AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Korridorbericht Oberrhein / Kandertal

Oktober 2016

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel,
3. Generation, Teil 5 – Korridor
Oberrhein / Kandertal
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,
Stv. Geschäftsführer Agglo Basel

Mitwirkung
Landkreis Lörrach
Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Korridorgemeinden

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Inhalt

1 Politisches Vorwort ... 3

2 Porträt des Korridors ... 5

2.1 Beschrieb des Korridors Oberrhein / Kandertal ... 5

2.2 Wie ist der Korridor Oberrhein / Kandertal organisiert? ... 5

3 Was lief im Korridor Oberrhein / Kandertal im Rahmen von AP3? ... 8

3.1 Koordination der Entwicklungsabsichten / Abstimmung ... 8

3.2 Workshops ... 11

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Oberrhein / Kandertal? ... 16

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken ... 16

4.2 Herausforderungen ... 17

4.3 Kurzpräsentation angestossene Projekte / Studien ... 18

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

6 Ausblick ... 30

1 Politisches Vorwort

Die unter Leitung des Agglomerationsprogramms Basel erarbeitete Zukunftsperspektive wird vom Korridor Oberrhein / Kandertal als chancenreicher und vielversprechender Entwicklungs- und Gestaltungsprozess begrüßt. Für das vorliegende Ergebnis sei der Geschäftsstelle von Agglo Basel mit allen Mitarbeitenden, die Herausragendes geleistet haben, herzlich gedankt.

Ausgehend von der augenblicklichen Situation, dass der bundesdeutsche Teil des Agglomerationsgebietes integraler Bestandteil zwar eines durch Grenzen zerschnittenen Ballungsraumes, aber dennoch prosperierenden Wirtschaftsraumes ist, muss die regionale Entwicklung dieser Bedeutung in wachsendem Maße Rechnung tragen. Aufgrund des in der Region festzustellenden und auch künftig als weit überdurchschnittlich ansteigend prognostizierten Bevölkerungswachstums und der steigenden Pendlerströme, namentlich in die Nordwest-Schweiz, muss hauptsächlich dem Anspruch an eine funktionierende und gemeinverträgliche Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen werden. Die Zentrierung auf Basel verlangt zum einen den Ausbau der Langsamverkehre, deren Schwerpunkt auf dem Radverkehr liegt, zum anderen aber auch die Herstellung der S-Bahn-Qualität auf den bestehenden Schienenanbindungen am Oberrhein und im Kandertal. Ziel muss es dabei sein, die verkehrsmäßige Frequentierung des Herzstücks Basel als Zentrum sternförmig durchgebunden möglichst leistungsfähig zu ermöglichen. Die damit verbundenen raumplanerischen Planungsvorhaben müssen dabei stets im Blick behalten werden, damit die jeweiligen Eigenarten der Siedlungsräume erhalten bleiben. Wir sind der Überzeugung, dass die gemeinsame, grenzüberschreitende Herangehensweise an die sich stellenden Herausforderungen der einzige Weg ist, um allerorts gute und breit akzeptierte Lösungen zu verwirklichen.

Die unter der Moderation von Agglo Basel durchgeführten Workshops für den Korridor Oberrhein / Kandertal haben die bisher schon hohe Qualität der interkommunalen Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden weiter verfestigt und mit der Bürgerpartizipation z. B. über die im Juli 2015 durchgeführte Kandertalkonferenz das Bewusstsein für die Agglomeration verstärkt.

Für den Oberrhein

Christoph Huber
Erster Bürgermeister Weil am Rhein

Für das Kandertal

Dr. Christian Renkert
Bürgermeister Kandern

2 Porträt des Korridors

2.1 Beschrieb des Korridors Oberrhein / Kandertal

Das Markgräfler Land im Rheingraben ist geprägt von zwei sehr unterschiedlichen Seiten: ein weites Tal nach Westen zum Rhein hin, die Hangkante mit Weinbau im Osten. Das Kandertal liegt als engeres Tal zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds. Beide Täler münden in den gemeinsamen Ballungsraum um Weil am Rhein. Dieser Ballungsraum im Süden und die nördlich gelegenen Talachsen lassen sich hinsichtlich ihres Verhältnisses der Siedlungs- und Landschaftsflächen sehr unterschiedlich lesen einerseits «Perlen»: Die Gemeinden in den Talachsen, die sich um die alten Dorfkerne entwickelt haben, liegen wie aufgefädelt entlang der Infrastrukturlinien. Sie sind als in der Landschaft liegende, abgegrenzte Siedlungseinheiten erfahrbar. Andererseits «Schwamm»: Im Verdichtungsraum um Weil am Rhein und Lörrach verschwinden die landschaftlichen Zäsuren zunehmend; es verbleiben landschaftliche «Intarsien» im Siedlungsteppich.
Die Autobahn läuft gleich einer Demarkationslinie zwischen diesen Bereichen.

2.2 Wie ist der Korridor Oberrhein / Kandertal organisiert?

Zum Korridorprozess Oberrhein / Kandertal gehören die nachfolgend aufgeführten Gemeinden.

Der Landkreis Lörrach und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) begleiten den Prozess.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW	AP
Bad Bellingen	D	Äusserer Korridor	4139	1001
Binzen	D	Äusserer Korridor	2991	2029
Efringen-Kirchen	D	Äusserer Korridor	8563	1635
Eimeldingen	D	Äusserer Korridor	2496	735
Fischingen	D	Ländlicher Raum	749	176
Kandern	D	Regionalzentrum	8138	1546
Rümmingen	D	Äusserer Korridor	1744	284
Schallbach	D	Ländlicher Raum	762	31
Schliengen	D	Äusserer Korridor	5428	845
Weil am Rhein	D	Innerer Korridor	29 973	11 156

EW: Stala, Stand 30.6.2015
AP: Stala, Stand 30.6.2015 (Es handelt sich um die «sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort». Die Zahlen entsprechen also nicht 1:1 den Arbeitesplätzen.)

Insgesamt leben ca.69 600 Einwohner und arbeiten 19 400 in den Gemeinden des Korridors Oberrhein / Kandertal.

Karte mit Perimeter

Die ersten vier Workshops wurden von Agglo Basel (Einladung, Input, Protokolle) in Zusammenarbeit mit der Stadt Weil am Rhein (inhaltliche Unterstützung, Raum und Catering) und mit teilweiser Beteiligung der IBA 2020 durchgeführt.
Im Kandertal haben sich sechs Gemeinden zum Gemeindeverwaltungsverband Vorderes Kandertal zusammengeschlossen. Zum Gemeindeverwaltungsverband, der per 1. Januar 1972 seine Tätigkeit aufnahm, gehören die Gemeinden Binzen, Eimeldingen, Fischingen, Rümmingen, Schallbach und Wittlingen. Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen des Agglomerationsprogrammes dienen die Verkehrsachsen als Orientierung. Die drei Gemeinden Binzen, Rümmingen, Wittlingen liegen direkt an der Kandertalbahn. Die Gemeinde Eimeldingen liegt an der Oberrheinstrecke Basel – Freiburg. Schallbach und Fischingen liegen nicht direkt an einer Bahnstrecke. Fischingen zählt aufgrund der Lage zum Oberrhein und Schallbach zum Kandertal. Die Bürger im Kandertal sind sehr aktiv – einige engagieren sich intensiv im Rahmen der Nahverkehrsinitiative Kandertal. Sie haben sich die Reaktivierung der Kandertalbahn zum Ziel gesetzt.

Das gut organisierte Kandertal, resp. der Bürgermeister von Kandern in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsinitiative, hat im Anschluss an den 4. Workshop eine Kandertalkonferenz am 17. und 18. Juli 2015 durchgeführt. Nach dieser Veranstaltung bestand die Zielsetzung, ein Leibild für das Kandertal zu erarbeiten, in dem die Kandertalbahn als zukünftige ÖV-Erschliessung ein zentrales Element einnehmen soll. Der Verwaltungsverband Vorderes Kandertal wird gemeinsam mit der Stadt Kandern am Leitbildprozess teilnehmen, ausschliesslich der beiden sich ÖV-mässig am Oberrhein orientierenden Gemeinden Fischingen und Eimeldingen.
Am Oberrhein bestand kein Interesse an einer überkommunalen Zusammenarbeit. Die Gemeinden haben auch im Siedlungsbereich dank intakter Grünzüge, die im Regionalplan des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB) gesichert sind, keine Berührungspunkte. Für die weitere Entwicklung in den ländlich geprägten Gemeinden des Oberrheins ist der 30-Minuten-Takt der S-Bahn eine wichtige Voraussetzung. Für den 30-Minuten-Takt ist es jedoch eine zwingende Voraussetzung, dass die Siedlungsentwicklung auf das Umfeld der Bahnhöfe konzentriert wird. Die Themen Innenentwicklung und punktuell dichtere Bauweisen stellen die grösste Herausforderung dar. Dies ist keine überkommunale Aufgabe, sondern liegt im Verantwortungsbereich der einzelnen Gemeinden. In der Summe müssen die Oberrhein-Gemeinden durch die Siedlungsentwicklung und die gute Anbindung weiter entfernter Quartiere oder Ortsteile an die S-Bahn-Haltestelle (attraktive LV-Wege, Ortsbusse) gemeinsam eine Nachfrage generieren, die den 30-Minuten-Takt rechtfertigt. Hierfür wird es wohl zukünftig von Zeit zu Zeit eine Abstimmung brauchen.

