AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Korridorbericht Wiesental

Oktober 2016

Impressum

Agglomerationsprogramm Basel,
3. Generation,
Teil 5 – Korridor Wiesental
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
Kanton Basel-Stadt
Landkreis Lörrach
Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Korridorgemeinden

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

Inhalt

1 Politisches Vorwort ... 2

2 Porträt des Korridors ... 3

2.1 Beschrieb des Korridors Wiesental ... 3

2.2 Wie ist der Korridor Wiesental organisiert? ... 4

3 Was lief im Korridor Wiesental im Rahmen von AP3? ... 5

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft ... 5

3.2 Workshops ... 7

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Wiesental? ... 10

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken ... 10

4.2 Herausforderungen ... 12

4.3 Kurzpräsentation der angestossenen Projekte und Studien ... 13

5 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3 ... 16

6 Ausblick ... 24

1 Politisches Vorwort

Die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel hat im Jahr 2014 den Anstoß für den «Korridor Wiesental» gegeben, mit dem Ziel, dass sich die Kommunen im Wiesental von Basel / Riehen bis Zell interkommunal zusammenschließen und über ihre räumliche Entwicklung unter Berücksichtigung verkehrs- und siedlungspolitischer Aspekte abstimmen – über die Grenzen hinweg.

Der Korridor liegt im näheren Einzugsgebiet Basels und profitiert von dessen hoher Dynamik. Der aktuell und auch künftig weiter zu erwartende Bevölkerungsdruck – ausgelöst durch den Wirtschaftsraum Basel und der Attraktivität des Wiesentals als Wohn- und gewerblicher Standort – erfordert eine mit Landschaft und Verkehr eng abgestimmte Siedlungsentwicklung. Die S-Bahn von Basel SBB nach Zell im Wiesental verstehen die Korridor-Kommunen hierbei als das Rückgrat des Korridors; sie bindet das Wiesental an Basel an. Um das Rückgrat weiter zu stärken, verfolgen die Akteure im Korridor gemeinsam mit Agglo Basel die Ziele, eine Verbesserung des ÖV-Angebots (Doppelspurausbau, Taktverdichtung, Einrichtung weiterer S-Bahn-Haltepunkte ...) und parallel hierzu einen Ausbau des Langsamverkehrs zu erreichen. Mit diesen Maßnahmen kann die B 317 entlastet werden.

Innerhalb des Korridors bestehen viele gegenseitige Abhängigkeiten auf unterschiedlichen Ebenen. Entwicklungen in einzelnen Kommunen oder Teilkorridoren haben Auswirkungen auf andere Kommunen, den Korridor, die Agglomeration und umgekehrt.

In einem ersten Schritt haben sich die Korridorgemeinden mit dem Thema Siedlungspotenziale beschäftigt. Nun möchten die Gemeinden ein regionales Raumkonzept in Auftrag geben, das die strategisch wichtigen Themenfelder Siedlung, Verkehr und Landschaft vereint. Damit wird der notwendigen gemeindeübergreifenden Kooperation ein noch stärkeres Gewicht verliehen.

Wir sehen das Agglomerationsprogramm Basel als gute Chance für die Kommunen im Korridor Wiesental und danken der Geschäftsstelle Agglo Basel für den Impuls und die stets gute sowie gewinnbringende Zusammenarbeit.

Jürgen Multner, Bürgermeister
Gemeinde Maulburg

Marco Muchenberger, Bürgermeister
Gemeinde Inzlingen

Martin Bühler, Bürgermeister
Hausen im Wiesental

Rudolf M. Rümmele, Bürgermeister
Gemeinde Zell im Wiesental

Hansjörgi Wilde, Gemeindepräsident
Gemeinde Riehen

Patrick Götsch, Gemeindepräsident
Gemeinde Bettingen

Jürg Lutz, Oberbürgermeister
Stadt Lörrach

2 Porträt des Korridors

2.1 Beschrieb des Korridors Wiesental

Der Korridor Wiesental zeichnet sich durch eine langgestreckte, dicht besiedelte Tallage am Fluss «Wiese», mit weniger stark, zum Teil unbewohnten Hanglagen aus. Mit Ausnahme der Tallage ist der Korridor – insbesondere die Seitentäler – ländlich geprägt. Die Tallage im südlichen Bereich und insbesondere beim Übergang in die Schweiz bei Riehen / Lörrach ist städtisch geprägt. Das Wiesental wird zentral durch die S-Bahn Linien S6, S5 und durch die Bundestraße 317 mit Anschluss an die Bundesautobahn A98 erschlossen. Ergänzend zur S-Bahn verkehren Buslinien. Es gibt enge Verflechtungen in die benachbarten Korridore (Hochrhein, Oberrhein/Kandertal) und nach Basel. Die Gemeinde Riehen (Kanton Basel-Stadt) ist Teil des Korridors Wiesental womit dieser Korridor landesgrenzenüberschreitend ist. Die Abstimmungsprozesse sind aufgrund der unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben etwas komplexer.

Karte
mit Perimeter

2.2 Wie ist der Korridor Wiesental organisiert?

Am Korridorprozess Wiesental beteiligen sich die nachfolgend aufgeführten Gemeinden sowie der Landkreis Lörrach. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und der Kanton Basel-Stadt begleiten den Prozess.

Die ersten sechs Workshops wurden von Agglo Basel (Einladung, Input, Protokolle) in Zusammenarbeit mit der Stadt Lörrach durchgeführt. Am 6. Workshop erklärte sich die Stadt Lörrach bereit, die Prozessführung vollständig zu übernehmen. Die Workshops finden jeweils in der Stadtverwaltung in Lörrach statt.

