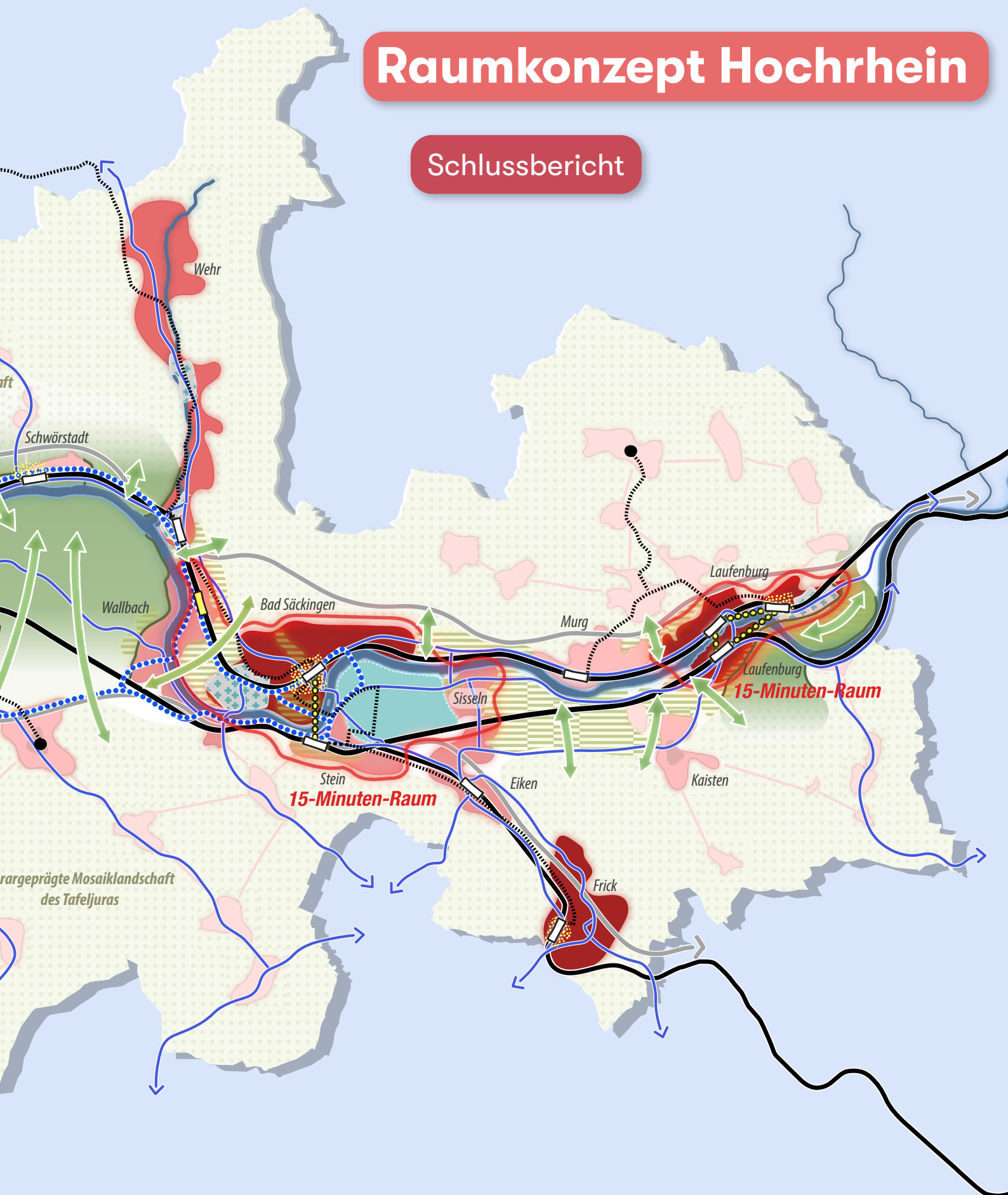


Raumkonzept Hochrhein

Schlussbericht



IMPRESSUM

Gesamtkoordination

Jessica Fässler, Leiterin Raumplanung und kommunale Zusammenarbeit
Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Auftragsvergabe

Judith Arpagaus, Leiterin Geschäftsstelle
Planungsverband Fricktal Regio
Hinterer Wasen 58
CH-5080 Laufenburg

Bearbeitung

urbanista.ch AG
Dr. sc. ETH Markus Nollert
M.Sc. UNIL Marion Zängerle
M Sc. FHO Marion Villinger
Binzallee 4
CH-8055 Zürich

berchtoldkrass space&options
Prof. Philipp Krass
M. Sc. Charlotte Reiher
Schützenstrasse 8a
D-76137 Karlsruhe

Kerngruppe

Klaus Eberhardt	Oberbürgermeister Rheinfelden (Baden)
Tobias Obert	Amtsleiter Straßen und Tiefbau, Technischer Betriebsleiter Stadtwerke, Technische Betriebsleitung Abwasserbeseitigung, Rheinfelden (Baden)
Franco Mazzi	Stadtammann, Rheinfelden (AG)
Lorenz Zumstein	Stadtbaumeister Rheinfelden (AG)
Stephan Burgunder	Gemeindepräsident Pratteln
Dirk Lohaus	Teamleiter Raumplanung, Gemeinde Pratteln
Markus Fäs	Vorstand Fricktal Regio Planungsverband / Gemeindepräsident Möhlin
Lothar Probst	Amtsleiter Wirtschaft und Mobilität Landkreis Waldshut
Lukas Lauper	Leiter Fachbereich Agglomerationsprogramme, Kanton Aargau
Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Simon Käch	Kreis-/Regionalplaner, Kanton Basel-Landschaft
Ulrich Hoehler	Erster Landesbeamter Landkreis Lörrach
Alain Aschwanden	Leiter Gesamtverkehrsplanung, Kanton Basel-Landschaft

Mitwirkende Städte und Gemeinden

Bad-Säckingen
 Grenzach-Wyhlen
 Rheinfelden (Baden)
 Schwörstadt
 Wehr
 Laufenburg (Baden)
 Murg
 Kaiseraugst
 Magden
 Möhlin
 Münchwilen
 Olsberg
 Rheinfelden (AG)
 Stein
 Eiken
 Sisseln
 Laufenburg (AG)
 Augst
 Birsfelden
 Buus
 Giebenach
 MuttENZ
 Pratteln

Dieses Projekt wurde unterstützt mit Mitteln der Robert Bosch Stiftung.

27. Februar 2025

Inhalt

1. Einleitung	6
1.1. Anlass und Projektziele	6
1.2. Perimeter	7
1.3. Beteiligung	8
1.4. Grundlagen	11
2. Analyse	12
2.1. Der Hochrhein Korridor in Zahlen	12
2.2. Der Hochrhein Korridor in Karten	14
2.2.1. Von der Hügellandschaft ins Hochrheintal	14
2.2.2. Die Verkehrsregion	18
2.2.3. Die Wohn- und Arbeitsregion	24
2.2.4. Die Region der verschiedenen Zentren	
2.3. Geplante Realität am Hochrhein	31
2.4. Stärken und Problemfelder des Hochrheins im Überblick	35
2.5. Verwandtschaften am Hochrhein	38
3. Stossrichtungen	54
3.1. Stossrichtung I - Landschaft und Klimaanpassung	55
3.2. Stossrichtung II - Innenentwicklung und Zentren	58
3.3. Stossrichtung III - Mobilität und Versorgung	59
3.4. Erkenntnisse der Stossrichtungen	64
4. Auf dem Weg zum Zielbild	66
4.1. Leitsätze - wo wollen wir hin mit dem Hochrhein?	66
4.2. Die Strategie von Suffizienz & Effizienz und das Prinzip der kurzen Wege	68
4.3. Konsequenzen und Zielvorstellungen für den Modal Split	71
5. Zielbild Hochrhein 2040	72
6. Teilkonzepte	76
6.1. Siedlung	76
6.2. Landschaft	90
6.3. Mobilität	94
7. Massnahmen	104
7.1. Massnahmenübersicht	106
7.2. Massnahmen Handlungsfeld Siedlung	108
7.3. Massnahmen Handlungsfeld Landschaft	120
7.4. Massnahmen Handlungsfeld Mobilität	130
7.5. Massnahmen Handlungsfeld Zusammenarbeit	162
8. Ausblick	166

1. Einleitung

1.1. Anlass und Projektziele

Der Hochrhein ist einerseits ein Tal wie viele andere und andererseits in vielerlei Hinsicht ein Grenzraum. In seinem Talboden zwischen Basel und Laufenburg ist der Rhein Identifikationsort und Bindeglied, aber nach wie vor sind auch die zwei Staaten, zwei Kantone und zwei Landkreise raumprägend. Unterschiedliche Planungssysteme, Steuerflüsse, Kaufkräfte und Landpreise treffen in einem Raum aufeinander, der funktional einer der wichtigsten Wohn- und Arbeitsplatzstandorte der Agglomeration Basel bildet sowie gleichzeitig ein zusammenhängender Landschafts-, Gesellschafts- und auch Verkehrsraum ist.

Aufgrund seiner Nähe zum Agglomerationszentrum Basel sowie den noch bestehenden Flächenpotenzialen auf beiden Seiten ist zu erwarten, dass der Hochrhein auch weiterhin wachsen wird. Die heute schon bestehenden Herausforderungen werden dadurch nicht weniger. Das hohe Verkehrsaufkommen ist bereits heute eine Belastung in vielen Teilen der Region. Zudem hat die Wohn- und Gewerbeentwicklung zu einem grossen Teil an den Siedlungsrandern stattgefunden, wodurch wertvolle Landschaftsbereiche der Region verloren gegangen sind. Auch der Umgang mit dem Klimawandel stellt die gesamte Region durch die enge Talsohle, die grossflächigen Industrieareale und die aneinandergrenzenden Siedlungskörper vor eine grosse Herausforderung.

Das Wachstum ermöglicht aber auch die Begabungen des Hochrheins zu fördern und die sich bietenden Gelegenheiten für eine nachhaltige Entwicklung zu ergreifen. Mit dem Rhein, seinen historischen Städtchen, den vielfältigen Landschaftsräumen sowie der hervorragenden Verkehrserschliessung hat der Hochrhein alle Voraussetzungen, weiterhin ein prosperierender und zukunftsfähiger Lebensraum zu sein.

Der Anlass des Raumkonzept Hochrhein ist einerseits das Agglomerationsprogramm Basel, welches die Ausarbeitung von Konzepten für seine 9 Teilbereiche bzw. Korridore fordert. Andererseits haben die Kommunen, Regionen, Landkreise und Kantone des Hochrheins dieses Korridorkonzept zum Anlass genommen, die punktuell bereits bestehende traditionell grenzübergreifende Planung fortzuführen und auf die gesamte Hochrhein-Region auszuweiten. So soll die zukünftige Entwicklung des Hochrheins über all seine Grenzen hinweg gemeinsam in Angriff genommen werden.

Das vorliegende Raumkonzept fokussiert sich auf die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr und deren Zusammenwirken im Raum. Ziel ist es, eine über die Grenze koordinierte und vorausschauende Planung für eine resiliente Region zu schaffen und eine hohe Qualität für Wohnen und Arbeiten zukünftig zu verfolgen.

1.2. Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter des Raumkonzepts Hochrhein umfasst alle 39 Gemeinden, die dem «Korridor Hochrhein» des Agglomerationsprogrammes Basel zugeordnet sind. Auf Schweizer Seite verteilen sich die Gemeinden auf zwei Kantone (Basel-Landschaft und Aargau) und auf der deutschen Seite auf zwei Landkreise (Lörrach und Waldshut). Namentlich sind dies folgende Gemeinden: Arisdorf, Augst, Bad Säckingen, Birsfelden, Buus, Eiken, Frick, Giebenach, Grenzach-Wyhlen, Hellikon, Hersberg, Kaiseraugst, Kaiserten, Laufenburg (Baden), Laufenburg (Schweiz), Mag-

den, Maisprach, Möhlin, Mumpf, Murg, Münchwilen, Muttenz, Nussdorf, Obermumpf, Oeschgen, Olsberg, Pratteln, Rheinfelden (Baden), Rheinfelden (Schweiz), Rickenbach, Schwörstadt, Sisseln, Stein, Wallbach, Wehr, Wegenstetten, Wintersingen, Zeiningen und Zuzgen.

Am Hochrhein leben insgesamt rund 200'000 Einwohnende und arbeiten rund 100'000 Beschäftigte, wovon jeweils ein Drittel in den deutschen Hochrheingemeinden wohnt bzw. arbeitet und zwei Drittel in den Schweizer Gemeinden.

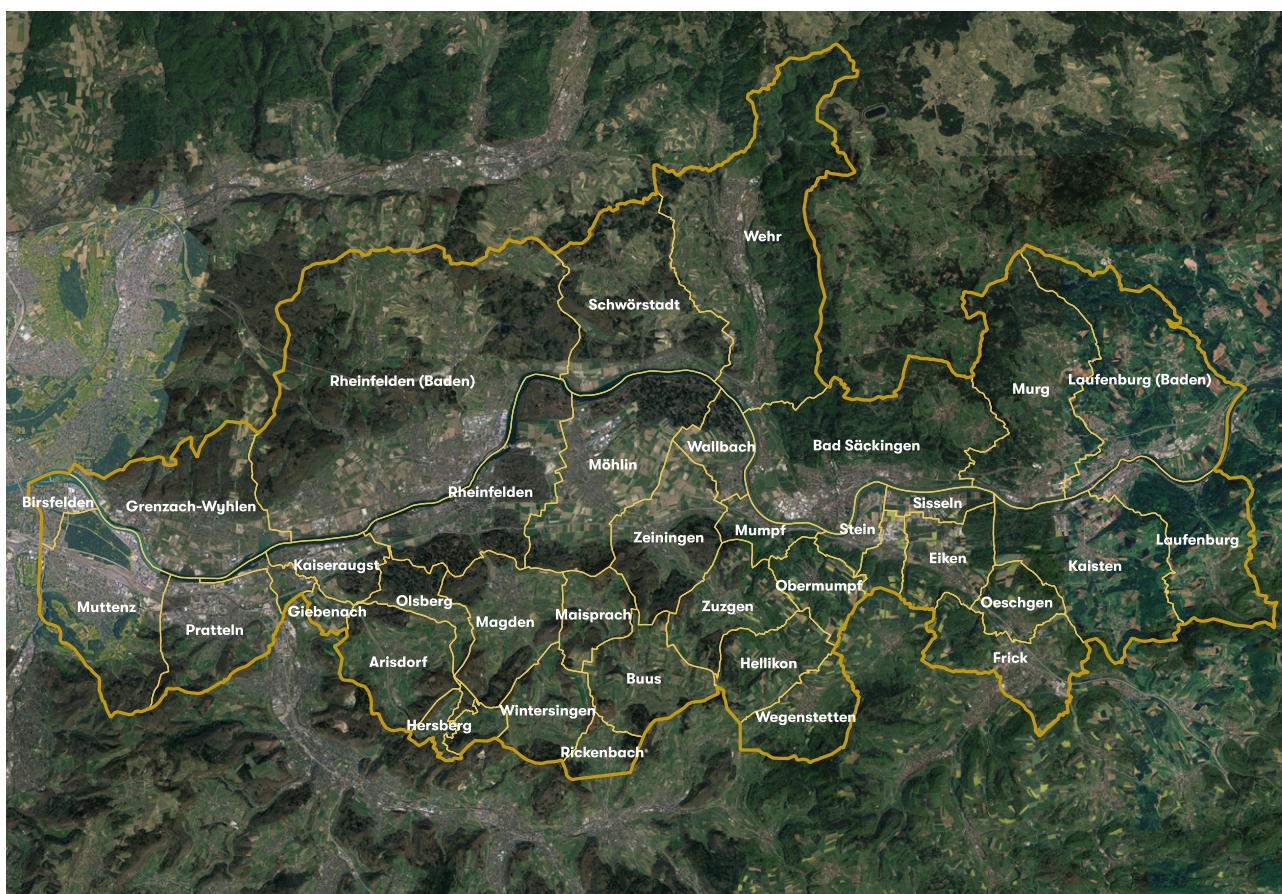


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter «Korridor Hochrhein»

1.3. Beteiligung

Die Erarbeitung des Raumkonzepts Hochrhein wurde von einem intensiven, breit aufgestellten Beteiligungsprozess begleitet. Das Ziel des Beteiligungsprozesses war es, neben den beteiligten Gemeinden auch die breite Bevölkerung und wichtige Stakeholder:innen eng in den Erarbeitungsprozess einzubeziehen und für das Raumkonzept zu sensibilisieren.

Das Raumkonzept Hochrhein ist Teil des Programms «Common Ground» der Robert Bosch Stiftung, welches die grenzüberschreitende lokale Bürgerbeteiligung anstrebt. Die für das Programm ausgewählten Regionen werden in einer mehrjährigen Pilotphase begleitet und gefördert.

Die Konzeption und Umsetzung der Beteiligung und der einzelnen Formate erfolgte in Zusammenarbeit von urbanista.

ch und berchtoldkrass mit translake. Die Kommunikation zum Beteiligungsprozess erfolgte durch translake und die Agentur Henneberg.

Die Beteiligungsformate wurden in vier Zyklen einer Beteiligungskaskade durchgeführt: Als Auftakt zur Kaskade wurden die Entwürfe mit den Bürgerinnen und Bürgern des Panels diskutiert, um die Erkenntnisse anschliessend mit den Gemeindevertreter:innen spiegeln zu können. Im ersten und dritten Zyklus war die Durchführung eines Workshops mit Interessenvertretungen vorgesehen, sowie auch die Durchführung einer öffentlichen Bevölkerungsveranstaltung. Zwischen den Zyklen wurden als ergänzendes Format grenzüberschreitende Spaziergänge für die interessierte Bevölkerung angeboten.

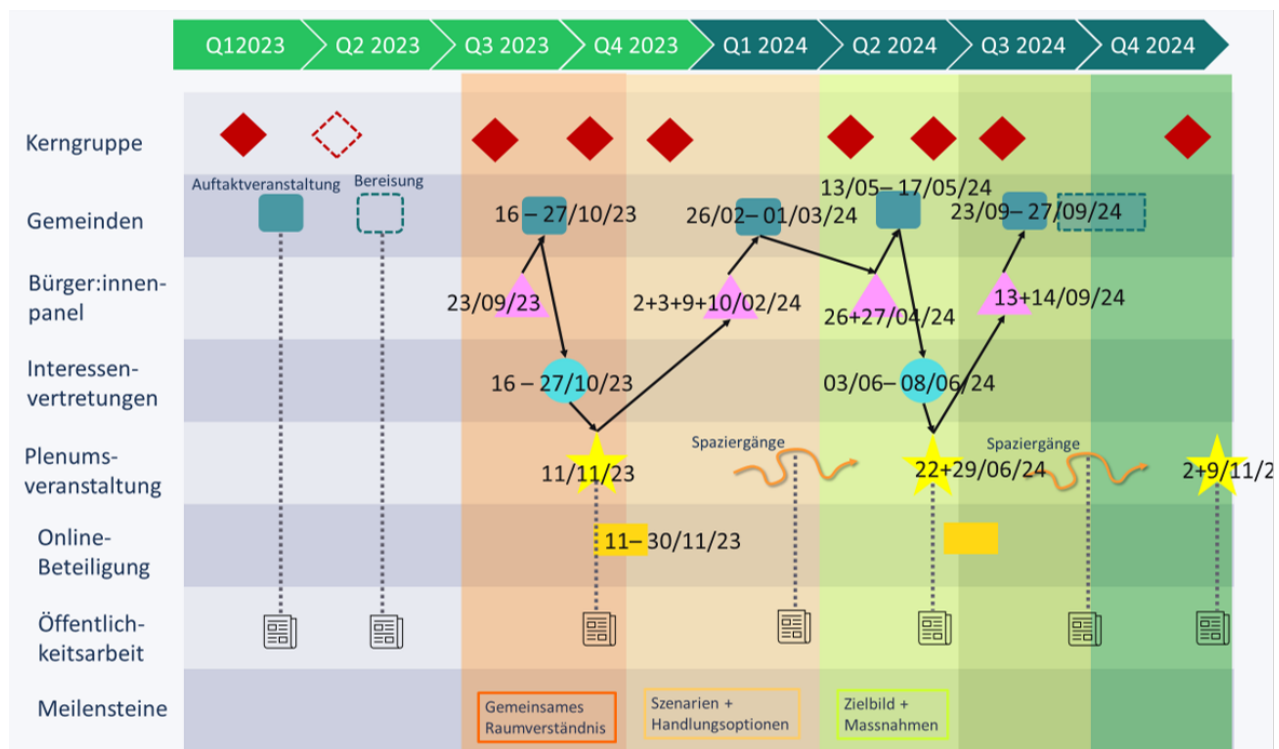


Abbildung 2: Formate der Beteiligung

1.3.1. Bürger:innen-Panel

Im Rahmen der Beteiligung zum Raumkonzept Hochrhein wurde ein zufällig ausgeloster Bürger:innen-Rat eingesetzt. Das Bürger:innen-Panel wurde über den gesamten Prozess während vier Workshops beigezogen. Das Ziel der Auslosung der Teilnehmenden war es, ein möglichst vielfältiges und durchmisches Gremium zusammenzustellen, welches eine breite Bevölkerungsgruppe repräsentiert.

Bei der Auswahl der Bürgerinnen und Bürger des Panels mussten aufgrund des beschränkten Rücklaufs nach dem ersten Aufruf noch weitere Teilnehmende angefragt werden. Dadurch konnte das Bürger:innen-Panel am 23.09.2023 mit 17 Teilnehmenden starten. Bei der vierten Durchführung des Panels rund ein Jahr später am 14.09.2024 waren sogar 22 Teilnehmende vertreten.

Die Arbeit mit dem zufällig ausgewählten Bürger:innen-Panel war interessant und lehrreich – sowohl für die Teilneh-

menden, als auch für die Organisator:innen. Die Formate wurden jeweils justiert und optimiert aufgrund der Erkenntnisse der letzten Durchführung, damit die Kleingruppen am Panel zielgerichtet und produktiv arbeiten konnten. Die Beteiligung auf regionalem und binationalem Massstab zeigte auf, dass die Themen teilweise sehr abstrakt und fern der gelebten Alltagsrealität sind und daher eine sehr anspruchsvolle Beteiligung resultierte. Die Rückmeldung der Teilnehmenden war jedoch sehr positiv; eine Vielzahl der Bürgerinnen und Bürger würde auch bei einem anderen Prozess gerne in einem Bürger:innen-Panel mitwirken.

Die Teilnahme am Bürger:innen-Panel wurde mit einer symbolischen finanziellen Entschädigung für die Teilnehmenden gewürdigt.

1.3.2. Gemeindeworkshops

Jeweils anschliessend an die Bürger:innen-Panels war der Einbezug von sämtlichen Gemeinden im Perimeter des Raumkonzepts Hochrhein vorgesehen. Aufgrund von geringem Interesse und Schwierigkeiten mit der Terminfindung wurde auf die Durchführung des ersten und des dritten Gemeindeworkshops verzichtet. Aufgrund der Bedeutung von Inputs aus den Gemeinden bei der Finalisierung des Raumkonzeptes konnte für die Schlussphase ein zusätzlicher Termin gefunden werden, sodass über den gesamten Prozess verteilt drei Gemeindeworkshops stattfinden konnten.

Im ersten durchgeführten Gemeindeworkshop im Februar 2024 wurde gemeinsam mit den anwesenden Gemeindevertretungen die drei Stossrichtungen diskutiert und gegeneinander abgewogen. Der zweite Gemeindeworkshop im September 2024 diente der Diskussion des Zielbildes und der Teilstrategien. Der letzte Gemeindeworkshop im Oktober 2024 fokussierte auf die detaillierte Diskussion der

Massnahmen sowie des Endprodukts und des weiteren Vorgehens.

Die Gemeindeworkshops waren für die Erarbeitung sehr wichtige Formate, da die Gemeinden ihre Einschätzung und Wahrnehmung des Raumes in das Konzept einbringen konnten. Die Diskussionen unter den Anwesenden waren sehr konstruktiv und positiv. Für den weiteren Prozess und die Umsetzung des Raumkonzepts Hochrhein sind die Gemeinden als «Hüterinnen» des Raumkonzepts von besonderer Bedeutung und ihr Einbezug in den Beteiligungsprozess daher unumgänglich und zentral für den späteren Umsetzungserfolg.

1.3.3. Workshops Interessenvertretungen

Als weitere zentrale Akteur:innen am Hochrhein wurden wichtige und vernetzte Interessenvertretungen beteiligt. Zu diesen gelten unter anderem Verbände und Vereine, welche sich für einzelne thematische Anliegen einsetzen, aber auch politische Organisationen oder spezifische Interessengruppierungen. Gemeinsam mit der Auftraggeberin wurde eine Liste zusammengestellt, welche eine Vielzahl von in der Region aktiven Interessenvertretungen enthielt. Diese wurden aktiv angeschrieben und zur Teilnahme am Workshop Interessenvertretungen eingeladen. Aufgrund des geringen Interesses wurde der erste Workshop nicht durchgeführt, die Interessenvertretungen jedoch stattdessen an die kurz

darauf folgende Plenumsveranstaltung eingeladen.

Für den zweiten Workshop war das Interesse deutlich grösser, weshalb im Juni 2024 der geplante Workshop durchgeführt werden konnte. Am Workshop waren die folgenden Organisationen vertreten: IG Velo Grenzach-Wyhlen, IG Velo Rheinfelden, Energieregion Fricktal, Wirtschaftsregion Südwest GmbH, Schwarzwald Tourismus GmbH, ProVelo Fricktal, IHK Hochrhein-Bodensee, Aargauer Heimatschutz, VCS Aargau sowie der BUND Hochrhein.

1.3.4. Plenumsveranstaltungen und Spaziergänge

Im November 2023 wurde eine erste öffentliche Bevölkerungsveranstaltung in Rheinfelden durchgeführt, an welcher über 50 Personen teilgenommen haben. Den Anwesenden wurde der Stand der Arbeiten am Raumkonzept präsentiert, und sie waren eingeladen, die drei Karten «Verkehrsregion», «Landschaftsregion» sowie «Wohn- und Arbeitsregion» zu diskutieren und zu kommentieren.

Im Frühsommer 2024 konnten zwei grenzüberschreitende Spaziergänge durchgeführt werden: Zu Fuss ging es von Rheinfelden nach Rheinfelden (Baden), sowie mit dem Velo von Pratteln nach Grenzach-Wyhlen. An beiden Veranstal-

tungen nahmen zwischen 15-25 Personen teil. Ein dritter Spaziergang wurde im Oktober 2024 angeboten, bei dem sich die interessierten Teilnehmenden (rund 40 Personen) zu Fuss von Stein nach Bad Säckingen begaben. Die Spaziergänge wurden von den Teilnehmenden durchweg positiv gewürdigt; das Format ermöglichte den lockeren und informellen Austausch sowie eine Information über kommunale Entwicklungsabsichten und deren Zusammenhang zum Raumkonzept Hochrhein, was die Thematik greifbarer und besser verständlich gemacht hat.

1.3.5 Information und Kommunikation

Der Beteiligungsprozess wurde in Form einer Projekt-Website kommunikativ begleitet: Über die Plattform www.raumkonzept-hochrhein.org waren Informationen zum Projektstand, der Trägerschaft sowie zu durchgeführten und anstehenden Beteiligungsformaten verfügbar. Die Website wurde laufend aktualisiert.

Zudem wurde für die einzelnen Veranstaltungen via Website, Inseraten in lokalen Print-Medien, Medienmitteilungen sowie mit gedrucktem Werbematerial auf den Gemeinde-

verwaltungen Werbung gemacht. Für die Spaziergänge im Frühjahr und im Herbst 2024 wurde zusätzlich eine Social-Media-Kampagne durchgeführt und für den Spaziergang im Herbst 2024 wurden in Rheinfelden (CH) und Bad Säckingen Flyer verteilt.

Die Kommunikation wurde von translake und Henneberg konzipiert und umgesetzt.

1.4. Grundlagen

Im Rahmen einer ersten Auftragsvergabe wurde ein Analysebericht von der Bürogemeinschaft HHP.raumentwicklung und ewp erarbeitet. Der Bericht diente als Grundlage für das vorliegende Raumkonzept Hochrhein. Die zur Verfügung gestellte Grundlage zeigte bereits deutlich, dass der Korridor Hochrhein ein diverser Siedlungsraum ist, welcher sich auf den ersten Blick nach urbanen und ländlichen Räumen, aber auch nach Ländergrenzen differenziert. In einer «erweiterten» Analyse (vgl. Kapitel 2.) wurde daher der Fokus darauf gelegt, eine gemeinsame Problemsicht der Beteiligten zu schaffen, um gemeinsame Ziele und Massnahmen erarbeiten und definieren zu können. Hierfür wurde in der Analyse ein «gemeinsames Raumverständnis» aufgebaut, indem mehrere Perspektiven auf den Raum eingenommen wurden.

Ferner wurden insbesondere nachfolgende Planungsgrundlagen berücksichtigt:

- » Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, 2021
- » Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation, Entwurf, 2024
- » Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee (aktuell) sowie angestrebte Fortschreibung
- » Raumkonzept Aargau, 2024
- » Kantonaler Richtplan Aargau, 2024
- » Raumkonzept Basel-Landschaft, 2024
- » Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, 2024
- » Mobilitätsstrategie Fricktal Regio, 2024
- » Räumliches Zielbild Fricktal Regio, 2024
- » Verkehrsstudie beider Rheinfelden und Kaiseraugst, 2024
- » Trinationale Strategie Strasse Zielnetz 2040, 2023
- » Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben AP5, Entwurf, 2023
- » Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, 2017
- » Siedlungspotenziale im grenzüberschreitenden Hochrheinkorridor, 2015

2. Analyse

2.1. Der Hochrhein Korridor in Zahlen

**Bevölkerungsentwicklung 1990-2022
(Index 2000)**

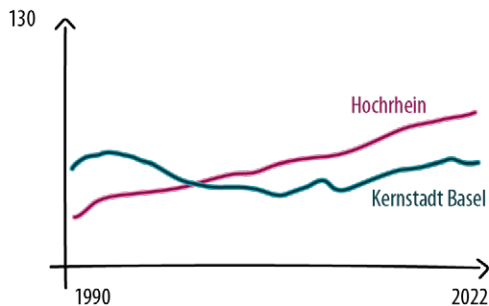
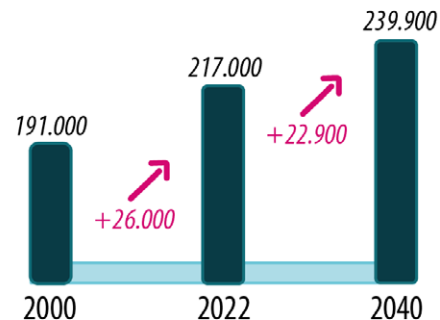


Abbildung 3: Vergleich Bevölkerungsentwicklung Korridor Hochrhein und Kernstadt Basel

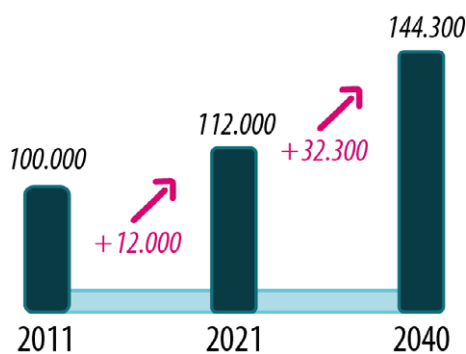
Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2000-2040



Hochrhein

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung seit 2000 und Prognose bis 2040

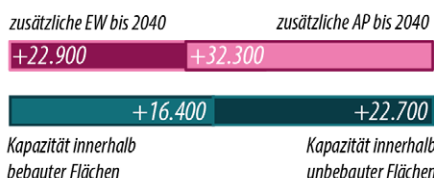
Beschäftigtenentwicklung und -prognose 2011-2040



Hochrhein

Abbildung 5: Beschäftigtenentwicklung seit 2011 und Prognose bis 2040

Bauzonenkapazität am Hochrhein



Flächen und Potenziale der Schwerpunktgebiete am Hochrhein bis 2040

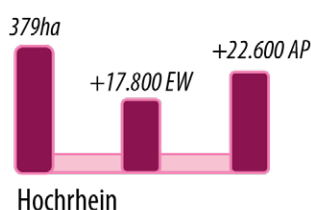


Abbildung 6: Flächenpotenziale und Bauzonenkapazitäten

Quelle: Agglo Basel - Entwurf AP 5

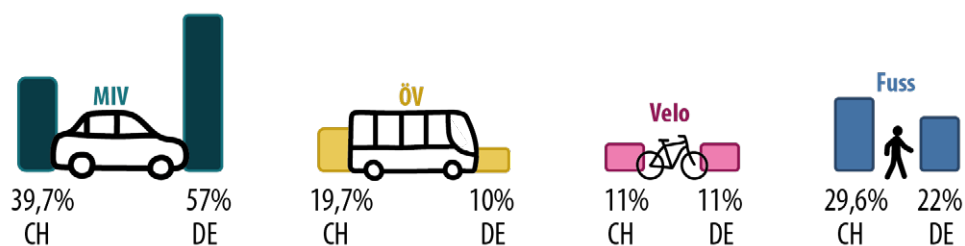
Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Der Korridor Hochrhein ist seit 2000 bereits um zusätzliche 26.000 Einwohnende gewachsen. Auch zukünftig ist die Region mit einem Bevölkerungswachstum von ca. 22.900 Personen bis zum Jahr 2040 konfrontiert. Neben den Einwohnenden steigen ebenfalls die Anzahl der Beschäftigten innerhalb des Korridors. Ein Wachstum von 12.000 Beschäftigten konnte bereits im Zeitraum von 2011 bis 2021 verzeichnet werden. Bis 2040 ist ein weiteres Wachstum von zusätzlich ca. 32.300 Beschäftigten prognostiziert.

Prognosen und Flächenentwicklung

In Anbetracht des Wachstums der Einwohnenden (EW) und Beschäftigten resp. Arbeitsplätze (AP) am Hochrhein spielen die vorhandenen und zu aktivierenden Flächenpotenziale eine erhebliche Rolle. Der Hochrhein verfügt insgesamt noch über ein Flächenpotenzial von 379 ha in den Schwerpunktgebieten. Innerhalb der bebauten Flächen kann ein Potenzial von rund 16.400 EW oder AP in Form von Innenentwicklungsmassnahmen entwickelt werden. In unbebauten Bauzonen ist ein Potenzial von rund 22.700 EW oder AP zu aktivieren. Zusätzlich zu den Bauzonenkapazitäten umfassen die Schwerpunktgebiete zusätzlich 379ha, die zukunftsfristig gemäss der Prognosen zu entwickeln sind.