Um die Organisationsweise des Korridors Oberrhein / Kandertal zu verstehen, muss auf die Sonderrolle von Weil am Rhein eingegangen werden. Weil am Rhein ist der «Trichter» von Oberrhein und Kandertal und hat eine wichtige Scharnierfunktion. Weil am Rhein mit seinen knapp 30 000 Einwohner hat aufgrund der «Trichter-Funktion» und den vielfältigen Anforderungen, die eine Stadt dieser Grössenordnung gerecht werden muss (u. a. Siedlungsentwicklung nach innen), im Bereich Raum- und Verkehrsplanung grössere Herausforderungen zu meistern. Aus diesem Grund wurde ein intensiver Austausch mit der Stadt Weil am Rhein im Rahmen von AP3 gepflegt. Die Weiler Verwaltung und Politik hat sich stark dafür eingesetzt, die für das AP3 wichtigen Informationen sehr zuverlässig und in hoher Qualität bereitzustellen.

3 Was lief im Korridor Oberrhein / Kandertal im Rahmen von AP3?

3.1 Koordination der Entwicklungsabsichten / Abstimmung

Siedlung und Verkehr
Die verkehrsrelevanten Informationen wurden im Korridor Oberrhein/Kandertal von allen Gemeinden ausser von Fischingen, Efringen-Kirchen, Wittlingen und Schallbach (keine Informationen zur Verfügung gestellt) durch Weil am Rhein zusammengetragen: Entwicklungsgebiete, Verdichtungspotenziale, verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufseinrichtungen, zentrale Einrichtungen (Oberstufenschulen, Heime), Sport, Freizeit und Tourismus sowie die Gemeinschaftszollanlage D/CH.

Die Informationen inkl. der bestehenden und zu planenden Haltestellen der S-Bahn wurden kartographisch erfasst (siehe Abbildung 1). Auf der Karte wird ersichtlich, dass die verkehrsintensiven Einrichtungen hauptsächlich in Binzen und Weil am Rhein angesiedelt sind. Die Gemeinde Weil am Rhein ist mit Abstand die bevölkerungsreichste Gemeinde mit dem grössten Erweiterungspotenzial. Die Entwicklungsgebiete, bis auf jene in den zerstreut liegenden Ortsteilen, liegen in einem Radius von 1000 m um die nächste bestehende oder geplante S-Bahn-Haltestelle. Mit dieser Grundlage ist der erste Grundstein gelegt für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das Bewusstsein für die Notwendigkeit einer überkommunalen Abstimmung besteht – die Gemeinden haben dies mit der Identifizierung des Schwerpunktes «Mobilitätssystem Oberrhein / Kandertal» am Kick-off-Workshop deutlich gemacht (siehe Kapitel 3.2).

Schwerpunktgebiete
Wie bereits oben geschrieben, wurden die Entwicklungsgebiete und auch die Verdichtungsmöglichkeiten im Korridor Oberrhein / Kandertal erhoben. Wie dies für ländlich geprägte Räume üblich ist, weist der Korridor Oberrhein / Kandertal keine grossen Entwicklungsareale auf. Die Entwicklungsgebiete und Verdichtungspotenziale sind oft kleinere Gebiete mit einem Potenzial von 10 bis 50 Wohneinheiten. In den grösseren Gemeinden sind auch Gebiete mit Potenzialen von 70 bis 80 Wohneinheiten vorhanden, und es gibt zwei Gebiete mit einem Potenzial von ca. 150 Wohneinheiten sowie ein Gebiet mit 220 Wohneinheiten. Das urbane Zentrum des Korridors – Weil am Rhein – weist als einzige Gemeinde Entwicklungsareale auf, die dem Schwellenwert des Agglomerationsprogrammes (Potenzial von 200 EW/AP) entsprechen. Insgesamt wurden 8 Areale in den Massnahmenblättern Siedlung im neu in AP3 erfassten Schwerpunktgebiet Weil am Rhein erfasst. Sie sind nachfolgend übersichtlich dargestellt (Abbildung 2). Insgesamt weist der Korridor Oberrhein / Kandertal ein Entwicklungspotenzial von ca. 5300 Einwohnern (+Wachstum der Gemeinden, aus denen keine Daten vorliegen). Mehr als die Hälfte des Wachstums fällt auf die Stadt Weil am Rhein (3300 Einwohner).