Der Korridor Wiesental ist bisher in informeller Weise organisiert. Der überkommunale Austausch und eine engere Abstimmung werden als wichtig erachtet. Die Workshops werden konstant von den S-Bahn-Gemeinden besucht. Die informelle Organisationsform funktioniert bisher gut.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	AP	EW
Bettingen	BS	Innerer Korridor	519	1170
Inzlingen	D	Ländlicher Raum	170	2427
Lörrach	D	Innerer Korridor	21 228	48 778
Maulburg	D	Äusserer Korridor	3513	4214
Riehen	BS	Innerer Korridor	4797	20973
Schopfheim	D	Regionalzentrum	6283	19 234
Steinen	D	Äusserer Korridor	1673	9845
Hausen	D	Laut Bundesamt für Statistik derzeit formal nicht zum Korridor zugehörig, Aufgrund ihrer Lage an der S-Bahn und dem Interesse der Gemeinden aber mit in den Prozess einbezogen.	584	2359
Zell	D		1381	6150

Insgesamt leben ca. 115 000 Einwohner und arbeiten ca. 40 000 Personen in den 9 Gemeinden des Korridors Wiesental.

EW:StaLa, Stand 30.6.2015, statistisches Amt Kanton Basel-Stadt, Stand August 2016

AP: StaLa, Stand 30.6.2015 (Es handelt sich um die «sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort». Die Zahlen entsprechen also nicht 1:1 den Arbeitsplätzen.), statistisches Amt Kanton Basel-Stadt, Stand 2013

3 Was lief im Korridor Wiesental im Rahmen von AP3?

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft

Koordination der Entwicklungsabsichten und Abstimmung von Siedlung und Verkehr
Zur Koordination der Entwicklungsabsichten wurde eine Erhebung der Flächenpotenziale durchgeführt. Im Wiesental konnten mehrere Schwerpunktgebiete vom Typ 1 (1000 – 5000 EW/AP) und ein Schwerpunktgebiet vom Typ 2 (5000 – 10 000 EW/AP) identifiziert werden. Die Abstimmung zwischen dem aus der Bevölkerungsentwicklung abgeleiteten Bedarf an Wohnungen und den Entwicklungsmöglichkeiten zeigt eine grosse Knappheit an Fläche auf. Für die weitere Arbeitsplatzentwicklung stehen in der Stadt Lörrach nur noch wenige Potenziale zur Verfügung, hingegen weist Maulburg noch ein grösseres Arbeitsplatzgebiet auf.

Der Regionalplan Hochrhein-Bodensee enthält keine quantitativen Vorgaben. Ein Abgleich in quantitativer Hinsicht mit dem Regionalplan ist daher nicht nötig. Da die meisten Entwicklungspotenziale gemäss der Erhebung im inneren Korridor liegen, gibt es keinen Konflikt mit den Zielsetzungen des Zukunftsbildes von AP3. Des Weiteren zeigt die Analyse, dass alle Potenziale in einer Entfernung vom nächsten Bahnhof liegen, die mit dem Fahrrad grundsätzlich problemlos überwindbar ist.

Ein beachtlicher Teil der Areale liegt ausserdem in fussläufiger Distanz zum nächsten Bahnhof. Die kartografische Ausweisung der Erschliessungsgüte mit dem ÖV (Fahrrad- und Fussdistanz zur nächsten S-Bahn-Haltestelle) kann wegleitend bei der Priorisierung der zukünftigen Entwicklung sein.
Die Entwicklungsabsichten und -möglichkeiten sind erfasst und von den Gemeindevertretern als eine gemeinsame Arbeitsgrundlage anerkannt.

Schwerpunktgebiete
Es konnten Schwerpunktgebiete gebildet werden. Die qualitative und mit der Verkehrsinfrastruktur abgestimmte Entwicklung der einzelnen Areale der Schwerpunktgebiete gilt es in der 4. Generation zu unterstützen.

Schlüsselmassnahmen
Im Rahmen der 5. Mitwirkungsveranstaltung im September 2015 wurden die Schlüsselprojekte im Rahmen des Korridor-Workshops Wiesental definiert. Die zentrale Schlüsselmassnahme im Wiesental ist der 15-Minuten-Takt der S-Bahn. Die S-Bahn wird als Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Wiesental angesehen. Wie die obige Studie aufzeigt, liegen die zukünftigen Entwicklungspotenziale in fussläufiger oder optimaler Fahrraddistanz zu einer S-Bahn-Haltestelle. Die Anbindung an die S-Bahn wird als wichtige Eigenschaft der Entwicklungsareale betrachtet. Für die Siedlungsentwicklung ist im Wiesental auch die neue Haltestelle Zollweg von grosser Bedeutung. Im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung wird die Verknüpfung dieser Haltestelle mit den anderen Mobilitätsarten (LV, Bus, Tram) sowie die städtebauliche Einbindung (im Rahmen einer Mobilitätsplattform) behandelt. Bei den S-Bahn-Haltestellen der äusseren Korridorgemeinden ist die Umsteigebeziehung Auto – Bahn mit dem Bereitstellen eines attraktiven P+R-Angebotes ein wichtiges Thema. An diesen Bahnhöfen sollen die Automobilisten aus den weiter entfernten Schwarzwaldgemeinden auf die Bahn umsteigen. Die weitere Entwicklung des Wiesentals bedingt ebenfalls einen Ausbau des übergeordneten Straßennetzes, damit der Verkehr möglichst zuverlässig aus den Siedlungsgebieten gelenkt werden kann – der Ausbau der B317 stellt deshalb eine weitere Schlüsselmassnahme dar. Sie ist insbesondere für den berufsbedingten Verkehr (Gewerbler, Warenanlieferung etc.) und damit für die wirtschaftliche Entwicklung des Wiesentals von Bedeutung.

3.2 Workshops

KICK-OFF WORKSHOP
ZIELE

Information über den Stand der Arbeiten AP3; Gemeinsame Themenschwerpunkte festlegen; Weiteres Vorgehen und Organisation gemeinsam bestimmen.

5. JUNI 2014
RESULTATE

Folgende gemeinsame Themenschwerpunkte wurden identifiziert:

- Langsamverkehr: Pendlerrouten, gute Anbindung an Bahnhöfe
- Multimodale Drehscheiben an Bahnhöfen: attraktive Gestaltung undZugänglichkeit
- Strassenverkehr: verschiedene Problemstellen vorhanden
- Siedlung: kartografische Übersicht der Entwicklungsabsichten

2. WORKSHOP
ZIELE

Gemeinsame Herausforderungen benennen; gemeinsames Vorgehen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft präzisieren.

