
Magden
Sissach
Böckten
Gelterkinden

Die Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen sind in nachfolgender Tabelle den Siedlungsmassnahmen der Schwerpunktgebiete zugeordnet.

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S5	**Pratteln / Grenzach-Wylen**	S5.1	Bahnhofs-gebiet Pratteln	Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzeigung Hagnau- Augst
				Ü31	Tram Salina Raurica
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S5.2	Neue Mitte in Grenzach	Ü15	Ortsumgehung Wyhlen
				Ü16	Ortsumgehung Grenzach
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
S6	**ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost**	S6.1	ESP Möhlin / Rheinfelden-Ost	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof
				LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof
				LV34	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)
				LV35	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Möhli Bahnhof - Rheinfelden (D)
				LV36	Möhlin: Veloabstellanlage Bahnhof Nord
				LV37	Möhlin: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum
				LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk
				S-Bahn	Neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S7	Stein / Bad-Säckingen / Wallbach/ Mumpf	S7.1	ESP Sisslerfeld	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				Ö19	Bushof Stein-Säckingen
				M12	Park & Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen
				LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
				LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
				LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
		S7.2	Brühl	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
				LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
				LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
		S7.3	Rifeld Ost	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
				LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
				LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
		S7.4	Rifeld West	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
				LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
				LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen
		S7.5	Neumatt	L3	Rheinufer – Rheinfelder Rheinuferrundweg extended
				Ö19	Bushof Stein-Säckingen
				M12	Park & Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen
				LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg
				LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg
				LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S11	Muttenz	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	L4	Birspark Landschaft
				Ü19	Sanierung Osttangente
				Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
				Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ö28	Tram Polyfeld
				M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost
				M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S11.2	Muttenz Areal Hagnau	L4	Birspark Landschaft
				Ü19	Sanierung Osttangente
				Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
				Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau
S12	Salina Raurica	S12.1	Salina Raurica - Pratteln	Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ü31	Tram Salina Raurica
				M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst
				LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica
				LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S12.2	SalinaRaurica - Augst	Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ü31	Tram Salina Raurica
				M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst
				LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica
				LV25	Augst: Giebenacherstrasse
				LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
				Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West
				Ö14	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)
S13	**Kaiseraugst**	S13.1	ESP Kaiseraugst	LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)
				LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Wie in Kapitel 3 bereits beschrieben, sind die Schwerpunktgebiete erschlossen oder ist deren Erschliessung geplant. Verbesserungen bei der ÖV-Erschliessung im Schwerpunktgebiet Salina Raurica (Ü30 Tram Salina Raurica), im Schwerpunktgebiet Kaiseraugst (Ö43 Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiseraugst – Rheinfelden (Augarten – Hirsrüti)), im Schwerpunktgebiet Muttenz (Ö15 Tram Polyfeld), im Schwerpunktgebiet Birsfelden (Ö16 Tram Birsfelden Sternenfeld) und im Schwerpunktgebiet Rheinfelden (Ö26 S-Bahn Haltestelle Rheinfelden-Warmbach) bilden eine wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung.

Auch beim Fuss- und Veloverkehr sind Massnahmen nötig, insbesondere im Schwerpunktgebiet ESP Rheinfelden/Möhlin, im Schwerpunkgebiet Rheinfelden (vor allem CH-Seite) und dem Schwerpunktgebiet Muttenz (Areal Hagnau), wo mehrere Massnahmen geplant sind.

Auf regionaler Ebene ist zur Entlastung der Ortsdurchfahrten eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu erwirken, indem die Angebote des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verbessert werden. Der Ausbau und die Verbesserung des Bahnangebots (Elektrifizierung Hochrheinstrecke, 15-Minuten (CH-Seite) respektive 30-Minuten-Takt (D-Seite) der S-Bahn) soll einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Die Attraktivität der Bahn wird durch funktionierende und ansprechend gestaltete Bahnhofsvorplätze und -umfelder erhöht und die Nutzung der Bahn gefördert. Handlungsbedarf besteht hier in Rheinfelden, wo auch eine Optimierung geplant ist mit Ö44 Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB und mit Ö41 Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof. Eine optimale Haltestellendichte ist für die Nutzung der Bahn ebenfalls zentral.