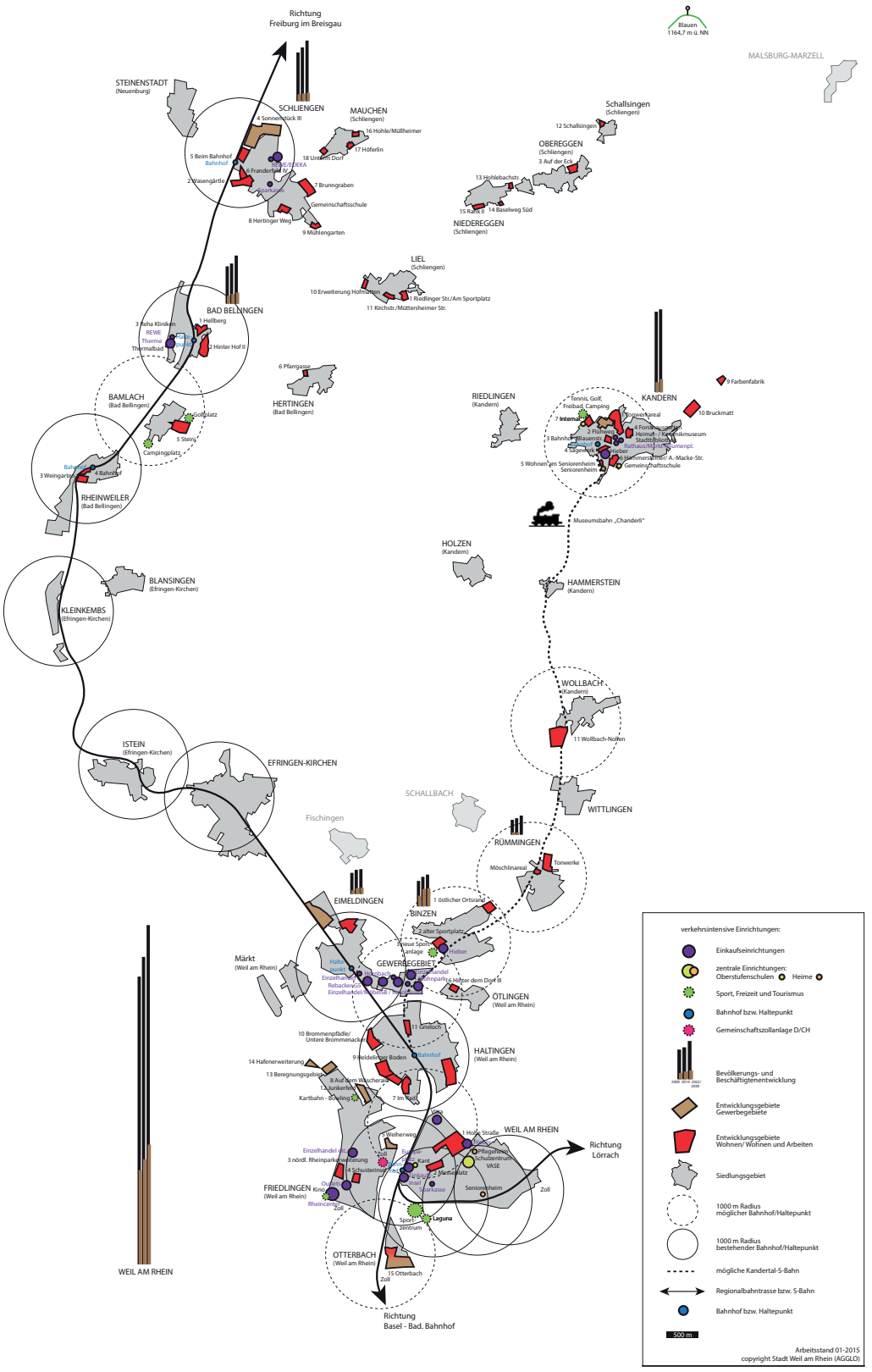
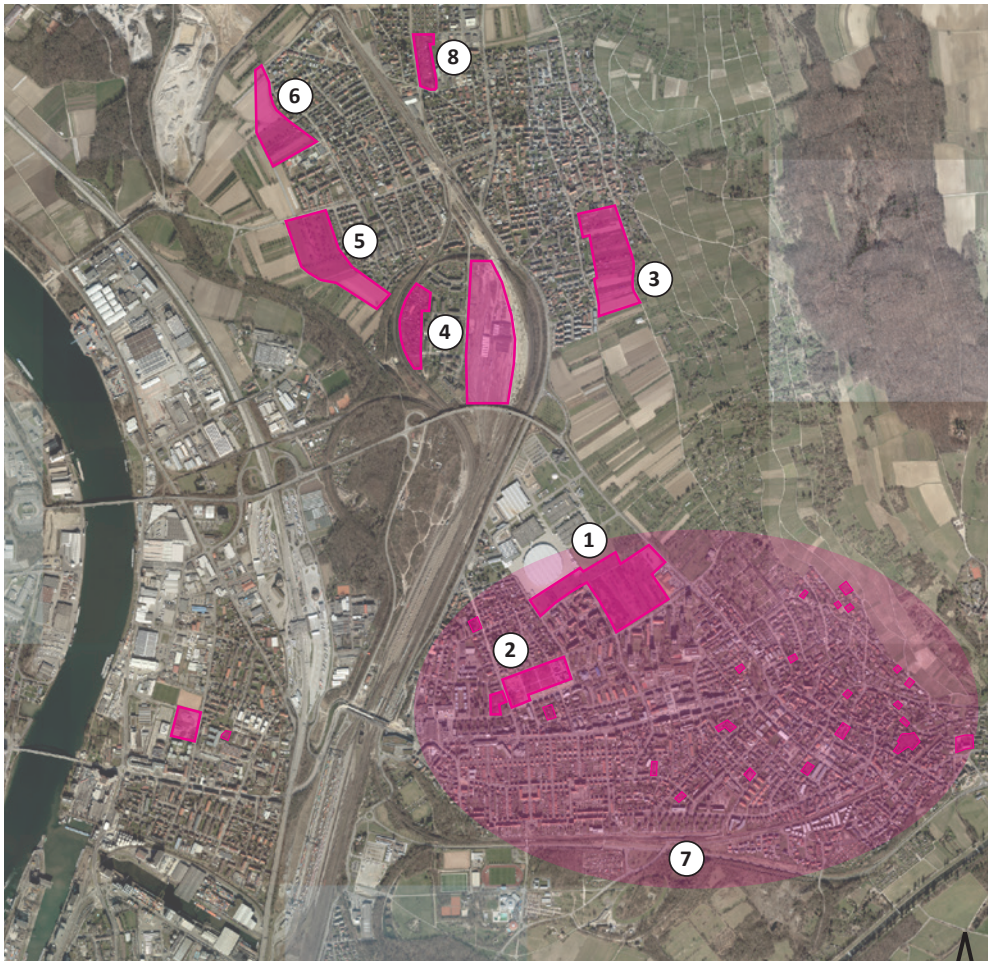

Richtung
Freiburg im Breisgau
Blauen
1164,7 m ü. NN
MALSBURG-MARZELL
STEINENSTADT
(Neuenburg)
SCHLIENGEN
4 Sonnenstück III
MAUCHEN
(Schliengen)
16 Hohle/Müllheimer
17 Höferlin
18 Unteres Dorf
5 Beim Bahnhof
Bahnhof
6 Franderfeld II
REWE/EDEKA
2 Wasengärtle
Kaufland
7 Brunngraben
Gemeinschaftsschule
8 Hertinger Weg
9 Mühlengarten
Schallsingen
(Schliengen)
12 Schallsingen
OBEREGGEN
(Schliengen)
3 Auf der Eck
13 Hohlebachstr.
15 Ranck II
14 Baselweg Süd
NIEDEREGGEN
(Schliengen)
LIEL
(Schliengen)
10 Erweiterung Hofmatten
1 Rudlinger Str./Am Sportplatz
11 Kirchstr./Müttersheimer Str.
BAD BELLINGEN
1 Hellberg
3 Aqua Klinken
REWE
Therme
Thermalbad
Edeka
2 Hinter Hof II
6 Pfarrgasse
HERTINGEN
(Bad Bellingen)
BAMLACH
(Bad Bellingen)
Golfplatz
5 Steinj.
Campingplatz
Bahnhof
3 Weingarten
4 Bahnhof
RHEINWEILER
(Bad Bellingen)
RIEDLINGEN
(Kandern)
KANDERN
9 Farbenfabrik
10 Bruckmatt
Tennis, Golf,
Freibad, Camping
7 Internat
Stromwerkareal
2 Fluhweg
4 Fondsbusiness
Heimat- / Feuerwehrmuseum
Stadtbibliothek
3 Bahnhof
Blauenstr.
Edeka
Rathaus/Kindergarten
4 Sägeweg
Kreisel
Gemeinschaftsschule
5 Wohnen am Seniorenheim
Seniorenheim
Museumsbahn „Chanderli"
HOLZEN
(Kandern)
HAMMERSTEIN
(Kandern)
BLANSINGEN
(Efringen-Kirchen)
KLEINKEMBS
(Efringen-Kirchen)
WOLLBACH
(Kandern)
11 Wollbach-Nolten
ISTEIN
(Efringen-Kirchen)
EFRINGEN-KIRCHEN
SCHALLBACH
WITTLINGEN
Fischingen
RÜMMINGEN
Möschlinareal
Tonwerke
EIMELDINGEN
BINZEN
1 östlicher Ortsrand
2 alter Sportplatz
3 neue Sportanlage
Haber
GEWERBEGEBIET
Haber
Einzelhandel
Rebackerweg
Einzelhandel
4 Hinter dem Dorf II
ÖTLINGEN
(Weil am Rhein)
Märkt
(Weil am Rhein)
10 Brommenpfädle/
Untere Brommenacker
11 Grieloch
HALTINGEN
(Weil am Rhein)
9 Heidelen/Vor Boden
Bahnhof
14 Hafenerweiterung
13 Beregnungsgebiet
8 Auf dem Wascherag
12 Junkerfeld
Kartbahn - Bowling
7 Im Kopf
Edeka
WEIL AM RHEIN
1 Hohe Straße
Kaufland
Pflegeheim
Schulzentrum
VASE
Richtung
Lörrach
Einzelhandel
3 nördl. Rheinparkerweiterung
Zoll
Edeka
Kaufland
4 Schusterinsel
Aldi
2 Marktplatz
Sparkasse
Seniorenheim
Zoll
FRIEDLINGEN
(Weil am Rhein)
Obi
Rheincenter
Zoll
Sport-
zentrum
Laguna
OTTERBACH
(Weil am Rhein)
15 Otterbach
Zoll
Richtung
Basel - Bad. Bahnhof
WEIL AM RHEIN
verkehrsintensive Einrichtungen:
Einkaufseinrichtungen
zentrale Einrichtungen:
Oberstufenschulen
Heime
Sport, Freizeit und Tourismus
Bahnhof bzw. Haltepunkt
Gemeinschaftszollanlage D/CH
2005 2014 2022/
2050
Bevölkerungs- und
Beschäftigtenentwicklung
Entwicklungsgebiete
Gewerbegebiete
Entwicklungsgebiete
Wohnen/ Wohnen und Arbeiten
Siedlungsgebiet
1000 m Radius
möglicher Bahnhof/Haltepunkt
1000 m Radius
bestehender Bahnhof/Haltepunkt
mögliche Kandertal-S-Bahn
Regionalbahntrasse bzw. S-Bahn
Bahnhof bzw. Haltepunkt
500 m
Arbeitsstand 01-2015
copyright Stadt Weil am Rhein (AGGLO)

Abbildung 1

Schlüsselmassnahmen

Die Schlüsselmassnahmen sind die Verbesserungen des ÖV: 30-Minuten-Takt am Oberrhein, Reaktivierung der Kandertalbahn, Verlängerung der Tram 8 (1. Etappe bis Läublinpark, 2. Etappe bis Vitra). Mit dem am Kick-off-Workshop festgehaltenen Schwerpunktthema des Korridors Oberrhein / Kandertal «Mobilitätssysteme» muss ein integrales Verkehrssystem aufgebaut werden, d.h. die Schnittstellen der Bahn mit Bus und Fahrrad sind an den ÖV-Hubs sicherzustellen. Ausserdem sind die Anbindung der Ortsteile an die Bahnhöfe und die Konzentration der Siedlungsentwicklung im Umfeld der Bahnhöfe und punktuell an den örtlichen Kontext angepasste höhere Dichten anzustreben.