Verkehrsmittelanteil in der Agglomeration Basel für die Schweiz und Deutschland, 2017



Quelle: BFS 2017, Mobilität in Deutschland 2017, PTV 2011, Berechnungen Agglo Basel

Kenngrößen zum Mobilitätsverhalten in den 3 Ländern der Agglo Basel

Abbildung 7: Verkehrsmittelanteile DE/CH

Pendlerströme rund um den Hochrhein

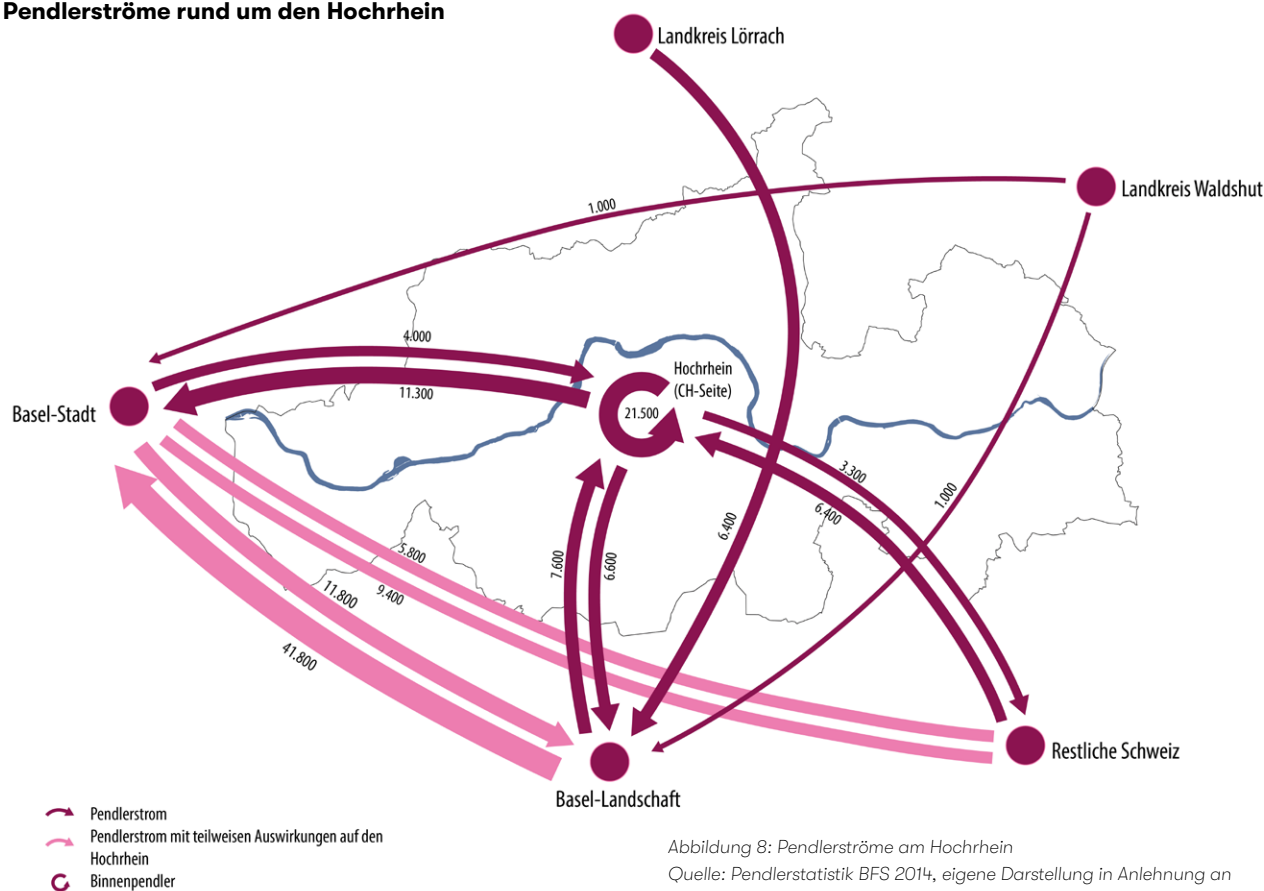


Abbildung 8: Pendlerströme am Hochrhein

Quelle: Pendlerstatistik BFS 2014, eigene Darstellung in Anlehnung an Aggloprogramm 4. Generation Basel

Pendlerströme

Aus der Schweiz pendeln etwa 18.000 Personen in den schweizerischen Teil des Hochrheins. In die entgegengesetzte Richtung, d. h. aus dem schweizerischen Teil des Hochrheins in andere Regionen der Schweiz, pendeln gut 24.000 Personen, wovon knapp die Hälfte in die Stadt Basel pendelt. Ausserdem gibt es rund 21.500 Binnenpendler:innen im Schweizer Teil des Hochrheins. Der Hochrhein ist durch die Grenzlage zudem auch Durchgangsort für zahlreiche Pendler:innen aus der Schweiz oder den Landkreisen Lörrach und Waldshut in Richtung Basel oder übrige Arbeitsplatzgebiete der Schweiz. Aufgrund der begrenz-

ten Datenverfügbarkeit können für den deutschen Teil des Hochrheins keine konkreteren Aussagen gemacht werden. Die Anzahl der Pendler:innen inkl. Grenzgänger:innen hat in den letzten Jahren weiter zugenommen (vgl. Aggloprogramm 5. Generation).

2.2. Der Hochrhein Korridor in Karten

2.2.1. Von der Hügellandschaft ins Hochrheintal

Der Korridor des Hochrheins startet östlich der Basler Kernstadt in Birsfelden bzw. Grenzach-Wyhlen und erstreckt sich entlang der südlichen und nördlichen Rheinseite bis nach Laufenburg (Baden und CH).

Die landschaftliche Gliederung des Hochrheins ist stark geprägt von den zugrunde liegenden naturräumlichen Gegebenheiten sowie der Topografie. Grob kann zwischen dem Hochrheintal sowie den begrenzenden Hügellandschaften des Dinkelberges (DE), den Hangkanten des Wehraltals (DE), dem Hotzenwald (DE) und dem Tafeljura (CH) unterschieden werden.

Im Hochrheintal ist die Landschaft stark durch Siedlungsgebiete und Verkehrsinfrastrukturen zerschnitten. Einzelne grössere Waldstücke bilden Inseln in der sonst stark überbauten Landschaft. Innerhalb des Siedlungsgebietes bieten

nur vereinzelte öffentliche Grünräume Platz für Erholung. Im Gegensatz dazu sind die angrenzenden Hügellandschaften durch Waldflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt. Sie haben besondere landschaftliche Qualität und sind wichtige Erholungsgebiete. Unterschiedliche Schutzmechanismen streben der Erhalt dieser Hügellandschaften an. Innerhalb der Hügellandschaft stellen die Ortschaften kleine Inseln in der weitläufigen Landschaft dar. Sie sind durch Landstrassen untereinander sowie mit dem Hochrheintal, Ergolzthal oder Wiesental verbunden.



Abbildung 9: Analysekarte Landschaftsgerüst

Landschaftliche Prägung des Hochrheintals

Das Hochrheintal ist weitestgehend flach mit einer klar abgegrenzten Raumkante zum Dinkelberg und dem Südost-schwarzwaldrand nach Norden sowie zu den Hügelland-schaften des Tafeljuras nach Süden.

Es ist stark geprägt von Siedlungs-, Industrie- und Gewerbegebieten sowie Verkehrsinfrastrukturen. Die parallel zum Rhein verlaufenden Bänder der Bahn (DE und CH), die Autobahnen A2 / A3 (CH), die Bundesstrasse 34 (DE), die Autobahn 98 (DE) sowie die Hauptstrassen 12 (CH) und 7 (CH) haben einen starken optischen und akustischen Einfluss auf das relativ schmale Tal. Die Industrie- und Gewerbegebiete liegen in den meisten Fällen zwischen Rhein und Bahn, oder erstrecken sich entlang der Autobahn (Kaiseraugst, Pratteln) sowie entlang der B 34 (Rheinfelden-Ost).

Insbesondere in den westlichen Bereichen sind nur noch wenige Grünräume zwischen den Siedlungsgebieten vorhanden und in ihrer Qualität stark beeinträchtigt. In den

Bereich zwischen Basel und Rheinfelden (CH) tragen nur noch wenige Grünräume quer zum Rhein zur Gliederung der Siedlungsgebiete bei, wohingegen sich auf deutscher Seite hier noch grössere Grünräume befinden. Insbesondere bei Grenzach-Wyhlen und Pratteln ist der Kontrast beidseits des Rheins auffallend. Die Nutzungen in den Freiräumen sind zwar vielfältig, tragen aber als solche nicht zur Bereicherung der Landschaft bei. In den nicht bebauten Bereichen dominiert intensive Landwirtschaft sowie punktuell strukturierende Elemente wie Baumreihen oder kleinere Streuobstbestände.

Wie das westliche Hochrheintal so besteht auch das mittlere Hochrheintal weitgehend aus einer ebenen, überformten Siedlungslandschaft entlang des Rheins. Östlich der beiden Rheinfelden (Baden/CH) nehmen jedoch die grösseren Freiräume bestehend aus Auwäldern sowie intensiv landwirtschaftlich genutzten Ebenen zu. Das Flussufer des



Abbildung 10: Ausschnitt Hochrheintal

kantonalen Richtplänen sowie im Regionalplan Hochrhein-Bodensee sind zahlreiche Grünräume als Siedlungstrenngürtel bzw. Grünzäsuren festgesetzt. Sie erfüllen zahlreiche Funktionen: Sie dienen als Klimaschneisen und Lebensraum sowie Rückzugs- und Austauschgebiet für Pflanzen und Tiere. Darüber hinaus sind sie wichtige Erholungsgebiete und beugen einem Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten vor, wodurch Ortsidentitäten erhalten werden. Zusätzlich verbinden sie die Landschaft des Hochrheintals mit der angrenzenden Hügellandschaft.

Innerhalb der Siedlungsflächen sind vereinzelt öffentliche Grünflächen vorhanden, die wichtige wohnortnahe Erholung darstellen.

Im westlichen Hochrheintal ist die Landschaft in weiten Teilen durch Siedlungstätigkeiten und Infrastrukturen überformt und stark durch die Siedlungen durchschnitten. Im

Rheins ist zudem grösstenteils mit Wald bestockt. Hierdurch tritt der stark verdichtete Charakter, wie ihn das westliche Hochrheintal besitzt, etwas zurück. Dennoch sind die wesentlichen Störungen und Beeinträchtigungen auch hier vorhanden. Hierzu zählen die Verkehrsinfrastrukturen (Bahn, A3, Bundesstrasse), grosse Gewerbe- und Industrieareale (bspw. Sisslerfeld), Hochspannungsleitungen und die intensive Landwirtschaft.

Das östliche Hochrheintal ist durch die Topografie deutlich schmaler. Insbesondere in Deutschland reichen die Ausläufer des Südostschwarzwaldes fast bis an den Rhein heran und die Siedlungen erstrecken sich entlang der Hangkanten (Laufenburg (Baden)).

Der Rhein hat eine grosse Bedeutung als Frei- und Naherholungsraum. Dies wurde von den Kommunen des Raums erkannt, weshalb es sich die Gemeinden Rheinfelden (Baden/CH), Bad Säckingen, Grenzach-Wyhlen, Wehr, Schwörstadt, Mumpf, Stein, Möhlin sowie der Kanton Aargau im Zuge des Projektes «Rheinuferrundweg extended» zum Ziel gemacht haben, die bestehenden Qualitäten des zusammenhängenden Gewässerraums als gemeinsamen Natur-, Kultur- und Naherholungsraum zu stärken und für die Menschen erlebbar zu machen. Besonderer Handlungsbedarf kann insbesondere im westlichen Hochrheintal festgestellt werden, da hier das Rheinufer aufgrund der Ansiedelung von grossflächigen Gewerbe- und Industriegebieten in seiner Erlebarkeit stark eingeschränkt ist und deshalb für Erholungsaktivitäten nur

begrenzt nutzbar ist. Im Bereich des Birsfelder Hafens besteht aufgrund von Sicherheitsauflagen eine Durchwegung, aber kein direkter Zugang des Rheinufers für Erholungssuchende. Folglich ist das Ufer vor allem im westlichen Hochrheintal geprägt von grossvolumigen Bauten und abgesperrten Arealen, während im Osten hauptsächlich die Wohnsiedlungen an den Rhein angrenzen. Im mittleren Hochrheintal ist die einzige grössere zusammenhängende Landschaftskammer am Rheinufer vorhanden, welche dementsprechend besonders erhaltenswert ist. Zwischen der Bebauung und dem Rhein verläuft meist der «Rheinuferrundweg extended». Diverse Badestellen ergänzen die Erholungsnutzung am Landschaftsband.



Abbildung 11: Analysekarte Rheinufer

Dinkelberg

Der Dinkelberg begrenzt den Hochrhein Richtung Nordwesten. Typisch für den Dinkelberg sind die zusammenhängenden Waldgebiete, die stellenweise durch offene Landschaftskammern und die Ortschaften unterbrochen werden. Die alten Kerne der Ortschaften zeugen von der langen Besiedlungsgeschichte. Das Relief ist bewegt und die Verkarstung häufig deutlich erkennbar. Einige Fliessgewässer, bspw. die Wehra, der Warmbach oder Bechtelengraben haben Täler in die ansonsten als Hügelland zu bezeichnende Struktur geschnitten und strömen dem Rheintal zu. Dort fällt der Dinkelberg stellenweise sehr steil ab und bildet eine deutliche Raumkante aus.

Wälder der Hangkante vom Wehra- und Rheintal

Im nordöstlichen Bereich des Hochrheins markieren weitgehend geschlossene Waldgebiete die Hangkante des Wehratals sowie den Südwestrand des Hotzenwaldes. Das Relief ist bewegt, fällt steil nach Westen ab und wird von zahlreichen kleinen Tälern und Bachläufen strukturiert. Die Wälder sind ebenfalls strukturreich und daher besonders erholungsrelevant, insbesondere für die dicht besiedelten, angrenzenden Räume von Wehra und Rhein. Der Bergsee oberhalb von Bad Säckingen sowie der Wehra-Stausee sind landschaftliche Besonderheiten innerhalb der ansonsten durch wenige Nutzungen geprägten Einheit. Richtung

Osten werden die Wälder vermehrt durch Siedlungen und landwirtschaftliche Flächen zerschnitten.

Hügellandschaft des Tafeljuras

Im Schweizer Hinterland des Rheintals schliessen sich die sanft hügeligen Ausläufer des Schweizer Tafeljuras an. Diese Bereiche sind geprägt von einem reizvollen Mosaik aus Wald- und strukturreichen Offenlandschaften (Hecken, Feldgehölze, Obstgärten) sowie dem Rhein zustrebende, durch Grünlandnutzung geprägte Bachtäler (bspw. Fischin-

gertal, Möhlinbachtal, Magdenerbachtal). Eine kleinteilige Acker-, Wiesen- und Weidenbewirtschaftung bestimmt die landwirtschaftliche Nutzung. Charakteristisch sind die vielen Strukturelemente wie Hochstammobstbäume, Hecken, Feld und Bachgehölze. Sie bereichern das Landschaftsbild und sorgen für eine gute landschaftliche Einbettung der Dörfer. Diese liegen etwas abgesenkt und schmiegen sich an die umliegenden Hügelzüge an. Die Ortschaften in diesen Bereichen besitzen eine sehr ländliche Prägung.



Abbildung 12: Zusammenhängende Landschaftsbereiche im äusseren Korridor

Erholen am Hochrhein

Neben dem Rhein besitzen insbesondere die innerstädtischen Freiflächen (bspw. Rheinpark Birsfelden, Freizeitgärten, innerörtliche Grünflächen) sowie die Grünräume zwischen den einzelnen Siedlungskörpern eine wichtige Bedeutung für die Naherholung. Diese sind jedoch häufig durch Lärm, Blickbezüge zu Gewerbe- und Industriegebiete sowie intensive landwirtschaftliche Nutzung deutlich beeinträchtigt und wenig strukturreich. Besonders herauszuheben ist der Hardwald, welcher im Siedlungsband des westlichen Hochrheintals eine wichtige Erholungsinsel für die Bevölkerung darstellt. Hier sieht der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft ein Potenzialgebiet für einen Windpark vor. Abhängig von der Art der Planumsetzung besteht hier die Gefahr von Konflikten mit der Erholungsnutzung des Waldgebietes.

Die landschaftlichen Qualitäten des Dinkelbergs, die hügeligen Ausläufer des Schweizer Tafeljuras sowie der Ausläufer des Hotzenwaldes bei Bad Säckingen/Wehr sind entscheidendes Kapital des Korridors. Diese Bereiche besitzen sowohl als Erholungsgebiete für das dicht besiedelte Hochrheintal als auch für den Tourismus eine Bedeutung. Sie sind durch ein gut ausgebautes Wanderwegenetz erlebbar. Zudem finden sich mehrere regional bedeutsame landschaftsbezogene Ausflugsziele im Raum. Diese sind: Egglisgraben, Sonnenberg, Waldgrotte bei Buus, Bad Säckinger Bergsee, Wehramündung, Hornfelsen, Wartenberg, Augusta Raurica, Sunneberg (oberhalb Maisprach) und Burgruine Farnsburg.

2.2.2. Die Verkehrsregion

Mit dem MIV durch den Hochrhein

Die Region Hochrhein ist sehr gut in das Strassennetz eingebunden und über die A2 und A3 auf Schweizer Seite und A 98 auf deutscher Seite überregional angeschlossen. Die Strasseninfrastruktur konzentriert sich insbesondere auf die Talsohle des Hochrheins und leitet den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Ost-West-Richtung. Über Nord-Süd-Achsen wird der Verkehr aus der Hügellandschaft auf die Hauptverbindungsachsen im Tal geleitet. In der Schweiz wird ein Grossteil des MIV über die Autobahn abgewickelt. Zudem mündet der grenzüberschreitende Verkehr in grossen Teilen auf den Schweizer Autobahnen. Auf der deutschen Rheinseite fehlt das Verbindungsstück der A 98 zwischen Rheinfelden (Baden) und Bad Säckingen/Murg. In diesem Abschnitt wird der Verkehr auf der B 34 durch die Ortschaften entlang des Rheins geführt. Das Verbindungsstück der A 98 wird derzeit geplant, doch die Umsetzung ist unter anderem durch die Komplexität und diverse Interessenkonflikte jedoch ungewiss (vgl. Kapitel 2.3.). Aufgrund der Lage direkt angrenzend an Basel-Stadt und den überregional verbindenden Verkehrsinfrastrukturen (öffentlicher Verkehr und Strasse) nimmt der Hochrhein-Korridor auch viel Durchgangsverkehr der umliegenden Regionen auf.

In den ländlichen Gemeinden aber auch den Gemeinden des äusseren Korridors ist der MIV das Hauptverkehrsmittel. Im deutschen Teil der Agglomeration Basel liegt der MIV-Anteil mit 57 % deutlich höher als in der Schweiz (ca. 40 %). Diese grosse Differenz begründet sich u. a. dadurch, dass in der Kernstadt von Basel nur selten das Auto als Verkehrsmittel gewählt wird. Vor allem die ländlichen Gemeinden haben eine vergleichsweise schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr und wenig Arbeitsplatzangebot und fungieren daher vor allem als Pendlergemeinden.

Verkehrsbelastungen entstehen insbesondere auf der A2 / A3 und führen vor allem in Spitzenzeiten zu Stau. In der Folge werden die Ortsdurchfahrten der an die Autobahn angrenzenden Gemeinden als «Überlauf» für den Ausweichverkehr genutzt. Einer hohen Belastung sind auch die Ortsdurchfahrten der deutschen Gemeinden am Rhein ausgesetzt, welche insbesondere auf den hohen MIV-Anteil und das fehlende Teilstück der A 98 zurückzuführen sind. Die B 34 ist die Hauptverbindungsachse auf der deutschen Rheinseite von Osten Richtung Basel und führt von Bad Säckingen bis Grenzach-Wyhlen durch einige der angrenzenden Siedlungen und verursacht eine

starke Trennwirkung und Lärmbelastung in den Ortskernen. In Grenzach-Wyhlen ist die Antwort darauf eine derzeit in Umsetzung befindliche Ortsumfahrung (vgl. Kapitel 2.3.), wodurch die Landschaft weiter zerschnitten wird.

Durch das grosse Arbeitsplatzangebot in Basel-Stadt sowie die grossen Arbeitsplatzgebiete innerhalb des Perimeters spielt die Pendlermobilität am Hochrhein eine wichtige Rolle. Durch die trinationale Lage ist der Pendelverkehr häufig grenzüberschreitend.

Der Korridor ist insgesamt durch Pendelbeziehungen aus den Landkreisen Lörrach und Waldshut nach Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau geprägt. Ortspezifischere Daten und Daten zur Pendlermobilität aus der Schweiz nach Deutschland liegen nicht vor. Es kann davon ausgegangen werden, dass Zweiteres eine untergeordnete Rolle spielt. Aus der Schweiz pendeln rund 15.000 Personen in den schweizerischen Teil des Hochrheins. Gut 24.000 Personen pendeln in entgegengesetzter Richtung, wovon knapp die Hälfte in die Stadt Basel pendelt. Ausserdem gibt es rund 21.500 Binnenpendler:innen im Schweizer Teil des Hochrheins. Aufgrund der Grenzlage und der verkehrlichen Einbindung ist der Hochrhein-Korridor ein wichtiger Verkehrsraum für die Pendlermobilität innerhalb und ausserhalb des Perimeters und übernimmt für andere Regionen auch nur durchleitende Funktionen.

Im Perimeter sind drei Grenzübergänge für den MIV vorhanden, welche Nadelöhre für den Verkehr sind. Sie befinden sich in Rheinfelden, Bad Säckingen / Stein und Laufenburg. Sie sind ebenfalls staugeprägt und weitere Gründe für belastete Ortsdurchfahrten. Zudem schränken sie die Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung ein.

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse zur Aktualisierung der «Trinationale Strategie Strasse» wurden die besonders belasteten Ortsdurchfahrten und Strassenräume für den Netzzustand 2025+ identifiziert. Die Analyse wurde für die Morgen- und Abendspitzen durchgeführt. Strassenräume mit Störungen der Verkehrsqualität innerhalb von Siedlungsgebieten sind in Abbildung 13 synthetisiert. Da die Ortsumfahrung von Grenzach-Wyhlen aktuell noch nicht fertiggestellt ist, wurden die Ortsdurchfahrten von Grenzach und Wyhlen zusätzlich als belastete Strassenräume aufgenommen.

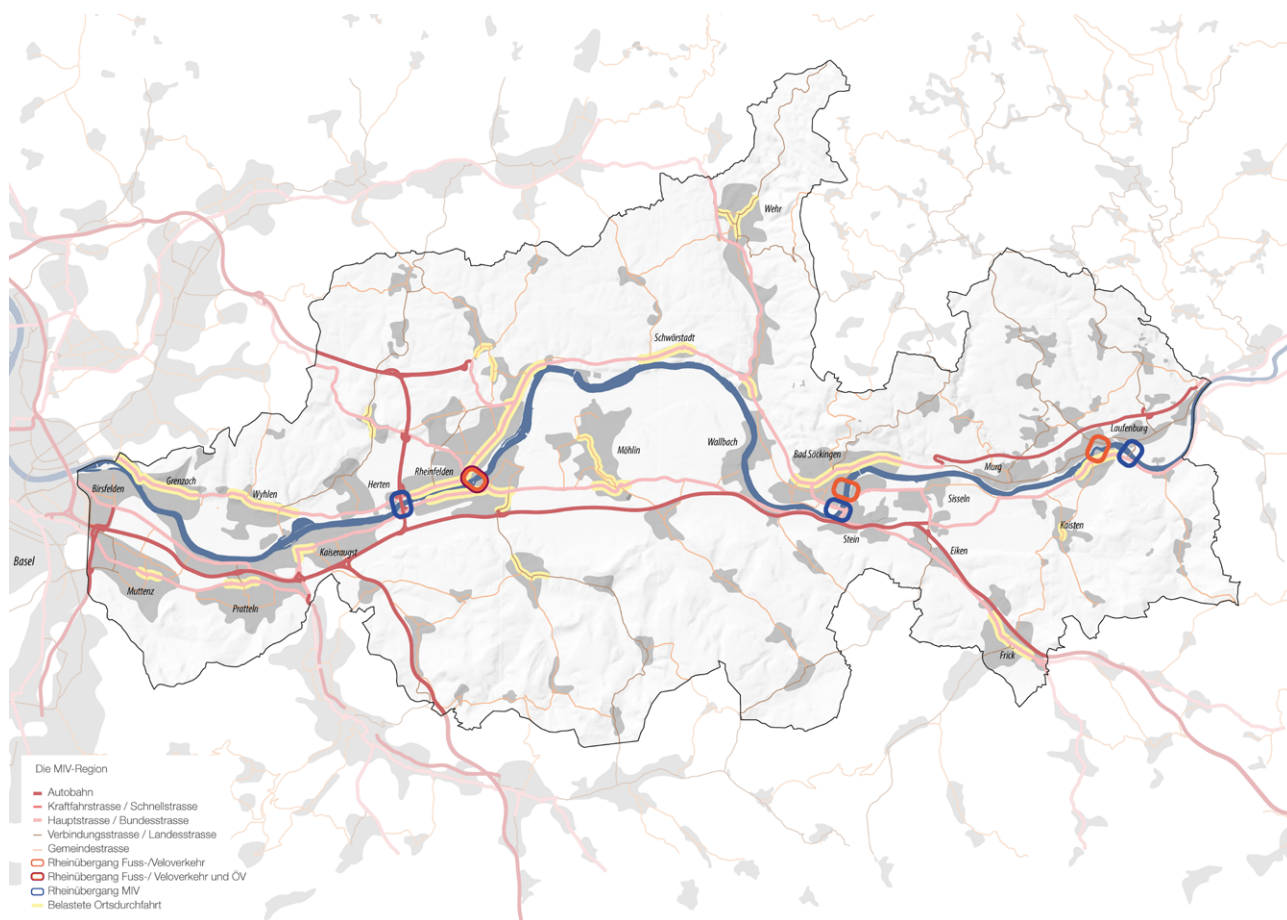


Abbildung 13: Analysekarte MIV

Mit dem ÖV unterwegs am Hochrhein

Das Rückgrat des ÖV-Netzes bilden zwei parallel zum Rhein verlaufende Bahnverbindungen in Ost-West Richtung, welche die Region überregional, regional und lokal gut anbinden. Die Ost-West Verbindung erfolgt im Regionalverkehr auf deutscher Seite mit der Regionalbahn, auf Schweizer Seite mit der S-Bahn. Der überregionale Verkehr wird auf deutscher Seite mit dem Interregio-Express (IRE), auf der Schweizer Seite mit dem Interregio (IR) abgewickelt. Birsfelden, Muttenz und Pratteln sind darüber hinaus mit dem Tram nach Basel-Stadt sehr gut angebunden. Ergänzend zum Schienennetz übernehmen Buslinien insbesondere in Nord-Süd-Richtung die Erschliessung der Ortschaften.

Die Qualität der ÖV-Erschliessung am Hochrhein wird räumlich mittels der Güteklassen des schweizerischen Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) dargestellt. Die jeweilige ÖV-Güteklasse ist abhängig von der vor Ort bestehenden Haltestellenkategorie. Diese wird aus der Art der öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. Bahnknoten oder Bushaltestelle) und dem Kursintervall bestimmt. Aus der Haltestellenkategorie und der Erreichbarkeit einer Haltestelle (d. h. Entfernung zur Haltestelle) ergibt sich die ÖV-Güteklasse. Die ÖV-Güteklasse A entspricht dabei einer sehr guten ÖV-Erschliessung, die Güteklasse D weist hingegen eine sehr geringe ÖV-Erschliessung auf. Alle Gebiete ausserhalb der ÖV-Güteklassen A bis D (= keine Güteklasse) besitzen nur marginale oder keine ÖV-Erschliessung. Innerhalb des Untersuchungsraums des Hochrheins sind alle Güteklassen vertreten. Ein Grossteil der Region ist über die ÖV-Güteklassen C und D angebunden. Die ÖV-Güteklassen A und B sind in den Kommunen mit Anbindung an die Tram und / oder S-Bahn nahe Basel (Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Grenzach-Wyhlen) sowie diejenigen mit Interregio-Halt resp. Interregio-Express-Halt (beide Rheinfelden, Bad Säckingen, Stein, Frick) vorhanden. In Laufenburg (CH) kommt durch die Überlagerung von S-Bahn- und Busangebot ebenfalls die ÖV-Güteklasse B zustande.

Eine geringe ÖV-Erschliessung kommt, vor allem im Busnetz begründet, durch geringere ÖV-Frequenzen als auch durch höhere Distanzen zwischen Wohn- oder Arbeitsort und den vorhandenen Haltestellen zustande. Dies unterstreicht die Bedeutung der Anschlussmobilität (letzte Meile) und die Fo-

kussierung der Siedlungsentwicklung auf den Einzugsbereich der Haltestellen sowie auf deren Aufenthaltsqualität. Mit dem ÖV kann der Rhein nur bei Rheinfelden überquert werden. Weitere grenzüberschreitende Verbindungen ausserhalb des Perimeters führen im Westen über Basel-Stadt oder im Osten über Waldshut und Koblenz. Dies ist vor allem für Grenzgänger:innen mit Arbeitswegen in Nord-Süd-Richtung ein wenig attraktives Angebot.

Das ÖV-Angebot in der Schweiz ist sowohl in einer höheren Netzdichte ausgebaut und wird zudem mit höheren Taktichten bedient. Das bessere Angebot wirkt sich auf den Modal Split aus: Während der ÖV-Anteil im deutschen Teil der Agglomeration Basel bei 10 % liegt, wird dieses Verkehrsmittel in der Schweiz mit rund 20 % doppelt so häufig genutzt. Bei den Daten ist jedoch zu berücksichtigen, dass v. a. in der Kernstadt Basel weniger MIV und entsprechend mehr ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr als Verkehrsmittel genutzt wird. Eine Taktverdichtung des deutschen Schienennetzes und die Ergänzung von zwei weiteren Haltestellen sind im Zuge der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke geplant und wird im Kapitel 2.3. vertieft. Der Ausbau soll nach aktuellem Stand bis 2027 abgeschlossen sein.

Die ÖV-Nachfrage auf Schweizer Seite ist besonders auf die S1 Pratteln-Salina Raurica zurückzuführen, die die nachfragegestärkste S-Bahnlinie im Kanton Aargau bildet. Ein Ausbau der S-Bahnlinie von Basel bis Rheinfelden zum 15-Minuten-Takt war geplant, wurde jedoch am 18. Juni 2023 durch den Kanton Aargau abgelehnt, wodurch weiterhin die S1 ab Stein bis Frick bzw. Laufenburg lediglich im Stunden-takt erfolgt. Ab 2026 wird der Interregio in Stein halbstündlich statt stündlich halten. Neu wird er auch den Bahnhof Möhlin halbstündlich bedienen. Das ist notwendig, da die S-Bahn am Kapazitätslimit ist und nicht verdichtet oder verlängert werden kann. Mit den zusätzlichen Halten des IR kann die S1 entlastet werden.

Für Muttenz und Pratteln spielt neben der S1 ausserdem die S3 eine grosse Rolle, da durch die Überlagerung beider Linien ein 10-Minuten-Takt in Richtung Basel besteht.