9. DEZEMBER 2014
RESULTATE

Folgende Herausforderungen wurden benannt:

- Bewältigung Verkehr
- Unterschiedliche Entwicklungspotenziale, unterschiedlicher Entwicklungsdruck, Zielkonflikte zwischen Entleerung und Boom
- Kohärente Entwicklung (Wohnen und Arbeiten)
- Gemeinsames Herangehen
- Einbindung der übergeordneten Strukturen
- Artikulation gemeinsamer Interessen, gestärktes Selbstbewusstsein der Region

In organisatorischer Hinsicht wurde vereinbart, dass die Stadt Lörrach die Rolle der Ansprechpartnerin und der federführenden Gemeinde übernimmt. Es sollen 3 Arbeitsgruppen – Siedlung, ÖPNV, Strassenverkehr – gegründet werden. Beim weiteren Vorgehen wird die Priorität auf das Thema Siedlung gelegt.

3. WORKSHOP
ZIELE

Information zum aktuellen Stand der Themenbereiche Mobilität und Siedlung.

3. JULI 2015
RESULTATE

Beim Thema Mobilität wurde zu S-Bahn, Strasse und Velo seitens Agglo Basel informiert. In der Diskussion wurde der Handlungsbedarf präzisiert, z. B. wurde auf das Problem der Schrankenschliesszeiten hingewiesen, das sich bei einem 15-Minuten-S-Bahn-Takt verschärfen wird. Beim Thema Siedlung wurde das Vorgehen zur Erfassung und Bewertung der Siedlungspotenziale im Wiesental durch ein externes Büro erläutert. Die Mindestgrösse der zu erfassenden Areale wurde im Workshop festgelegt und der Auftrag ausgelöst.

4. WORKSHOP
ZIELE

Präsentieren und Diskutieren der Resultate der Erhebung der Entwicklungsareale und Festlegen des weiteren Vorgehens.

29. SEPTEMBER 2015
RESULTATE

Die Erhebung führte zur Erkenntnis, dass das Fahrrad das ideale Zugangsverkehrsmittel zur S-Bahn ist; dass es abgelegene Entwicklungsareale in Steinen gibt; dass es noch ein grosses Gewerbegebiet in Maulburg gibt, das jedoch in Bezug auf die S-Bahn schlecht erschlossen ist; dass die S-Bahn in Hausen sich in Randlage befindet, dass die Entwicklungspotenziale in Zell am Siedlungsrand und in grösserer Distanz zur S-Bahn liegen. Diskutiert wurde der Umgang mit abgelegenen Standorten. Die Frage wurde aufgeworfen, ob dieses Potenzial gebraucht wird und, wenn ja, wie es nachhaltig erschlossen werden könnte. Auch der demografische Wandel und die Frage nach dem Bedarf an Wohnangebot für die alternde Bevölkerung wurden thematisiert.

Es wurde ausserdem darauf hingewiesen, dass das Wiesental einer hohen Siedlungsdynamik ausgesetzt ist, die durch die Flüchtlingsthematik noch verstärkt wird.

In Bezug auf das weitere Vorgehen fand die Idee, ein teilregionales Entwicklungskonzept gemeinsam zu erstellen, Zuspruch.

5. WORKSHOP
ZIELE

Rückblick auf den bisherigen Prozess; Erfassen von Schwerpunktgebieten Siedlung auf der Grundlage der Erhebung der Flächenpotenziale; Verstetigung des angestossenen Prozesses sicherstellen; Weiterverfolgen der Idee eines teilräumlichen Entwicklungskonzeptes.

2. DEZEMBER 2015
RESULTATE

Die Schwerpunktgebiete und die darin enthaltenen Entwicklungsareale, die den Anforderungen des Agglomerationsprogrammes entsprechen, wurden gemeinsam festgelegt. Herausforderungen, Abstimmungs- und Klärungsbedarf, die sich als Resultat der Erhebung der Flächenpotenziale herausschälten, wurden diskutiert (siehe Kapitel 4). Sie zeigen den Bedarf an überkommunaler Abstimmung und die Notwendigkeit, ein Entwicklungskonzept Wiesental zu erarbeiten. Es wird entschieden, dass ein externes Büro einen Vorschlag für ein Entwicklungskonzept erarbeitet.

6. WORKSHOP
ZIELE

Diskussion Offerten «Interkommunales Wohnbauflächenkonzept und Siedlungsflächenkonzept für den Agglo-Korridor Wiesental» und «Interkommunales Gewerbeflächenkonzept Agglo-Korridor Wiesental» sowie des Inputpapiers AggloBasel «Erarbeitung Raumkonzept Wiesental»; weiteres Vorgehen festlegen.

16. FEBRUAR 2016
RESULTATE

Am Workshop wurde auf der Grundlage der vorhandenen Dokumente versucht herauszufinden, welches die Bedürfnisse der verschiedenen Gemeinden, des Landkreises Lörrach und von Agglo Basel bezüglich des weiteren Vorgehens sind. Die beiden Offerten stellen wichtige Bestandteile eines Raumkonzeptes dar, beinhalten allerdings nicht die gesamtheitliche Erarbeitung eines Raumkonzeptes. Deshalb wurden Vorbehalte angemeldet. Die Stadt Lörrach erklärte sich bereit, in den nächsten Wochen eine Klärung der nächsten Schritte herbeizuführen.

Nach dem 6. Workshop diskutierten die Gemeinden des Wiesentals und der Landkreis Lörrach die weitere regionale Zusammenarbeit im Wiesental im Rahmen von zwei Sitzungen am 14. April 2016 und am 13. Juli 2016. Dabei stand das Thema «Regionales Raumkonzept» im Vordergrund. Zur Sitzung am 13. Juli 2016 wurde der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) sowie eine Vertretung des Korridors Leimentals eingeladen. Die Ziele und der Prozess des Raumkonzeptes wurden vorgestellt und gemeinsam diskutiert. An dieser zweiten Sitzung wurde beschlossen, ein Raumkonzept zu erstellen. Die Vertretung des Landkreises Lörrachs übernahm das Vorbereiten der Ausschreibungsunterlagen und das Ausarbeiten eines Finanzierungsplanes für das regionale Raumkonzept. Der RVHB sicherte zu, den Erarbeitungsprozess zu begleiten, die Konformität mit dem Regionalplan sicherzustellen und die für den Regionalplan relevanten Inhalte in den Regionalplan aufzunehmen.