Abbildung 2



SCHWERPUNKTGEBIETE

Nr.	Name	Fläche	**Einwohner**	Wohneinheiten	Dichte: EW pro ha	Anmerkungen
S24.1	Hohe Straße	9,5 ha	**1050 EW**	ca. 482 WE	110	Flächen gemäß FNP (G1 und G3), Hinzunahme Fläche G4 (Hohe Straße IV, ca. 60 WE)
S24.2	Messeplatz	3 ha	**420 EW**	ca. 200 WE	140	8 Baublöcke je 25 WE
S24.3	Haltingen Ost	7 ha	**630 EW**	ca. 240 WE	90	gemäß Plausibilitätsprüfung: 90 EW/ha
S24.4	Im Rad	9,2 ha	**830 EW**	ca. 390 WE	90	Hinzunahme aller Entwicklungsflächen (DBImmo, Stadt, Private); gemäß Plausibilitätsprüfung: 90 EW/ha
S24.5	Heldelinger **Boden**	4,5 ha	**405 EW**	ca. 160 WE	90	Flächen gemäß FNP (G22, G23); gemäß Plausibilitätsprüfung: 90 EW/ha
S24.6	Unterer Brommenacker	4 ha	**360 EW**	ca. 140 WE	90	gemäß Plausibilitätsprüfung: 90 EW/ha
S24.7	Verdichtungspotenzial Kernstadt	3,7 ha	**495 EW**	ca. 235 WE	130	Entwicklungsareale Schätzle (54 WE), Marksteinweg (25 WE), Johannesquartier (52 WE), Dörfli im Dorf (14 WE) + kleinere Flächen (~ ca. 2,1 ha)
S24.8	Grieloch	1,4 ha	**180 EW**	ca. 60 WE + Hotel	128	
			Gesamt: 4.370 EW	**Gesamt: ca. 1.907 WE**		

3.2 Workshops

KICK-OFF-WORKSHOP ZIELE

Information über den Stand der Arbeiten des AP3; gemeinsame Themenschwerpunkte festlegen; weiteres Vorgehen und Organisation gemeinsam bestimmen.

3. JULI 2014 RESULTATE

Die Gemeinden schildern die anstehenden Herausforderungen, Projekte und Ziele, die sie angehen werden. Efringen-Krichen berichtet bspw., dass ein Gemeindebus zur besseren Anbindung der neun zum Gemeindegebiet gehörenden Ortschaften an die S-Bahn eingeführt werden soll und dass aktuell in Bahnhofsnähe 5 ha mit Wohnnutzung überbaut werden. Bad Bellingen verzeichnet einen grossen Zuzug, wobei vor allem Einfamilienhäuser nachgefragt werden. Dennoch wird auch ein Baufeld zeitgemäss verdichtet überbaut. Die Alterung der Bevölkerung wird als Herausforderung genannt. Den «ÖV auf die Schiene bringen» wird als gemeinsames Ziel des Kandertals genannt. Weil am Rhein weist die höchste Bevölkerungsdichte des Korridors auf und hat noch 20 ha Wohnreserve. Auch im Bereich Arbeiten tut sich etwas in Weil: die 3 grössten Unternehmen der Stadt bauen aus. Zur Abstimmung der dynamischen Siedlungsentwicklung in Weil mit dem Verkehr hat Weil verschiedene Ideen. So wird eine neue Haltstelle beim Gewerbepark mit Verknüpfungsoption der zu verlängernden Tram 8 in die Stadtplanung integriert.

An der Sitzung werden zwei Schwerpunkte festgelegt. Beim ersten Schwerpunkt **«Mobilitätssystem Oberrhein / Kandertal»** geht es darum, das ÖV-System mit den beiden Achsen Oberrhein und Kandertal und Weil am Rhein als Trichter ganzheitlich zu vertiefen und weiterzuentwickeln. Folgende Vision schwebt den Teilnehmern vor: Rund um sogenannte ÖV-Hubs wird ein integrales Mobilitätssystem entwickelt, d.h. die Schnittstellen ÖV-Feinverteiler, MIV und LV werden optimiert. Das integrale Mobilitätssystem soll ausserdem auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden – Entwicklungen im Umfeld von ÖV-Haltestellen sind zu fördern.

Beim zweiten Schwerpunkt **«Zukunftswerkstatt Oberrhein / Kandertal»** geht es darum, die anstehenden Herausforderungen mit der Bevölkerungsdynamik und Veränderungen der Bevölkerungsstruktur anzugehen, indem Massnahmen entwickelt werden.

Auch Fragen bzgl. der veränderten Ansprüche der Bevölkerung sollen diskutiert werden, woraus weitere gemeinsame Projekte im Bereich Kultur / Freizeitinfrastrukturen entstehen könnten. In Bezug auf die Organisation wird vereinbart, dass die Stadt Weil am Rhein Ansprechpartner von Agglo Basel ist.

2. WORKSHOP
ZIELE

Erarbeitete Auslegeordnung über die Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken / Entwicklungsziele, wichtige Entwicklungsgebiete, Verdichtungspotenziale und verkehrsintensive Einrichtungen gemeinsam diskutieren; das weitere Vorgehen bzgl. Mobilitätssystem und Zukunftswerkstatt festlegen.

20. NOVEMBER 2014
RESULTATE

Die Entwicklungsgebiete, Verdichtungspotenziale und verkehrsintensiven Einrichtungen wurden kartographisch festgehalten und in Bezug zur Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gesetzt. In der Diskussion werden anzubringende Optimierungen diskutiert, wie z. B. die Informationen von denjenigen Gemeinden ergänzt werden sollen, die nicht direkt an den Korridorachsen Kandertal und Oberrhein liegen. Die Pendlerbewegungen dieser Gemeinden müssen bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt und deshalb in den kartographischen Grundlagen erfasst sein.

Die wichtigsten Ergebnisse der für den Workshop erarbeiteten Auslegeordnung sind in Kapitel 3.1 enthalten. Die Auslegeordnung erlaubt einen Vergleich mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms der 2. Generation: Die Bevölkerungsprognosen pro Gemeinde multipliziert mit den im Zukunftsbild vorgegebenen Entwicklungsraten (abhängig vom Raumtyp) werden mit den Entwicklungszielen der einzelnen Gemeinden verglichen. Diese Rechnungsübung ergibt nur geringfügige Abweichungen vom Zukunftsbild.

Da die Bevölkerungsprognosen variieren und dementsprechend auch die Ziel-Entwicklungsraten pro Raumtyp agglomerationsweit überprüft werden müssen, sind nicht die absoluten Zahlen wirklich relevant, sondern ist die Verteilung der Entwicklung auf die Raumtypen entscheidend. Zum Beispiel sollen die ländlichen Gemeinden deutlich weniger wachsen als die Gemeinden der übrigen Raumtypen. Diese Tendenz ist im Korridor Oberrhein / Kandertal ablesbar, was nicht erstaunt, weil die raumplanerischen Vorgaben auf übergeordneter Ebene kompatibel

sind mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes (Resultat der Auslegeordnung 2013). Es zeichnet sich ab, dass Änderungen an der Raumstruktur auf übergeordneter Ebene (Regionalplan des RVHB) aufgrund der Dynamik der letzten Jahre eingeführt werden. Im Rahmen der Überarbeitung des Regionalplanes wird die ländliche Entwicklungsachse Kandertal (Anpassung des Zukunftsbildes im Rahmen von AP3) aufgenommen werden. Dies führt zu neuen Raumtypenzuordnungen. Kandern bspw. ist nicht mehr eine ländliche Gemeinde, sondern ein Regionalzentrum. Dies entspricht der aktuellen Bedeutung von Kandern. Die Anwesenden beschliessen die Neuzuordnung und nehmen zur Kenntnis, dass die Stossrichtung der Entwicklung im Korridor Oberrhein / Kandertal mit dem Zukunftsbild von Agglo Basel übereinstimmt. Am Workshop wird basierend auf den einzelnen Porträts der Gemeinden (SWOT, Bezeichnen von Herausforderungen) ein Korridor-Porträt erstellt (siehe Kapitel 4). In Bezug auf den Schwerpunkt **«Mobilitätssystem»** wird auf das Kandertal fokussiert. Hier besteht das Ziel, die Kandertalbahn wieder zu reaktivieren. Hierfür braucht es siedlungs- und verkehrsseitig vertiefte Abklärungen, um den Kosten-/Nutzen-Koeffizienten der Reaktivierung der Kandertalbahn eines vorliegenden Gutachtens zu überprüfen. Ein workshopbasiertes Vorgehen, in dem verkehrliche und siedlungsstrukturelle Ansätze verfolgt werden, wird als nächster Schritt festgelegt. Beim Schwerpunkt **«Zukunftswerkstatt»** einigt man sich darauf, vorerst die Kräfte auf das Thema Mobilitätssystem zu konzentrieren.