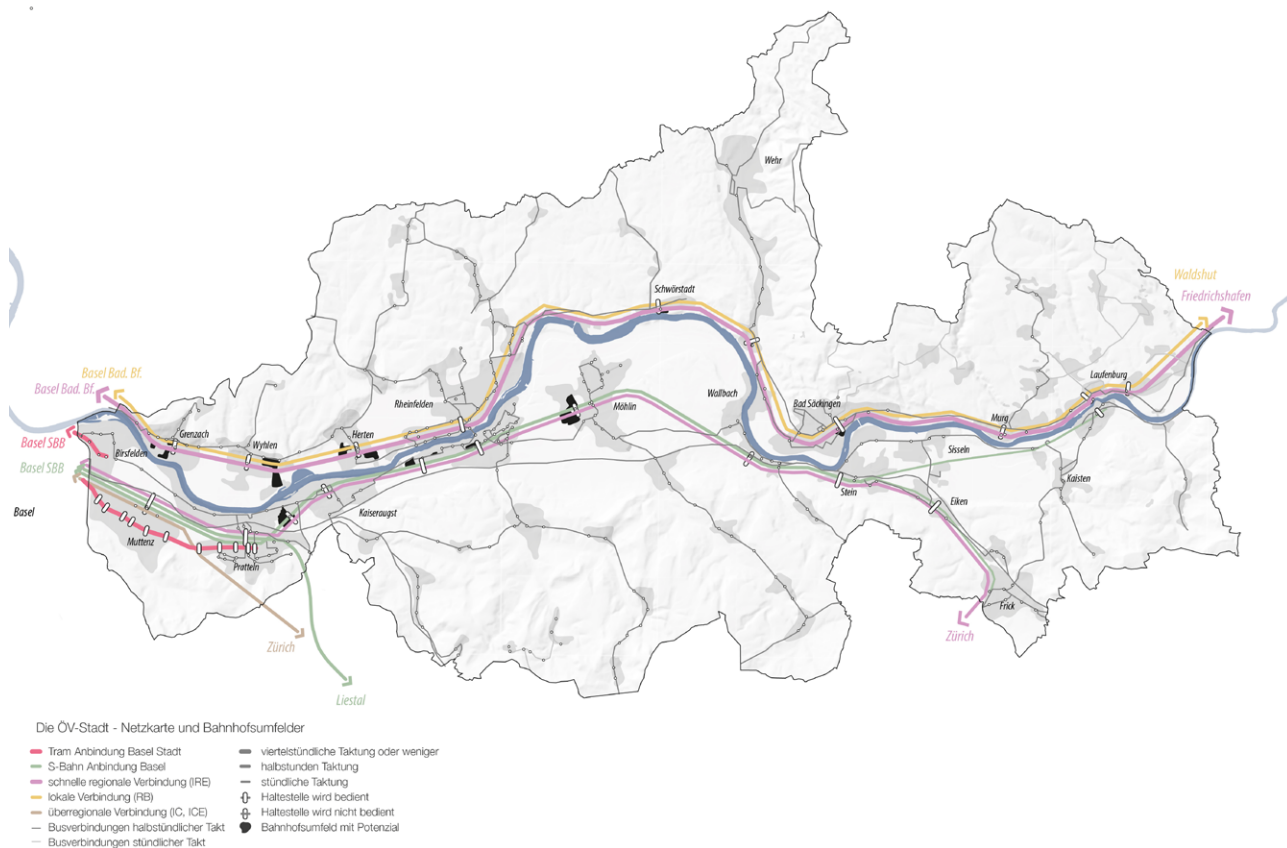


Abbildung 14: Netzkarte Hochrhein

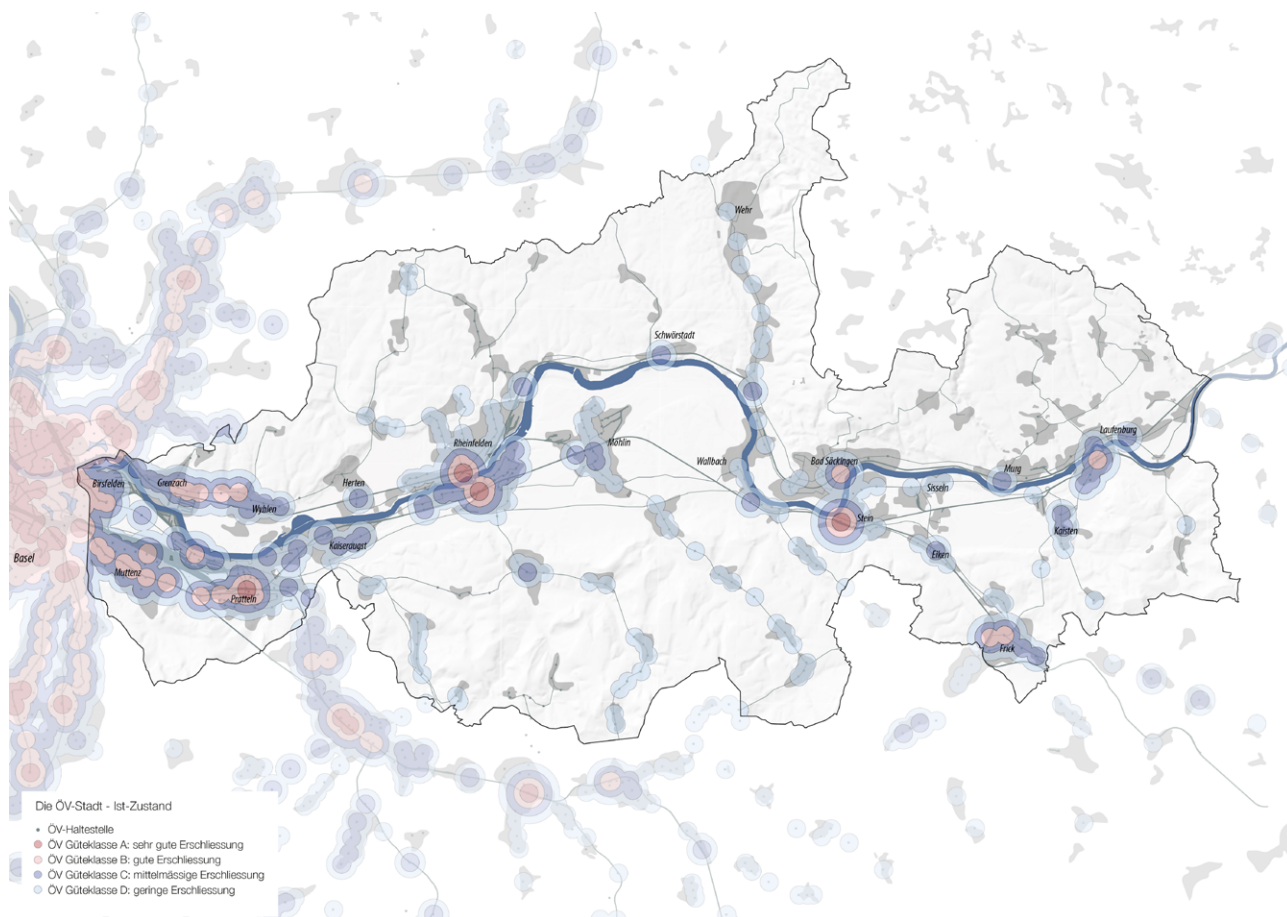


Abbildung 15: ÖV-Netz Hochrhein mit Güteklassen

Mit dem Velo unterwegs am Hochrhein

Im Kontext der Agglomeration Basel ist der Hochrhein gut in das Velonetz mit Verbindungen nach Basel und die angrenzenden Regionen wie z. B. das Fricktal und Wiesental eingebunden. Der Veloverkehr wird vor allem im Mischverkehr oder zusammen mit dem Fussverkehr geführt. Auf lokaler Ebene weist das Velonetz noch einige Lücken auf, wobei Lückenschlüsse teilweise auch schon in Planung sind. Die Verbindungen verlaufen meist entlang des Rheins in Ost-West-Richtung, während Nord-Süd-Verbindungen die Talsohle mit dem ländlichen Raum verbinden. Gemäss dem trinationalen Radnetz der Agglomeration Basel sind die Velorouten in Haupt- und Nebenverbindungen eingeteilt. Zudem ist der Ausbau von Velovorzugsrouten (VVR) vorgesehen. Im Hochrhein-Korridor soll je eine VVR nördlich und südlich des Rheins umgesetzt werden. Die Hierarchiestufen werden folgendermassen typisiert:

» **Velovorzugsrouten:** Attraktive, direkte und sichere Verbindungen vom Agglomerationszentrum Basel mit den inneren Korridoren.

» **Hauptverbindungen:** Direkte Verbindungen entlang der Talachsen in Richtung Basel und für Querbeziehungen zu den angrenzenden Regionen sowie regionale Verbindung.

» **Nebenverbindungen:** Kompletieren die VVR und Hauptverbindungen und funktionieren als Zubringer in Richtung Hauptverbindungen.

Vor allem in der Talebene besteht durch die flache Topografie und die kurzen Wege zwischen den Siedlungen noch ein grosses Potenzial für den Veloverkehr. Die ländlichen Gemeinden in den Hügellandschaften sind topografisch gesehen zwar weniger prädestiniert für die Velobenützung für alltägliche Strecken, doch durch die kurzen Distanzen zu den Versorgungszentren im Hochrheintal und dem zunehmend beliebteren E-Bike kann das Verkehrsmittel auch in diesen Regionen weitere Bedeutung gewinnen. Gemäss Mikrozensus 2021 ist die Hälfte aller Etappen kürzer als 1,5 km. Die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Etappen ist weniger als 6 km lang und etwa ein Viertel ist kürzer als 2,5 km. Vor allem diese kurzen Wege mit dem MIV bieten grosses Verlagerungspotenzial zum Veloverkehr.

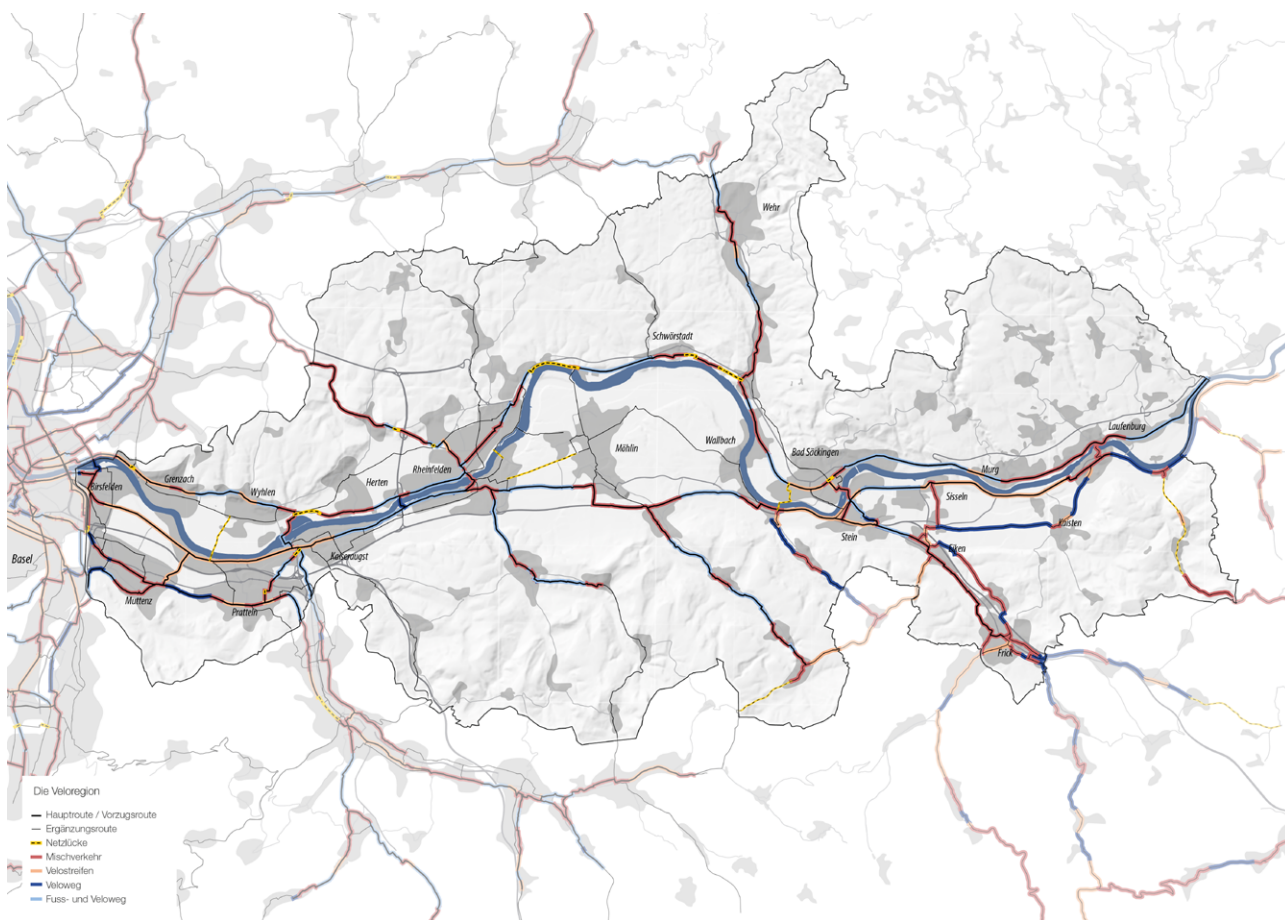


Abbildung 16: Führungsform von bestehendem Velonetz entlang des Hochrheins

Quelle: Agglo Basel

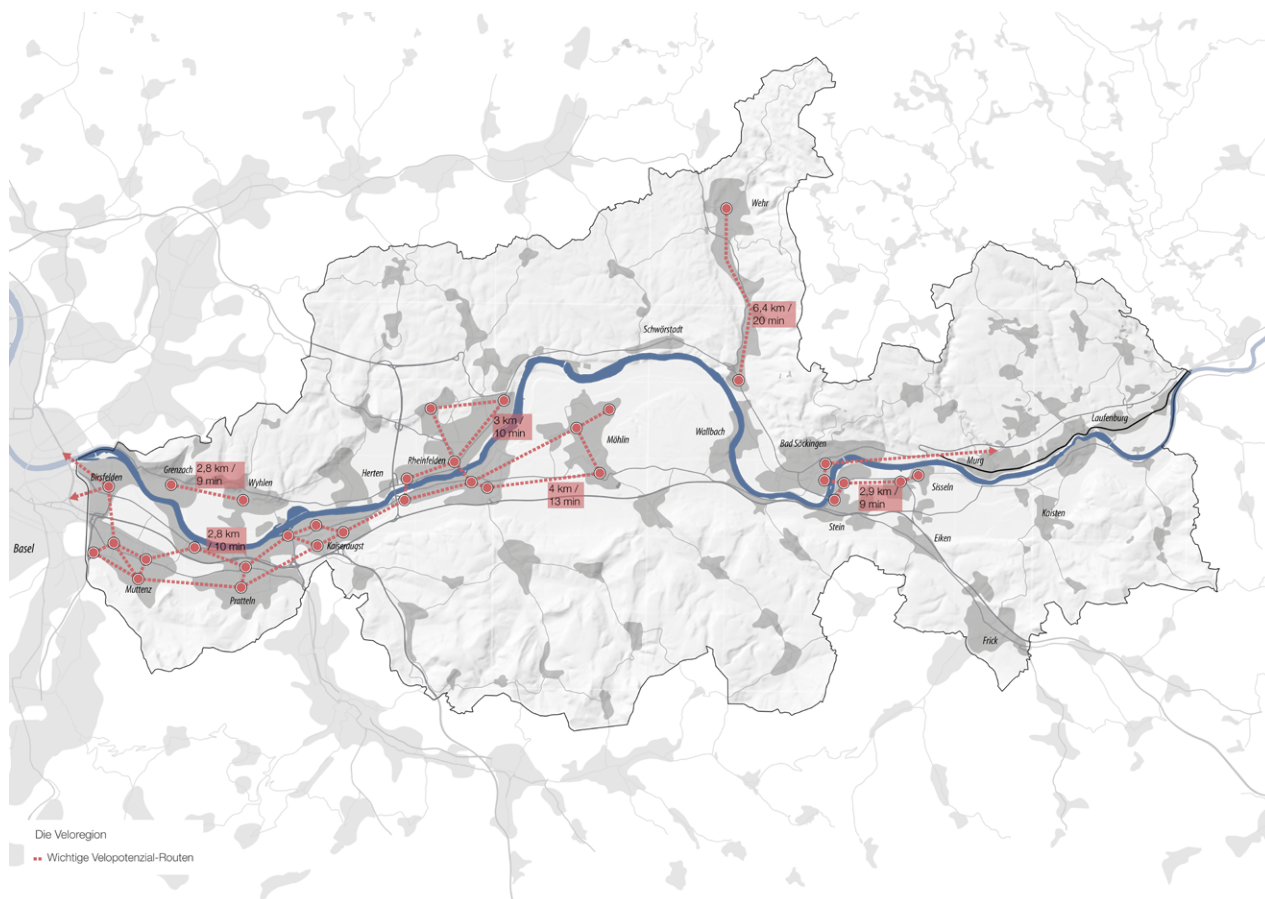


Abbildung 17: Velopotenzial entlang des Hochrheins

Quelle: Darstellung in Anlehnung an ewp (2019): Potenzialberechnung basierend auf Gesamtverkehrsmodell Region Basel

2.2.3. Die Wohn- und Arbeitsregion

Wohnen am Hochrhein

In Anbetracht der baulichen Dichten entlang des Hochrheins wird ersichtlich, dass die bauliche Dichte mit der Entfernung von Basel-Stadt abnimmt und gleichzeitig der Anteil an aufgelockerter Bebauung steigt. Vereinzelte Kommunen in der Talsohle, wie beispielsweise Pratteln oder Rheinfelden weisen stellenweise höhere bauliche Dichte auf, die einhergeht mit einer qualitativen ÖV-Erschließung. Dennoch können sehr dichte Bereiche nur vereinzelt im Untersuchungsraum festgestellt werden, dabei handelt es sich um Neuentwicklungen in Pratteln, als auch in Birsfelden. Zentren, wie Rheinfelden und Bad Säckingen weisen zudem intakte historische Altstädte auf, die für eine gewisse bauliche Dichte, als auch ein besonderes Erscheinungsbild sorgen. Jedoch lassen sich auch innerhalb der Talsohle zahlreiche Bereiche innerhalb der Kommunen identifizieren, die überwiegend durch eine aufgelockerte Bebauungsstruktur geprägt sind. Die Entwicklung dieser Kommunen lässt sich auf einen gewachsenen und ausformulierten historischen Ortskern zurückführen, die oftmals heute noch eine gewisse Versorgungsleistung übernehmen. In Hinblick auf die topografischen Grenzen von Schwarzwald und Schweizer Tafeljura sind mehrheitlich kleinteilige und dörfliche Siedlungsstrukturen in die jeweiligen Landschaftszüge eingebettet und weisen eine geringe bauliche Dichte mit zugehörigem Ortskern auf. Die überwiegend geringe Qualität der ÖV-Erschließung im ländlichen Raum verursacht nicht nur eine hohe MIV-Abhängigkeit der Bewohnenden, sondern begrenzt die Nachfrage nach Wohnraum auf bestimmte Bewohnendengruppen.

Der Hochrheinkorridor ist zukünftig bis 2040 mit einem Bevölkerungswachstum von rund 20.600 Einwohnenden konfrontiert. Ebenfalls ist die Anzahl der Beschäftigten mit einer Steigung von ca. 13.500 prognostiziert (vgl. Aggloprogramm Basel 5. Generation). Neue Bauprojekte, wie beispielsweise das im Bau befindliche Wohn- und Arbeitsquartier Bredella in Pratteln sorgen für neue Formen der Dichte und bilden für die Zukunft die Möglichkeit, dem Bevölkerungswachstum entsprechend zu begegnen. Deutlich wird jedoch, dass das zu erwartende Bevölkerungswachstum nicht allein durch den inneren Korridor und die Entwicklung

der vorhandenen Bauzonenkapazitäten getragen werden kann. Auch die ländlichen Bereiche des Hochrheins müssen in sich weiterentwickelt werden. Die genaue Verteilung des Bevölkerungswachstums steht in Abhängigkeit mit der Verfügbarkeit oder Möglichkeit zur Neuschaffung von Bauzonenkapazitäten (vgl. Aggloprogramm Basel 5. Generation).

In Hinblick auf die vorhandenen Bauzonenkapazitäten verfügt der Hochrhein über ein Potenzial für 17.800 Einwohnende und 22.600 zusätzliche Arbeitsplätze (vgl. Aggloprogramm Basel 5. Generation: 81). Damit besteht ein Überschuss der räumlichen Potenziale für Arbeitsplätze verglichen mit den prognostizierten Arbeitsplätzen. Deutlich wird, dass die bestehende Bauzonenkapazität nicht für die Deckung des prognostizierten Wohnraumbedarfs ausreicht. Der Überblick auf den Untersuchungsperimeter und den bestehenden baulichen Dichten ermöglicht es, bestehende Nachverdichtungspotenziale und aufgelockerte Bereiche innerhalb bestehender Siedlungsräume zu identifizieren. Diese gilt es vor der Inanspruchnahme neuer Flächen zum Schutz der Ressource Boden vordergründlich zu entwickeln. Die bauliche Weiterentwicklung soll sich nicht allein auf die Talsohle beschränken, sondern bezieht auch die Bauaktivität im ländlichen Raum mit ein, diese soll in Form einer behutsamen und punktuellen Erhöhung der baulichen Dichte verfolgt werden, die gleichzeitig die Identität und den baulichen Charakter der Ortschaften und der umliegenden Landschaftsbereiche bewahrt.

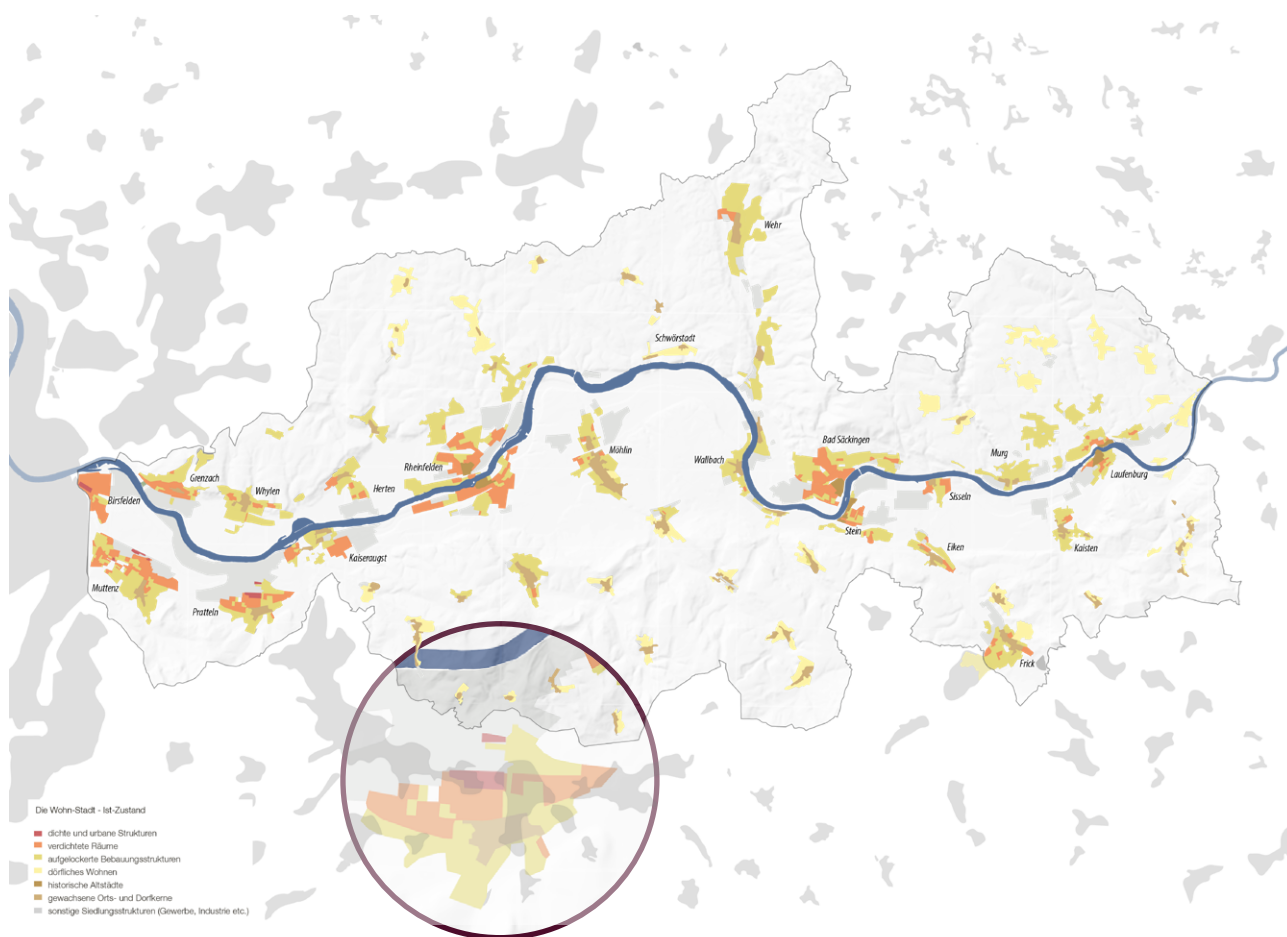


Abbildung 18: Bauliche Dichten am Hochrhein

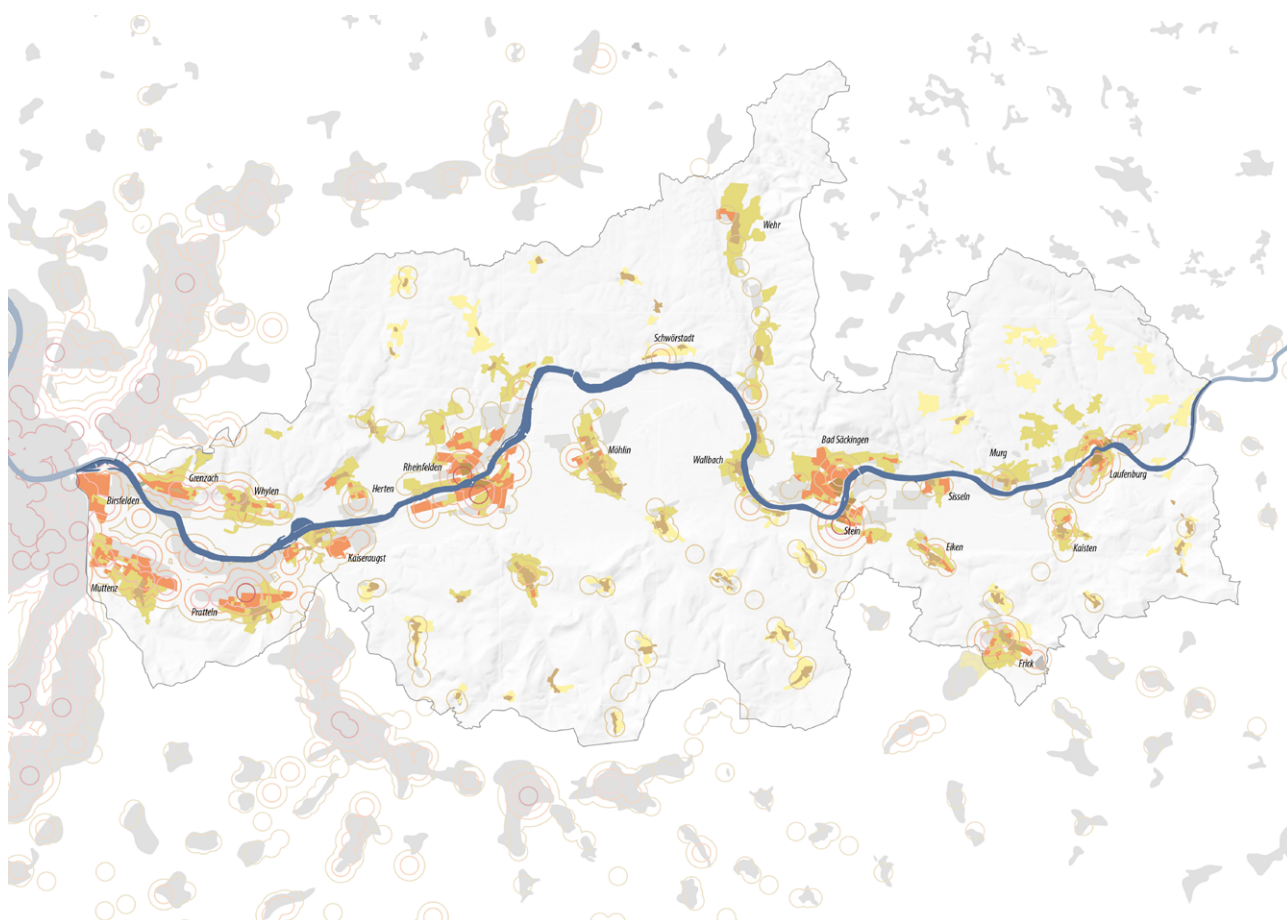


Abbildung 19: Bauliche Dichten überlagert mit ÖV-Güteklassen

Arbeiten am Hochrhein

Der Korridor Hochrhein weist einen grossen Anteil von Gewerbe- und Industriestrukturen auf, welche sich entlang des Rheinufers konzentrieren und grossflächig überwiegend auf Schweizer Rheinseite angesiedelt sind. Besonders die hohe Anzahl von Chemie- und Pharmaunternehmen sticht in der Region hervor. Durch die hohe Anzahl angesiedelter Betriebe ist der Korridor Hochrhein eine wichtige Arbeitsplatzregion mit starker Wirtschaftskraft. Dies zieht jedoch auch viel Verkehr an. Viele Arbeitsplatzgebiete befinden sich in den ÖV-Güteklassen B bis D und sind daher an attraktiven Lagen für die Anreise mit dem ÖV gelegen. Aufgrund der fehlenden ÖV-Achsen in Nord-Süd-Richtung über den Rhein hinweg ist der ÖV für viele grenzüberschreitenden Pendelwege hingegen wenig attraktiv. Dies ist insbesondere problematisch, da grosse Pendelströme zwischen Deutschland und der Schweiz bestehen (vgl. Kapitel 2.1.). Viele grosse Arbeitsplatzgebiete liegen direkt am Rhein

und in kurzen Distanzen zu den Grenzübergängen. Der Ausbau der Mobilität der letzten Meile oder die Verknüpfung der beiden ÖV-Systeme könnte daher eine Chance für weniger MIV-Abhängigkeit sein. Einzelne grössere Gebiete wie z. B. das Sisslerfeld oder das Industriegebiet Rheinfelden (Baden) sind gebietsweise in keiner ÖV-Gütekategorie integriert.

Die bestehende bauliche Struktur weist viele flächenintensive Gewerbe- und Industriebauten auf, besonders bei Logistik- und Handwerksbetrieben. Im Gegensatz dazu weist die Chemie- und Pharmabranche einen kleinen Fussabdruck durch eine höhere bauliche Dichte und Arbeitsplatzdichte bereits im Status quo auf. Innerhalb der eingezonten Industrie- und Gewerbegebiete sind noch einige Flächenreserven verfügbar, wovon mehrere bereits erschlossen sind.

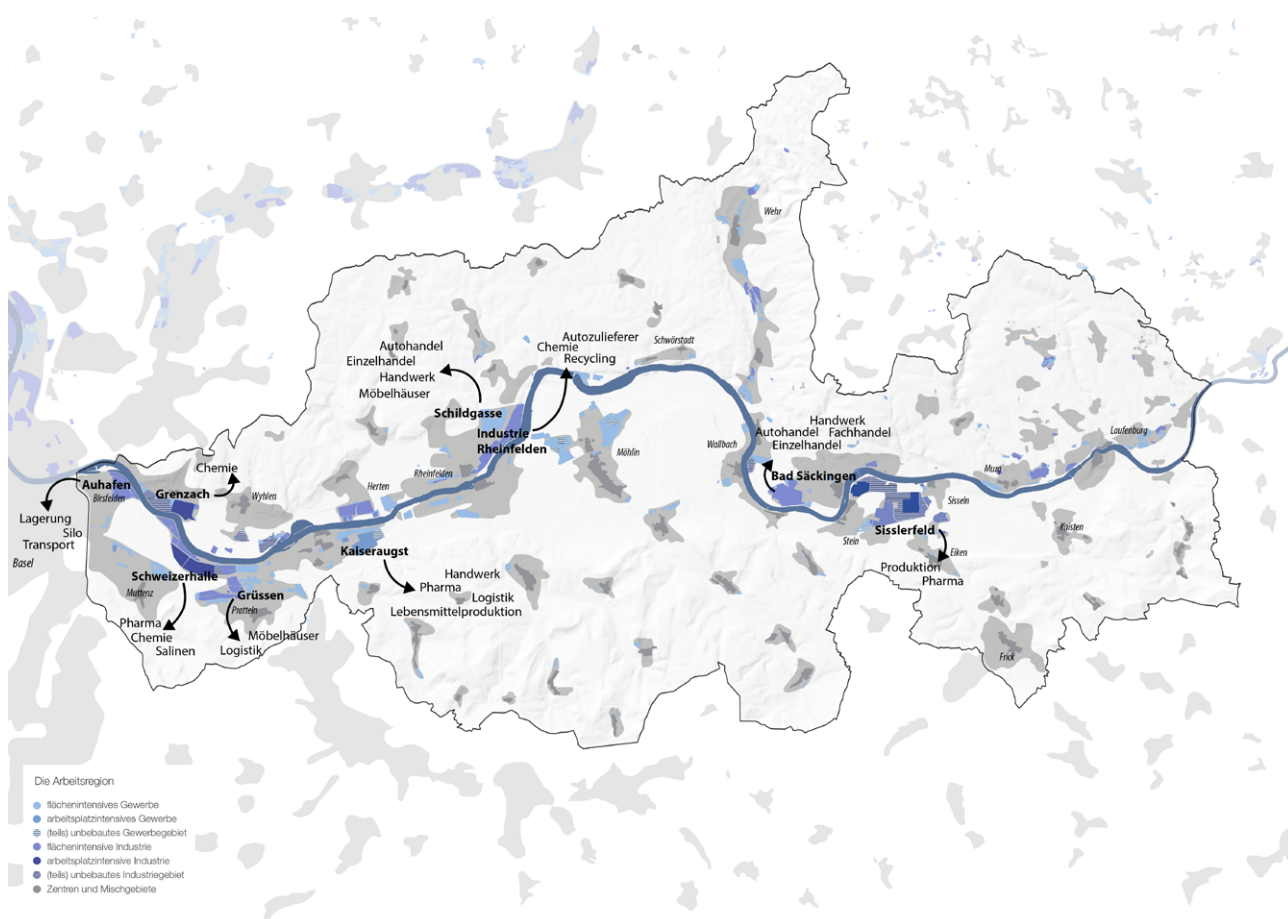


Abbildung 20: Arbeitsregion Hochrhein

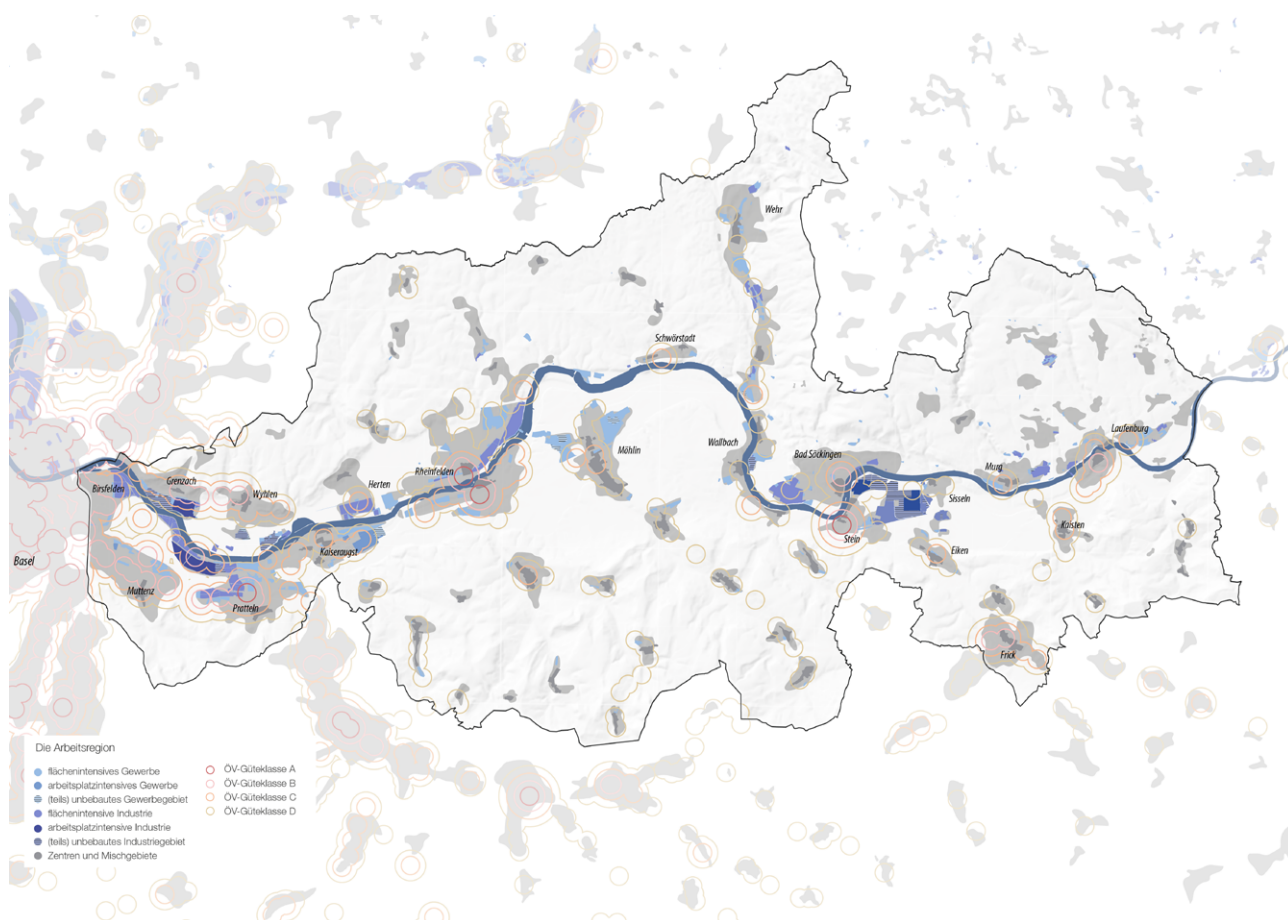


Abbildung 21: Arbeitsregion überlagert mit ÖV-Güteklassen

2.2.4. Die Region der verschiedenen Zentren

Regionale und lokale Zentren

Am Hochrhein können den Zentren unterschiedliche Bedeutungen zugewiesen werden. Da innerhalb der Region eine allgemeine Ausrichtung zum Korridorzentrum Basel besteht, bildet der Raum selbst derzeit nur ein Regionalzentrum, nämlich Rheinfelden (CH) aus. Damit weist Rheinfelden die höchste Bedeutung in Bezug auf Versorgung, Arbeiten und Wohnen im Untersuchungsraum auf, was in den folgenden Abbildungen deutlich wird. Als Oberzentren können Bad Säckingen, Rheinfelden (Baden) und Pratteln bezeichnet werden, da diese sowohl eine Zentralität für die Region in Hinblick auf Arbeitsplätze und die Versorgung aufweisen, jedoch in geringerem Ausmass als das Regionalzentrum Rheinfelden (CH). Als Lokalzentren werden Zentren bezeichnet, die auf lokaler Ebene eine Zentralität aufweisen, diese aber nicht sonderlich über die Gemeindegrenzen hinweg Wirkung trägt. Diese sind im Untersuchungsraum Laufenburg, Murg, Stein, Grenzach-Wyhlen und Birsfelden. Ausserhalb des Untersuchungsraums lassen sich Lies-

tal und Lörrach als naheliegende Regionalzentren klassifizieren, wodurch diese ebenfalls für die Einwohnenden im Hochrhein eine Bedeutung aufweisen. In Hinblick auf die Weiterentwicklung gilt es zu prüfen, inwiefern gerade die Doppelstädte, die sich im Status quo in verschiedene Zentrenkategorien einordnen lassen, in ihrer regionalen Bedeutung gesteigert werden können, als auch welche Potenziale gerade die Lokalzentren in Bezug auf Flächenverfügbarkeiten und Entwicklungsfelder aufweisen.