4 Worin bestehen die Ergebnisse des Prozesses im Korridor Wiesental?

4.1 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

SCHWÄCHEN

Die von Basel ausgehende Siedlungsdynamik ist Fluch und Segen zugleich, denn sie führt auch zu hohem Siedlungsdruck. Der Siedlungsdruck wird durch die Flüchtlingsthematik verstärkt. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist im Wiesental wie andernorts kein Selbstläufer, und die Tallagen sind schon heute stark beansprucht und weisen wenig zusätzliches Entwicklungspotenzial auf. Es gibt bis auf die Gewerbezone in Maulburg auch kaum grosse Entwicklungsflächen für die Arbeitsnutzung von mehreren Hektaren wie z. B. am Hochrhein, in der Kernstadt oder im Birstal. Die Siedlungsentwicklung wird ausserdem durch Hochwasserrisiken beeinträchtigt. Eine neue Gefahrenkarte zeigt auf, dass ideal gelegene Gebiete nicht ohne weiteres bebaut werden dürfen. Zwar spricht man die gleiche Sprache, die Landesgrenze zwischen Lörrach und Riehen verkompliziert aber die grenzüberschreitende Abstimmung und Planung zusätzlich. Die koordinierte Verkehrsplanung wird durch die verschiedenen Verkehrsverbünde im Korridor Wiesental erschwert. Obwohl die Erschliessung mit dem ÖPNV dank der S-Bahn eine hohe Qualität aufweist, ist das Busangebot, was die Erschliessung der Nebenorte betrifft, ausbaufähig, insbesondere besteht in der fahrplanmäßigen Abstimmung mit der S-Bahn Optimierungsbedarf. Im neuen Nahverkehrsplan wurden allerdings bereits Verbesserungen erzielt, und der S-Bahn-Fahrplan wird beim Busfahrplan schon besser berücksichtigt. Das Park-and-Ride Angebot ist gering, und es stehen auch kaum Flächen dafür zur Verfügung.

STÄRKEN

Im Rahmen des 2. Workshops wurde die von Basel ausgehende Dynamik, die S-Bahn als Lebensader, die lineare Siedlungsentwicklung, die urbane Dichte und das städtische Flair in Lörrach, die naturnahen Hügelgebiete als Naherholungsgebiete, der Fluss Wiese als verbindender Naturkorridor, die gleiche Sprache und Kultur als Stärken hervorgehoben. Letztgenannter Punkt ist in Bezug auf die Etablierung der interkommunalen Zusammenarbeit von grosser Bedeutung.

RISIKEN

Die Abhängigkeit vom Wechselkurs beeinflusst die Personenströme und die wirtschaftliche Entwicklung, jedoch in schwer voraussehbarer Weise. Die Einwanderungspolitik der Schweiz stellt einen weiteren Unsicherheitsfaktor dar. Eine Verzögerung der Taktverdichtung der S-Bahn wird als grosses Risiko betrachtet, denn die Umlagerung – insbesondere des Pendlerverkehrs – auf die S-Bahn zur Entlastung der Verkehrsachsen und Siedlungsgebiete wird dringend benötigt. Überlastete Hauptverkehrsachsen gibt es heute schon: Die Zollfreistrasse und die B317. Als Konsequenz einer zu langsamen Siedlungsentwicklung der S-Bahn-Gemeinden, z.B. aufgrund einer verzögerten Takterhöhung der S-Bahn, besteht das Risiko einer Zersiedlung von weiter entfernten Gebieten (Verlagerung des Entwicklungsdrucks).

CHANCEN

Als Chance werden das Agglomerationsprogramm und weitere grenzüberschreitende Förderprogramme wie Interreg und Pendlerfonds gesehen, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu optimieren. Die Siedlungsentwicklung, obwohl gleichzeitig Stärke und Schwäche, wird grundsätzlich als Chance gesehen. Gut abgestimmt mit der S-Bahn wird sie den benötigten Beitrag für den Angebotsausbau – 15-Minuten-Takt – leisten. Ausserdem ist davon auszugehen, dass hoher Siedlungsdruck das Bedürfnis nach umweltgerechter Mobilität fördert. Die Nähe zu den Naherholungsgebieten wird als weitere Chance betrachtet, deren Attraktivität mit einer besseren Erschliessung noch erhöht werden kann. Im Zusammenhang mit der S-Bahn-Entwicklung wird dem Umfeld der Bahnhöfe als städtebauliche Identifikationspunkte eine grosse Bedeutung beigemessen.

4.2 Herausforderungen

Basierend auf den identifizierten Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken besteht die Herausforderung im Wiesental in einer engen, überkommunalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Konkret bedeutet dies folgendes:

- Verkehrsbewältigung: ÖPNV-Ausbau, bessere Abstimmung von Bus und Bahn, Verbesserungen im Langsamverkehr und in der kombinierten Mobilität, punktueller Ausbau des Strassennetzes an den neuralgischen Punkten

- Ungleicher Entwicklungsdruck innerhalb des Korridors, u. a. durch ungleiche Verteilung von Entwicklungspotenzialen und aufgrund von Entleerungs- und andernorts Boomtendenzen.

- Aufbau der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit

- Kohärente Raumpolitik durch eine ausgeglichene Entwicklung von Wohnen und Arbeiten

- Artikulation gemeinsamer Interessen und des Selbstbewusstseins des Korridors

- Hohe Ansprüche der Zuzügler sind an hohe Anforderungen an den Wohnraum und die Versorgungsinfrastruktur geknüpft und erfordern das Sicherstellen eines attraktiven Versorgungsangebots an Infrastrukturen. Dieses muss abgestimmt mit der Bevölkerungszunahme ausgebaut werden.