3. WORKSHOP
ZIELE

Das von IBA 2020 erarbeitete Vorgehenskonzept für das workshopbasierte Vorgehen diskutieren; aktualisierte Kartengrundlagen besprechen.

22. JANUAR 2015
RESULTATE

Die am 2. Workshop diskutierten Karten-Optimierungen werden vorgestellt. Die Karte enthält nun auf 3 Layern, die auch problemlos in einer Karte dargestellt werden können, viele wichtige Informationen, die der Abstimmung von Siedlung und Verkehr dienen.
Das Vorgehenskonzept der IBA 2020 wird begrüsst.

Die Gemeinden des Kandertals möchten das Ziel der Reaktivierung der Kandertalbahn weiterverfolgen. Das Gutachten zur Ermittlung des Kosten-/Nutzen-Koeffizienten von 2011 wurde nach einem standardisierten Vorgehen erstellt. Dabei blieben wichtige Informationen unberücksichtigt. Ausserdem haben sich die Rahmenbedingungen seither geändert – das Kandertal soll ländliche Entwicklungsachse werden, womit ein zusätzliches Einwohnerwachstum resp. ein zusätzliches Nutzerpotenzial der zu reaktivierenden Kandertalbahn verbunden ist. Das Vorgehenskonzept der IBA 2020 wird als zweckmässiger nächster Schritt betrachtet, und das Budget wird gesprochen.

4. WORKSHOP
ZIELE

Beide Täler – Oberrhein und Kandertal – entwickeln sich aufgrund der Nähe zu Basel dynamisch. Es wird von überdurchschnittlichen Wachstumsraten ausgegangen. Werden keine Bemühung zur Optimierung des ÖV unternommen, besteht akute Gefahr, dass sich die Gesamtverkehrssituation zunehmend verschlechtern wird (Stau, Nicht-Einhalten des Taktfahrplans Bus) und dass die beiden Räume von der Entwicklung abgehängt werden. Ein Ausbau des ÖV, vor allem des schienengebunden ÖV, bedingt allerdings eine gewisse Nachfrage, die wiederum durch ein attraktives Angebot an Wohnungen möglichst im nahen Umfeld der (zukünftigen) Haltestellen generiert werden sollte.

Ziel des Workshops ist es, durch Inputs der Büros Yello Z (YZ) und Ernst Basler und Partner (EBP) aufzuzeigen, welche Potenziale im Bereich Siedlung im Kandertal und am Oberrhein bestehen und wie die Reaktivierung der Kandertalbahn aus Expertensicht eingeschätzt wird.

19. MAI 2015
RESULTATE

Die Ergebnisse der YZ-Studie wurden präsentiert. Festgehalten werden kann, dass gewisse Gemeinden Verdichtungsziele verfolgen – wie z. B. Kandern mit verschiedenen, sich an den vorhandenen Siedlungsstrukturen orientierenden, Verdichtungstypologien – und andere eher auf den Einfamilienhaustyp (gehobener Standard) setzten. Derzeit wird der Einfamilienhaustyp nachgefragt, und Investoren möchten Einfamilienhäuser realisieren. Mit Blick auf die Zukunft und die sich abzeichnenden Trends – z. B. aufgrund steigender Benzinpreisen wird der Autobesitz pro Haushalt voraussichtlich sinken – stellt sich die Frage, welche Wohnformen in 5, 10 und 20 Jahren nachgefragt werden.

Auch die Resultate der Analyse von EBP werden vorgestellt. In der Diskussion wird dazu folgendes geäussert: Wenn ein Flirt mit Durchbindung nach Basel eingesetzt würde, dann würde die Nachfrage steigen («Netzeffekt»); Es braucht einen ausreichend hohen Takt, damit eine Verlagerungswirkung entsteht. Der Tourismus stellt ein wichtiges Nachfragepotenzial dar. Beide Zieldestinationen Basel und Lörrach sind in die Überlegungen einzubeziehen. Im Zusammenhang mit dem ÖV-Ausbau muss die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung zwingend berücksichtigt werden.

Die Entwicklungen am Haltepunkt Weil am Rhein waren zum Zeitpunkt der Erstellung der Rapp-Studie nicht bekannt. Eine Weiterentwicklung hin zu einer barrierefreien Nutzung und Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wäre ein wichtiger Entwicklungsauftrag. In Bezug auf das weitere Vorgehen informiert Bürgermeister Renkert von Kandern, dass Mitte Juli eine Kandertalkonferenz organisiert wird, an der man das Thema Kandertalbahn thesenartig diskutieren wird.

KANDERTALKONFERENZ ZIELE

Diskussion und Verabschiedung des Positionspapiers der Kandertalkonferenz 2015

17. UND 18. JULI 2015 RESULTATE

Auf der Kandertalkonferenz wurden elf Thesen (im Vorfeld verschicktes Thesenpapier) zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kandertal in zwei Workshops (Gruppe I. Mobilität und Siedlungsentwicklung heute, Gruppe II. Mobilität und Siedlungsentwicklung Zukunft) diskutiert. Für die Siedlungsentwicklung sind zwei Thesen besonders spannend. In der einen These wird postuliert, dass eine zukunftsfähige Gestaltung des Kandertals an einem einvernehmlichen Leitbild orientiert sein soll. In einer weiteren These wird auf den spezifischen, ländlichen Charakter des Kandertals als massgeblicher Faktor der Attraktivität des Kandertals eingegangen. Die Bewahrung des ländlichen Charakters muss ein primärer Orientierungspunkt bei der künftigen Siedlungsentwicklung sein. Daraus ergibt sich die Anforderung der behutsamen Gestaltung einer substantiellen strukturellen Stärkung. Basierend auf den Workshop-Debatten und dem Thesenpapier wurde am zweiten Konferenztag ein Positionspapier vorgestellt und verabschiedet (siehe Anhang). Ausserdem gab es ein Referat zu alternativen Finanzierungsmodellen.

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Oberrhein / Kandertal?

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

SCHWÄCHEN

Als grosse Schwäche wird die Anbindung an den ÖV gesehen. Einige Ortsteile und Umlandgebiete sind unzureichend mit dem ÖV erschlossen, und die Gewerbe- und Arbeitsplatzstandorte verfügen über gar keine ÖV-Anbindung. Auch weist das Radwegenetz Lücken auf. Die Schwächen im ÖV und LV fördern die Nutzung des Autos für Freizeit- und Pendlerstrecken. Eine hohe Belastung durch Durchgangsverkehr ist die Konsequenz. Weil am Rhein weist bereits überlastete Verkehrsknotenpunkte auf – der Bus bleibt im Stau stecken, wodurch der ÖV an Attraktivität verliert. Die im Kandertal fehlende Breitband-Infrastruktur wird als weitere Schwäche bezeichnet.

STÄRKEN

Der Korridor Oberrhein / Kandertal ist ein Wohnstandort mit hoher Lebensqualität – die Dörfer sind eingebettet in die attraktive Landschaft und weisen intakte Dorfkerne auf. Der Korridor weist ein hohes touristisches Potenzial auf und kann insgesamt als grossflächiger Naherholungsraum der Agglomeration Basel betrachtet werden. Zahlreiche Wander-, Fahrrad- und Bike-Wege sind vorhanden. Das Regionalzentrum Kandern lädt zum Flanieren ein – kleine Läden mit verschiedenen, teils regionalen Produkten, Restaurants und Cafés sind vorhanden. Auch Weil am Rhein bietet einiges an Einkaufsmöglichkeiten und ist im «Trichter» ein idealer Versorgungsort für die beiden Täler Kandertal und Oberrhein. Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf finden sich auch in den kleineren Gemeinden. Mit dem Vitra-Center verfügt Weil am Rhein ausserdem über eine wichtige kulturelle Einrichtung. Das Kandertal ist aber nicht nur idyllischer Wohnstandort und eignet sich für den Tourismus, sondern verfügt auch über eine gute Arbeitsmarktstruktur mit Gewerbezonen in Binzen, Haltingen Weil am Rhein (u. a. eine gemeinsame Gewerbezone) – teilweise sind durchaus kurze Pendlerwege möglich. Der Anschluss an übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen kann als gut bezeichnet werden- einige Gemeinden haben eine direkte Anbindung an die Autobahn, in Weil am Rhein besteht ausserdem ein direkter Zugang zu den Rheinhäfen. Der Korridor wird sich in Zukunft – wenn die verkehrlichen Rahmenbedinugnen dafür geschaffen werden – dynamisch entwickeln können, da Entwicklungspotenziale vorhanden sind (Kapitel 3).