Ankerpunkte im Alltag

In Bezug auf Zentralitäten im Alltag lassen sich verschiedene Ankerpunkte am Hochrhein identifizieren. Die Ankerpunkte bilden sich durch verschiedene Funktionen aus, wie die Verfügbarkeit von Handelsagglomerationen oder bedeutsame Gewerbe- und Industriegebieten, aber auch prägende Altstädte führen zu einem Konsum- und Besucheraufkommen. In Verbindung mit bestehenden Ankerpunkten entstehen punktuell auch Ortsteile mit hoher baulicher Dichte, um kurze Wege für die Einwohnenden oder Beschäftigten generieren zu können. Herausstechend für bedeutende Ankerpunkte sind sowohl beide Rheinfelden als eine Art Doppelstruktur als auch Bad Säckingen. Die drei Kommunen weisen sowohl Versorgungsstandorte, Arbeitsplatzgebiete, Altstädte und verdichtete Bereiche auf. Zahlreiche weitere Ankerpunkte können entlang des Hochrheins ausgemacht werden, weisen oftmals aber eine Vertiefung,

wie die Verfügbarkeit von grossen Arbeitsplatzgebieten, wie zum Beispiel Birsfelden oder Grenzach auf. Ein Anker des Konsums sowohl im Aussenbereich, als auch in der Innenstadt weist beispielsweise Laufenburg (Baden) auf. Im Zuge dieser Erkenntnis können verschiedene Ankerpunkte in der Region identifiziert werden und bilden die Grundlage für Aussagen der Weiterentwicklung in Bezug auf eine qualitative verkehrliche Anbindung, als auch eine höhere bauliche Dichte.

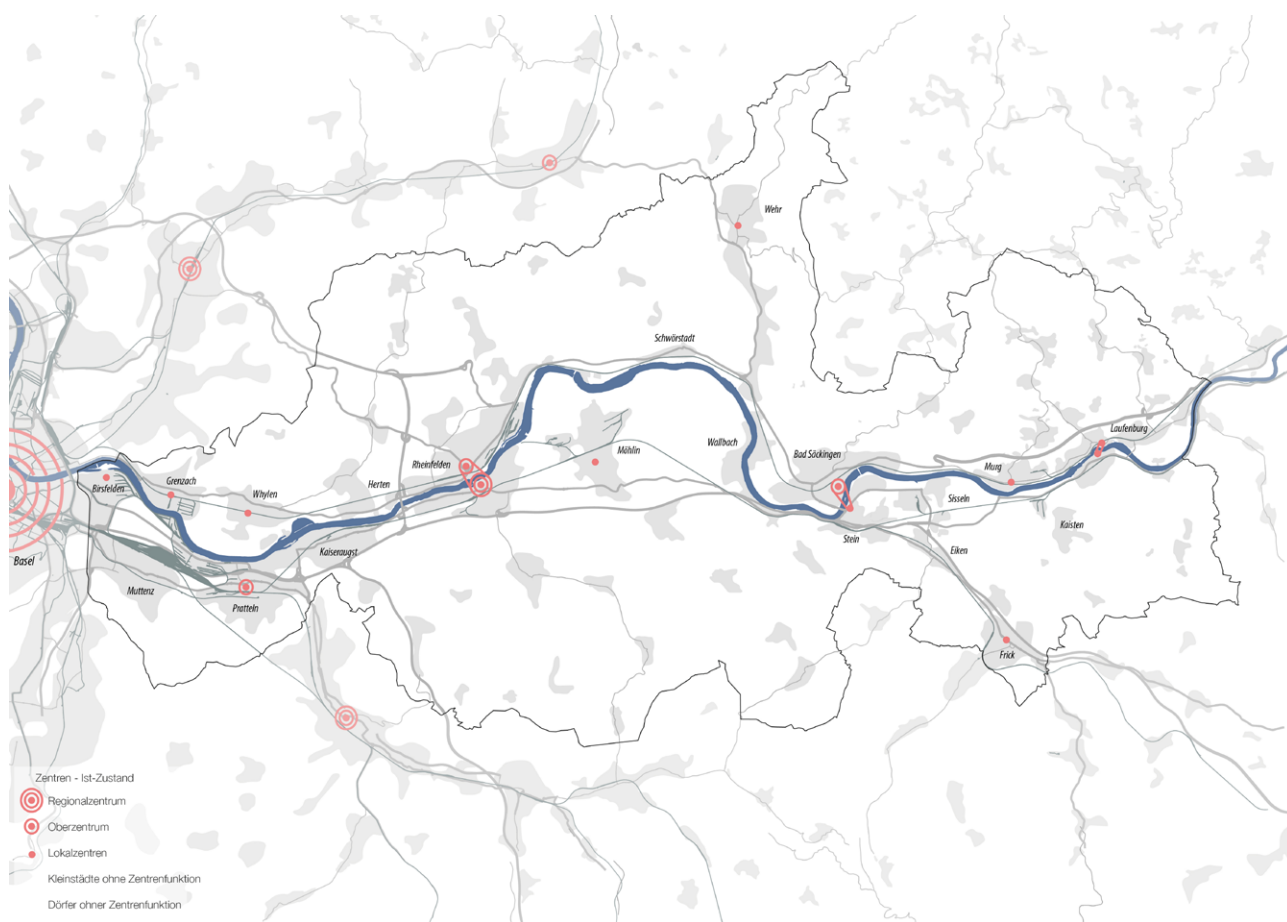


Abbildung 22: Zentren am Hochrhein

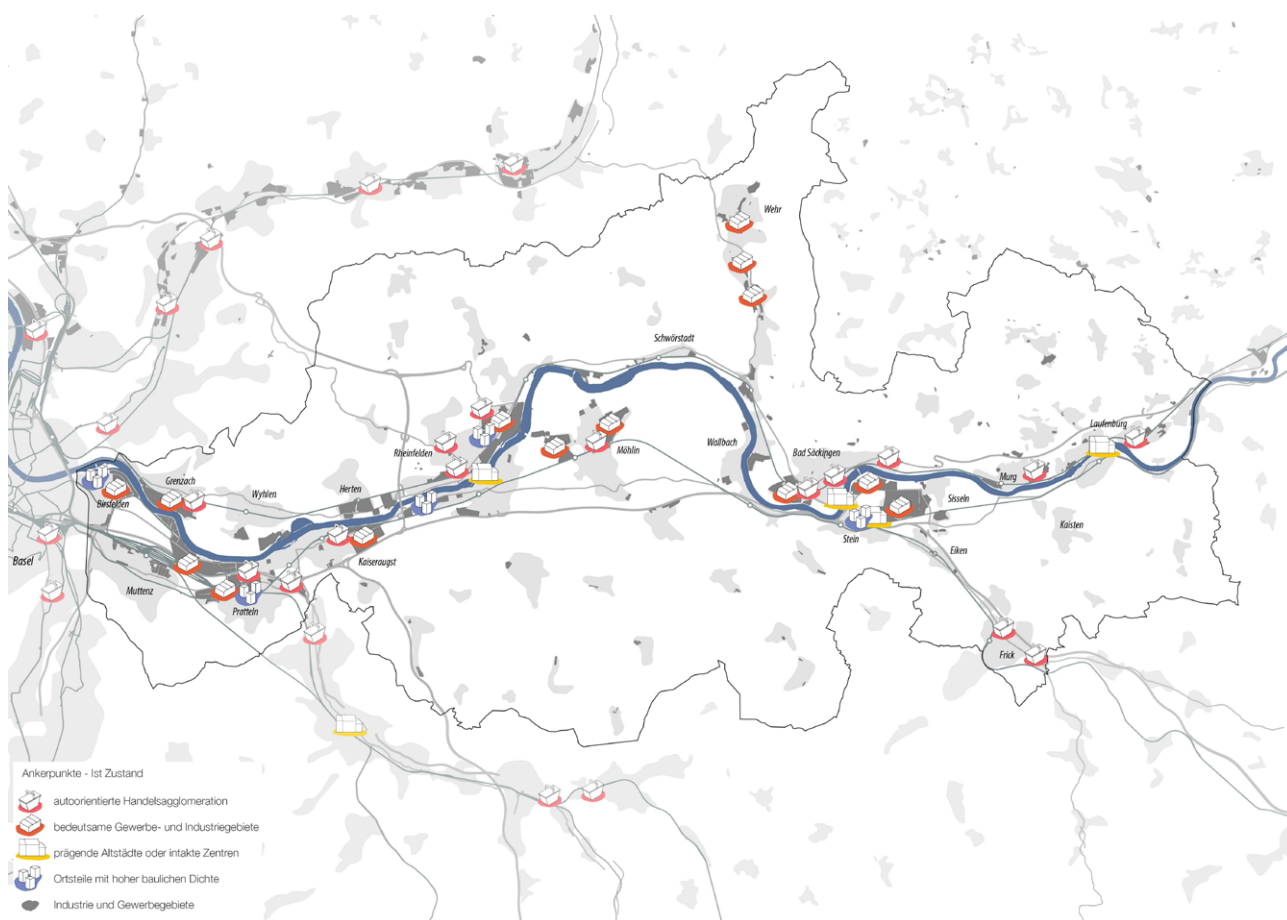


Abbildung 23: Ankerpunkte im Alltag

Grenzüberschreitendes Einkaufen

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die Versorgungssituation mit Gütern des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs im Korridor Hochrhein als attraktiv einzustufen ist. Besonders auf der deutschen Seite lassen sich, auch durch die hohe Nachfrage aus der Schweiz, viele Handelsagglomerationen verorten. Diese sind überwiegend an bedeutenden MIV-Achsen und nahe den Grenzübergängen gelegen. Mit der hohen Dichte an Einzelhandelsangeboten kann die deutsche Seite die Nahversorgung für die räumlich naheliegenden Schweizer Gemeinden decken. Von dem Einkaufsverhalten der Schweizer profitieren jedoch nicht nur die grossen Handelsagglomerationen, auch viele kleine inhabergeführte Fachgeschäfte in den deutschen Innenstädten sind massgeblich von den grenzübergreifenden Umsätzen abhängig. So lassen sich rund 50 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes auf die Schweizer Kundschaft zurückführen. Lediglich in den ländlichen Gemeinden innerhalb der Hügellandschaften ist das Versorgungsange-

bot entsprechend der Lage im ländlichen Raum auf ein Minimalangebot reduziert. Auch der Bedarf an Bildungs- und Sozialeinrichtung wird derzeit erfüllt. In Hinblick auf die Bevölkerungsprognosen gilt es frühzeitig eine Erhöhung der Kapazitäten anzustreben, um Engpässe zu vermeiden. Derzeitige Versorgungsprobleme werden dagegen im Bereich der medizinischen Versorgung (Ärzte und Ärztinnen, Pflege) auf deutscher Seite hervorgehoben. Gründe hierfür stellen der demografische Wandel (Alterung der Ärzte / Ärztinnen und fehlende Nachfolge sowie mehr Bedarf aufgrund zunehmender Überalterung der Bevölkerung) sowie ein besseres Lohnniveau auf Schweizer Seite dar. In Hinblick auf die bevorstehende Senkung der Wertfreigrenze zum 1. Januar 2025 auf 150 Franken pro Person ist davon auszugehen, dass sich das grenzüberschreitende Einkaufsverhalten zukünftig wandelt.

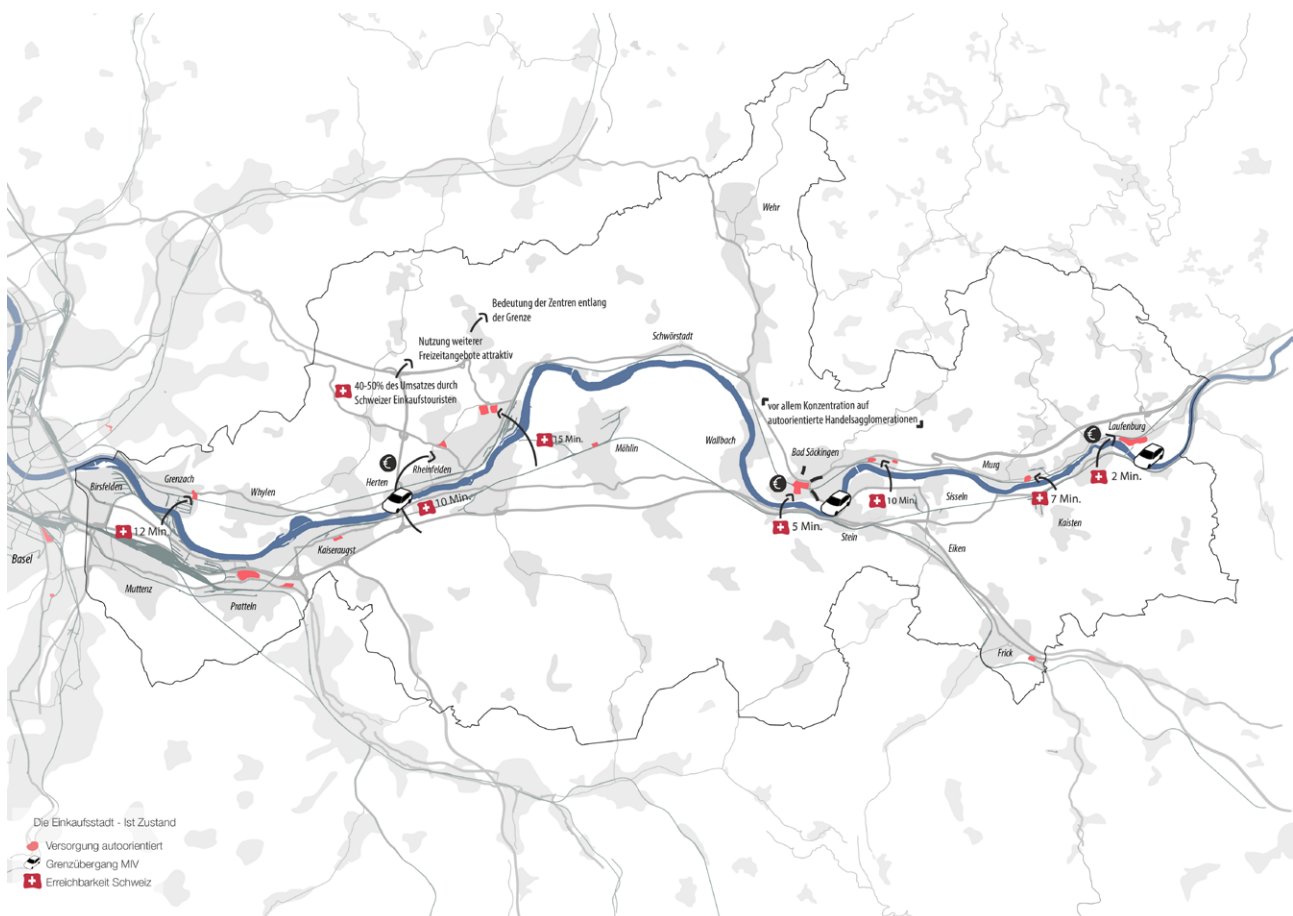


Abbildung 24: Grenzüberschreitendes Einkaufen Quelle: IHK Hochrhein Bodensee

2.3. Geplante Realität am Hochrhein

Der Korridor Hochrhein verfügt in der Agglomeration Basel über die grössten Kapazitäten in den bebauten und unbebauten Bauzonen. Nach aktuellem Stand besteht eine Diskrepanz zwischen den Kapazitäten der vorgesehenen Entwicklungsschwerpunkte und den Prognosen zum Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum (vgl. Kapitel 2.2.3).

Die bereits feststehenden und geplanten Massnahmen sind zwar noch nicht sichtbar, doch sie geben bereits heute Entwicklungsrichtungen für den Raum vor. In der «geplanten Realität» sind die für den Korridor wichtigsten bevorstehenden Projekte zusammengestellt, um Prognosen für Auswirkungen auf den Korridor zu treffen und Rückschlüsse auf weiteren Abstimmungsbedarf zu ziehen.

In der Karte der geplanten Realität (vgl. Abbildung 25) wird deutlich, dass zahlreiche Projekte für den MIV, ÖV und zur Stadtentwicklung vorgesehen sind. Die Projekte konzentrieren sich entlang des Rheins, vor allem in Richtung Basel. Grossflächige Arbeitsplatzentwicklungen sind überwiegend auf Schweizer Seite vorgesehen – allen voran stellt

das Sisslerfeld die flächenmässig grösste Planung dar. Auf der deutschen Rheinseite sind vor allem neue Wohnstandorte vorgesehen. Damit bildet sich in der Planung auch die Praxis vom «Arbeiten in der Schweiz und Wohnen in Deutschland» ab.

Die Entwicklungen in den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sind hauptsächlich auf bislang unbebauten Arealen verortet. Verdichtungs- und Innenentwicklungsprozesse sind nur wenige vorhanden, z. B. am Hafen Birsfelden oder am Bahnhof Pratteln. Diese spielen zukünftig aber eine wichtige Rolle, da die Dichten im Korridor mit Ausnahmen von wenigen Arealen als gering bis mässig eingestuft werden können und noch viel Potenzial bieten (vgl. Kapitel 2.2.3). Ausserdem sind die Projekte überwiegend in Zonen mit ÖV-Güteklasse D und C angedacht. Schlussfolgernd wird die Entwicklung hauptsächlich ausserhalb der Bahnhofsumfelder geplant und zeigt bisher keine Reaktion auf die bis voraussichtlich 2027 abgeschlossene Elektrifizierung der Hochrheinbahn.



Abbildung 25: Geplante Realität am Hochrhein

Die Projekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen und ihre Umsetzung ist teilweise noch ungewiss (vgl. Abbildung 26). Einige der wichtigsten Projekte mit besonders grossen Auswirkungen auf den Korridor Hochrhein werden im Folgenden näher betrachtet und in den raumplanerischen Kontext eingeordnet:

Entwicklung des Sisslerfelds

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Sisslerfeld ist das grösste Arbeitsplatzgebiet im Kanton Aargau mit rund 85 ha un bebauten Landreserven. Die Gebietsentwicklung wurde im Dialog mit der Bevölkerung und einer Testplanung gestartet und wird aktuell in einen regionalen Sachplan überführt. Mit der Umsetzung des Sisslerfelds könnten die heute bestehenden 4.000 Arbeitsplätze in den vier Standortgemeinden auf 15.000 Arbeitsplätze steigen. Es werden überwiegend wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze im Life Science Bereich geschaffen.

Durch die Lage am Grenzübergang Stein – Bad Säckingen macht der Durchgangsverkehr im Areal einen wichtigen Bestandteil des Verkehrs aus. Um weiteren MIV möglichst ge-

ring zu halten, werden verschiedene Massnahmen in einem Verkehrskonzept deutlich. Dazu gehört ein Ausbau des ÖV und Velonetzes, Mobilitätsdrehscheiben, die Aufwertung der Ortsdurchfahrten und Mobilitätsmanagement z. B. durch Steuerung der Parkplatznutzung.

Das Sisslerfeld wird durch die Dimensionen einen grossen Einfluss auf den Korridor Hochrhein mit sich bringen. Durch das zukünftig sehr grosse Arbeitsplatzangebot wird auch mit Verkehrskonzept weiterer Pendelverkehr angeregt, was das bestehende, bereits teilweise überlastete Infrastrukturangebot weiter beansprucht. Für möglichst geringe zusätzliche regionale Verkehrsbelastungen sind lokale Wohnangebote eine wichtige Stellschraube. In der geplanten Realität sind Wohnraumerweiterungen im näheren Umfeld bisher nicht sichtbar.

Autobahnausbau A 98

Die A 98 führt innerhalb des Korridor-Perimeters derzeit aus westlicher Richtung bis Rheinfelden-Minseln und aus östlicher Richtung bis Murg. Der Teilabschnitt dazwischen ist



Abbildung 26: Projektstand der geplanten Realität am Hochrhein

noch in Planung. Die Idee der A 98 entstand bereits in den 1960er-Jahren. Mit der A 98 resp. dem Teilstück im Hochrhein Korridor soll einerseits die Region überregional besser angebunden und andererseits die Ortsdurchfahrten entlastet werden.

Das Risiko besteht darin, dass die A 98 analog zur Schweizer A3 langfristig Staupotenzial bietet und der Ausweichverkehr wieder in den Ortsdurchfahrten stattfindet. Es ist daher von grosser Wichtigkeit, dass mit der Eröffnung des Abschnitts zwischen Rheinfelden-Ost bis Schwörstadt resp. Schwörstadt bis Murg auch weitere Massnahmen erfolgen, welche die Siedlungsqualitäten wieder erhöhen und verhindern, dass der MIV einseitig an Attraktivität gewinnt. Bisher stehen die Ortsdurchfahrten nicht im Fokus der Siedlungsentwicklung, da der Ausbau der A 98 noch mit vielen Ungewissheiten verbunden ist.

Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinbahn

Die Hochrheinestrecke erschliesst den Raum zwischen Basel und Konstanz und ist für den Hochrhein Korridor das ÖV-Rückgrat auf der deutschen Rheinseite. Der Abschnitt zwischen Basel und Erzingen wird heute noch mit Dieselfahrzeugen betrieben, soll zukünftig aber elektrisch bedient werden. Dadurch können Lärm- und Schadstoffemissionen eingespart sowie modernere und zuverlässigere Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit dem Projekt werden unter anderem die Bahnsteige ausgebaut (z. B. Barrierefreiheit und Verlängerung der Bahnsteige) und Gleisanlagen erneuert. In Rheinfelden-Warmbach und Bad Säckingen-Wallbach werden ausserdem neue Haltestationen eingerichtet. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Elektrifizierung von 2025 bis 2027 umgesetzt.

Mit der Umsetzung des Projektes «Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn» bietet sich die Chance, die ÖV-Nutzung in Deutschland erheblich attraktiver zu gestalten und den Modal Split zugunsten des ÖV zu verschieben. Dies ergibt sich u. a. durch die einhergehende Taktverdichtung: Der Regional-Express (RE, bisher: Interregio-Express) verkehrt weiterhin im Stundentakt. Das Angebot wird durch den neuen Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) im Zweistundentakt resp. in der Hauptverkehrszeit im Einstundentakt ergänzt. Mit dem HBE entsteht eine Direktverbindung von Basel Badischer Bahnhof über Rheinfelden (Baden), Schaffhausen, Singen und Konstanz bis nach St. Gallen.

Zudem werden Regionalbahnen (RB) im System der trina-tionalen S-Bahn Basel (S7) in den Hauptverkehrszeiten und nachmittags generell im Halbstundentakt sowie darüber hinaus im Stundentakt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut verkehren. Auch die drei neuen Haltepunkte Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West für die RB bzw. S-Bahn tragen zur Steigerung der Attraktivität und Nutzung bei. Durch den Ausbau der Infrastruktur, z. B. das Kreuzungsgleis Tiengen, der Ausbau Bahnhof Waldshut oder die Barrierefreiheit aller Haltepunkte, wird auch die Stabilität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinbahn erhöht.

Durch die Fahrplanverdichtung wird insbesondere eine Standortverbesserung an den Haltestellen erreicht, was vor allem für unternutzte Quartiere im Haltestellenumfeld attraktive Voraussetzungen für Siedlungsentwicklungen schafft. Da Siedlungsentwicklungen sehr viel Planungszeit beanspruchen, ist die Elektrifizierung frühzeitig zu berücksichtigen. Entwicklungspotenziale an den Haltestellen sind noch zahlreich vorhanden, wie es sich im Kapitel 2.2.3. zur Wohn- und Arbeitsregion gezeigt hat. Allerdings wird in den bisherigen Planungen nicht deutlich, dass die Chance der Modal Split-Verlagerung auf den ÖV genutzt wird. Planungen befinden sich abseits der bestehenden und neuen Bahnhöfe. Damit besteht die Gefahr, dass die Taktverdichtung zwar ein attraktiveres Angebot schafft, die ÖV-Nutzung jedoch nur wenig zunimmt.

Reaktivierung der Wehratalbahn («Perspektive»)

Bis 1971 war der Personenverkehr zwischen Schopfheim und Bad Säckingen über die Wehratalbahn möglich. 1994 wurde auch der Güterverkehr eingestellt. Es bestehen inzwischen Überlegungen, die Bahn zu reaktivieren. Allerdings ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis sehr ungünstig, weshalb bisher keine Planungen aufgenommen wurden. Die Reaktivierung der Wehratalbahn würde eine sehr gute tangen-tiale ÖV-Vernetzung des Hochrheintals mit dem Wiesental und Alternative zum Strassenverkehr ermöglichen. Auch zur grenzüberschreitenden Vernetzung könnte die Bahnlinie – in der Theorie – eingesetzt werden. Im Rahmen des Raumkonzepts mit dem Zeithorizont 2040 ist dieses Projekt nicht realistisch, es könnte aber langfristig gesehen von der «Perspektive» zur «geplanten Realität» werden und eine Alternative zum Strassenverkehr ermöglichen.

Fazit

Die geplante Realität zeigt die dynamische Entwicklung, welche dem Talboden im Korridor Hochrhein bevorsteht. In einigen Punkten besteht für die Projekte weiterer Abstimmungsbedarf und eine integralere Planung. Wichtige Erkenntnisse sind:

- » Bisher wird die Elektrifizierung der Hochrheinbahn nicht von Siedlungsentwicklungen flankiert. Um Gleichschritt zu halten, sind die Bahnhofsumfelder vermehrt in der Siedlungsplanung zu berücksichtigen.
- » Die bisherigen Siedlungsprojekte befinden sich zu einem grossen Teil an den Siedlungsrändern. Für eine nachhaltige und ÖV-orientierte Entwicklung sind die zentralen Lagen und Bahnhofsumfelder zu priorisieren – ungeachtet der Umsetzung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn.
- » Der Korridor Hochrhein bietet ein zunehmend grösseres Arbeitsplatzangebot. Neben einer guten Einbindung in das ÖV- und Velonetz sind auch lokale Wohnangebote wichtige Faktoren, um möglichst wenig weiteren MIV hervorzurufen.
- » Der Ausbau der Strasseninfrastrukturen wird nur langfristig Verkehrsprobleme entschärfen können, wenn die MIV-Nutzung an anderer Stelle weniger attraktiv gemacht wird und Anreize für die ÖV- und Velonutzung geschaffen werden.
- » In den ländlichen Gemeinden der Hügellandschaft sind keine Entwicklungsprojekte bekannt. In Anbetracht ihrer MIV-orientierten Ausrichtung und den geringen Dichten entspricht dies im Grundsatz den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung.

2.4. Stärken und Problemfelder des Hochrheins im Überblick

Aus der umfassenden Analyse konnten zahlreiche Erkenntnisse in Bezug auf die verschiedenen Themenfelder gesammelt werden.

In der Analyse wurde die Diversität und Vielfältigkeit der Landschaften rund um den Hochrhein deutlich, sowie die Prägung in Teilräume durch die vorhandene Topografie. Die einzelnen landschaftlichen Teilräume weisen eine eigene Prägung, aber auch spezifische bauliche Strukturen, Infrastrukturen und Funktionen auf. Das Hochrheintal ist besonders durch Siedlungs- und Industriegebiete stark geprägt und fragmentiert, wodurch nur eine geringe Verfügbarkeit von zusammenhängenden Grünräumen besteht. Das Risiko von einem weiteren Verlust an Landschaftsräumen zugunsten einer Wohnbau- oder Gewerbeentwicklung ist zukünftig zu beachten. Die Hügellandschaften des Dinkelbergs, Wehratals, Hotzenwaldes und Tafeljuras bieten eine hohe landschaftliche Qualität und daher eine bedeutende Funktion als Kaltluftentstehungs- und Erholungsgebiete in der Region. Innerhalb der Hügellandschaften sind vereinzelt in den Senken die Ortschaften eingebettet, deren Charakter es zukünftig unbedingt zu bewahren gilt.

Innerhalb der Analyse wurde deutlich, dass der Hochrhein Korridor ein Durchgangsort für den Pendlerverkehr in Richtung Basel und für Grenzübergänge darstellt. Eine deutliche MIV-Quelle stellt der ländliche Raum sowie verkehrsinensive Nutzungen, wie periphere Einzelhandelsstandorte oder Arbeitsplatzgebiete, dar. Durch diese Quellverkehre sind zahlreiche Ortsdurchfahrten stark durch den Verkehr beeinträchtigt, eine Besserung ist mit dem Bau des Teilstücks der A 98 zu erwarten, die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten sollte aufgrund möglicher Ausweichverkehre dennoch verfolgt werden. In Hinblick auf den ÖV verfügt der Hochrhein auf deutscher und Schweizer Seite über eine Schienenanbindung, die Verknüpfung beider Schienennetze stellt jedoch noch Herausforderungen dar und ist bislang für eine grenzüberschreitende Nutzung unat-

traktiv. Die bevorstehende Elektrifizierung und Ergänzung weiterer Haltestellen auf deutscher Seite bietet das Potenzial zur Transformation der Bahnhofsumfelder. Dennoch spielt die in der Talsohle oftmals qualitative Anbindung innerhalb des Hochrhein-Korridors und nach Basel eine bedeutende Rolle in Bezug auf die Attraktivität der Wohnstandorte und einer potenziellen Wohnbauentwicklung.

Die Analyse der Siedlungsstrukturen und baulichen Dichten hat gezeigt, dass der Hochrhein über zahlreiche unterschiedliche Siedlungsformen und Zentren verfügt und allgemein eine hohe bauliche Dichte auf Schweizer Seite besteht. Eine hohe bauliche Dynamik und eine urbane Mischung aus Wohnen und Arbeiten besteht dort bis Rheinfelden – mit der zunehmenden Entfernung von Basel nimmt im Umkehrschluss die bauliche Dichte ab. Genauso kann in Nord-Süd Richtung die Ausdünnung der Siedlungsdichte mit Zunahme zur Entfernung des Rheins festgestellt werden. Die Arbeitsplatzgebiete ballen sich vor allem entlang des Rheins und an bedeutenden Verkehrsachsen.

Aus der Analyse nehmen wir zahlreiche Erkenntnisse über den Status quo des Hochrheins, sowie Stärken, aber auch Problem- und Handlungsfelder mit, die es im weiteren Vorgehen des Raumkonzeptes aufzugreifen und in den Zusammenhang mit dem bestehenden Handlungsdruck einzuordnen und zu bearbeiten gilt.

Stärken des Hochrheins



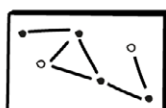
HOCHRHEIN
HEUTE



«Alles bleibt, wie es ist ...»



zunehmender Handlungsdruck



fehlende Entwicklung der Ortszentren



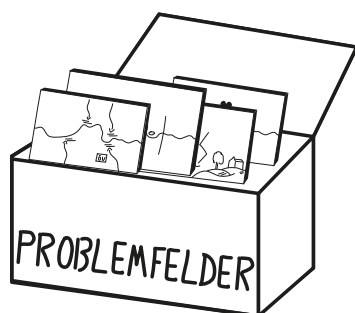
steigende Preise durch geringe Flächenausnutzung



Überalterung der Bevölkerung

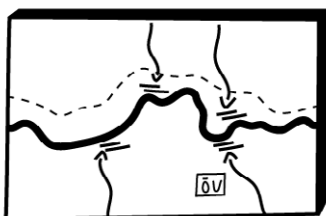
„ZUKUNFT HOCHRHEIN“?

Problemfelder des Hochrheins



Aus der Analyse des Hochrheins resultieren nicht nur Stärken der Region, sondern es wurden auch Problemfelder identifiziert. Die Problemfelder sollen im weiteren Verlauf des Raumkonzeptes nicht als Schwä-

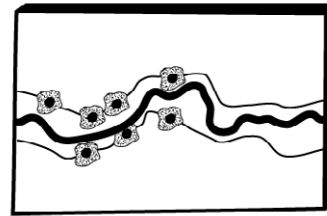
chen, sondern Arbeitsaufträge verstanden werden und konzeptionell gezielt wieder aufgegriffen werden, um eine regional spezifische und zukunftsfähige Entwicklung ermöglichen zu können.