4.3 Kurzpräsentation der angestossenen Projekte und Studien

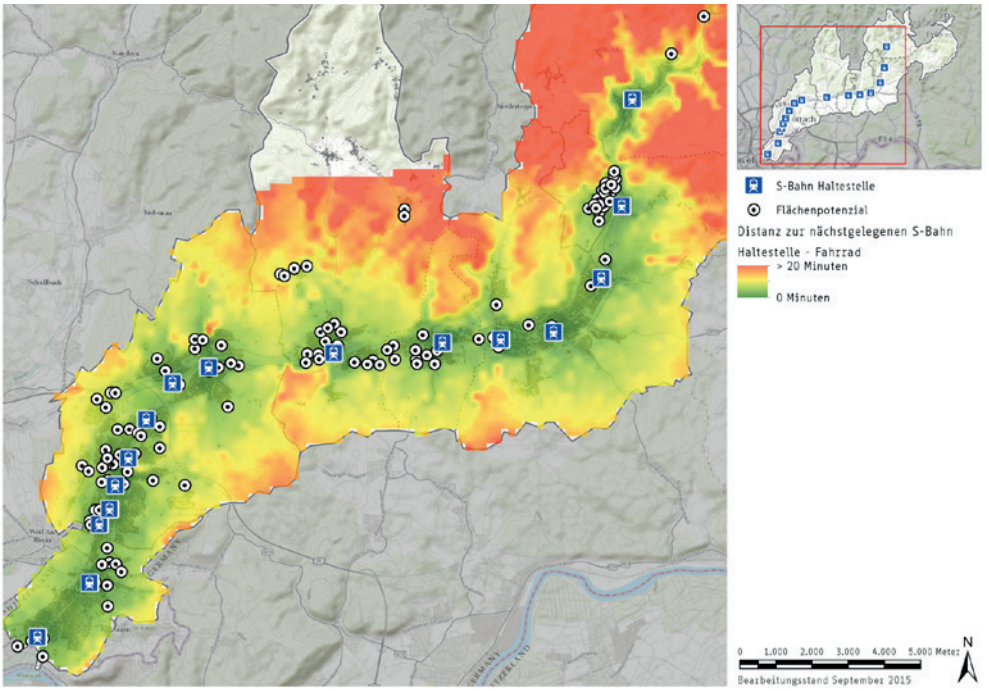
Im Wiesental wurde, wie bereits erwähnt, eine Flächenpotenzialstudie durchgeführt.

Ausgangslage
Die S-Bahn-Linie 6 ist neben der B 317 die wesentliche verkehrliche Lebensader des Wiesentals. Der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur – insbesondere der S-Bahn – mit der damit einhergehenden Qualitätsverbesserung des Angebotes ist eine Voraussetzung, um die Erreichbarkeit der wesentlichen Arbeits- und Versorgungsorte zu verbessern. Damit die regionalen Potenziale durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur überhaupt ausgeschöpft werden, soll geprüft werden, welche wesentlichen Siedlungspotenziale im Wiesental vorhanden sind. Die Standortqualität dieser Siedlungspotenziale sind anschließend vor dem Hintergrund der Erreichbarkeitsqualitäten zur S-Bahn zu bewerten.

Vorgehensweise
Die verfügbaren Siedlungspotenziale wurden nach Wohnbauflächen und Gewerbeflächen unterschieden. Zur ÖV-orientierten siedlungsräumlichen Bewertung wurden auf der Basis eines GIS-basierten Erreichbarkeitsmodells die Zugangszeiten von diesen Flächen zu den S-Bahn-Haltepunkten dargestellt. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl wurden in einem ersten Schritt die Zugangszeiten zu den S-Bahn-Haltepunkten zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Pkw ermittelt.
Mit dem Modell kann von jedem Punkt im Untersuchungsraum, also von den Flächenpotenzialen aber auch vom Siedlungsbestand (Wohnen, Infrastruktureinrichtungen, Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen usw.), zum S-Bahn-Haltepunkt die Zugangszeit je nach Verkehrsmittel abgelesen werden. Mit dem Modell können die Gesamtreisezeiten (Zugangs-/ Abgangszeit + Fahrzeit S-Bahn) entweder lokal, teilregional bzw. für den gesamten Korridor Wiesental darstellt werden.

Ergebnisse
Ohne Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse ist im gesamten Siedlungsgebiet der nächstgelegene Haltepunkt der S-Bahn mit dem Fahrrad in höchstens 10 Minuten Fahrzeit erreichbar. Die Flächenpotenziale, unabhängig ob Wohnen oder Gewerbe, befinden sich sogar in der 5 Minuten-Isochrone für Fahrradnutzer, so dass in diesem Kontext von einer hohen Lagegunst der Flächenpotenziale ausgegangen werden kann (vgl. Karte unten). Besonders wichtig ist die Zugangszeit zur S-Bahn zu Fuß, denn hier dürfte das Hauptnutzerpotenzial liegen, insbesondere dann, wenn es zeitökonomisch sinnvoll und komfortabel ist, auf den Pkw zu verzichten. Ein großer Teil des Siedlungsgebietes und auch der Flächenpotenziale im Korridor Wiesental liegt innerhalb der 10-Minuten-Isochrone, ein bemerkenswerter Teil sogar innerhalb der 5-Minuten-Isochrone. Pro Gemeinde wurde eine detaillierte Analyse durchgeführt und im Bericht dokumentiert.

Regionale Reisezeiten zur S-Bahn mit dem Fahrrad



Interpretation und Diskussion der Ergebnisse

Eine wichtige Erkenntnis der Analyse ist, dass nach überschlägiger Bewertung mit den erhobenen Wohnungseinheiten wahrscheinlich nur der sogenannte Eigenbedarf der bereits ansässigen Bevölkerung – aufgrund der zunehmenden Anzahl kleiner Haushalte – gedeckt werden kann. Damit steht noch kein Wohnraum für Zuwanderer zur Verfügung. Die erhobenen Wohnungseinheiten bedeuten ein Wachstum der Wohneinheiten von etwa 0,7 % pro Jahr. Dabei wird sich gemäss den erhobenen Arealen das Wachstum auf das untere Wiesental konzentrieren. Es stellt sich die Frage, ob dies zu einer Fehlallokation führt und ein ausgewogeneres Wachstum zwischen dem unteren, mittleren und oberen Wiesental nicht verträglicher für die Region wäre. Ein prozentual gesehen grösseres Wachstum im unteren Wiesental (inneren Korridore) entspricht dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel, es muss allerdings verträglich gestaltet werden können.