RISIKEN

Werden die verkehrlichen Rahmenbedinungen, insbesondere die Verbesserungen im ÖV, nicht rechtzeitig geschaffen, droht ein Rückgang der Bevölkerung. Der Entwicklungsdruck auf Weil am Rhein könnte steigen in Folge einer mangelhaften ÖV-Erschliessung des Kandertals. Die Durchgangsverkehrs-Problematik würde sich zusätzlich verstärken mit einhergehender Beeinträchtigung der Lebensqualität. Das Verhältnis CH – EU, kann je nach geopolitischer Grosswetterlage – etwa beim Wechselkurs – ein Risiko bergen.

CHANCEN

Die Grenze EU – CH bewirkt eine hohe Dynamik, auf die dank der in allen Gemeinden noch vorhandenen Wohngebietsreserven reagiert werden kann. Die Bevölkerungsstruktur befindet sich im Wandel, gekoppelt mit der Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen und der Entwicklung von neuen Quartier- und Wohnkonzepten können die vorhandenen Siedlungsstrukturen zukunftsorientiert und in hoher Qualität weiterentwickelt werden. Die hohen Natur- und Landschaftswerte sind ein grosses touristisches Potenzial, das als Alleinstellungsmerkmal verstärkt in Wert gesetzt werden kann.

4.2 Herausforderungen

Der demographische und gesellschaftliche Wandel mit den geänderten Bedürfnissen stellt, insbesondere für die Raum- und Verkehrsplanung, eine grosse Herausforderung dar. Die Grundversorgung vor Ort sicherzustellen und damit das Schaffen gleichwertiger Lebensverhältnisse sind herausfordernd. Der Korridor Oberrhein / Kandertal weist viele kleinere, zerstreut liegende Weiler und Ortsteile auf. Die Innenentwicklung ist auch kein Selbstläufer und wird Ressourcen in Anspruch nehmen. Die Balance zwischen Entwicklung, beschleunigt durch die geplanten ÖV-Ausbauten, und Schonung gilt es mit einer behutsamen, die wertvollen Landschaftswerte vollständig berücksichtigenden, Siedlungsentwicklung zu finden. Dies ist wohl die grösste Herausforderung im Korridor Oberrhein / Kandertal.

4.3 Kurzpräsentation angestossene Projekte / Studien

Ausgangslage
Das ÖV-Angebot am Oberrhein und Kandertal soll optimiert werden. Im Fokus steht dabei die Reaktivierung der Kandertalbahn und der 30-Minuten-Takt auf der Oberrheinstrecke. Siedlungs- wie auch verkehrsseitig müssen die bestehenden Grundlagen vertieft werden.

Vorgehensweise
Für einen Workshop arbeiten die Büros YZ und EBP die Grundlagen im Bereich Siedlung und Verkehr auf. Das Büro YZ verwendet dazu u. a. die bereits zusammengetragenen Informationen der Gemeinden und das erarbeitete Kartenmaterial. EBP stützt sich in erster Linie auf das Gutachten von Rapp Regionalplan 2011 ab.

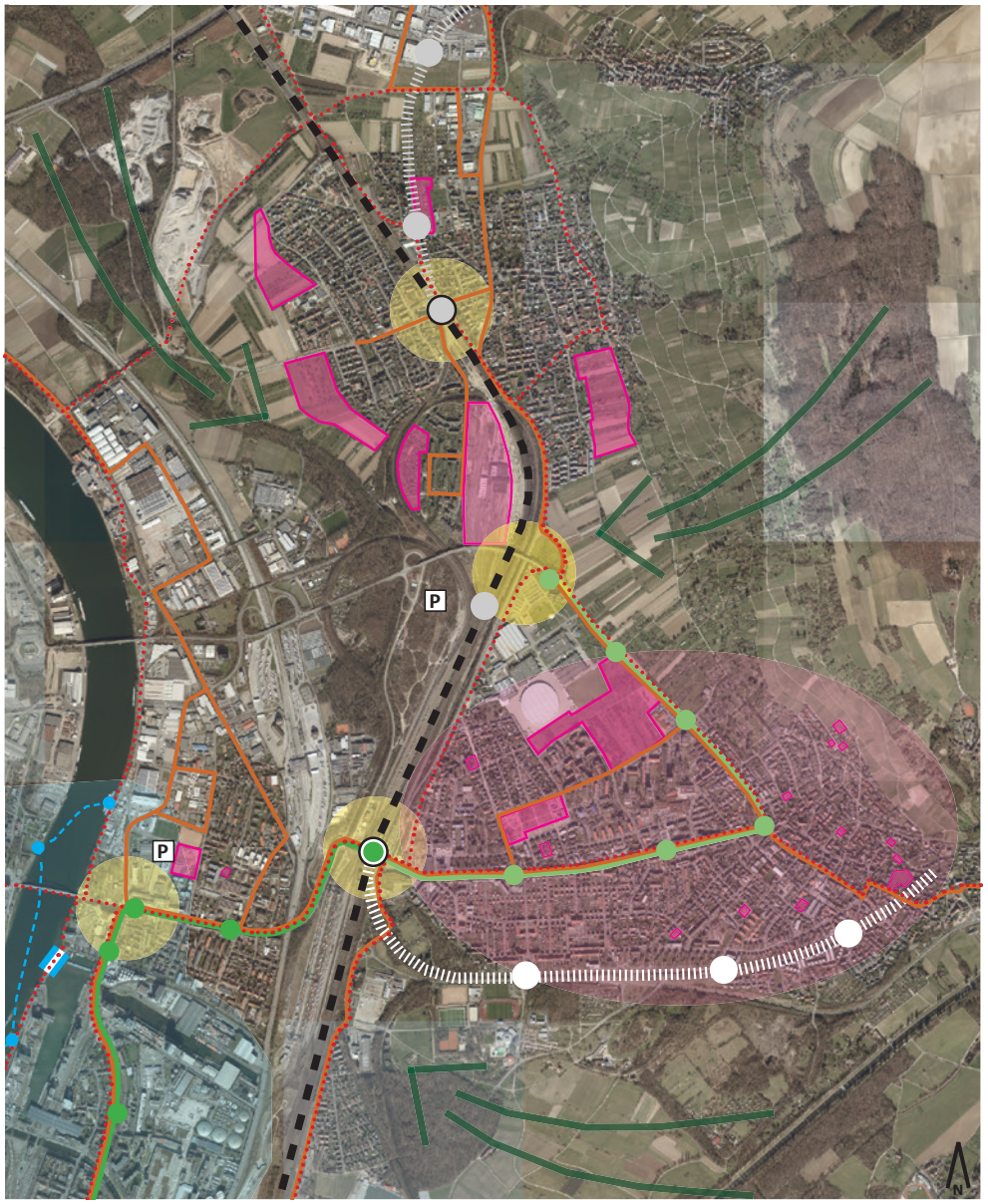
Ergebnisse
Im Bereich Siedlung wird eine Leseart der Region erstellt – die Ergebnisse sind in Kapitel 4 eingeflossen. Die Stärken und Schwächen für beide Täler wurden benannt (Kapitel 4). Die Potenzialflächen für beide Täler werden übersichtlich dargestellt. Es wird folgendes Fazit dazu gezogen: Der schienengebundene ÖV benötigt eine höhere Einwohnerdichte um die Haltepunkte. Die vorliegenden Bevölkerungszuwächse pro Gemeinde sind möglicherweise zu gering – folgende Handlungsansätze gilt es deshalb zwingend zu prüfen: Einzugsradien optimieren – vorhandene Haltepunkte im Zuge der Reaktivierung der Kandertalbahn verschieben, um verdichtete Bereiche besser zu erschliessen; Einzugsbereiche nachverdichten – nach Möglichkeit Urbanisierung der Bahnhofsgebiete in fussläufiger Distanz; Lücken schliessen – Weitere Haltepunkte mit Verdichtungspotenzial definieren (z. B. Hammerstein). Pro Gemeinde wurde ausserdem ein Steckbrief erstellt, der die wichtigsten Siedlungsentwicklungsareale, die Entwicklungspotenziale ausweist und die Identität, Selbsteinschätzung und die besonderen Herausforderungen nach Ansicht der Gemeinde enthält. Die aus den Steckbriefen abgeleiteten Handlungsempfehlungen sind mit den bereits genannten Handlungsansätzen deckungsgleich: Verdichtung – höhere Dichten in klar definierten Bereichen fördern und angepasste Gebäudetypologien entwickeln; Qualifizierung – Entwicklung der Potenzialflächen insbesondere um die Haltepunkte bietet die Chance, ganzheitlicher über die Entwicklung der Gemeinde nachzudenken und z. B. das Ortsbild aufzuwerten; 2. Reihe – eine qualitativ hochwertige Entwicklung im Bestand in der 2. Baureihe ermöglichen, z. B. mit Hilfe eines Gestaltungsleitfadens. Als Schlussfazit wird festgehalten, dass über die Bewertung der heute vorhandenen Entwicklungsgebiete und -möglichkeiten hinaus eine strategische, ortsübergreifende und integrative Siedlungsplanung mit Fokus Innenentwicklung angestrebt werden müsste. Mit der Siedlungsentwicklung können Identitäten gefördert und kulturelle Spezifitäten als touristischer Anreiz gemeinsam herausgearbeitet werden. Dies könnte bspw. durch ein abgestimmtes Gebäudetypologien-Konzept erreicht werden.