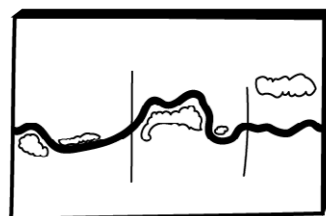
Fehlende Nord-Süd Verbindungen im ÖV-Netz widersprechen den Pendlerbeziehungen



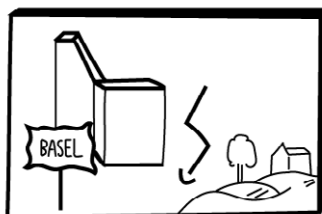
Langfristige Situation in den Ortsdurchfahrten nach Eröffnung der A 98 ohne Strassenumgestaltung



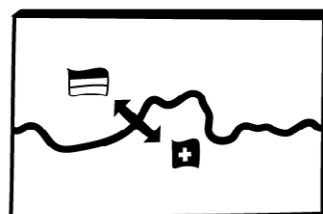
Bahnhofsumfelder an vielen Stellen wenig entwickelt und zeigen keine Antwort auf die geplante Elektrifizierung



Fragmentierte Freiräume in der Talsohle durch anhaltende Siedlungsausdehnung



Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung abseits Basels oft zu wenig dicht, um eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen

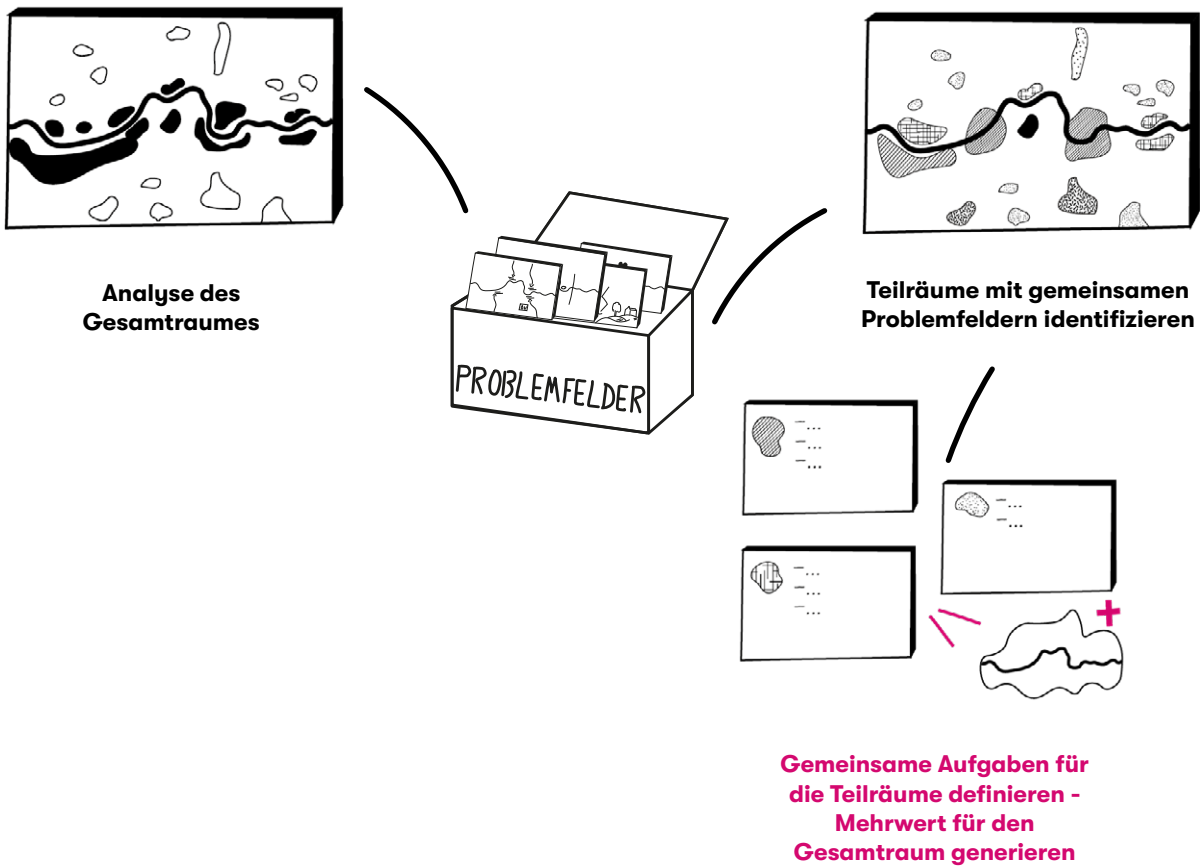


Unterschiedliche Entwicklungsrichtungen und Rahmenbedingungen durch grenzüberschreitende Lage

Die Problemfelder beziehen sich auf unterschiedliche aus der Analyse resultierenden Themenfelder – in Bezug auf den Verkehr gilt es die Nord-Süd Verbindungen im ÖV-Netz besonders in Hinblick auf die grenzübergreifende Verknüpfung zu verbessern, Potenzialbereiche an Bahnhofsumfeldern im Hinblick auf eine bauliche Entwicklung und Nutzungsaufwertung zu fördern sowie belastete Ortsdurchfahrten zukunftsfähig umzugestalten. In Bezug auf die Landschaft lassen sich besonders entlang des Rheins aufgrund einer langjährigen Siedlungsausdehnung entlang der Uferzonen fragmentierte Freiräume vorfinden. Eine Abnahme der bau-

lichen Dichte mit zunehmender Entfernung konnte sowohl in den Siedlungs- als auch Arbeitsplatzgebieten festgestellt werden, diese gilt es auf Nachverdichtungen zu prüfen, um dort auch eine nachhaltige Mobilität und Erschließung zu ermöglichen. Generell werden in den unterschiedlichen Themenfeldern die verschiedenen Entwicklungsrichtungen und Rahmenbedingungen der beiden Länder stellenweise sehr deutlich. Ein Ziel des Raumkonzeptes ist es, diese Vorstellungen zusammenzubringen, Potenziale zu definieren und gemeinsam Lösungen zu finden.

2.5. Verwandtschaften am Hochrhein



Ziele und Aufgaben für die räumlichen Schwerpunkte

Aus der umfassenden Betrachtung des Hochrheins in seinen verschiedenen Facetten im Rahmen der Analyse konnten sowohl zahlreiche Stärken der Region als auch Problemfelder identifiziert werden. Um diese im weiteren Verlauf des Raumkonzepts konzeptionell aufgreifen und thematisieren zu können, gilt es zunächst Teilräume mit gemeinsamen Problemfeldern innerhalb des Perimeters zu definieren – die sogenannten «Verwandtschaften». Die Verwandtschaften betrachten die Gemeinden unabhängig der räumlichen Lage und Nationalität, sondern beziehen sich auf die aktuellen baulichen Strukturen, Versorgungs- und Erholungsfunktionen sowie die aktuellen Probleme und Entwicklungstendenzen der Gemeinden. So fassen die Verwandtschaften nicht nur Räume mit gleichen Problemfeldern zusammen, sondern bieten im nächsten Schritt die Möglichkeit gemeinsame Aufgaben für die «verwandten» Gemeinden zu definieren. Auf diese Weise kann eine vereinfachte Weiterentwicklung durch die Zusammenfassung

mehrerer Gemeinden entlang des Hochrheins erfolgen, wobei diese mit spezifisch auf die Teilräume ausgelegten Chancen und Risiken bedarfsgerecht gestaltet werden.

Ziel ist es, die aus den Verwandtschaften hervorgehenden Aufgaben als Arbeitsaufträge für die Kommunen zu formulieren und eine zukunftsfähige Entwicklung dadurch voranzutreiben. Die Transformation von einzelnen Teilräumen kann bereits positive Auswirkungen auf beispielsweise die Verfügbarkeit von Wohnraum, Arbeitsplätzen oder Versorgungseinrichtungen für die ganze Region mit sich bringen. Im besten Falle entwickeln sich alle Teilräume des Hochrheins gemäss der für sie definierten Aufgaben weiter und schaffen gemeinsam einen Mehrwert für die Region Hochrhein.

Gemeinsames Gut - Vielfalt der Ortschaften

Der Hochrhein verfügt innerhalb der Talsohle und innerhalb der ländlichen Räume bereits über eine grosse Varianz an verschiedenen Siedlungsstrukturen. Diese Vielfalt an Siedlungsformen und Wohnstrukturen spricht unterschiedliche Bevölkerungsgruppen an, weshalb der Hochrhein für verschiedene Teile der Bevölkerung als Wohnstandort attraktiv ist. So wird innerhalb des gesamten Untersuchungsraums zwischen acht verschiedenen Verwandtschaften in Hinblick auf die Siedlungsformen unterschieden und zusätzlich bedeutende Gewerbestandorte aufgeführt, die Auswirkungen auf die Entwicklungstendenzen der Ortschaften mit sich bringen. Die Ortschaften differenzieren sich nicht allein durch ihre bauliche Struktur, sondern auch in Hinblick auf ihre Funktion innerhalb der Region sowie bestehende Chancen und mögliche Risiken bei der Weiterentwicklung des Hochrheins. Die Ausbildung verschiedener Zentren und Ankerpunkte innerhalb der Region verteilt die Zentralitäten auf diverse Ortschaften, weshalb die räumliche Anziehung über den Untersuchungsraum polyzentrisch ist.

Im Folgenden werden die einzelnen Verwandtschaften kurz erläutert:

Die **ländlichen Siedlungen** tragen wesentlich zum Erhalt der lokalen Identität bei. Die Ortschaften stehen oftmals für sich allein und weisen trotz der räumlichen Nähe wenig funktionale Bezüge zu den benachbarten Dörfern auf. In Hinblick auf eine zukunftsfähige Entwicklung kann die Bildung von Kooperationen zu einem engmaschigen Zusammenspiel der Dörfer führen. Eine bauliche Entwicklung soll moderat umgesetzt werden und mehr auf die qualitative Ergänzung des Wohnangebots durch beispielsweise altersgerechten Wohnraum abzielen, als eine quantitative Wohnraumentwicklung zu verfolgen.

Die **Anker im ländlichen Raum** bilden das letzte Glied der Perlenkette in Richtung der Talsohle. Sie bieten die Chance zur Sicherung der Versorgungsleistung für den ländlichen Raum durch die Stärkung des Versorgungsangebots oder der Verfügbarkeit von Bildungs- und Sozialeinrichtungen. In Hinblick auf die Anbindung an den ÖV haben die Ankergemeinden oftmals eine Busverbindung in das nächstgelegene Zentrum oder an den nächstgelegenen Bahnhof, welche die Chance für einen bedarfsgerechten Ausbau und die Er-

gänzung durch Mobilitätsformen für die Anbindung in den weiteren ländlichen Raum ermöglicht.

Die **Korridorzentren** (beide Rheinfelden und Bad Säckingen) weisen eine qualitative ÖV-Anbindung und eine regionale Bedeutung in Bezug auf die Wohnraumversorgung, die Verfügbarkeit an Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen für die gesamte Region Hochrhein auf. Die Weiterentwicklung als Doppelstädte (Rheinfelden – Rheinfelden sowie Bad Säckingen – Stein/Sisslerfeld) soll im Sinne einer zukunftsfähigen Entwicklung forciert werden, um von den jeweiligen Strukturen des Gegenübers zu profitieren und eine enge Vernetzung dieser künftig zu etablieren. In Bezug auf die bauliche Entwicklung für zusätzlichen Wohnraum und Arbeitsplätze gilt es, Potenzialbereiche zu identifizieren und vordergründlich zu entwickeln sowie die schrittweise Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten in Anbetracht der Bevölkerungsprognosen bedarfsgerecht voranzutreiben.

Die **Subzentren** umfassen die Kommunen vor Basel auf Schweizer Seite. Diese weisen zum Teil eine räumlich strukturelle Zugehörigkeit zu Basel auf (Birsfelden) oder sind verkehrlich durch die Tram oder S-Bahn mit Basel vernetzt. Die zentrale Lage der Subzentren bietet die Möglichkeit zur Ausbildung von zentralen urbanen Räumen, die gerade in Hinblick auf die Siedlungsentwicklung einen wesentlichen Beitrag leisten können. Schon heute haben die Subzentren eine grosse Bedeutung in Hinblick auf die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen. Die Erreichbarkeit dieser mit dem ÖV und die flächeneffiziente Ausnutzung der Gewerbe- und Industrieareale gilt es sicherzustellen.

Die **Vororte von Basel** umfassen die Kommunen mit räumlicher Nähe zu Basel auf deutscher Seite, die im Gegensatz zu den Subzentren jedoch überwiegend dörfliche Wohnstrukturen und lediglich eine lokale Zentrenfunktion aufweisen. Die Umsetzung einer baulichen Weiterentwicklung im urbanen Sinne kann die Funktion der Kommunen als Vorstädte erhöhen und die Standortgunst dieser besser ausnutzen. Mit der Elektrifizierung der Hochrheinbahn kann die Anbindung der Vororte an Basel sowie entlang des Hochrheins verbessert werden.

Die **Korridorstadt** bildet eine strukturelle Besonderheit innerhalb des Untersuchungsraums aus und weisen eine gewisse Eigenständigkeit gegenüber den umliegenden Ortschaften auf. Die Stärkung ihrer eigenen Identität und ihrer Rolle für die Region Hochrhein kann künftig ausgebaut werden, damit diese als weitere Ankerpunkte für die Region fungieren und ggf. weitere Funktionen für die Region übernehmen können.

Möhlin ist räumlich in die letzte grosse Landschaftskammer entlang des Rheins eingebettet und bildet dadurch eine Besonderheit entlang des Hochrheins aus. Diese Sonderstellung und den umliegenden Landschaftsraum gilt es auch im Zuge einer regionalen Weiterentwicklung zu bewahren sowie die Funktion Möhlins zu schärfen.

Eine weitere Verwandtschaft bilden die **Durchgangsorte entlang des Rheins**, die durch die MIV-Anbindung an Basel und innerhalb der Region durch eine hohe Verkehrsbelastung geprägt sind. Chancen wie die Stärkung der lokalen

Versorgungsfunktion, die Aufwertung der Zentren durch Verkehrsberuhigungen und eine verträgliche Wohnraumentwicklung können die Unabhängigkeit der Durchgangsorte steigern.

Abschliessend bilden die **grossflächigen Gewerbeentwicklungen**, wie das Sisslerfeld, die Ansiedlung von Roche in Kaiseraugst und die Bahnhofsentwicklung in Pratteln grosse Potenziale für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Hochrheins in Form der Schaffung neuer Arbeitsplätze und einer dadurch entstehenden neuen Dynamik für die umliegenden Zentren. Zielführend ist dabei eine städtebaulich hohe Dichte sowie die Integration von Grün- und Aufenthaltsräumen.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Siedlungskategorien und ihre Zuteilung im Erarbeitungsprozess des vorliegenden Raumkonzepts mehrfach diskutiert und angepasst wurden. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Siedlungskategorien in den Verwandtschaften, Stossrichtungen und dem Zielbild (vgl. Kapitel 2.5., 3. und 5.)



Ländliche Siedlungen:

Wichtige Anker innerhalb der Landschaft und Erhalt der lokalen Identität

Chancen:

- » Kooperationen untereinander
- » Verbesserung der Velo- und ÖV-Anbindung an die Talsohle
- » Revitalisierung der Ortskerne

Risiken:

- » Zunahme der MIV-Abhängigkeit aufgrund schlechter werdender Grundversorgung
- » Eingeschränkter Handlungsspielraum durch Ressourcenmangel und ausschliesslich punktueller Siedlungsentwicklung



Anker im ländlichen Raum:

Bilden das letzte Glied der Perlenkette Richtung Talsohle

Chancen:

- » Versorgung des ländlichen Raums sichern
- » Siedlungserweiterungen in verträglichem Rahmen umsetzbar

Risiken:

- » Bestehende Mobilitätsgewohnheiten beibehalten
- » Veränderung der ursprünglichen Identität durch Weiterentwicklung des Siedlungskörpers



Korridorzentren:

Regionale Bedeutung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung für den gesamten Hochrhein

Chancen:

- » Weiterentwicklung als Doppelstadt meistern und voneinander profitieren
- » Ankerpunkte für die Region und darüber hinaus

Risiken:

- » Ungleiche Weiterentwicklung des Gegenübers
- » Unterschiedliche politische Systeme



Subzentren:

Kommunen mit räumlicher und verkehrlicher Verbindung zu Basel

Chancen:

- » Mehr urbane Räume ausbilden
- » Siedlungsentwicklung gezielt lenken

Risiken:

- » Wohnungsdruck aus Basel nicht angemessen bedienbar
- » Verfügbarkeit von Landschaftsräumen schwindet zunehmend



«Vororte» Basels:

Räumliche Nähe, aber dörfliche (Wohn-) Strukturen

Chancen:

- » Mehr dichte Bebauungsstrukturen und damit urbane Quartiere umsetzen
- » Funktionen als Vorstadt übernehmen

Risiken:

- » Divergierendes Verständnis von Dichte



Korridorstadt:

Eigene Stellung im Untersuchungsraum

Chancen:

- » Eigene Identität und Rolle am Hochrhein stärken
- » Spezifische Merkmale ausbauen und als besondere Ankerpunkte für die Region wirken

Risiken:

- » Bedeutungsverlust, aufgrund der isolierten Stellung innerhalb der Region



Durchgangsorte entlang des Rheins:

Geprägt durch die MIV-Anbindung nach Basel

Chancen:

- » Lokale Versorgung und Wohnraumentwicklung stärken
- » Alternative zu den überlasteten Ortsdurchfahrten

Risiken:

- » Zunehmender Durchgangsverkehr, ohne Planung der Ortsdurchfahrten
- » Keine erlebbaren Zentren



Möhlin:

Grüne Kammer am Rhein

Chancen:

- » Funktion innerhalb der offenen Landschaft schärfen
- » Sonderstellung am Rhein finden
- » Einzigartigen Landschaftsraum bewahren

Risiken:

- » Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen gelten als Bedrohung für den einzigartigen Landschaftsraum



Grossflächige Gewerbeentwicklungen:

Mit qualitativer Anbindung an MIV + ÖV

Chancen:

- » Schaffung neuer Arbeitsplätze
- » Neue Dynamik für Zentren (z. B. Stein-Säckingen)

Risiken:

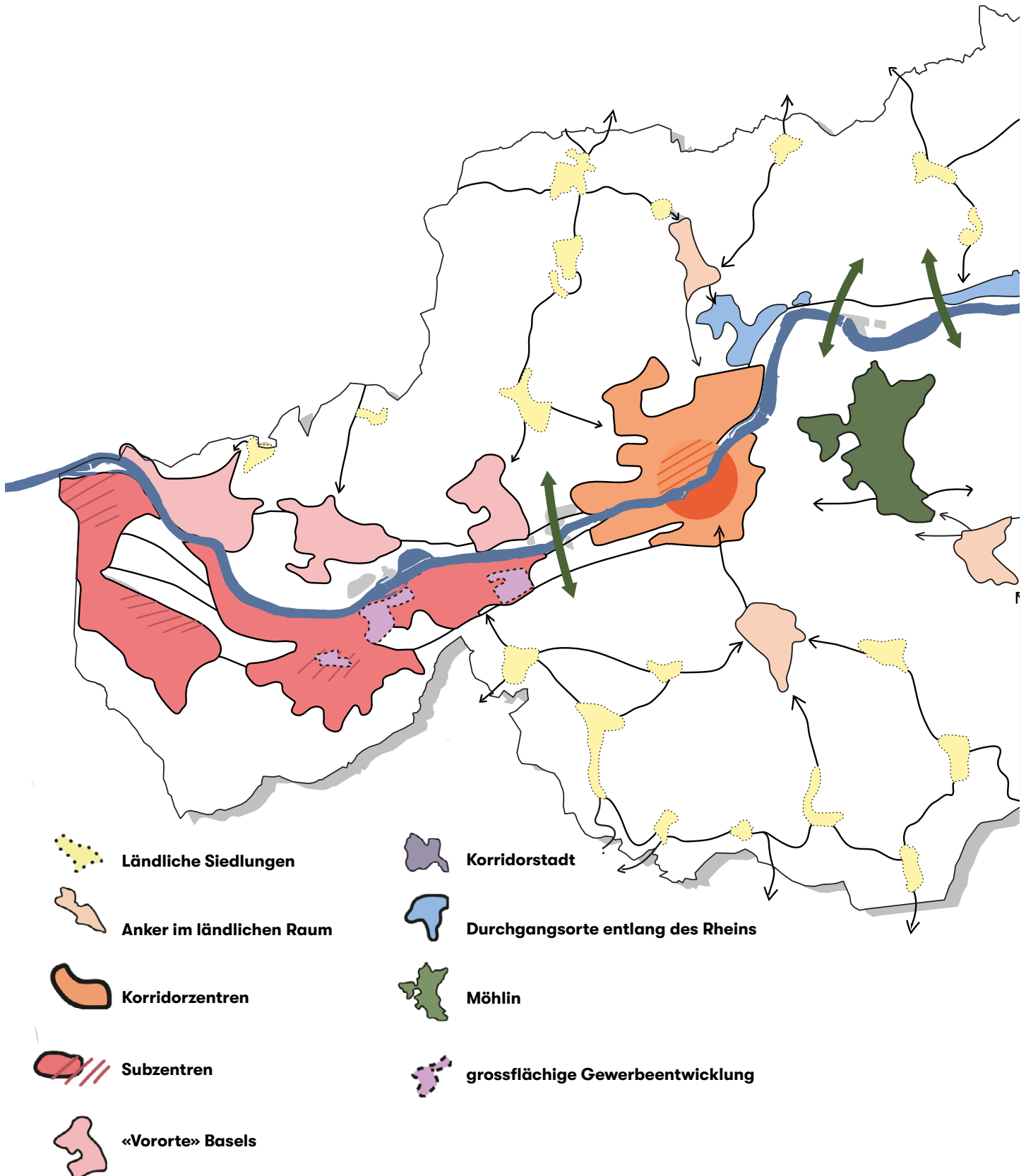
- » Zunehmendes Verkehrsaufkommen
- » Bedarf an Wohnraum steigend

Resümee - Vielfalt der Ortschaften:

Chancen:

- » Vielfalt an Siedlungstypen und Wohnstrukturen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen
- » Ausbildung von verschiedenen Zentren und Ankerpunkten, Verteilung der Zentralitäten auf mehrere Orte
- » Allen Ortschaften können eigene Besonderheiten und Vorteile zugewiesen werden

Gemeinsames Gut - Vielfalt der Ortschaften am Hochrhein



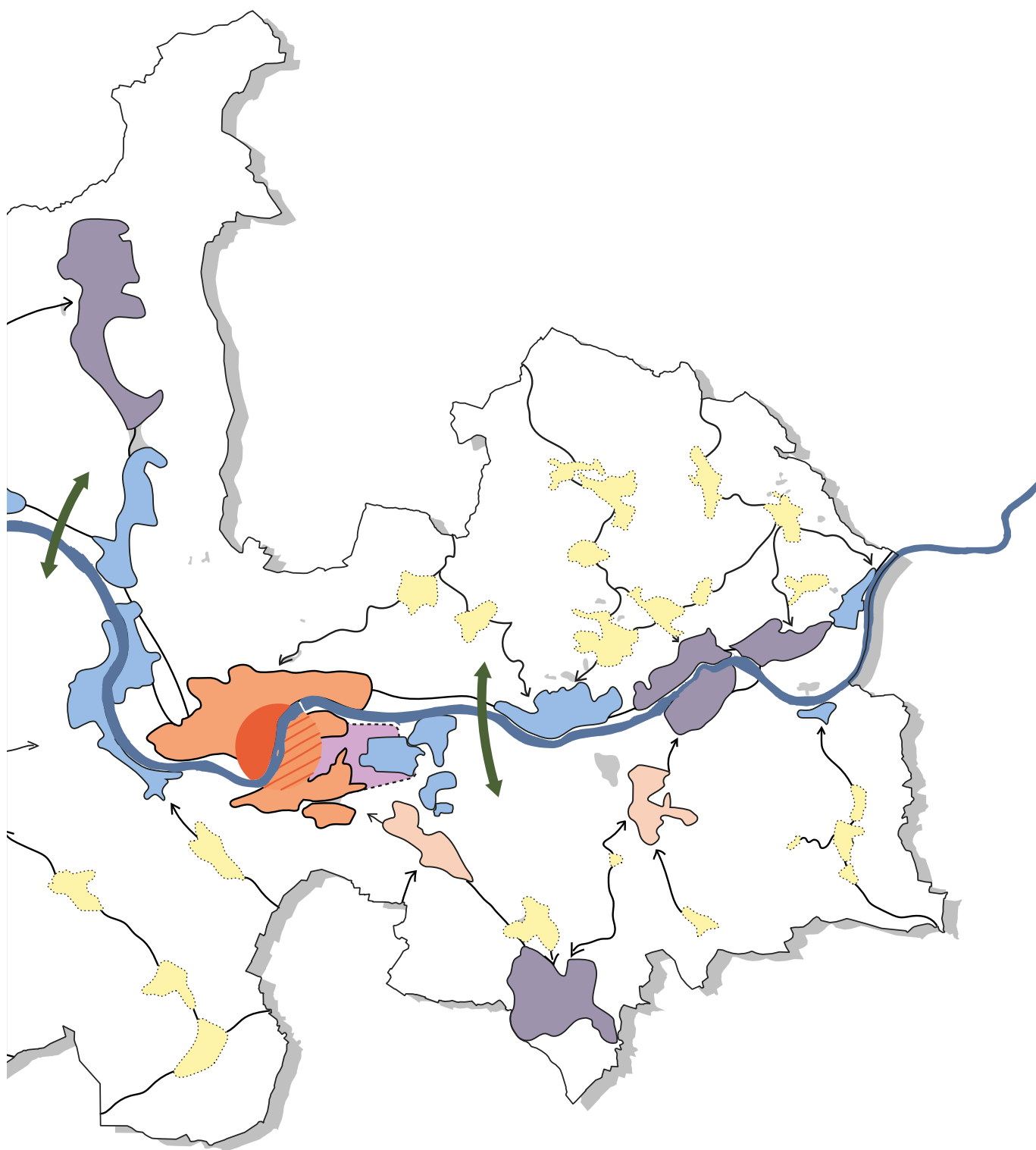


Abbildung 27: Gemeinsames Gut - Vielfalt der Ortschaften

Gemeinsames Gut - Landschaftsbereiche



Hügellandschaft:

- » Vielfältiger Mix aus Landwirtschaftsflächen, Wiesen und Waldflächen
- » Qualitäten erhalten und maximal schützen



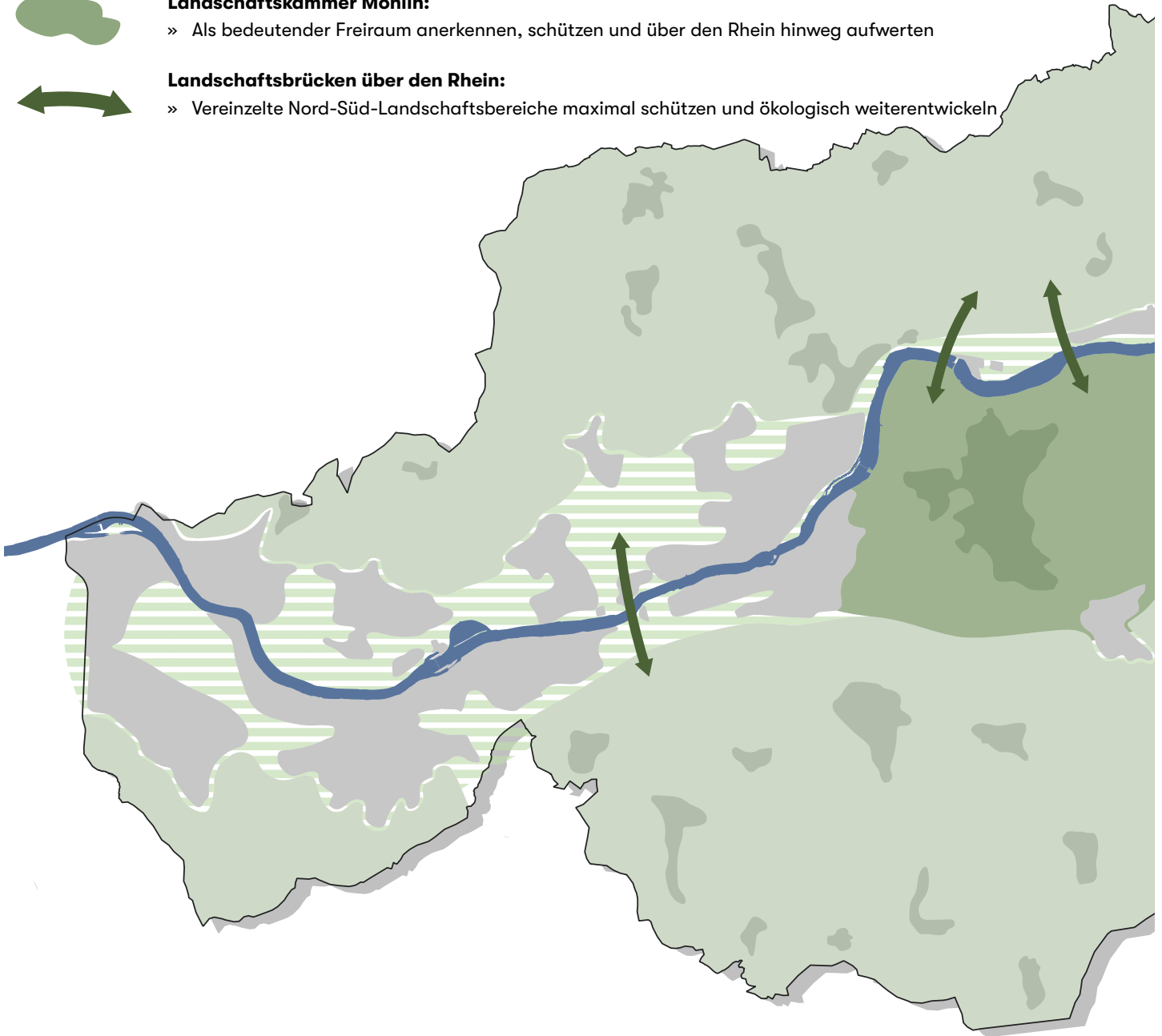
Landschaftskammer Möhlin:

- » Als bedeutender Freiraum anerkennen, schützen und über den Rhein hinweg aufwerten



Landschaftsbrücken über den Rhein:

- » Vereinzelte Nord-Süd-Landschaftsbereiche maximal schützen und ökologisch weiterentwickeln



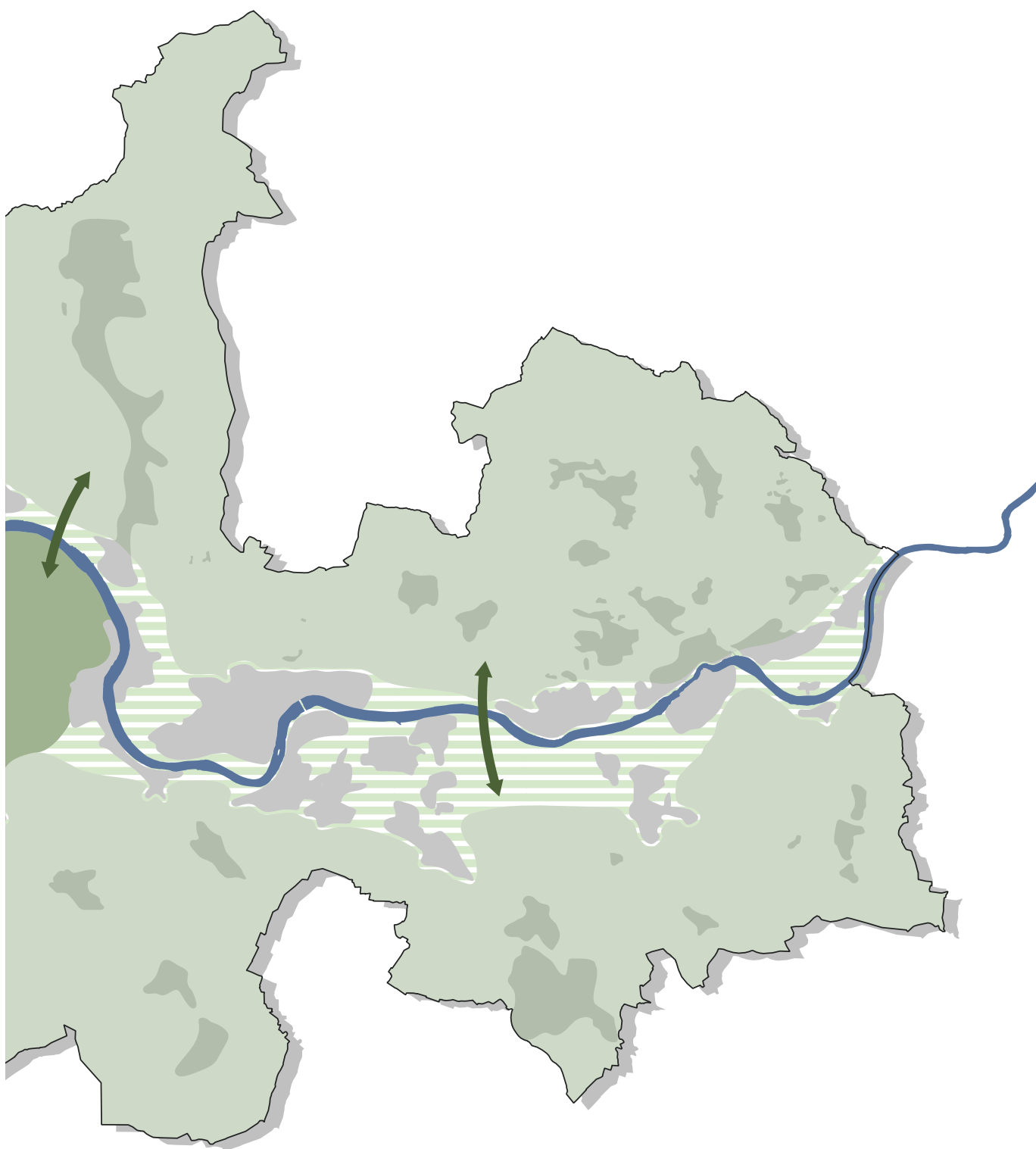


Abbildung 28: Gemeinsames Gut - Landschaftsbereiche

Gemeinsames Gut - Landschaftsbereiche

Ein gemeinsames Gut der vielfältigen Ortschaften bilden die diversen Landschaftsbereiche des Hochrheins, die nicht nur massgeblich das Erscheinungsbild der Region, sondern auch die Identität des Raumes widerspiegeln. Bereits in der Analyse konnten die unterschiedlichen landschaftlichen Teilräume entlang des Hochrheins festgestellt werden. Im Vergleich zu den Ortschaften wird in Bezug auf das gemeinsame Gut nur in drei Landschaftsbereiche unterschieden. Ziel für alle Landschaftsbereiche entlang des Hochrheins ist es, diese maximal vor einer möglichen Inanspruchnahme zugunsten einer baulichen Entwicklung zu schützen. Auf beiden Seiten des Rheins lassen sich die Hügellandschaften zusammenfassen. Diese stellen in unterschiedlicher Ausprägung einen vielfältigen Mix aus Landwirtschaftsflächen, Wiesen- und Waldflächen dar. Auf deutscher Seite besteht beispielsweise ein höherer Anteil an Waldflächen, während die Landschaftsflächen im Aargau vor allem durch Acker- und Wiesenstrukturen geprägt sind. Diese Qualitäten, die zum einen eine wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung erfüllen, als auch punktuell eine bedeutende klimatische Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete haben, gilt es in Zukunft weitestmöglich zu schützen und in ihren Funktionen zu bewahren.

Ein Alleinstellungsmerkmal weist die Landschaftskammer Möhlin auf, die zentral entlang des Hochrheins gelegen ist und den letzten grossflächigen zusammenhängenden Erholungsraum in der Talsohle bildet. Die Bedeutung der Landschaftskammer gilt es zukünftig im Zuge der voranschreitenden Entwicklung anzuerkennen, zu schützen und über das Rheinufer hinweg aufzuwerten und in Nord-Süd-Ausrichtung weiterzuentwickeln.

Die Landschaftsbereiche werden durch die Landschaftsbrücken über den Rhein ergänzt, welche die verbleibenden aufeinandertreffenden Nord-Süd-Landschaftsbereiche innerhalb des Hochrhein-Korridors darstellen. Diese gilt es auf beiden Seiten des Rheins maximal zu schützen und ökologisch weiterzuentwickeln, da diese in Hinblick auf die Biodiversität und Wildtierkorridore eine erhebliche Funktion übernehmen.