Auf der deutschen Hochrhein-Seite wird zur Optimierung und besseren Abstimmung mit der Siedlungsstruktur (und damit Nachfrage) eine neue Haltestelle geplant (Ö26 S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach). Auch die Trammassnahmen haben eine regionale Erschliessungsfunktion und dienen nicht einzig der Erschliessung der Schwerpunktgebiete. Grössere, bestehende Siedlungsgebiete werden mit den geplanten Trammassnahmen besser erschlossen. Für die Umsetzung der in den inneren Korridoren geplanten Siedlungsentwicklung müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine Transformation in Richtung «Stadtgemeinde» geschaffen werden. Neben anderen zu ergreifenden Massnahmen stellen die Trammassnahmen einen wichtigen Beitrag dazu dar: Das Tram ist Identifikationsmerkmal für eine städtische Umgebung; somit haben die Trammassnahmen eine wichtige Funktion als Entwicklungsmotor zur Beschleunigung der mit dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel angestrebten, ambitiösen Siedlungsentwicklung nach innen im inneren Korridor des Hochrhein-Korridors.

Neben dem Ausbau des ÖV braucht es auch Massnahmen auf der Strasse. Die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes muss punktuell verbessert werden (Ü40 Engpassbeseitigung A2, Verzeigung Hagnau – Augst; Ü59 A3 Anschluss Rheinfelden-West), damit ein möglichst grosser Teil des Verkehrsaufkommens auf diesen übergeordneten Verkehrsträger geleitet werden kann. Ausserdem sollen die Ortsdurchfahrten siedlungsorientierter gestaltet werden, damit eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung realisiert werden kann. In beiden Ortsteilen von Grenzach-Wyhlen sind hierfür Ortsumfahrungen nötig. In Birsfelden soll die Ortsdurchfahrt neu konzipiert werden mit M23 Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt.

6 Ausblick

Die Erfassung der Siedlungspotenziale am Hochrhein stellt eine wichtige Grundlage dar und hat zu verschiedenen Erkenntnissen geführt, wie in Kapitel 4.3 aufgezeigt wird. Wichtige Erkenntnis daraus ist, dass die vollständige Aktivierung der Siedlungspotenziale, die von verschiedenen Faktoren abhängt, einen Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen im sechsstelligen Bereich zur Folge haben kann.

Angesichts der Tatsache, dass die Infrastrukturen bereits heute zu den Pendlerzeiten an ihre Grenzen stossen – Stau auf der Autobahn mit Ausweichverkehr auf den Kantonsstrassen und überfüllte Züge – muss die weitere Siedlungsentwicklung eng mit der übergeordneten Infrastrukturplanung abgestimmt werden. Diese Abstimmung bedingt die Zusammenarbeit der Gemeinden am Hochrhein.

Die Dringlichkeit zu handeln und sich abzustimmen ist den Hochrhein-Gemeinden sehr bewusst. Sie haben deshalb entschieden in einen Abstimmungs- und Planungsprozess einzusteigen. Im Vordergrund steht dabei die Erarbeitung eines operativen Planungstools, welches die zeitlichen Abhängigkeiten der Infrastrukturprojekte mit der Siedlungsentwicklung verdeutlicht und Probleme aufzudecken vermag. Der Umgang mit den Problemen wird mittels Priorisierungen zu lösen sein. Das Aushandeln von Priorisierungen ist ein herausfordernder Prozess und die Resultate müssen dokumentiert und strategisch hinterlegt werden. Hierzu wird parallel ein prägnantes, die Stoßrichtung vorgebendes Zukunftsbild erarbeitet.

Die weiteren Schritte werden bereits Ende 2016 / Anfangs 2017 in Angriff genommen.

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.agglobasel.org