Im Bereich Verkehr wurde eine differenzierte Ausgangslage erstellt, u. a. wurde das gesamte ÖV-Angebot erfasst. Die Verkehrsströme im Kandertal sind ausgerichtet auf Basel und Lörrach. Dies betrifft sowohl Arbeits- als auch Ausbildungspendler.

Es muss allerdings ergänzend erwähnt werden, dass Weil am Rhein alleine 10 771 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze bietet, und es pendeln täglich 6870 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein. Eine Zahl der Pendler aus dem Kandertal ist zwar nicht erhoben, die Erfahrung aus den Gesprächen mit den örtlichen Unternehmensleitungen lehrt aber, dass diese Zahl erheblich ist, ebenso aus dem Gebiet entlang des Rheins. (Datenstand: 30.6.2014, Quelle: WWT). Heute besteht das ÖV-Angebot im Kandertal vor allem aus der Buslinie 55. Sie verkehrt stündlich bis 19:20 Uhr mit Verdichtungskursen während der Morgen- und Abendspitze. Für Pendler ist die Rückkehr zum Wohnort relevant, der letzte Bus von Basel via Weil am Rhein und Binzen nach Kandern verlässt Basel um 20:20 Uhr (Samstag und Sonntag bereits um 19:20 Uhr).

Die direkte Buslinie vom Kandertal nach Basel (55) verkehrt während Stosszeiten infolge Stauerscheinungen auf der Strasse in Haltingen und vor dem Zoll auf dem Weg nach Basel (B3) unzuverlässig. Auch die Busse in Tumringen (K6354) auf dem Weg nach Lörrach fahren oft unpünktlich. Mit der Buslinie 55 fahren heute ca. 700–1000 Personen je Richtung und Tag (Linienbelastung, Erhebungen 2010 / 2011) in und aus dem Kandertal mit dem ÖV nach Weil am Rhein und Basel sowie mit Umsteigen auch nach Lörrach. Für eine Bahnverbindung wäre gemäss STEB Bahnausbauschritt 2030 folgende Nachfrage erforderlich: Für den Stundentakt 500–1999 Personen je Tag (meistbelasteter Querschnitt) und für den Halbstundentakt 2000–7999 Personen je Tag (meistbelasteter Querschnitt). Neben der Auslegeordnung wurde die Rapp-Studie kritisch beurteilt. Es wird von EBP beanstandet, dass z. B. die Prognose der Einwohnerentwicklung zu gering (Prognose 2030 bereits 2013 praktisch erreicht) ist oder dass keine Verkehrsmittelwahländerung bei Schülern unterstellt wird. In Bezug auf das weitere Vorgehen wird vorgeschlagen: Erstens soll eine genauere Nachfrage-Analyse erstellt werden – mit detaillierten und aktuellen Nachfragedaten (ÖV und MIV) unter Berücksichtigung der aktuellen Siedlungsentwicklung und mit sowie ohne Berücksichtigung der potenziellen Siedlungsentwicklung; Ausarbeitung eines möglichen Personennahverkehrsnetzes mit Einbettung der Kandertalbahn in der trinationalen S-Bahn Basel und ergänzt durch ein abgestimmtes Busnetz; Neue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Abbildung3:
Die Graphik zeigt die Schwerpunktgebiete und die Verkehrsmassnahmen die im Korridor Oberrhein / Kandertal geplant sind. Ausserdem sind die wichtigen Landschafts-massnahmen eingetragen.



LEGENDE

- Entwicklungsgebiete
- Verdichtungspotential Kernstadt
- Grünzäsur
- Strecke 4000 Karlsruhe - Basel
- Haltestelle Bahn
- Busnetz Weil am Rhein
- S-Bahn Weil am Rhein - Lörrach
- Haltestelle S-Bahn
- Tramlinie 8
- Haltestelle Tramlinie 8
- P+R
- Reaktivierung Kandertalbahn (S-Bahn)
- Neue Haltestelle S-Bahn
- Verlängerung Tramlinie 8
- Neue Haltestelle Tramlinie 8
- Radnetz „Velo2025“
- Umsteige-Hub / Mobilitätspunkt
- Entwicklungsgebiet 3land
- Neu geplante Hafenbrücke
- Geplante Linienschifffahrt
- Neue Haltestelle Linienschifffahrt

5 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3

Im Rahmen von AP3 stand die Abstimmung Siedlung und Verkehr im Trichter Weil am Rhein im Fokus. Zur richtigen Priorisierung der Massnahmen in AP3 fand ein intensiver Austausch zwischen Stadt und der Geschäftsstelle Agglo Basel statt. Die Stadt Weil am Rhein hat ein Konzept für die zukünftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erstellt (Abbildung 3). Es orientiert sich an den bestehenden Infrastrukturen, die in Abhängigkeit mit den Entwicklungsarealen zukunftsorientiert weitergeplant wurden. Das am Kick-off-Workshop aufgegriffene Schwerpunktthema «Mobilitätssystem Oberrhein / Kandertal» wurde in Weil schon planerisch umgesetzt.

Die gelben, kreisförmigen Flächen in der Abbildung 3 verorten sogenannte Umsteige-Hub / Mobilitätspunkte. Weiter wird verdeutlicht, dass wichtige Entwicklungsareale in Weil am Rhein durch die Verlängerung der Tram 8 eine attraktive Anbindung an den ÖV erhalten, und das zu verhältnismässig geringen Kosten. Mit neuen Haltestellen der S-Bahn (eine an der bestehenden Oberrheinstrecke, eine weitere an der zu reaktivierenden Kandertalbahn) würde eine attraktive Anbindung an den ÖV von weiteren Entwicklungsarealen ermöglicht. Diese grossen Ausbauten der ÖV-Infrastruktur sind sicherlich visionär – sie zeigen allerdings auf, wie die Stadt Weil am Rhein urbaner werden kann. Neue ÖV-Infrastrukturen wirken als Entwicklungsmotor und ermöglichen eine neue, urbanere Siedlungsstruktur mit «grossstädtischen» Dichten.

Im Rahmen von AP4 wird die Reaktivierung der Kandertalbahn für die weitere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zentral sein. Hier müssen u. a. die Schnittstellen mit Bus und LV vertieft analysiert werden. Im LV wurden in AP3 bereits folgende Verbesserungen geplant:

- LV65 Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
- LV66 Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
- LV 67 Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach.

Nachfolgende Tabellen und Abbildung zeigen die Schwerpunktgebiete und die Verkehrsmassnahmen – die im Korridor Oberrhein / Kandertal geplant sind auf. Ausserdem sind die wichtigen Landschaftsmassnahmen aufgeführt.