Gemeinsames Gut - Infrastrukturen

Als weiteres Gut des Hochrheins bildet die Infrastruktur eine bedeutende Entwicklungsgrundlage, die den Raum und dessen Weiterentwicklung massgeblich prägt. Das auf beiden Seiten des Rheins verlaufende Schienennetz wird durch die Elektrifizierung der Hochrheinbahn auf deutscher Seite in seiner Leistungsfähigkeit durch die Takterhöhung und zusätzliche Haltepunkte massgeblich verbessert. Weiterführend gilt es, Potenziale entlang der Bahnhalte besser durch eine bauliche Entwicklung oder eine Nutzungsanreicherung auszunutzen. Auf Schweizer Seite kann eine Takterhöhung, vordergründlich bei der S-Bahn, und der Ausbau der S3 nach Liestal, die bestehende Leistungsfähigkeit und somit die Standortqualitäten und Pendlerbeziehungen entlang des Hochrheins erhöhen. Neben dem ÖV spielt ebenfalls der MIV im Status quo eine grosse Rolle, da durch die aufkommenden Pendlerströme und die damit verbundenen Grenzübertritten eine erhebliche Verkehrsbelastung in den Ortschaften und an den Grenzübergängen besteht. Ein integriertes Verkehrskonzept, das sowohl die Erweiterung der A 98 als auch die damit erforderliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten miteinbezieht, kann zur Entlastung und Erhöhung der Siedlungsqualität der betroffenen Gemeinden führen. Eine Reduzierung des MIV ist jedoch nur durch die Bereitstellung verkehrlicher Alternativen, wie einer qualitativen ÖV-Anbindung möglich.

Gemeinsames Gut - Infrastrukturen

Elektrifizierung der Hochrheinbahn (DE):

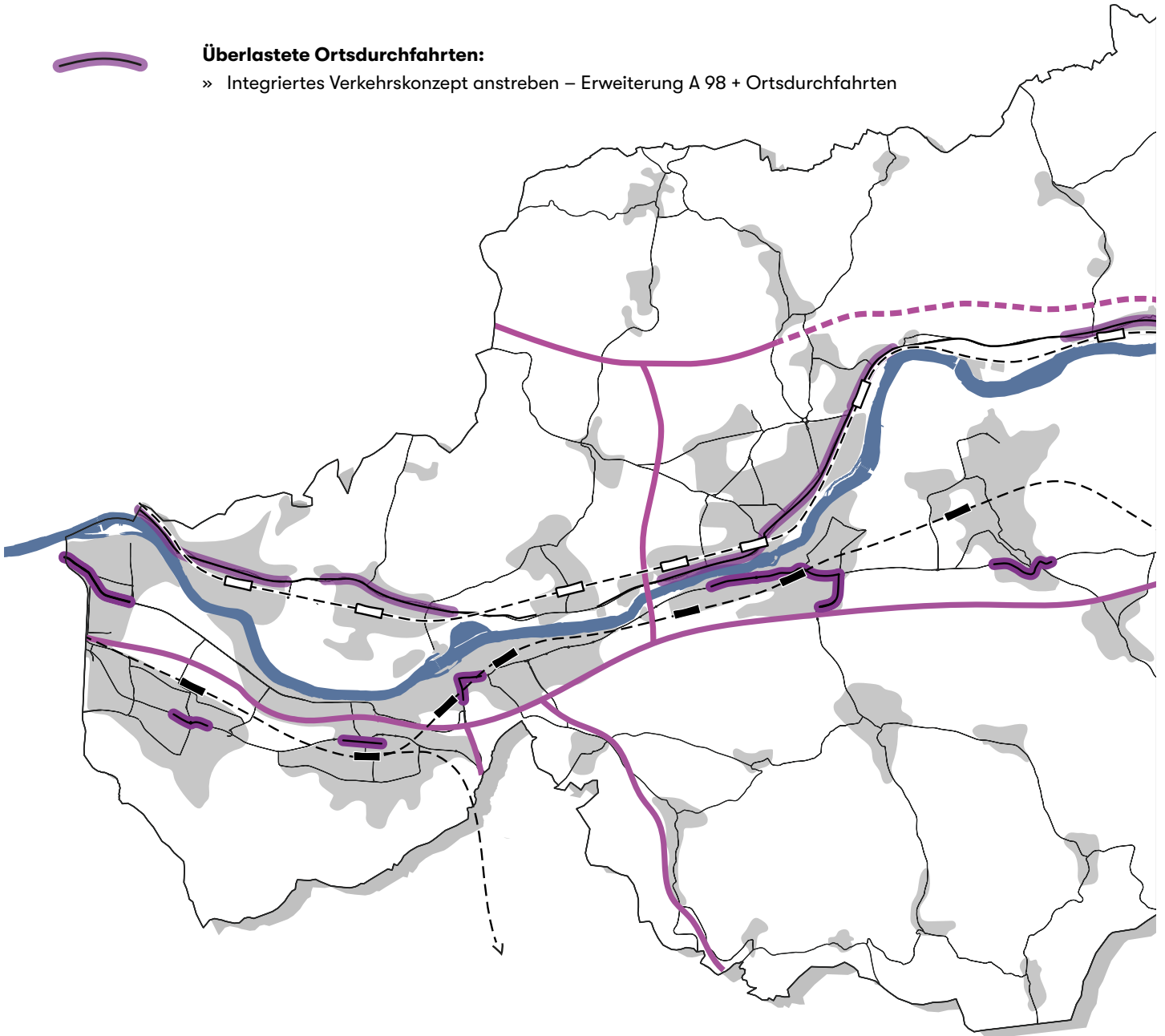


- » Takterhöhung und zusätzliche Haltepunkte auf deutscher Seite
- » Potenziale an Bahnhöfen besser ausnutzen

Überlastete Ortsdurchfahrten:



- » Integriertes Verkehrskonzept anstreben – Erweiterung A 98 + Ortsdurchfahrten



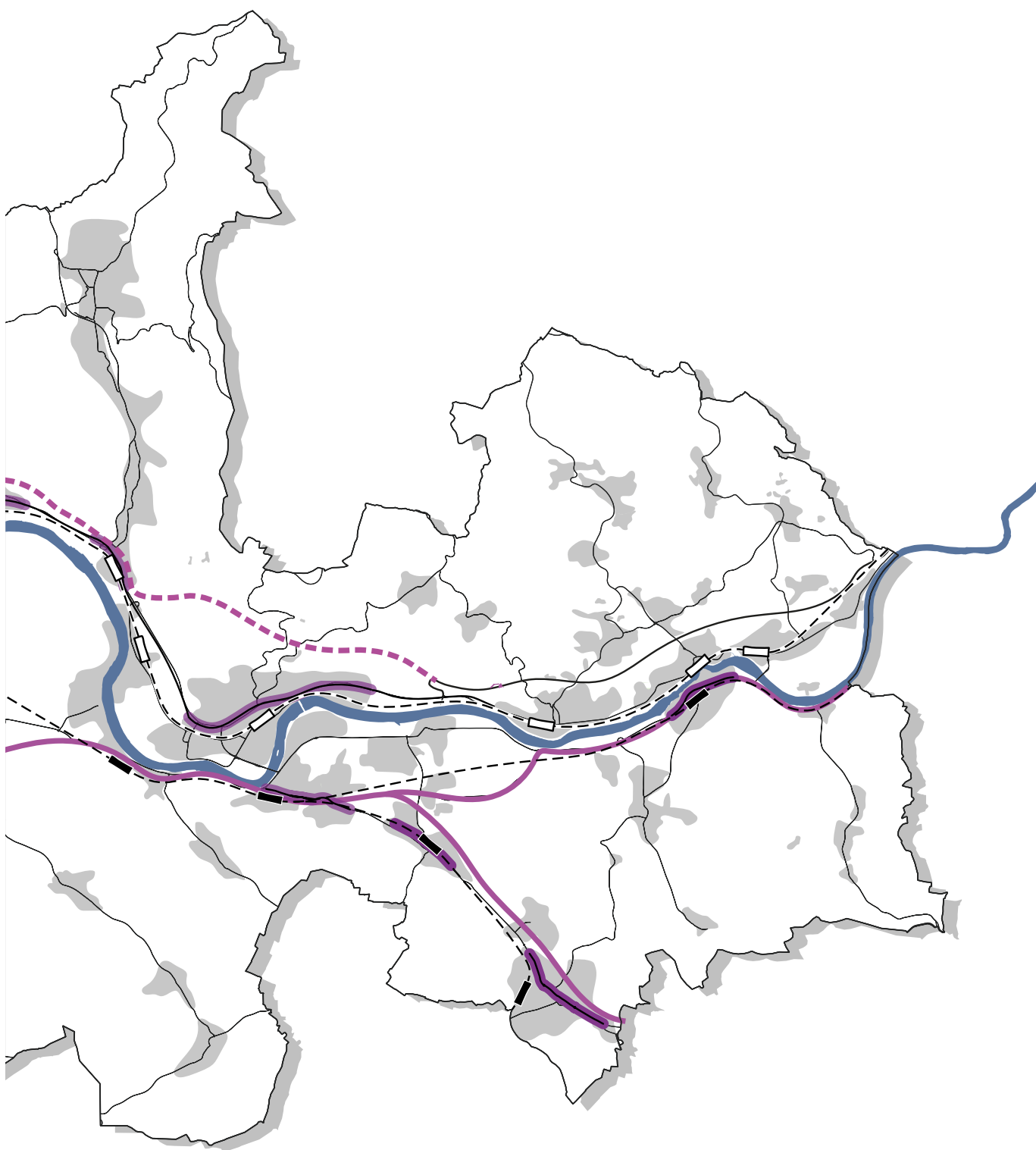


Abbildung 29: Gemeinsames Gut - Infrastrukturen

Gemeinsames Gut - gemeinsamer Handlungsraum

Elektrifizierung der Hochrheinbahn (DE):

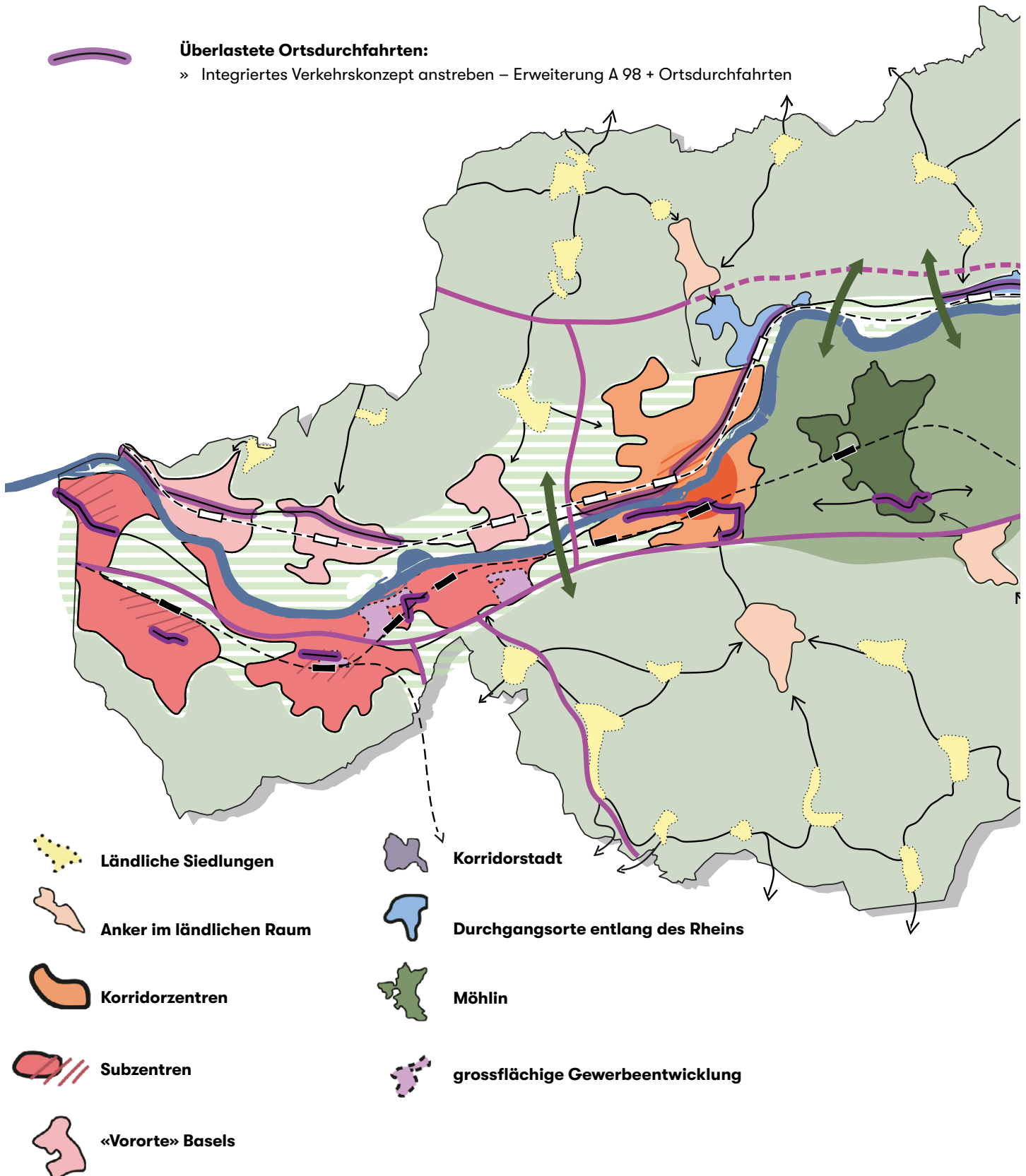


- » Takterhöhung und zusätzliche Haltepunkte auf deutscher Seite
- » Potenziale an Bahnhöfen besser ausnutzen

Überlastete Ortsdurchfahrten:



- » Integriertes Verkehrskonzept anstreben – Erweiterung A 98 + Ortsdurchfahrten



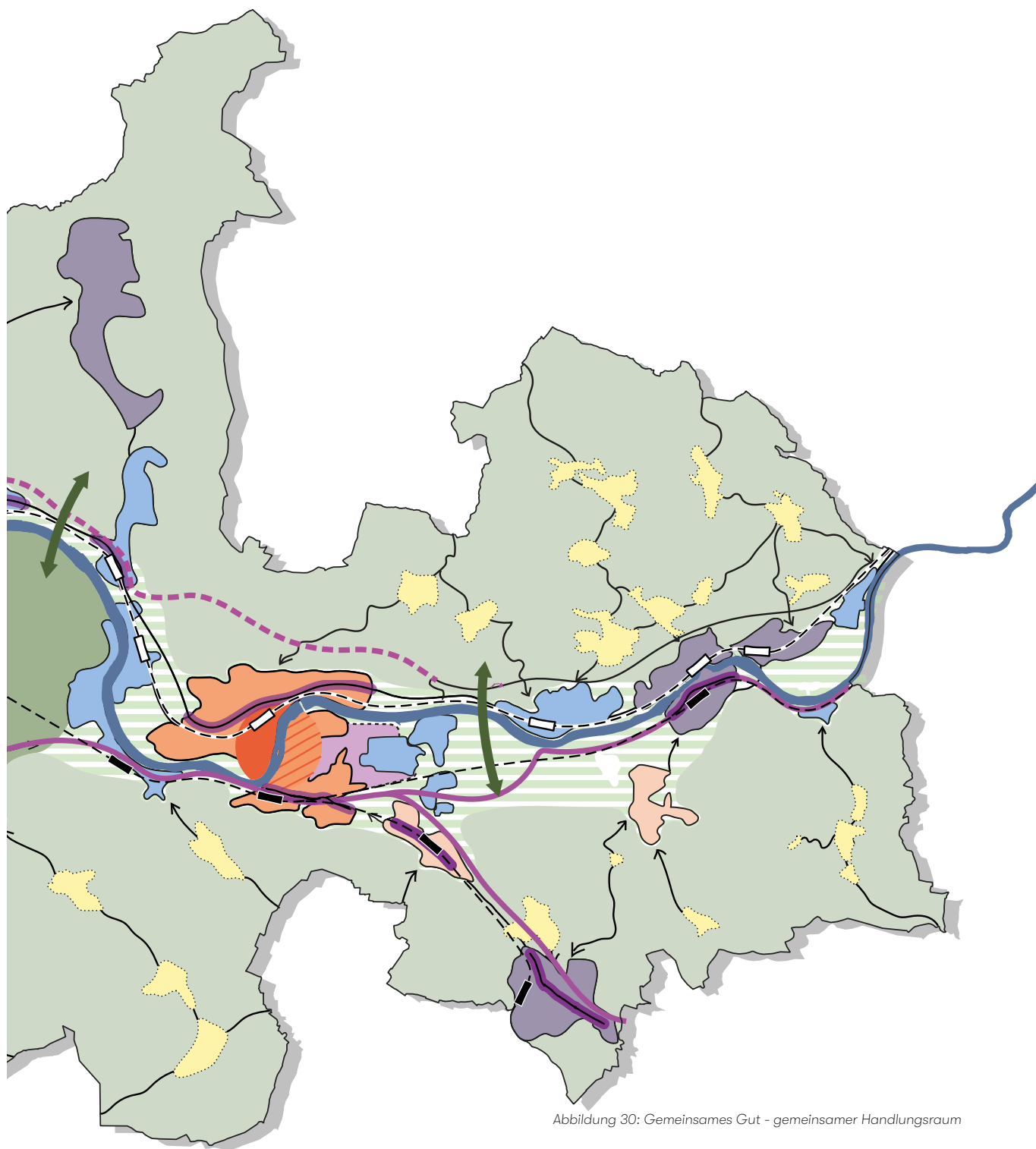


Abbildung 30: Gemeinsames Gut - gemeinsamer Handlungsraum



Hügellandschaft:

- » Vielfältiger Mix aus Landwirtschaftsflächen, Wiesen und Waldflächen
- » Qualitäten erhalten und maximal schützen



Landschaftskammer Möhlin:

- » Als bedeutender Freiraum anerkennen, schützen und über den Rhein hinweg aufwerten



Landschaftsbrücken über den Rhein:

- » Vereinzelte Nord-Süd-Landschaftsbereiche maximal schützen und ökologisch weiterentwickeln

Gemeinsames Gut - gemeinsamer Handlungsraum

Aus der Gegenüberstellung der verschiedenen Aufgaben, Chancen und Herausforderungen in Bezug auf die einzelnen Siedlungskategorien, Landschaftsräume oder Infrastrukturen konnten fünf raumübergreifende Chancen für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des Hochrheins erfasst werden.

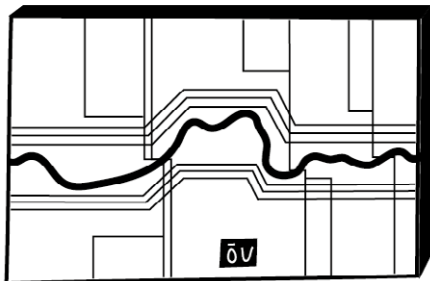
So kann eine bessere Verknüpfung der ÖV-Erschliessung auf beiden Seiten des Rheins dazu führen, dass der Hochrhein über eines der engmaschigsten ÖV-Netze innerhalb Deutschlands und der Schweiz verfügt. Die schnelle, zuverlässige und aufeinander abgestimmte Taktung der beiden ÖV-Netze bietet die Grundvoraussetzung für eine effiziente und klimaverträgliche Mobilität am Hochrhein. Derzeit verfügt der Hochrhein über eine Aneinanderreihung von eigenständigen Zentren, die an eine Perlenkette erinnert. Zukünftig kann die Bildung von Netzwerken bestehend aus unterschiedlichen Zentren mit verschiedenen Funktionen, in Hinblick auf Arbeitsplätze, Versorgung und Soziales zu einer Eigenständigkeit und Resilienz des Hochrheins abseits von Basel beitragen.

Mit der Vielfalt an Zentren geht auch die Vielfalt an Siedlungsformen entlang des Hochrheins einher. In Bezug auf die Siedlungsstruktur weisen die Talsohle und der ländliche Raum grosse Unterschiede auf. Diese Varianz macht den Charakter der Region aus und bietet für die Bevölkerung zahlreiche Ankerpunkte im Alltag, unterschiedliche Zentren aber auch eine Vielfalt an Wohnstrukturen für verschiedene Bewohnergruppen an. Daher ist trotz einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung darauf zu achten, dass die Bedürfnisse einer breiten Bevölkerungsstruktur und der unterschiedlichen Teilräume des Hochrheins berücksichtigt werden.

Neben den vielfältigen Wohnräumen stehen vor allem die Landschaftsräume für die Identität des Hochrheins. Die landschaftliche Mischung aus Gewässern, Hügeln, Bergen sowie Wald und Wiesen bilden nicht nur Lebensräume für Flora und Fauna, Naherholung für die Bevölkerung, sondern auch bedeutende Freiflächen, die klimatisch wirksam für die Region sind.

Schlussendlich bildet die gemeinsame Weiterentwicklung der Region Hochrhein nicht nur die grösste Chance, sondern auch das Ziel des Raumkonzeptes aus. Die vielfältigen Siedlungen sollen zukünftig voneinander profitieren und sich um Herausforderungen gemeinsam kümmern.

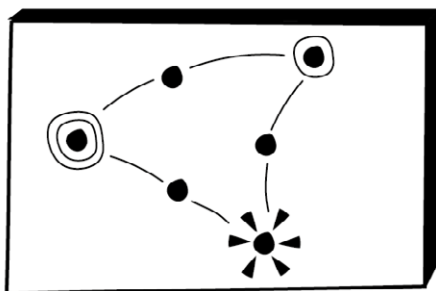
Chancen für einen zukunftsfähigen Hochrhein



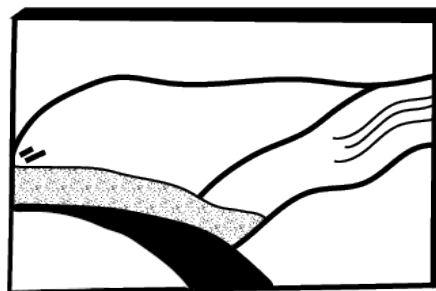
Mit einer besseren Verknüpfung der Rheinseiten wird das ÖV-Netz eines der dichtesten in DE und CH!



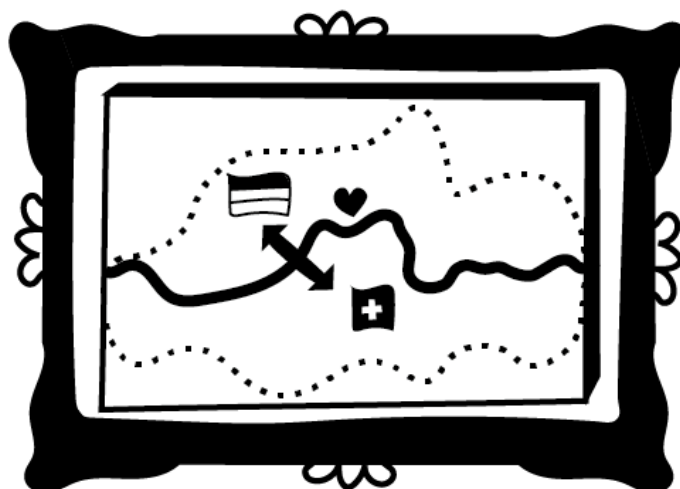
Die Perlenkette ermöglicht ein Netzwerk aus eigenständigen Zentren für eine resiliente Raumstruktur abseits Basels!



Die Vielfalt an Siedlungsformen sorgt für eine Varianz an Ankerpunkten, Zentren und Wohnstrukturen!



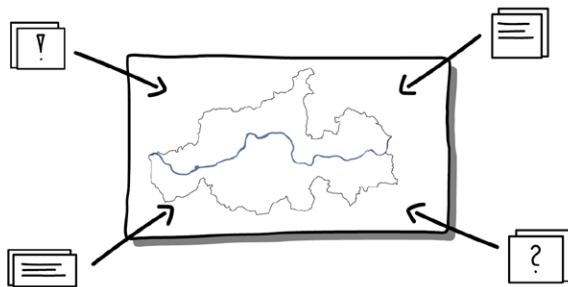
Die vielfältige und reichhaltige Landschaft kann ein Rückgrat für die Naherholung und ein zukunftsfähiges Klima sein!



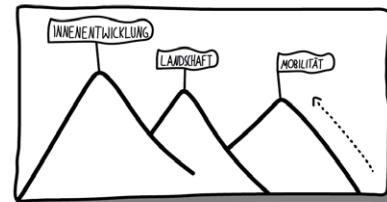
Weiterentwicklung des gemeinsamen
 Raums als Ziel - voneinander profitieren &
 sich gemeinsam kümmern!

3. Stossrichtungen

Was sind unsere Ziele? Warum Stossrichtungen?



**Bearbeitung des Raums aus
verschiedenen Blickwinkeln**



Themen auf die Spitze treiben

Warum haben wir auf klassische Szenarien verzichtet?

Die Entwicklung von freien und von Fakten losgelösten Szenarien, die eine utopische Entwicklung des Hochrheins aufzeigen, steht den vielfältigen Ergebnissen der Analyse entgegen. Daher wurde die Entscheidung für eine analysebezogene Betrachtung in Form von sogenannten Stossrichtungen getroffen. Die Stossrichtungen stellen, anders als frei entwickelte Szenarien, keine reinen Utopien dar, sondern fungieren viel mehr als vorgelagerte «Testfelder» für das später zu erstellende Zielbild. Das Aufgreifen der drei grossen Themenfelder «Siedlung und Zentren», «Mobilität» und «Landschaft und Klimaanpassung» verbindet die

fundierten Inhalte der Analyse mit der Hochspitzung der Themenfelder für eine zukünftige Entwicklung der Region Hochrhein. Auf diese Weise wird sichtbar, welche thematischen Zielsetzungen mit besonderem Handlungsdruck zukünftig verfolgt werden sollen.

3.1. Stossrichtung I - Landschaft und Klimaanpassung

Die erste Stossrichtung steht unter dem Leitsatz «Was wäre, wenn die Landschaft und die Klimaanpassung als treibende Kräfte die Entwicklung am Hochrhein lenken?»

Das Ziel der Stossrichtung ist der Schutz der regionalen Landschaftsräume mit oberster Priorität. Die schützenswerten regionalen Landschaftsräume bestehen aus einem Mosaik aus Landwirtschaftsflächen, grossflächigen bewaldeten Hängen, weitläufigen Wiesenflächen und kleinteiligen Naherholungsbereichen. Vordergründlich gilt es, die zusammenhängenden und siedlungsnahen Landschaftsräume zu bewahren, zu ergänzen und naturnah aufzuwerten.

Neben den Landschaftsbereichen bildet der Rhein das zentrale und identitätsstiftende Landschaftselement, der künftig in Hinblick auf die durchgängige Zugänglichkeit und die Aufwertung und Nutzbarkeit der Uferzonen aufgewertet werden soll. Auf eine bauliche Annäherung an die Wasserkante soll zugunsten der Naherholung unbedingt verzichtet werden. Ebenfalls sind aufgrund der Ausdehnung von Siedlungs- und Industriestrukturen entlang des Rheinufer durchgehende Freiräume entlang beider Rheinseiten nur noch vereinzelt vorhanden. Eine der letzten zusammenhängenden Landschaftsräume im inneren Korridor bildet die Landschaftskammer Möhlin, die sowohl für zahlreiche naheliegende Siedlungsräume eine Erholungsfunktion bietet als auch eine grenzübergreifende Gestaltung und Nutzung beider Rheinseiten ermöglicht. Die Verknüpfung und Erreichbarkeit der Landschaftsräume untereinander durch ein engmaschiges Fuss- und Velonetz ist sicherzustellen. Auch die Strassenquerschnitte sollen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs gestaltet und begrünt werden, um die Durchgängigkeit des Netzes zu bewahren und die Räume für den MIV möglichst zu reduzieren.

Im Zuge des fortschreitenden Klimawandels ist die Klimaanpassung für eine verbesserte Klimabilanz am Hochrhein von grosser Bedeutung, um langfristig eine entsprechende Wohnqualität erhalten zu können. Dabei stehen vor allem die Siedlungsräume in der Talsohle im Fokus, da dort eine resiliente Gestaltung gegenüber Extremwetterereignissen in Anbetracht der sich wandelnden klimatischen Bedingungen besonders notwendig ist. So kann die Umsetzung eines geringeren Versiegelungsgrads zugunsten eines höheren Grünanteils die klimatischen Bedingungen innerhalb der

Siedlungen begünstigen und die Hitzebelastung senken. Zur gesamtklimatischen Situation des Hochrheins ist es von Bedeutung, die in den Aussenbereichen entstehenden Kaltluftströme zu schützen und deren Leitbahnen in die Talsohle möglichst von Bebauung freizuhalten. Dabei kann die Festlegung der baulichen Höhe und Dichte in den Hanglagen zielführend sein. Im Einklang mit der Klimaanpassung steht die Förderung von klimafreundlichen Energieträgern und der Implikation von Windrädern und Photovoltaik (PV) auf Freiflächen oder auf bestehenden Flachdächern. Am Hochrhein bietet sich aufgrund der zahlreichen und flächenintensiven Arbeitsplatzgebiete die Möglichkeit, Photovoltaikanlagen zur Energieerzeugung auf Dachflächen oder über Parkplatzflächen zu implementieren. Die Integration von erneuerbaren Energien auf bereits versiegelten Flächen sollte zum Schutz der Landschaftsbereiche der Installation von Freiflächen-PV oder Solaranlagen vorgezogen werden.

Ein zu Grunde liegendes Merkmal der Stossrichtung ist zum einen, dass keine bauliche Entwicklung in den Aussenräumen der bestehenden Siedlungsbereiche stattfinden soll. Dazu zählt auch, dass auf Entwicklungsschwerpunkte auf unversiegelten Flächen ohne bereits voranschreitende bauliche Aktivität in ihrer Umsetzung zugunsten des Landschaftsschutzes verzichtet werden sollte. Zum Schutz der Landschaftsräume sollen daher bestehende Siedlungsgrenzen eingehalten werden und nur innerhalb dieser baulichen Aktivitäten in Form von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsmassnahmen umgesetzt werden.

Die Stossrichtung bringt mit der Priorität auf der landschaftlichen Weiterentwicklung des Hochrheins auch gewisse Auswirkungen mit sich. So stellt es sich als Herausforderung dar, die Nachfrage nach Wohnraum bei einer steigenden Bevölkerungsprognose allein durch Innenentwicklungsprojekte zu decken. Eine Entwicklung in hohen baulichen Dichten ist nicht für alle Siedlungskategorien entlang des Hochrheins geeignet und gilt es daher abzuwägen. Dennoch verdeutlicht die Stossrichtung die Auswirkungen auf bestehende und insbesondere die zusammenhängenden Landschaftsräume, die bei einer Neuinanspruchnahme von Flächen zugunsten neuen Wohnraums beeinträchtigt werden.

Stossrichtung I - Was wäre, wenn die Landschaft und Klimaanpas-

keine bauliche Entwicklung ausserhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen

- Die Landschaft wird vorwiegend von baulicher Entwicklung freigehalten
- Flächenreserven werden zugunsten von Innenentwicklungsprojekten mobilisiert

Schaffung von siedlungsnahen Naherholungsräumen

klimaangepasste Siedlungsräume in der Talsohle

- Siedlungen werden resilient gegenüber Extremwetter-Ereignissen gestaltet
- Geringe Versiegelung und hohe Grünanteile begünstigen die Klimabilanz in den Siedlungen

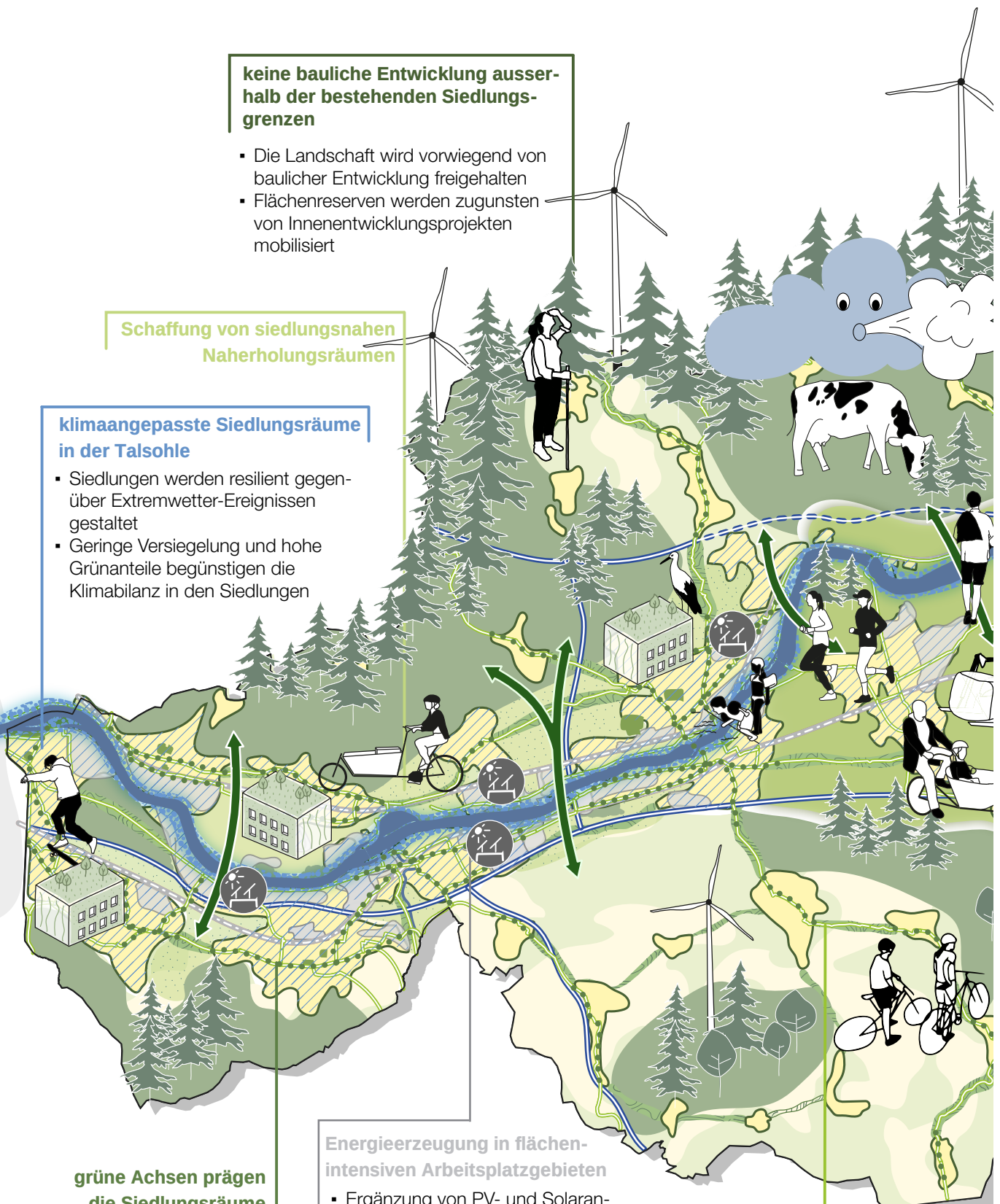
grüne Achsen prägen die Siedlungsräume

- Übergang der Landschaft in die Siedlung - Begrünung der Strassenquerschnitte

Energieerzeugung in flächenintensiven Arbeitsplatzgebieten

- Ergänzung von PV- und Solaranlagen in den Gewerbe-zonen

qualitative Vernetzung der Siedlungsbereiche durch Grüne Finger und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr



3.2. Stossrichtung II - Innenentwicklung und Zentren

Die zweite Stossrichtung steht unter dem Leitsatz «Was wäre, wenn am Hochrhein konsequent auf Innenentwicklung und die Stärkung von Zentren gesetzt wird?»