Die Wohnraumknappheit dürfte sich mit der Flüchtlingsthematik noch verschärfen. Die Flüchtlinge werden gemäss Einwohnerzahl auf die Gemeinden verteilt. Dies bedeutet, dass im Wiesental mit einem beachtlichen Zuwachs an Einwohnern gerechnet werden muss. Mittlerweile geht man davon aus, dass ein grosser Teil der Flüchtlinge mit hoher Wahrscheinlichkeit dauerhaft in Deutschland wohnen bleibt.

In Bezug auf die Infrastruktur wird erwähnt, dass sowohl das obere wie auch das untere Wiesental perspektivisch Mühe haben könnten, die Kosten längerfristig zu tragen: Das obere Wiesental aufgrund einer Unterauslastung und das untere Wiesental aufgrund einer Überauslastung der Infrastrukturen (Schulen etc.). Diese Problematik wurde bereits unter 4.2 als Herausforderung benannt und ist ein Argument für ein ausgewogeneres Wachstum.

Für die Zukunft ist es entscheidend, dass die Infrastrukturen, die Arbeitsstandorte, das Wohnangebot und der Naherholungsraum an jenen Orten angeboten werden, die sich am besten für die jeweilige Nutzung eignen. Natürlich wird dadurch ein Ausgleich der Nutzen (z. B. Gewerbegebiet) und der Lasten (z. B. Alterszentrum) unumgänglich. Hier geht es jedoch darum, als Region an einem Strick zu ziehen. Maulburg verfügt über ein grosses Gewerbegebiet, das augenscheinlich den Bedarf der Gemeinde übersteigt, es hat also regionale Bedeutung. Im Regionalplan Hochrhein-Bodensee wird dem Gewerbegebiet Maulburg bereits eine regionale Bedeutung attestiert.

Auch die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität wird thematisiert. Folgende Zusammenhänge sind dabei zu beachten: Das Wohnraumpotenzial entlang der S-Bahn ist begrenzt, denn zwischen Wiese und S-Bahn – vor allem unter der Beachtung der neuen Gefahrenkarte (HQ100) – ist der Siedlungsraum limitiert. Dies bedeutet, dass Standorte, die nicht an der S-Bahn liegen, aufgrund der hohen Siedlungsdynamik früher oder später einen Teil des Wachstums aufnehmen müssen. Die Erreichbarkeit respektive die Anbindung an die S-Bahn muss dabei sichergestellt, aber dennoch finanzierbar sein. Innovative Mobilitätskonzepte gilt es zu fördern (Car-Sharing ausbauen etc.) – auch die Verfügbarkeit von Fahrad-Abstellplätzen und an gewissen Standorten auch P+R muss sichergestellt werden. Die Fahrrad-Mitnahme muss in den S-Bahn-Zügen einfach möglich sein. Ausserdem müsste man den 15-Minuten-Takt bis zum oberen Wiesental mitdenken.

5 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3

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

LANDSCHAFTSMASSNAHMEN

Nr.	Projektname
L1	Tüllinger Berg
L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg
L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen[2]

Neben den aufgeführten Landschaftsmassnahmen soll an dieser Stelle erwähnt werden, das im Südschwarzwald ein weiteres im Agglomerationsprogramm der 3. Generation noch nicht erfasstes Projekt entwickelt wird. Die sich im Korridor Wiesental engagierenden Gemeinden Zell und Hausen sind Projektbeteiligte. Die Natur-, Kultur-, und Landschaftswerte sollen mit der Gründung eines Biosphärengebietes geschützt und besser in Wert gesetzt werden. Ein Biosphärengebiet bietet ausserdem besondere Potenziale für die Regionalentwicklung, fördert die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Heimatregion und kann somit als umfassendes, nachhaltiges Projekt für die ländlichen Gemeinden des Südschwarzwaldes verstanden werden. Es besteht zudem das Ziel, ein UNESCO-Biosphärenreservat zu werden. Hierbei sind die Allmenweiden und die freie Landschaft ein entscheidendes Kriterium.

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S25	Lörrach / Maulburg	S25.1	Südlich Ötlinger Strasse
		S25.2	Bühl III
		S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach
		S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen
		S25.5	Belist, Haagen
		S25.6	Siegmeer, Hauingen
		S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert
		S25.8	MMZ
		S25.9	Postareal
		S25.10	Buchmatte

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S26	Riehen	S26.1	Kohlstieg
		S26.2	Stettenfeld
		S26.3	Zentrumsbildung Niederholz
S27	Schopfheim / Zell	S27.1	Auf hinter Hofen
		S27.2	Stalten
		S27.3	Bahnhof Zell