LANDSCHAFTSMASSNAHMEN

Nr.	Projektname
L1	Tüllinger Berg
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S2	Basel Nord	S2.3	Weil am Rhein D
		S2.7	Weil Friedlingen D
S24	Weil am Rhein	S24.1	Hohe Strasse
		S24.2	Messeplatz
		S24.3	Haltigen Ost
		S24.4	Im Rad
		S24.5	Heldelinger Boden
		S24.6	Unterer Brommacker
		S24.7	Verdichtungspotential Kernstadt
		S24.8	Grieloch

ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ü6	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3	-
Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)	-

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	A
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	A
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	A
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	A
LV68	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	B
LV69	Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	B
LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknpüfungen	B
LV71	Weil am Rhein: Radhaus	B
LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	B
Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)	C
Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn	C

Schliengen
Bad Bellingen
LV69
L7
Ettingen
Kandern
Oberrhein
Kembs
LV68
Sierentz
Efringen-Kirchen
Schallbach
Ö41
Fischingen
Rosenau
Bartenheim
Pays de Saint-Louis
Eimeldingen
Binzen
Brinckheim
Wiesental
LV65
S24.8
LV71
L1
S24.6
LV72
Village-Neuf
S24.5
LV66
S24.3
S24.4
Blotzheim
LV70
L9
S24.1
Ö39
Huningue
S2.3
S24.2
Michelbach-le-Bas
Saint-Louis
Ü6
Ö4
S24.7
S2.7
S2.7
LV67
L2
Kern
Riehen
M8

Schopfheim
Steinen
Inzlingen
Massnahmenkarte Oberrhein / Kandertal
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

Die abgebildeten Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen sind in nachfolgender Tabelle den Siedlungsarealen der Schwerpunktegebiete zugeordnet.

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S24	Weil am Rhein	S24.1	Hohe Strasse	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
				Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S24.2	Messeplatz	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
				Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S24.3	Haltigen-Ost	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
				LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
				LV71	Weil am Rhein: Radhaus
				LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S24	Weil am Rhein	S24.4	Im Rad	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
				LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
				LV71	Weil am Rhein: Radhaus
				LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S24.5	Heldelinger Boden	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
				LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
				LV71	Weil am Rhein: Radhaus
				LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S24	Weil am Rhein	S24.6	Unterer Brommacker	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
				LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
				LV71	Weil am Rhein: Radhaus
				LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		24.7	Verdichtungs-potenzial Kernstadt	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
				Ö39	Tram 8 (Weil Läublinpark - Vitra)
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S24	**Weil am Rhein**	24.8	Grieloch	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L8	Landschaftsraum Wiese – Vom Gewässer zur Lebenswelt
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				Ö41	Reaktivierung Kandertalbahn
				LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach
				LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung
				LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen
				LV71	Weil am Rhein: Radhaus
				LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

6 Ausblick

Am Abschlussworkshop vom 22. August 2016 wurde bestätigt, dass die beiden Achsen Kandertal und Oberrhein einen gemeinsamen funktionalen Raum darstellen. Die Talachsen stellen mit dem vorhandenen und geplanten ÖV-Angebot der S-Bahn das Rückgrat der Region dar. Die Verbesserung der S-Bahn-Qualität am Oberrhein, die mit der Aktivierung des Ersten und Zweiten Gleises angestrebt wird, und die Reaktivierung der Kandertalbahn sind eng verknüpft mit einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des sich dynamisch entwickelnden Korridors Oberrhein / Kandertal.

Mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn (ZRL) verfügen der Landkreis Lörrach und die beteiligten Städte und Gemeinden über eine gemeinsame Plattform, um den S-Bahn Qualitätsausbau zu fördern. Der Zweckverband hatte ursprünglich die Aufgabe, den Bau der Regio-S-Bahn auf den Strecken Zell im Wiesental – Basel Badischer Bahnhof sowie Lörrach – Weil am Rhein auf deutschem Hoheitsgebiet zu unterstützen. Er beteiligte sich an den Aufwendungen (Restkosten einschl. nicht förderfähiger Ausgaben, Zwischenfinanzierungskosten), die dem Bauträger (Infrastruktureigner DB AG) nicht durch Staatszuschüsse gedeckt wurden. Mit der kürzlich erfolgten Erweiterung des Satzungszwecks steht der ZRL nunmehr auch den kreisangehörigen Gemeinden des Korridors Oberrhein / Kandertal offen, damit sich diese gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach und zusammen mit dem Wiesental-Korridor entsprechend für ihre Gemarkung engagieren können. Die Plattform ZRL ist ein starkes Signal der kommunalen Ebene für die S-Bahn und deren Qualitätsverbesserungen.

Um die S-Bahn als Rückgrat zu stärken, bedarf es neben dem genannten Zweckverband, über den die Investitionsbeiträge der kommunalen Ebene aufgebracht werden können, auch einer (gemeinsamen) Orientierung der Raumentwicklung an diesem Rückgrat. Ausserdem beansprucht die Umsetzung von Infrastrukturausbauten jeweils eine gewisse Zeitspanne. Kapazitätsprobleme auf der Straße bestehen aber teilweise bereits heute, vor allem im Trichter Weil am Rhein – kurzfristige Verkehrsmassnahmen sind daher im AP3 enthalten. Eine Auseinandersetzung mit raumplanerischen Aspekten – im gemeinsamen Verbund aller kommunalen Planungsträger – ist zwingend nötig. Nur so kann sichergestellt werden, dass Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt sind und sich die Mobilitätsnachfrage verträglich und ohne übergroße Kapazitätsprobleme abwickeln lässt.

Im Kandertal setzt eine Betriebsaufnahme der Kandertalbahn eine ausreichende Nachfrage voraus. Die Siedlungsentwicklung soll deshalb im Schwerpunkt auf die Gemeinden gelenkt werden, die von der Kandertalbahn bedient würden. Dabei ist es wichtig, dass sich die Gemeinden an gemeinsamen, nachhaltigen Entwicklungsgrundsätzen orientieren, damit die Qualitäten des Kandertals – wertvolle Landschaft und wichtiger Naherholungsraum der Agglomeration Basel – geschützt werden. Um in diesem Sinne genauere und aufeinander abgestimmte Aussagen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für den gesamten Teilraum Kandertal zu erhalten, haben sich die Stadt Kandern und die Gemeinden Binzen, Rümmingen, Wittlingen, Schallbach und Malsburg-Marzell für einen ergebnisoffenen Leitbildprozess zusammengeschlossen. Mögliche verkehrliche Erschliessungsoptionen sollen in Bezug zu ihren Implikationen auf die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung gesetzt werden.

In einem weiteren Zusammenschluss erarbeiten drei Gemeinden des Korridors Oberrhein / Kandertal (Kandern, Schliengen, Bad Bellingen) pilothaft ein Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (kurz ILEK). Als ILEK wird als Grundlage für Fördermaßnahmen im Rahmen der deutschen Flurneuordnung ein besonderes Konzept zur ländlichen Entwicklung bezeichnet, das darauf abzielt, den ländlichen Raum gleichzeitig als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturraum weiterzuentwickeln. Das Konzept zielt auf eine möglichst umfassende Berücksichtigung verschiedener Handlungsfelder ab. Dabei sollen regionaltypische Eigenheiten besonders berücksichtigt werden, und es sollen regionalinterne Kräfte aktiviert und regionale Netzwerke aufgebaut werden.

Neben den Talachsen, die sich dank der Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft dynamisch entwickeln werden, befinden sich zwischen den beiden ein Y bildenden Achsen ländlich geprägte Gemeinden. Mit sogenannten Strukturprogrammen und mit der laufenden Erarbeitung eines kreisweiten Strukturentwicklungskonzepts fördert der Landkreis Lörrach die nachhaltige Entwicklung insbesondere ländlicher Gemeinden auf seinem Kreisgebiet. Auch der dargestellte Leitbildprozess im Kandertal und das oben genannte ILEK werden seitens des Landkreises unterstützt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Gemeinden des Korridors Oberrhein / Kandertal im Rahmen der 4. Generation des Agglomerationsprogrammes Basel weiterhin gemeinsam auf der Ebene des Zweckverbandes Regio-S-Bahn für die S-Bahn-Qualität einsetzen und im gesamten Korridor über ihre raumplanerischen Aktivitäten austauschen, sodass eine Koordination und Abstimmung mit den vorhandenen Verkehrskapazitäten erfolgen kann. Das ILEK wird weiter erarbeitet, wobei weitere Gemeinden gewonnen werden sollen. Die Gemeinden im Kandertal werden intensiv im Rahmen des Leitbildprozesses zusammenwirken und ihre Erfahrungen und Erkenntnisse mit dem gesamten funktionalen Raum Korridor Oberrhein / Kandertal teilen. Mit dem Strukturentwicklungskonzept des Landkreises wird für den Teilraum Oberrhein / Kandertal eine eigene Entwicklungsklammer entstehen.

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