Das Ziel der Stossrichtung ist es, das bauliche Wachstum am Hochrhein weiterzuentwickeln, aber weitestgehend innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen zu realisieren. Dabei soll die bauliche Entwicklung nicht flächendeckend am Hochrhein umgesetzt werden, sondern sich vor allem auf gut erschlossene Lagen konzentrieren. Dabei bieten die verschiedenen Siedlungstypen und Gewerbe- und Industriegebiete unterschiedliche Potenziale in Bezug auf eine bauliche Weiterentwicklung. So soll je nach Ortschaft in Anlehnung an den Bestand zum einen in geeigneter Dichte sowie unter Wahrung des bestehenden baulichen Stils eine Weiterentwicklung stattfinden.

Die bauliche Entwicklung soll sich gemäss der Siedlungskategorien unterschiedlich ausgestalten – so soll mit zunehmender Entfernung von Basel auch die bauliche Dichte, abseits der Regionalzentren beider Rheinfeldern und Bad Säckingen, abnehmen. So bieten sich die als Subzentren aufgeführten Kommunen (Birsfelden, MuttENZ, Grenzach-Wyhlen, Herten, Pratteln, Augst, Kaiseraugst) für eine bauliche Entwicklung in hohen Dichten, angelehnt an den Bestand und laufende bauliche Entwicklungsprojekte, an. Die baulichen Ergänzungen sollen vorwiegend in den bestehenden Bauzonen umgesetzt werden. Raum für Naherholung soll dabei primär abseits der Siedlungsgrenzen oder in begrünten Innenhöfen der Blockstrukturen stattfinden.

Die Regionalzentren (beide Rheinfeldern und Bad Säckingen) bieten sich für die Ausschöpfung der vorhandenen baulichen Entwicklungspotenziale an und sollen zudem als zentrale Versorgungszentren innerhalb des Hochrhein-Korridors ausgebaut werden. Die bauliche Weiterentwicklung in Form von einer Nachverdichtung im Bestand oder durch Neuentwicklungen in mittleren bis hohen Dichten vorwiegend in den zentralen Bereichen ist für die Weiterentwicklung als Regionalzentren zielführend.

Die Siedlungsform der Korridorstadt umfasst zahlreiche Kleinstädte entlang des Hochrheins, die vereinzelt über schützenswerte Innenstädte und lebendige Ortskerne verfügen. Die Siedlungen sind durch deutlich geringere bauliche Dichten charakterisiert, bestehend aus überwiegend Einfamilien- und Doppelhäusern. Aufgrund dieser Eigenschaften sind nur moderate bauliche Entwicklungen innerhalb dieser Siedlungskategorie vorzusehen. Dabei kann die

Umsetzung kleinteiliger Eingriffe und Weiterentwicklungen im Bestand einen Mehrwert für die Korridorstadt bilden.

Der Hochrhein-Korridor verfügt über zahlreiche Siedlungen und Ortschaften im ländlichen Raum, eingebettet in die weitläufigen Landschaftsräume. Die grösser gewachsenen Dörfer mit einem guten Grundangebot des täglichen Bedarfs oder sozialen Einrichtungen werden als Ankergemeinden benannt. Dort ist die Ergänzung durch unterschiedliche Wohnformen für eine vielfältige Bevölkerungsstruktur sinnvoll. Im Zuge der demografischen Entwicklungen soll dort sowohl mehr altersgerechter Wohnraum entstehen als auch Einfamilienhäuser um- oder angebaut werden, um ein Wohnungsangebot für möglichst viele Bevölkerungsgruppen schaffen zu können.

Bei den ländlichen Siedlungen liegt der Fokus nicht auf der baulichen Weiterentwicklung, sondern vermehrt auf der Ausgestaltung der Ortskerne. Dabei sollen nicht nur punktuelle Versorgungseinrichtungen, sondern auch soziale und altersgerechte Angebote für alle Altersgruppen entstehen. Auf diese Weise kann aus reinen Wohndörfern eine lebendige Dorfgemeinschaft entstehen, die auch zukünftig für neue Bewohner:innen interessant ist.

Die ländlichen Siedlungsstrukturen weisen einen fließenden Übergang von Siedlung in die Landschaftsbereiche auf, weshalb eine bauliche Entwicklung sich stark auf die umliegende Landschaft auswirkt. Daher ist besonders auf eine behutsame Innenentwicklung zu achten.

Der Fokus der baulichen Weiterentwicklung beschränkt sich nicht allein auf den Wohnungsbau, sondern bezieht sich auch auf die zahlreichen und raumprägenden Gewerbe- und Industriegebiete entlang des Hochrheins, die das Potenzial für eine zukunftsfähige Entwicklung bieten und flächeneffizient transformiert werden können. Denn sowohl bestehende Gewerbehallen können durch eine Aufstockung ergänzt werden als auch grosszügige Lager-, Rangier- und Parkplatzflächen Platz für Nachverdichtung bieten. In Hinblick auf die Planung neuer Gewerbegebiete, wie dem Sisslerfeld oder der Niederlassung von Roche in Kaiseraugst ist darauf zu achten, hohe bauliche Dichten in Form von mehrgeschossigen Gewerbegebäuden innerhalb der Neuentwicklungen umzusetzen, da auch in Bezug auf Gewerbeflächen eine Flächenknappheit besteht und die Inanspruchnahme neuer Flächen reduziert werden soll. Daher gilt es, geplante Entwicklungen möglichst innerhalb bestehender Bauzonen zu realisieren.

3.3. Stossrichtung III - Mobilität und Versorgung

Die dritte Stossrichtung steht unter dem Leitsatz «Was wäre, wenn am Hochrhein entschieden auf nachhaltige Mobilität und Versorgung gesetzt wird?»

Das Ziel der Stossrichtung ist es, eine priorisierte Entwicklung der ÖV- und Velo-Infrastruktur voranzutreiben und dabei vor allem die bestehenden Schwachpunkte in den Strecken- und Strassennetzen auszubessern.

Im Status quo besteht bereits am Hochrhein eine doppelte Schieneninfrastruktur auf jeder Seite des Rheins, die zukünftig auf deutscher Seite elektrifiziert wird. Ziel ist es, beide Infrastrukturen zu verknüpfen und die ÖV-Verbindungen an den Grenzbahnhöfen miteinander zu verknüpfen, um ein möglichst leistungsstarkes ÖV-Netz umzusetzen. Im Zuge der Elektrifizierung werden nicht nur neue Haltestellen geschaffen, sondern es ist ebenfalls eine bauliche Entwicklung und Ergänzung von Versorgungseinrichtungen rund um die Bahnhofsumfelder möglich. Dabei stehen vor allem die Bahnhofsumfelder der Regionalzentren (beide Rheinfeldern und Bad Säckingen) im Fokus, da diese im Bestand über Flächenpotenziale verfügen, die in mittleren bis hohen Dichten ausgenutzt werden können. Ausserdem sollen die Bahnhofsumfelder in den Subzentren Basels in hohen baulichen Dichten wie sie derzeit in Pratteln umgesetzt werden, entwickelt werden.

Eine gute infrastrukturelle Anbindung mit dem ÖV gilt als Voraussetzung für grosse Wohn- und Gewerbeentwicklung und sollte als Grundlage für Planungsprozesse zukünftig umgesetzt werden, um eine zukunftsfähige Mobilität an den Standorten abseits der MIV-Nutzung garantieren zu können. Ebenfalls bietet eine geeignete ÖV-Anbindung im ländlichen Raum die Möglichkeit für ein moderates bauliches Wachstum, da sich mehr Bevölkerungsgruppen durch eine gute Anbindung an die umliegenden Zentren angesprochen fühlen. Gleichzeitig ist es denkbar, bestehende Infrastrukturen wie die Wehratalbahn langfristig zu reaktivieren. Dadurch könnte die Anbindung ins Wiesental von Schopfheim bis Bad Säckingen signifikant verbessert werden, die Standortqualität von Wehr erhöht und das Schienennetz entlang des Hochrheins ergänzt werden.

Ausserdem sollen die Bahnhalte als multimodale Drehscheiben entwickelt werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, wie Bus oder Velo, reibungslos durchführen zu können. Die Ergänzung durch Sharing-An-

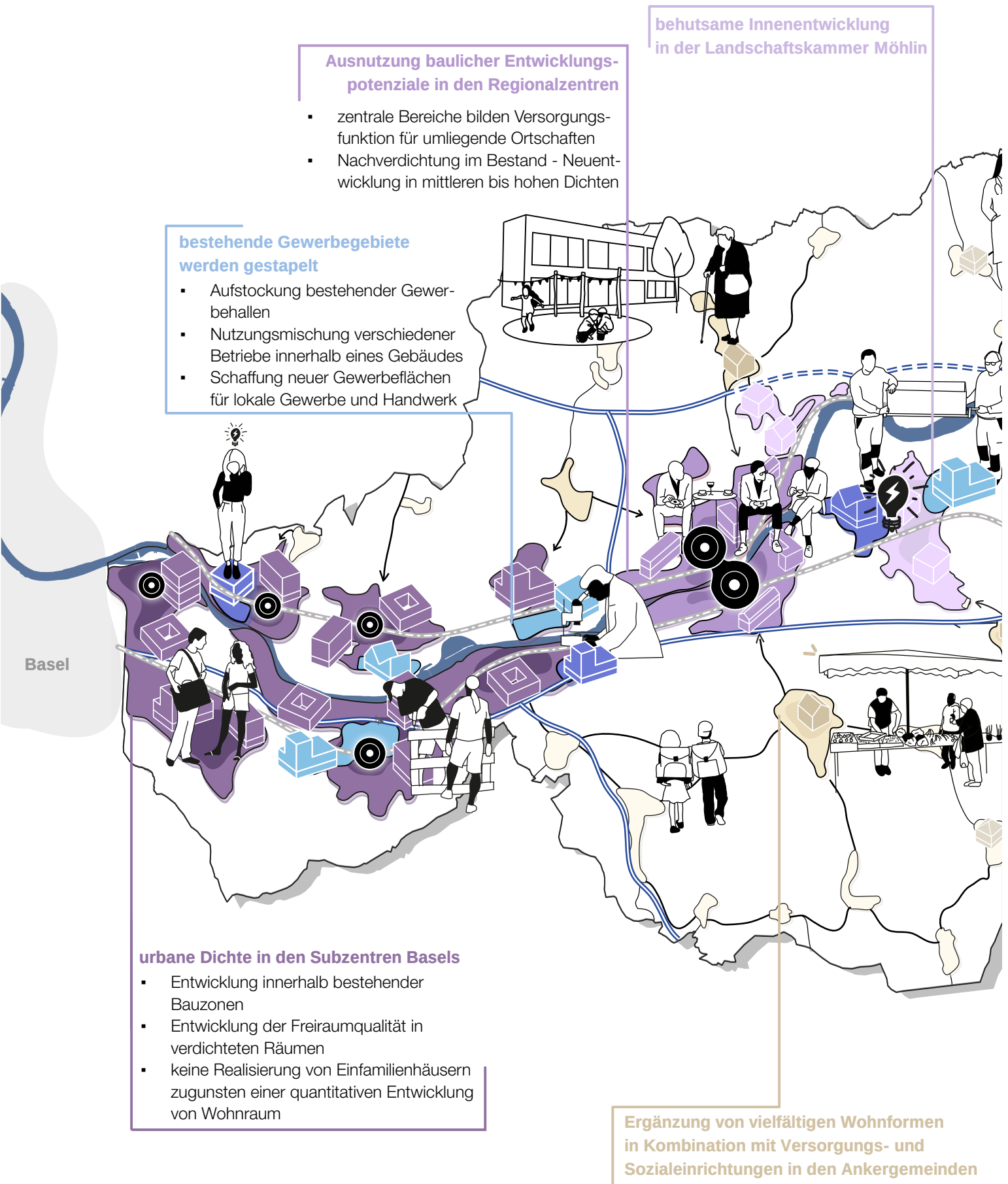
gebote an den Bahnhöfen und entlang der Velo-Haupttrassen verhilft zudem auch im ländlichen Raum vermehrt auf das Velo, anstatt das eigene Auto zurückzugreifen. Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist nicht nur in zentralen Bereichen zu verbessern, sondern spielt auch in den Ankergemeinden eine grosse Rolle. Da sie im ländlichen Raum meist über die einzige Anbindung an das nächste Zentrum verfügen, ist es bedeutend diese als Mobilitätsknoten im ländlichen Raum auszubauen und als Umstiegspunkte für die letzte Meile mit Velo-Sharing, E-Scootern etc. auszustatten.

In Bezug auf die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur sollen beidseitig des Rheins Velovorzugsrouten Richtung Basel realisiert werden sowie Nord-Süd-Verbindungen mit dem Velo in den ländlichen Raum gefördert werden. Dabei soll sich das E-Bike durch den Ausbau komfortabler Routen und Sharing-Stationen in den Dörfern als Alternative zu Bus und MIV entwickeln. Für durchgängige Nord-Süd-Verbindungen ist die Realisierung von zusätzlichen Rheinbrücken oder die Nutzung der Wasserkraftwerke für den Fuss- und Veloverkehr vorzusehen.

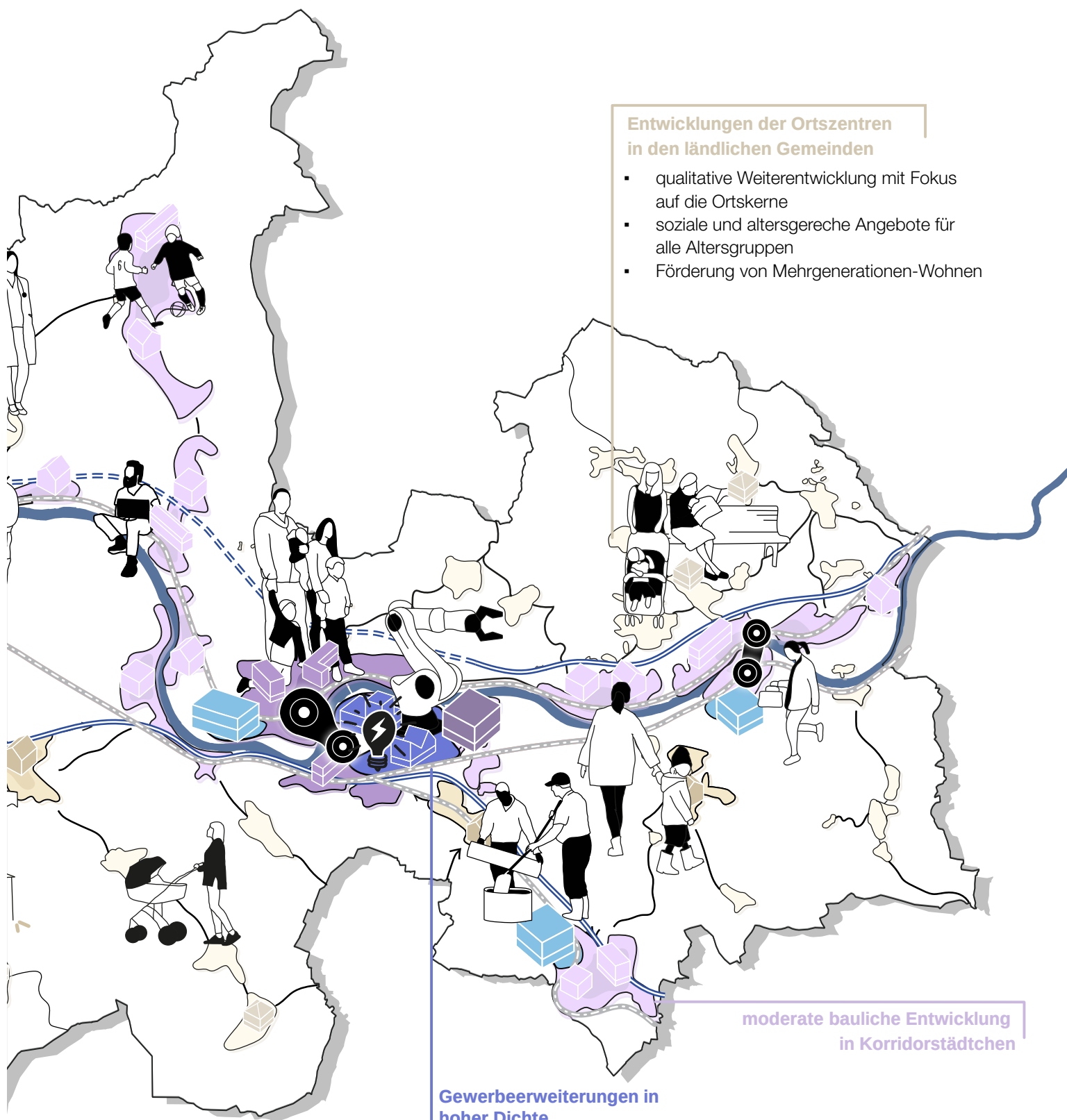
Die Versorgungsfunktion soll innerhalb des Szenarios hauptsächlich an den zentralen Orten, wie den Bahnhofsumfeldern, gedeckt werden. Dennoch sollen zusätzlich die Ankergemeinden dezentrale Versorgungsmöglichkeiten bieten, um die Wege im ländlichen Raum kurz zu halten und damit das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Der MIV spielt innerhalb dieser Stossrichtung eine untergeordnete Rolle, dennoch wird dessen Grundfunktionalität z. B. für Gewerbetreibende sichergestellt. Zukünftig sollen verkehrsbelastete Ortsdurchfahrten zugunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr umgestaltet werden. Dazu sollen Massnahmen zur Verlangsamung des MIV beitragen und gleichzeitig die Lärmbelastung der Anwohnenden senken.

Stossrichtung II - Was wäre, wenn am Hochrhein konsequent auf



Innenentwicklung und die Stärkung der Zentren gesetzt wird?



Entwicklungen der Ortszentren in den ländlichen Gemeinden

- qualitative Weiterentwicklung mit Fokus auf die Ortskerne
- soziale und altersgerechte Angebote für alle Altersgruppen
- Förderung von Mehrgenerationen-Wohnen

moderate bauliche Entwicklung
in Korridorstädtchen

Gewerbebeerweiterungen in hoher Dichte

- Flächenknappheit erfordert eine hohe Dichte bei der Erweiterung von Gewerbegebieten
- Entwicklung innerhalb bestehender Bauzonen
- Schaffung von Innovationszentren, um Gewerbeneugründung zu fördern

Stossrichtung III - Was wäre, wenn am Hochrhein entschieden auf

Elektrifizierte Bahnen fahren im 15-Minuten Takt auch auf deutscher Seite

- Bauliche Entwicklung der Bahnhofsumfelder ist voranzutreiben

optimale Velo-Infrastruktur im ländlichen Raum

- E-Bike als Alternative zum MIV und Bus prioritär fördern
- Ausbau komfortabler Velorouten in Nord-Süd-Richtung
- Velo-Stationen entlang der Radroute

reaktivierte Wehratalbahn von Bad Säckingen bis Schopfheim

- Signifikante Verbesserung der ÖV-Anbindung und Talvernetzung
- Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnis durch mehr Innenentwicklung in Wehr
- Aber: Umsetzung mit Zeithorizont 2040+ und hohe Kosten

Velovorzugsgrouten nach Basel auf beiden Rheinseiten

Engmaschige Nord-Süd-Verbindungen

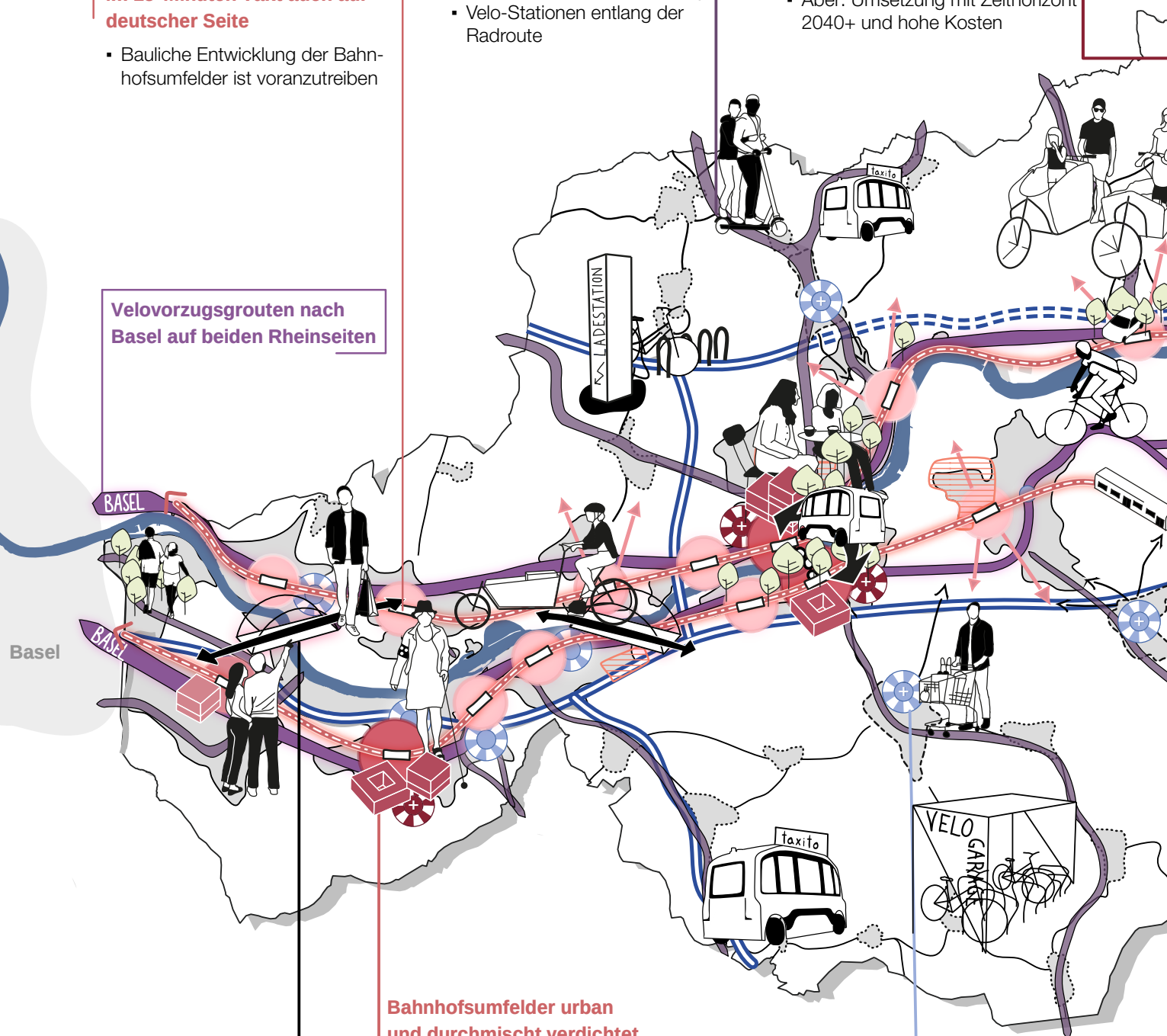
- Neue Brücken über den Rhein schliessen Lücken im Fuss- und Velowegenetz.

Bahnhofsumfelder urban und durchmischt verdichtet

- Bahnhöfe als Versorgungs- und Mobilitätsstationen mit vielfältigem Angebot
- Flächenpotenziale am Bahnhof werden mobilisiert und dicht bebaut

dezentrale Versorgungsmöglichkeiten auch in ländlichen Räumen

- Verkürzung der Wege vom ländlichen Raum zu Versorgungsangeboten durch Dezentralisierung
- Angebot in Ankergemeinden als Vermittler zwischen Stadt und Land werden ausgebaut



nachhaltige Mobilität und Versorgung gesetzt wird?

Gute Anbindung als Voraussetzung für grosse Wohn- und Gewerbeentwicklungen

- Zum Zeitpunkt des Baustarts von neuen Gewerbe- und Wohngebieten werden auch die ÖV- und Velo-Anbindungen eingerichtet
- Mobilitätskonzepte sind zu erstellen

Bauliche Ergänzung an Regionalbahnhöfen

- Nutzung von Flächenpotenzialen für mittlere bis hohe Dichten
- Kleinteilige Nutzungsangebote
- Umstiegsmöglichkeiten auf Verkehrsträger der letzten Meile

Ankerbahnhöfe als Mobilitätsdrehscheiben für den ländlichen Raum

- Mobilitätsknoten v.a. für den ländlichen Raum
- Umsteigepunkte und Mobilitäts-hubs für die letzte Meile

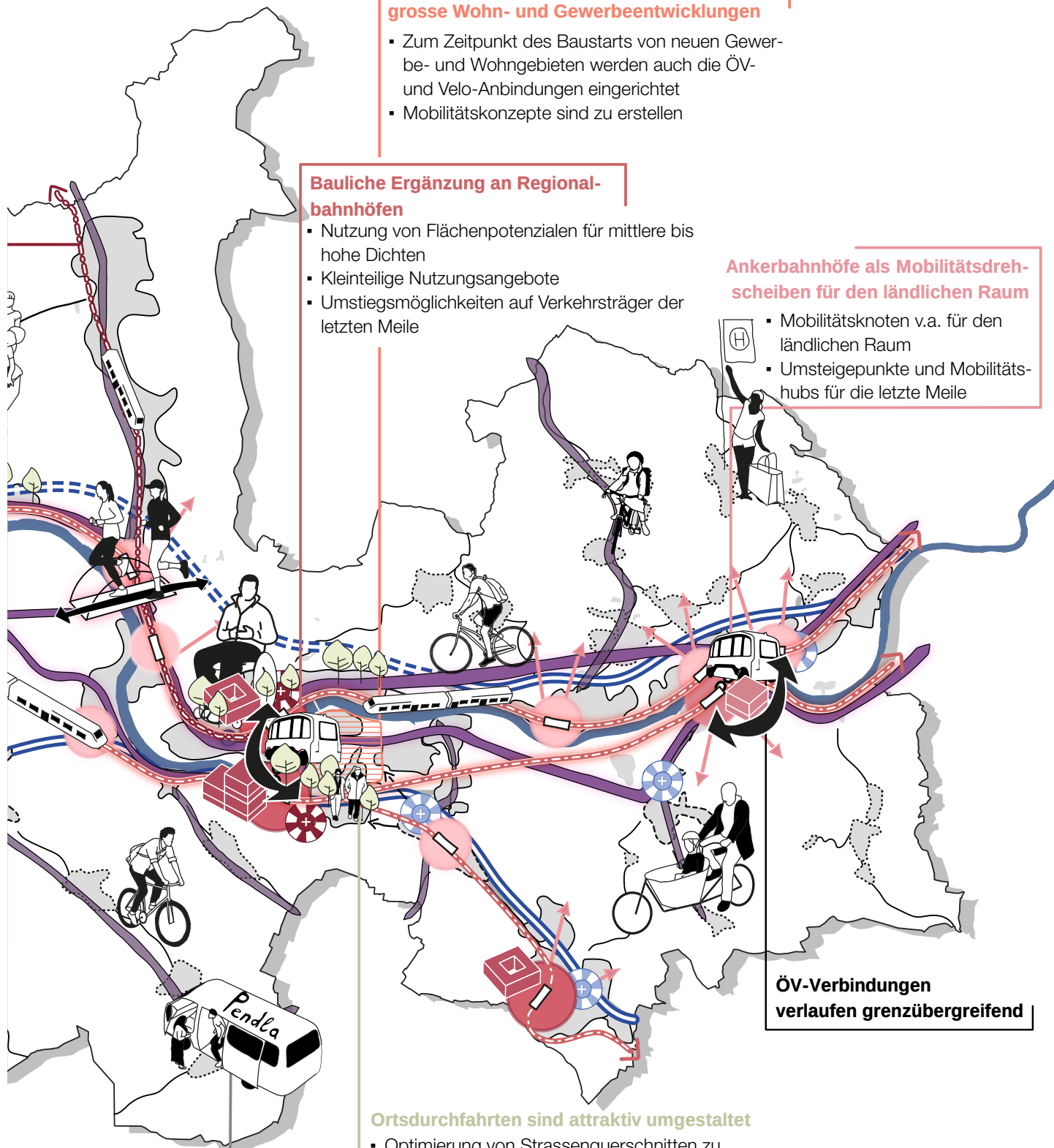
ÖV-Verbindungen verlaufen grenzübergreifend

Ortsdurchfahrten sind attraktiv umgestaltet

- Optimierung von Strassenquerschnitten zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs für mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit
- Massnahmen zur Verlangsamung des MIV, um Ausweichsverkehr und Lärmbelastung zu reduzieren

Mobilitätsangebote ermöglichen Entwicklung im ländlichen Raum

- Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsformen und -angeboten reduziert den MIV-Anteil; Sharing-Angebote + Mitfahr-Optionen
- veträgliche bauliche Entwicklung innerhalb der Siedlungsgrenzen

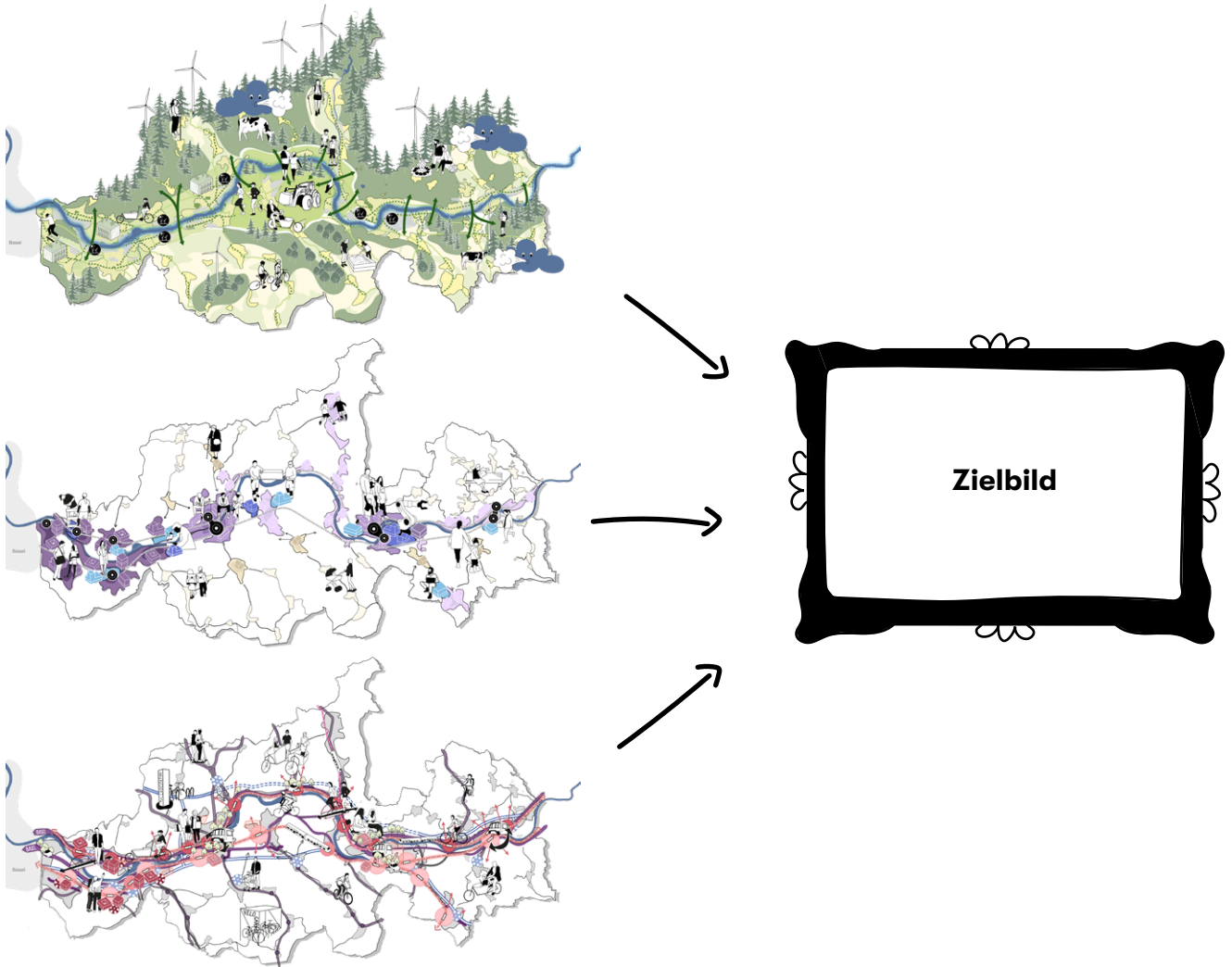


3.4. Erkenntnisse der Stossrichtungen

Miteinander kompatible Entwicklungen mit gegenseitigen Abhängigkeiten

Die Stossrichtungen zeigen die Entwicklungsmöglichkeiten und Aufgaben für den Hochrhein in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr auf, wenn man sie «auf die Spitze treibt». Wie bereits zu Beginn des Kapitels erläutert, sind es keine Szenarien, die gegeneinander abgewogen

werden müssen, sondern durchaus miteinander kompatible Entwicklungsbilder. Gleichzeitig ergeben sich aus den einzelnen Elementen auch Konsequenzen, die für die Konzeptentwicklung zu beachten sind.



Der Schutz des «gemeinsamen Guts» Landschaft bedingt eine konzentrierte Siedlungsentwicklung

(Stossrichtung I <> Stossrichtung II)

Die Sicherung der bestehenden landschaftlichen Qualitäten des Hochrheins bedingt, dass der Flächenanspruch für Siedlungsentwicklung zukünftig gebremst wird. Dies gilt für die Tallage und dort insbesondere für die noch bestehenden zusammenhängenden Freiräume zwischen den beiden Rheinfeldern und Kaiseraugst/Herten auf der einen und Möhlin/Schopfheim auf der anderen Seite sowie östlich von Laufenburg (Baden/CH). Dies bedeutet auch, dass sich

die Siedlungsentwicklung zukünftig prioritär auf bestehende Siedlungsgebiete konzentrieren muss.

Gleichzeitig müssen siedlungsnahen Landschaften neben der Landwirtschaft zukünftig auch zunehmend Aufgaben für die Naherholung und die Sicherung der Biodiversität übernehmen. Dies bedingt nicht nur eine aktivere Entwicklung dieser Landschaftskammern, sondern ebenfalls auch einen aktiven Schutz vor weiterer Siedlungsentwicklung.