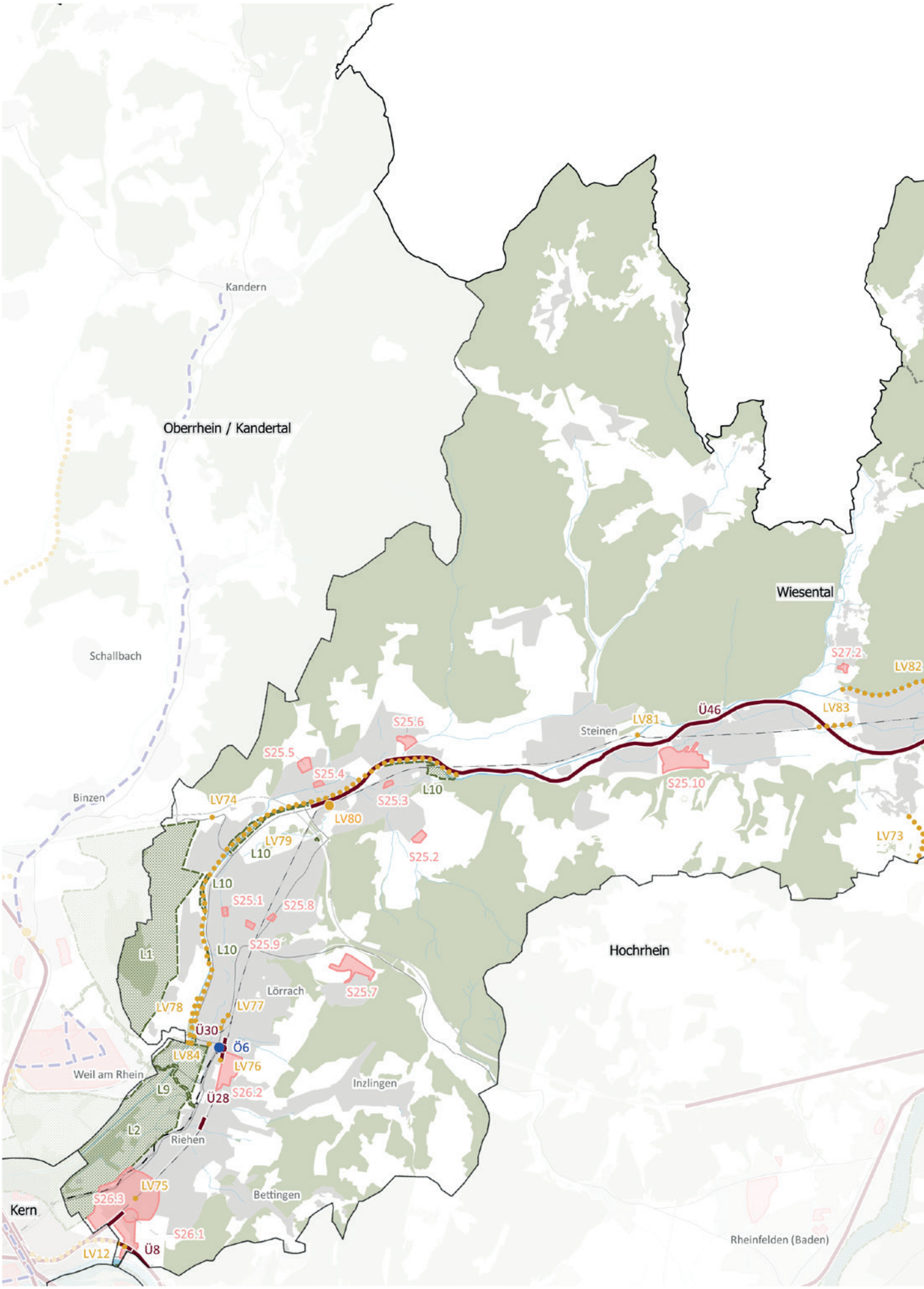
ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

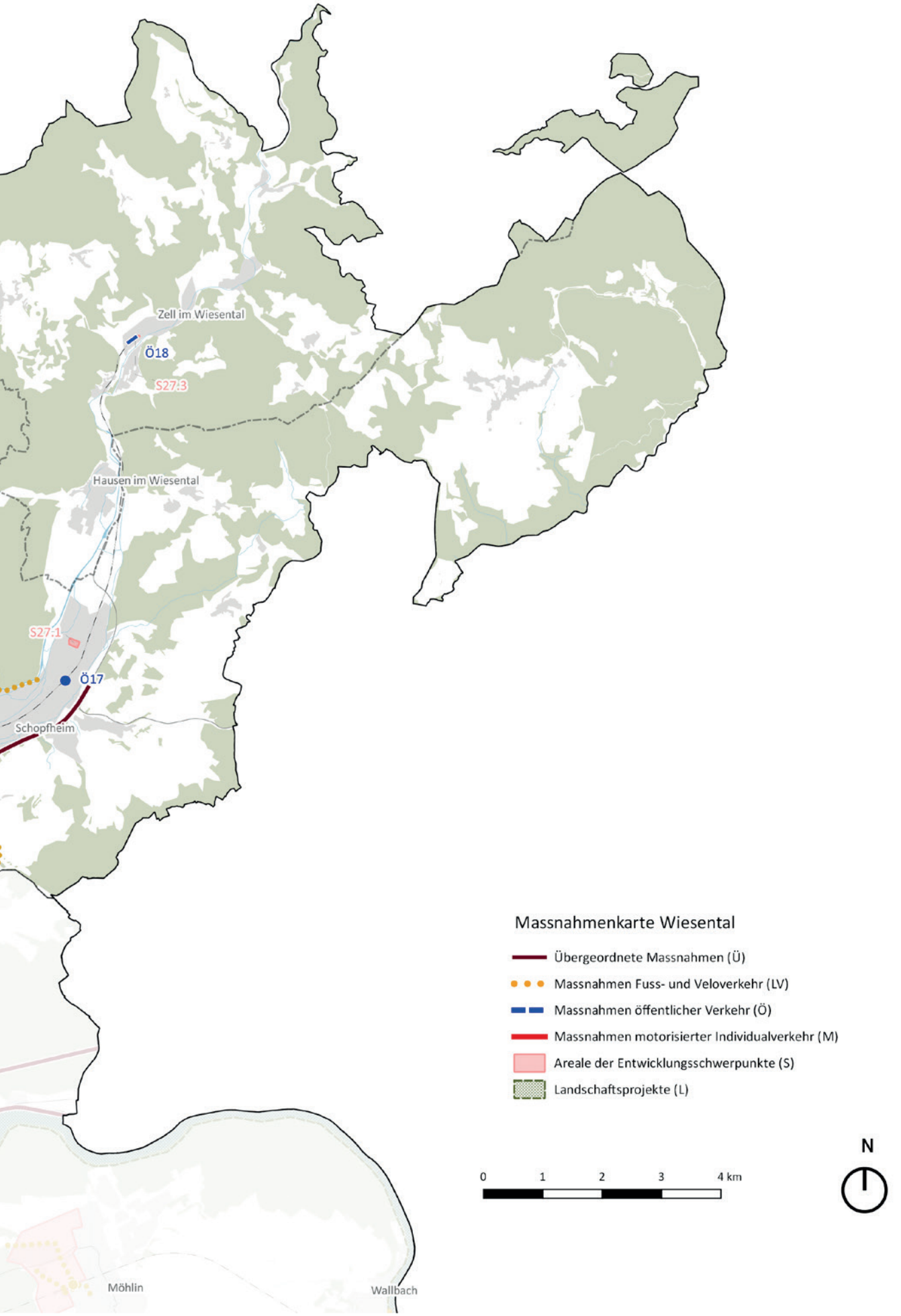
Nummer	Projektname	Horizont
Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg	B
Ü30*	S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zollweg	B
Ü40	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)	C

* Halltestelle ist zentral für ÖV-Erschliessung eines Schwerpunktgebietes von AP3

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A
Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	Ae
Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	Ae
Ö42	Doppelspurausbau Schopfheim West	C
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	A
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354 / Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024	A
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	A
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	A
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	A
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	A
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	A
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	A
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	A
LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	Ae
LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	Ae
LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleteich	B


Kandern
Oberrhein / Kandertal
Wiesental
Schallbach
Binzen
Steinen
Hochrhein
Lörrach
Weil am Rhein
Inzlingen
Riehen
Bettingen
Kern
Rheinfelden (Baden)
S27.2
LV82
LV83
Ü46
LV81
S25.6
S25.5
S25.4
S25.3
S25.10
L10
LV74
LV80
LV79
S25.2
LV73
S25.1
S25.8
S25.9
L1
S25.7
LV78
LV77
Ü30
Ö6
LV84
LV76
L9
Ü28
S26.2
L2
LV75
S26.3
S26.1
LV12
Ü8


Zell im Wiesental
Ö18
S27.3
Hausen im Wiesental
S27.1
Ö17
Schopfheim
Möhlin
Wallbach
Massnahmenkarte Wiesental
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 Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen sind in nachfolgender Tabelle den Siedlungsmassnahmen der Schwerpunktgebiete zugeordnet.

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S25	Lörrach/ Maulburg	S25.1	Südlich Ötlinger Strasse	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.2	Bühl III	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S25	Lörrach/ Maulburg	S25.5	Belist, Haagen	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.6	Siegmeer, Hauingen	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.8	MMZ	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S25.9	Postareal	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S25	**Lörrach/ Maulburg**	S25.10	Buchmatte	L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
S26	**Riehen**	S26.1	Kohlistieg	L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
				LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S26.2	Stettenfeld	L1	Tüllinger Berg
				L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				L9	Landschaftsraum Wiese – 24 stops am Rehberger-Weg
				L10	Landschaftsraum Wiese – Landschaft & Fluss = Wiesionen2
				Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen
				LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg
				LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)
				LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese
				LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung
				LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleteich
				S-Bahn	Taktverbesserung, neue Durchbindungen und Haltestelle (Ü30)
		S26.3	Zentrums-bildung Niederholz	L2	Landschaftsraum Wiese – Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese
				LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
				LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S27	Schopfheim/ Zell	S27.1	Auf hinter Hofen	Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031
				LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese
				LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg
		S27.2	Stalten	Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz
				LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031
				LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese
				LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg
		S27.3	Bahnhof Zell	Ü46	Ausbau der B317 (2x2 Fahrspuren oder Überholabschnitte)
				Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld

Für die weitere Siedlungsentwicklung des Wiesentals sind Angebotsverbesserungen der S-Bahn eine wichtige Voraussetzung: 15-Minuten-Takt (Ü16 Doppelspurausbau Riehen/Lörrach Zollweg) und die neue Haltestelle Lörrach Zollweg. Auch die Aufwertung der Mobilitätsdrehscheiben und Bahnhofsplätze ist von Bedeutung (Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen; Neugestaltung Bahnhofsumfeld Zell). Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Schopfheim-West ist die Schaffung einer neuen S-Bahnhaltestelle in Maulburg-West zu prüfen in Abhängigkeit der Inbetriebnahme und Nutzung (Anzahl der Arbeitsplätze) der Gewerbeflächen in Maulburg. Die ortsteilbezogene, bereits heute hohe Nutzungsdichte und die weiterhin sehr dynamische Siedlungsentwicklung im Wiesental machen auch Massnahmen im Bereich Strasse notwendig: vor allem den vierspurigen Ausbau der B137 zwischen Lörrach und Schopfheim (Ü52) – der Verkehr muss zuverlässig auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden können. Um die durch die Nutzungsintensivierung induzierte erhöhte Mobilitätsnachfrage möglichst auf die nachhaltigen Verkehrsträger zu lenken, sind ausserdem Ausbauten im Langsamverkehr notwendig – Pendler- oder Freizeitrouten sollen verbessert und attraktive Zugänge zu den Bahnhöfen sichergestellt werden.
Das AP3 beinhaltet wesentliche Massnahmen, um eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Wiesental sicherzustellen. Im Rahmen von AP4 sind weitere LV-Massnahmen zu prüfen, vor allem sind die Zugänge zu den Bahnhöfen von wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im ganzen Wiesental sicherzustellen. Die Attraktivität der Bahnhöfe ist zu gewährleisten, wo nötig, sind Verbesserungen (ausreichende Anzahl Fahrradabstellplätze etc.) anzustreben. Die Entwicklungsareale sind entsprechend ihrer Erschliessungsqualität bzgl. der S-Bahn, resp. auch bzgl. optimalen Mobilitätsketten Fuss/Velo – Zug zu priorisieren. Nutzungsdichte und -art sind gezielt in Abhängigkeit der Erschliessungslage zu beurteilen und im Korridor Wiesental aufeinander abzustimmen.

6 Ausblick

Gemeinsam das Wiesental als einen Raum mit hoher Lebensqualität und wirtschaftlichem Potenzial im Umfeld der Stadt Basel zu erhalten und zu entwickeln ist das Ziel der Gemeinden, des Landkreises und des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee.

Von der wirtschaftlich günstigen Entwicklung des Großraumes Basel und den steigenden Einwohnerzahlen profitieren die Akteure des Wiesentalkorridors, sehen sich jedoch auch vor die Herausforderung gestellt, wachsenden Wohnraum- und Mobilitätsbedarf decken zu müssen. Sie haben sich darauf verständigt, den positiven Impuls durch Agglo Basel im Korridor Wiesental aufzunehmen und haben eine hohe Motivation, die Entwicklungsplanung gemeinsam fortzusetzen.

Um die Herausforderungen im Spannungsfeld zwischen Siedlungsdruck und Flächensparen zu meistern, wird als nächster Schritt ein Raumkonzept für das Wiesental erarbeitet werden. Die Potenziale, Probleme und Lösungsmöglichkeiten sollen herausgearbeitet und einer Umsetzung zugeführt werden.

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