Klimaangepasste Siedlungsentwicklung und Verdichtung müssen (und sollen) sich nicht ausschliessen

(Stossrichtung I <> Stossrichtung II)

Die in der Stossrichtung I proklamierte Klimawandelanpassung der bestehenden Siedlungen muss nicht ausschliessen, dass die Innenentwicklung vorangetrieben werden kann. Zwar führt eine Verdichtung zu mehr gebautem Volumen, jedoch liegt der Fokus vieler wirksamer Massnahmen zur Klimawandelanpassung im öffentlichen Raum. Hier gilt es, die Hitzeinseleffekte versiegelter Räume durch Verschattung und Verdunstung zu mindern sowie durch Ent-

siegelung besser für Extremwetterereignisse zu wappnen.

Ein Augenmerk bei der Verdichtung ist jedoch auf die bestehenden Kaltluftströme zu richten, die von den Hanglagen in den Talboden strömen. Diese sind auch weiterhin möglichst wenig zu blockieren. Im Gegensatz zu grösseren Städten besteht im Hochrhein aber der Vorteil, dass die bestehenden Siedlungsgebiete in Querrichtung zum Tal nur eine geringe Ausdehnung haben. Daher ist zu erwarten, dass nur wenige Siedlungsgebiete nicht von Kaltluftströmen gekühlt werden.

Eine nachhaltige Mobilität braucht Dichte

(Stossrichtung II <> Stossrichtung III)

Die in der Stossrichtung III skizzierten Möglichkeiten für die Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität – insbesondere des ÖV – kann nur dann funktionieren, wenn die notwendigen Nutzendendichten vorhanden sind. Vor allem dicht getaktete ÖV-Angebote brauchen genügend Fahrgäste, um angeboten und langfristig finanziert werden zu können. Daher ist es besonders bedeutsam, dass die Innenentwicklung insbesondere im Einzugsbereich der Haltestellen von Bahn und Bus vorangetrieben wird. Dies stimmt zwar mit den Vorstellungen in Stossrichtung II überein, jedoch ist für das Zielbild zu prüfen, ob die dafür notwendigen Dichten überall realisiert werden können. Dies gilt vor-

allem für Siedlungsstrukturen, deren Dichte heute für ein attraktives ÖV-Angebot zu niedrig ist – sowohl im Talraum als auch in den Hanglagen. Hier wird eine differenzierte Strategie benötigt.

Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die bestehenden und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete zu legen. Hier geht es prinzipiell darum, die Nutzendendichte zu erhöhen. Jedoch erschweren die teilweise peripheren und auf den MIV ausgerichteten Lagen sowie die heute dort ansässigen verkehrsintensiven Einrichtungen die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Diese sind zukünftig integral zu planen und bereitzustellen, da eine Entwicklung der ESP's ohne nachhaltige Mobilität nicht zielführend ist.

Für die angestrebten Stossrichtungen sind die Strassenräume zu optimieren

(Stossrichtung I <> Stossrichtung III)

Die in der Stossrichtungen I und III formulierten Ziele der klimaangepassten Entwicklung sowie der nachhaltigen Mobilität betreffen zumindest innerhalb der Siedlungen zu grossen Teilen den Strassenraum. Sollen die Strassenräume zukünftig eine zentrale Rolle bei der klimaangepassten Entwicklung der Siedlungen spielen, möglichst attraktive Fuss und Velowege bieten, sowie einen effizienten ÖV fördern, ist der bestehende Strassenraum neu zu ordnen, da in den seltensten Fällen mehr Raum zur Verfügung steht. Da die Strassenräume heute zu einem grossen Teil dem MIV vor-

behalten sind, hat eine solche Neuordnung auch zur Folge, dass an einigen Stellen mit Einschränkungen für den MIV zu rechnen ist. Dies ist vor allem dort unproblematisch, wo Alternativen im übergeordneten Strassennetz vorhanden sind (Autobahnen und Umfahrungsstrassen), die den MIV vorrangig aufnehmen können. Dort wo dies nicht möglich ist, wird abzuwägen sein, wie der Strassenraum zukünftig genutzt werden kann. So oder so dient die Optimierung der Strassenräume aber allen Nutzenden des Hochrheins: Die Anwohnenden werden weniger Lärmemissionen ausgesetzt und erhalten ein attraktiveres Wohnumfeld, während sich für den Velo- und Fussverkehr die Sicherheit und Attraktivität erhöht.

4. Auf dem Weg zum Zielbild

Die Formulierung der Stossrichtungen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse stellen eine wichtige Grundlage für das Raumkonzept Hochrhein dar. Für die Erarbeitung des Zielbilds wurden diese Erkenntnisse in Leitsätze der Entwicklung übersetzt. Diese stellen die übergeordneten

Ziele des Hochrheins dar, die mit dem Raumkonzept verfolgt werden sollen. Neben den Leitsätzen wird dabei ein besonderes Augenmerk auf die ressourcenschonende Entwicklung in Richtung der Klimaneutralität gelegt, welche allen weiteren Zielen zugrunde liegt.

4.1. Leitsätze - wo wollen wir hin mit dem Hochrhein?

Attraktiven Lebensraum Hochrhein erhalten und entwickeln!

Der Hochrhein ist durch seine Vielfalt an Ortschaften und Landschaftsräumen und seiner hohen Erreichbarkeit ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum. Er ist für seine Bewohnenden und Nutzenden in all seinen Facetten zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Durch das anhaltende Wachstum und die noch verfügba-

ren Flächenpotenziale bedeutet dies, Siedlung, Landschaft und Verkehr noch besser aufeinander abzustimmen und vor allem landschaftliche Qualitäten im Talboden zu erhalten. Die Vielfalt der Siedlungsstrukturen und damit auch das Angebot für verschiedene Lebensentwürfe ist eines der grossen Potenziale des Hochrheins, das differenziert weiterzuentwickeln ist.

Standortattraktivität für eine nachhaltige Wirtschaft sichern!

Der Hochrhein bietet mit seinen noch vorhandenen Flächen und dem engmaschigen Infrastrukturnetz auf beiden Seiten des Rheins eine hohe Standortattraktivität. Diese gilt es für eine ökonomisch nachhaltige Entwicklung zu sichern und durch den Ausbau von Unternehmensstandorten und der Ansiedlung neuer Unternehmen zu fördern.

Mit der Neuentwicklung grosser Gewerbestandorte wie z. B. dem Sisslerfeld werden derzeit neue Kapazitäten für die wirtschaftliche Entwicklung geschaffen. Diese sollen auch

dazu genutzt werden, die wirtschaftliche Abhängigkeit von der Chemie- und Pharmabranche durch die Ansiedlung weiterer Branchen zu reduzieren. Um den Flächenverbrauch zu reduzieren und die Verfügbarkeit von grossen, zusammenhängenden Gewerbeflächen weiterhin zu gewährleisten, spielt die flächeneffiziente Entwicklung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete in hohen baulichen Dichten und die Umsetzung von flexibel nutzbaren Gewerbebauten eine zentrale Rolle.

Die Stadtlandschaft Hochrhein auf den Klimawandel vorbereiten!

Die Stadtlandschaft entlang des Hochrheins wird zukünftig noch mehr als bisher von den Folgen des Klimawandels betroffen sein. Die klimaresiliente Gestaltung von bestehenden und neuen Siedlungsstrukturen zur Gewährleistung der Lebensqualität trotz steigender Hitzebelastung nimmt an Bedeutung zu. Auch der Schutz von Infrastrukturen und Bauten vor Extremwetterereignissen bedingt eine umfassende Klimaanpassung des Hochrheins.

Die Klimaanpassung betrifft die gesamte Stadtlandschaft

bestehend aus Siedlungsstrukturen, Landschaftsräumen und Infrastrukturen. Insbesondere den siedlungsnahen Landschaften kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Sie dienen nicht nur der Naherholung, sondern sind auch klimatische Entlastungsräume für die angrenzenden Siedlungsbereiche. Diese gilt es zu bewahren und zu qualifizieren. In Städten und Ortschaften sind Massnahmen zur Verschattung, Verdunstung und Versickerung umzusetzen, um die Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen zu stärken.

Sozialen Zusammenhalt und Kohärenz im Kleinen wie im Grossen fördern! Das grosse und das kleine «Wir»

Der Hochrhein wird nicht nur von zahlreichen Grenzen durchzogen, sondern weist auch unterschiedliche Entwicklungschancen und -dynamiken zwischen dem Talraum und den Hängen sowie zwischen Ost und West auf. Für eine nachhaltige und kohärente Entwicklung ist das Bewusstsein für den gemeinsamen Lebensraum zu stärken (das grosse «Wir») und die Bevölkerung bei der anstehenden Transformation von Siedlung, Landschaft und Infrastruktur in den jeweiligen Orten mitzunehmen (das kleine «Wir»).

Die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Hochrheins ist vor allem dann möglich, wenn der Raum von der Bevölkerung und den betroffenen Akteuren als Einheit verstanden

wird. Gerade in den vielfältigen Grenzübereichen zwischen Deutschland und der Schweiz aber auch zwischen den Kantonen und Landkreisen ist diese Sichtweise und das Zugehörigkeitsgefühl für das grosse Ganze besonders zu fördern. Gleiches gilt für die urbanisierte Talsohle und die eher ländlichen Räume an den Hängen. Eine kohärente Entwicklung erfordert das Verständnis aller Beteiligten für die Notwendigkeit von Veränderungen an bestimmten Orten, die es mit der Förderung des «grossen Wir» zu unterstützen gilt. Genauso wichtig ist aber auch der soziale Zusammenhalt in den einzelnen Ortschaften (das kleine «Wir»). Dieser ist insbesondere dort zu fördern, wo im Zuge der Weiterentwicklung des Hochrheins grosse Veränderungen anstehen.

Verantwortung für «gemeinsame Güter» übernehmen!

Die Vielfalt der Ortschaften und Landschaftsräume ist ein grosser Standortvorteil des Hochrheins. Sie sind als «gemeinsame Güter» zu verstehen, für die der Hochrhein auch gemeinsam Verantwortung übernehmen muss. Besonders der Landschaft ist bei der zukünftigen Entwicklung eine hohe Priorität einzuräumen.

Die Entwicklung der «gemeinsamen Güter» im Sinne der behutsamen Weiterentwicklung der Ortschaften, des Schutzes von Landschaftsräumen und des bedarfsgerechten Ausbaus der Infrastrukturen sind zwar schon seit jeher Bestandteil der Planungen, jedoch beziehen diese sich meistens auf einzelne Hoheitsgebiete. Gerade der

Schutz der Landschaften wird häufig dadurch erschwert, dass diese in den Grenzübereichen zwischen Gemeinden oder anderen Gebietskörperschaften liegen. Besonders im Talraum des Hochrheins ist die Landschaft und der unbebaute Boden ein rares «gemeinsames Gut», welches für die Weiterentwicklung des Hochrheins eine gleichwertige Rolle mit anderen Raumnutzungen einnehmen muss. Um dies zu erreichen, muss der Hochrhein dafür auch gemeinsam die Verantwortung übernehmen.

Resümee: Den Hochrhein ressourcenschonend und in Richtung Klimaneutralität entwickeln!

Über allen Entwicklungen steht das Ziel, den Hochrhein ressourcenschonend und in Richtung der Klimaneutralität zu entwickeln. Die Reduktion von Treibhausgasen und die Schonung natürlicher Ressourcen sind als integrale Ziele zu verstehen, die für eine zukunftsfähige Entwicklung des Hochrheins von zentraler Bedeutung sind. Mit der Strategie von Suffizienz und Effizienz soll die ressourcenschonende Entwicklung vorangetrieben werden, ohne dass die Wachstumsziele und die wirtschaftliche Entwicklung aus dem Blick geraten.

Die Reduktion von Treibhausgasen ist eine der zentralen Aufgaben der nächsten Jahrzehnte – auch für den Hochrhein. Durch die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf Basis der Strategie von Suffizienz und Effizienz kann dazu ein bedeutender Beitrag geleistet werden, der zudem den sparsamen Umgang mit den Ressourcen Energie und Boden ermöglicht. Die heute schon bestehenden dichten Zentren sowie die Angebote im öffentlichen Verkehr erleichtern die Reduktion der Treibhausgase, die es mit einer gemeinsam getragenen Entwicklung weiterzufolgen gilt.

4.2. Die Strategie von Suffizienz & Effizienz als Basis einer ressourcenschonenden Entwicklung

Die ressourcenschonende Entwicklung des Hochrheins ist nicht neu. Beispielsweise wird mit dem Primat der «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» schon seit längerem die Ressource Boden geschont und eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung ermöglicht.

Für einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz und der ressourcenschonenden Entwicklung ist die begonnene Entwicklung aber grundlegender zu denken und umzusetzen. Daher wurde im Agglomerationskonzept der 5. Generation eine «Querschnittsstrategie Klima» formuliert, die für das Raumkonzept Hochrhein übernommen wurde. Diese basiert auf den Prinzipien der «Suffizienz und Effizienz»:

Was bedeuten diese Prinzipien?

«**Suffizienz**» bedeutet die nachhaltige Begrenzung des Ressourcen- und Energiebedarfs zur Wahrung der ökologischen Tragfähigkeit der Erde – auch durch Veränderung von Gewohnheiten – man kann es auch als «Genügsamkeit» übersetzen. Für die verkehrliche Entwicklung am Hochrhein bedeutet das, dass «bei gleichbleibender oder gestärkter Mobilität das Gesamtverkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung zu reduzieren ist, mit dem Ziel möglichst wenig Ressourcen in die Mobilität zu investieren» (vgl. Aggloprogramm Basel 5. Generation) - das bedeutet, die täglichen Wege müssen kürzer werden.

«**Effizienz**» bedeutet die Verwendung von möglichst wenig Ressourcen / Energie für eine gewünschte Leistung - man kann es auch als «Sparsamkeit» übersetzen. Für die verkehrliche Entwicklung im Hochrhein bedeutet das, dass «der verbleibende Verkehr und die Siedlungsstrukturen möglichst ressourcenschonend organisiert werden sollen - also soll der unvermeidbare Verkehr auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Fortbewegungsmittel gelenkt werden» (vgl. Aggloprogramm Basel 5. Generation).

Diese Strategie zeigt, dass eine reine Dekarbonisierung des bestehenden Verkehrs nicht zum Ziel führen kann, da

für diese zu viel Energie aufgewendet und auch produziert werden müsste. Zwar ist die Dekarbonisierung des Verkehrs (das Prinzip der «Konvergenz») notwendig und wird auch in der Querschnittsstrategie des Agglomerationsprogramms formuliert - jedoch nur in dritter Priorität. Für die weitere Entwicklung ist es daher von zentraler Bedeutung die täglichen Wege zu verkürzen und wenn nötig, möglichst effizient in Bezug auf den Energiebedarf und den Ausstoss an Treibhausgasen zu gestalten.

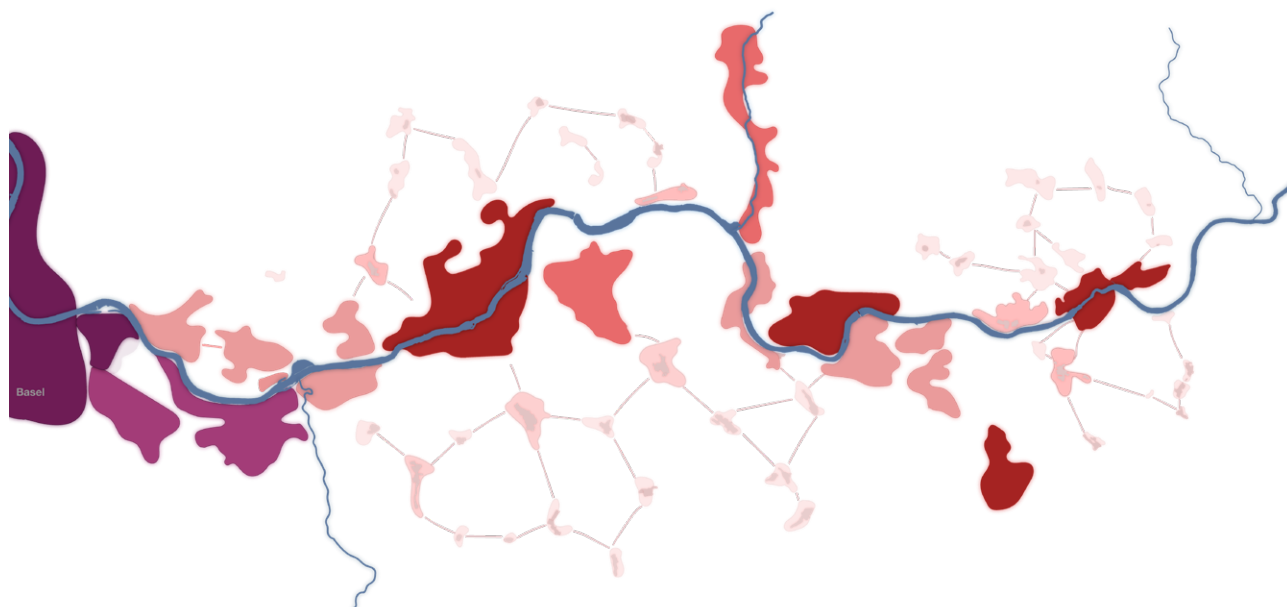
Die beiden Prinzipien der Suffizienz und Effizienz gelten aber nicht nur für die Energie, sondern **auch für die Ressource «Boden» – dies aus zwei Gründen:**

- » Für eine suffiziente Entwicklung ist grundsätzlich möglichst kein neuer Boden für Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu verwenden.
- » Eine suffiziente und effiziente Entwicklung im Verkehr benötigt eine möglichst hohe Nutzendendichte – und die lässt sich nur mit dichten baulichen Strukturen erreichen.

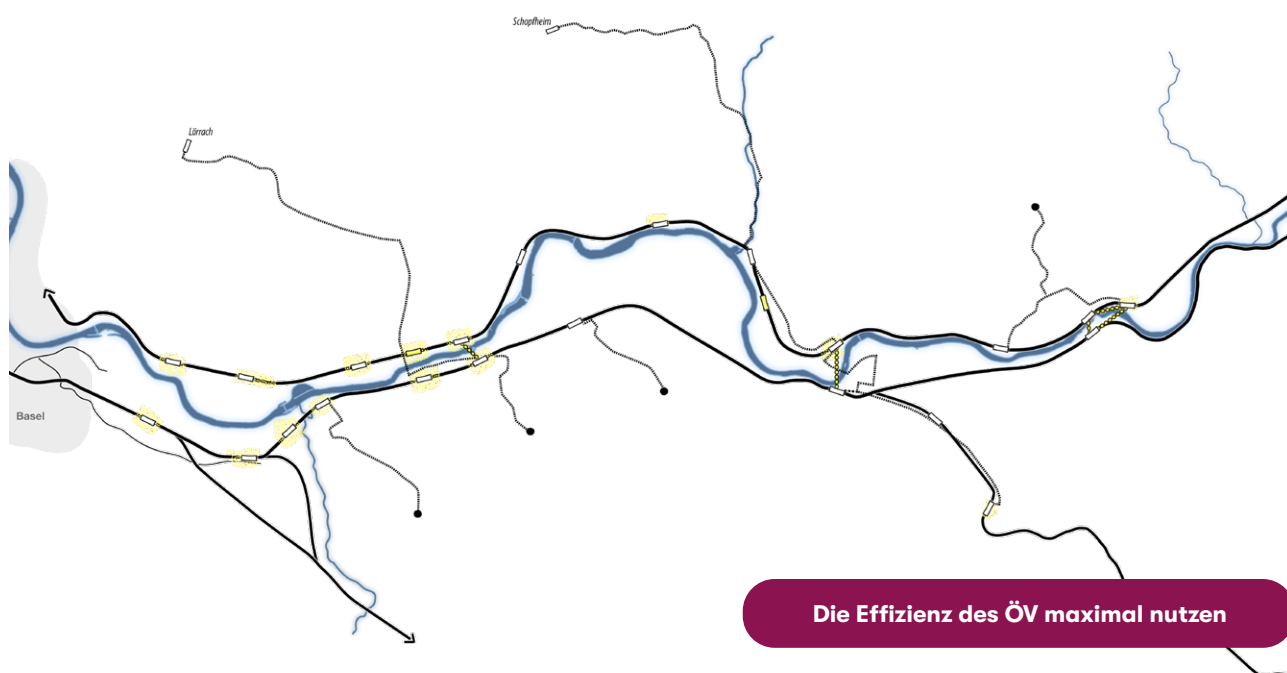
Das bedeutet auch, dass eine ressourcenschonende Entwicklung im Verkehr nur mit entsprechenden Siedlungsstrukturen zu erreichen ist – und nicht umgekehrt. Für die Entwicklung des Hochrheins sind daher **zwei Prinzipien von zentraler Bedeutung:**

- » Bestehende und neue Siedlungsstrukturen sind auf eine möglichst suffiziente Entwicklung auszurichten und nach dem Prinzip der kurzen Wege zu optimieren. Dafür ist die Forcierung der Innenentwicklung sowie die Förderung von Infrastrukturen für die aktive Mobilität notwendig.
- » Die bestehenden Infrastrukturen und Angebote des ÖV sind für eine möglichst effiziente Abwicklung des weiterhin notwendigen Verkehrs maximal zu nutzen und zu fördern. Das bedeutet auch, dass eine zukünftige Siedlungsentwicklung prioritär an Lagen erfolgen soll, die vom ÖV gut erschlossen sind.

Was bedeutet das für den Hochrhein?



Die Begabungen der Siedlungsstruktur für eine
suffiziente Entwicklung identifizieren



Die Effizienz des ÖV maximal nutzen

Das Prinzip der kurzen Wege

- » **Dichte Siedlungen** schaffen - insbesondere an den am **besten erschlossensten Lagen**
- » **Gute ÖV-Takte** anbieten und **Anbindung** sicherstellen
- » **Erreichbarkeit** der Knotenpunkte / Bahnhöfe sicherstellen
- » **Freizeit- und Versorgungsangebote** in Siedlungsnähe weiterentwickeln



Entwicklung nach dem Prinzip der kurzen Wege

- » in den urbanen, dichten Gebieten als Städte der kurzen Wege (15-Minuten-Raum)
- » in den ländlicheren Orten im Sinne der Sicherstellung der Grundversorgung

Prinzip der kurzen Wege

= gebaute Umgebung, in der alle Wege des Alltags in weniger als 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo bestritten werden können.*

Was gehört zum Prinzip der kurzen Wege?

- » Versorgungsangebote des täglichen Bedarfs
- » Medizinische Grundversorgung (Apotheke, Ärzte, ...)
- » Arbeitsplätze (teilweise)
- » Naherholung
- » Spiel- und Sportangebot, Freizeitangebot
- » ÖV-Anbindung
- » Bildungsangebote
- » Verwaltung
- » Sichere Fuss- und Velowege

Was gehört nicht zum Prinzip der kurzen Wege?

Nicht alles muss innerhalb 15 Minuten erreichbar sein:

- » Versorgungsangebote des seltenen Bedarfs (z. B. Möbel, Schmuck, ...)
- » Spezialangebote (Theater, Universität / Fachhochschule, Klinik, ...)
- » Arbeitsplätze (teilweise)

** es existieren mehrere Definitionen zum Prinzip der kurzen Wege. Diese Definition wird dem Zielbild zum Hoahrhein zugrunde gelegt.*

4.3. Konsequenzen und Zielvorstellungen für den Modal Split

Durch das prognostizierte anhaltende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird die Nachfrage nach Mobilität im Korridor Hochrhein weiter zunehmen. Durch die Strategie der «Suffizienz» und «Effizienz» sollen die Wege verkürzt und die Mobilität auf umweltverträgliche Verkehrsmittel gelenkt werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies auch den Anteil des MIV am Modal Split zugunsten der ressourcenschonenden Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) zu verlagern. Dieser liegt heute bei ca. 40 % im schweizerischen Teil und knapp 60 % im deutschen Teil der Agglomeration Basel (vgl. Kapitel 2.1.).

Das Raumkonzept baut auf sieben Siedlungskategorien auf. Die Charaktere und angestrebten Entwicklungsrichtungen jeder Siedlungskategorie sind im Teilkonzept Siedlung erläutert (vgl. Kapitel 6.1.). Darauf gestützt werden in der nachfolgenden Abbildung die Zielvorstellungen zum Modal Split definiert. Diese hängen mit der Suffizienz und Effizienz, d. h. Siedlungsstruktur und Verkehrsanbindung zusammen. In dicht genutzten Siedlungsgebieten hat bspw. die Verlagerung des Modal Split auf den Fuss- und

Veloverkehr grosses Potenzial und soll einen grösseren Anteil am Modal Split ausmachen. In weniger dichten Siedlungen oder abseits der Bahnschiene hingegen sollen v. a. Busse und das Velo zukünftig wichtiger werden. Das Erreichen der Zielvorstellungen erfordert ein Umdenken in der bisher praktizierten Siedlungsentwicklung und Priorisierung beim Infrastrukturausbau der Verkehrsmittel. Das bedeutet aber nicht, dass die Kapazitäten des MIV verringert werden sollen – vielmehr ist die Verlagerung von Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsmittel auch ein Mittel, um notwendige Fahrten mit dem MIV weiterhin gewährleisten zu können. Aber auch in diesem Sinne ist ein Umdenken des Infrastrukturausbaus notwendig. Denn mit dem grossflächigen Ausbau von Strassen kann eine suffiziente und effiziente Entwicklung – auch bei elektrischer Mobilität – nicht erreicht werden.

Weitere Infos auf das Zusammenwirken von Siedlung und Mobilität zur Erreichung der Modal Split Ziele werden im Kapitel 6.3. detailliert ausgeführt.

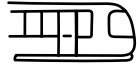
	 Fuss	 Velo	 MIV	 Bus	 Bahn
Teile des Agglozentrums Basel	↗	↗	↘	→	→
Vorstädte	↗	↗	↘	→	↗
Korridorzentren	↗	↗	↘	→	↗
Korridorstädte	→	↗	↘	↗	↗
Vororte	→	↗	↘	↗	↗
Ankergemeinden	→	↗	→	↗	→
Ländliche Siedlungen	→	→	→	→	→

Abbildung 31: Zielvorstellungen des Modal Splits in den Siedlungskategorien gemäss Teilkonzept Siedlung (vgl. Kapitel 6.1.)

5. Zielbild Hochrhein 2040



Siedlungsentwicklung differenziert vorantreiben und an den Begabungen der einzelnen Orte ausrichten!

Der Hochrhein ist geprägt durch eine Vielfalt an diversen Gemeinden mit unterschiedlichen Charakteren. Bereits heute übernehmen die Gemeinden unterschiedliche Rollen und Aufgaben innerhalb des Hochrhein Korridors: So sind einige Gemeinde zentrale Anlaufpunkte mit bedeutender Versorgungsfunktion, andere Gemeinden bieten grosse Arbeitsplatzstandorte in der Region. Diese unterschiedlichen Charaktere gilt es zu beachten und daher in einer differenzierten Weiterentwicklung der Gemeinden zu bewahren. Um die bedarfsgerechte Entwicklung regional steuern zu können, wurden sieben Siedlungskategorien innerhalb des Hochrheins gebildet. Diese bieten Aufschluss über die bauliche Struktur, die Versorgungsleistung und Freiraumstruktur jeder Siedlungskategorie. In Hinblick auf eine angestrebte suffiziente und effiziente Entwicklung der Siedlungen weist jede Siedlungskategorie unterschiedliche Herausforderungen und Möglichkeiten auf, die zur Gesamtentwicklung des Hochrheins einen Beitrag leisten können.



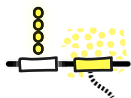
Grünes Rückgrat – vielfältige Landschaftsbereiche bewahren!

Die zahlreichen und vielfältigen Landschaftsräume entlang des Hochrheins sind für den regionalen Charakter identitätsstiftend und bieten Raum für Naherholung. Die Aufwertung der siedlungsnahen Landschaftsbereiche, die heute vorwiegend durch Kulturlandschaft geprägt sind, spielen in Bezug auf die Naherholung der Siedlungsräume und Arbeitsplatzgebiete eine besondere Bedeutung. Ziel ist es, die einzelnen Freiräume durch qualitative Wegeverbindungen des Fuss- und Veloverkehrs miteinander zu vernetzen, um eine Erreichbarkeit dieser innerhalb der gesamten Region herzustellen. Der Schutz der Landschaftsräume steht an erster Stelle und setzt damit eine zurückhaltende bauliche Entwicklung, folglich den Verzicht auf eine bauliche Entwicklung auf bestehenden Landschaftsflächen, voraus.



Arbeitszonen zukunftsfähig weiterentwickeln!

Der Hochrhein-Korridor verfügt über zahlreiche grossflächige Arbeitsplatzgebiete, die überwiegend der Chemie- und Pharmabranche zugeordnet werden können, aber auch klassisches Gewerbe mit produzierenden Betrieben und Dienstleistungen umfassen. Diese Areale weisen durch grosszügige Lager-, Rangier- und Parkplatzflächen Potenzial für Transformation oder Verdichtung auf. Auf diese Weise kann neue Gewerbefläche realisiert werden und die Inanspruchnahme neuer Flächen gleichzeitig vermieden werden. Aufgrund von Flächenknappheiten auch hinsichtlich der Gewerbeflächen werden zukünftig neue Gewerbeareale, wie beispielsweise das Sisslerfeld, realisiert. Diese Entwicklungen sollen dabei baulich möglichst flächeneffizient umgesetzt werden und im Einklang mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung stattfinden, um die Erreichbarkeit abseits des MIV zu ermöglichen.



Erschliessungsgunst des ÖV nutzen und die Effizienz des Netzes steigern!

Die Besonderheit der doppelten Schienenerschliessung auf beiden Seiten des Rheins gilt es künftig auch in Hinblick auf die Standortqualitäten auszunutzen. So bietet es sich an, die Siedlungsentwicklung auf die Bahnhöfe auszurichten, um bereits von Beginn an Standortqualitäten für die Bewohner:innen schaffen zu können. Der bevorstehende Ausbau und die Elektrifizierung verbessern die Anbindung auf deutscher Seite und bieten damit weitere Potenziale, die eine Siedlungsentwicklung nahe den Bahnhöfen attraktiv macht. Zielführend für die verkehrliche Anbindung, als auch die Siedlungsentwicklung, ist es die beidseitig des Rheins verlaufenden Bahnangebote miteinander zu verknüpfen, Umstiege zu erleichtern und von der doppelten Schienenanbindung regional zu profitieren. Die Zugänglichkeit aller Gemeinden zu öffentlichen Verkehrsmitteln kann im ländlichen Raum durch einen gezielten Ausbau des Busangebots in die Ankergemeinden sowie mit Angeboten für die letzte Meile verbessert werden.



Velonetz als zweites Mobilitäts-Rückgrat entlang des Hochrheins ausbauen!

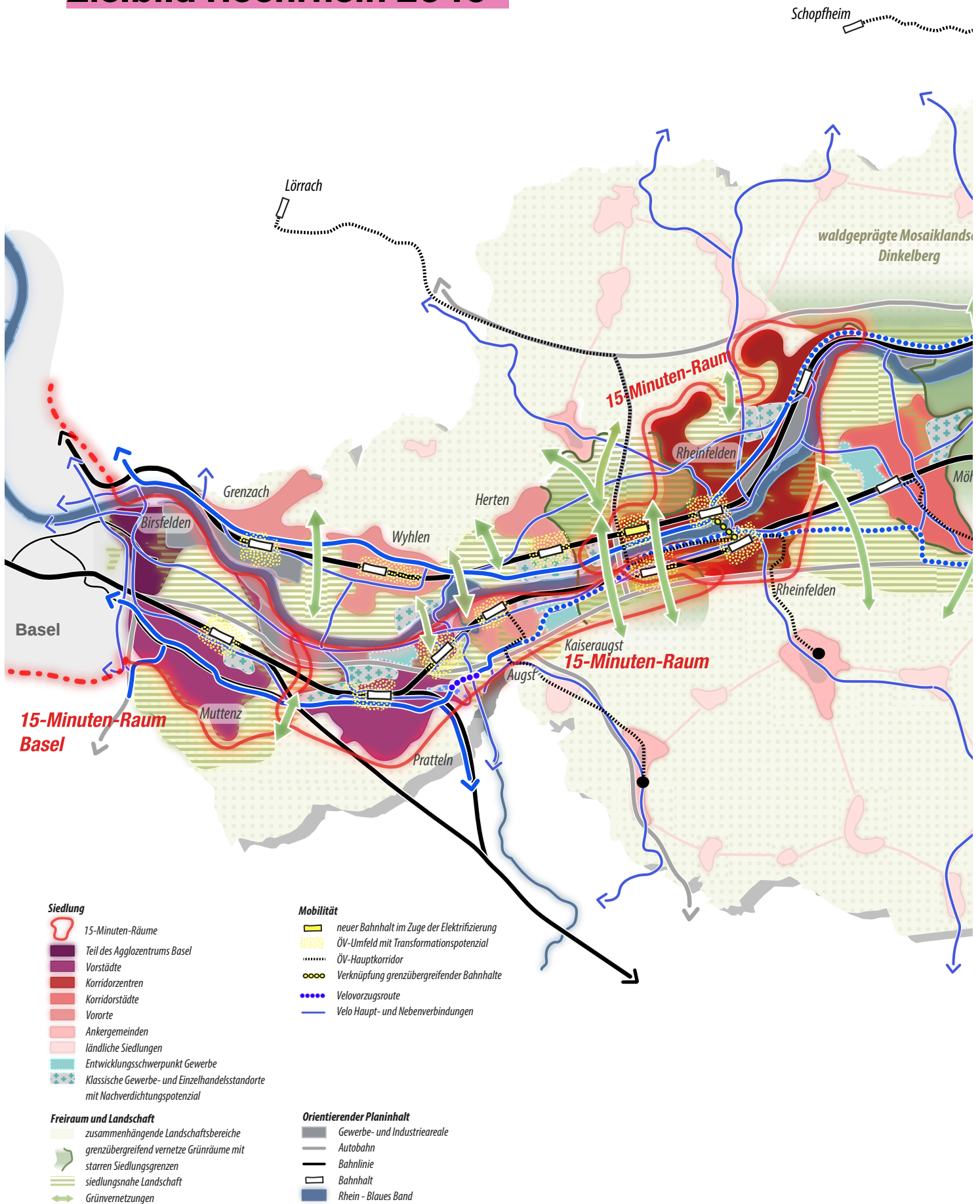
Das Velonetz erhält innerhalb des Zielbilds eine besondere Bedeutung - regional sollen auf beiden Seiten des Rheins Velovorzugsrouten mit ausreichenden Querungsmöglichkeiten realisiert werden. Ein engmaschiger Ausbau des Velonetzes ist innerhalb der 15-Minuten-Räume für eine flächendeckende Erreichbarkeit ebenfalls relevant. Um die Nutzung des Velos auch im ländlichen Raum erhöhen zu können sollen zudem die Nord-Süd-Verbindungen mit Anschluss bis in die ländlichen Gemeinden ausgebaut werden.

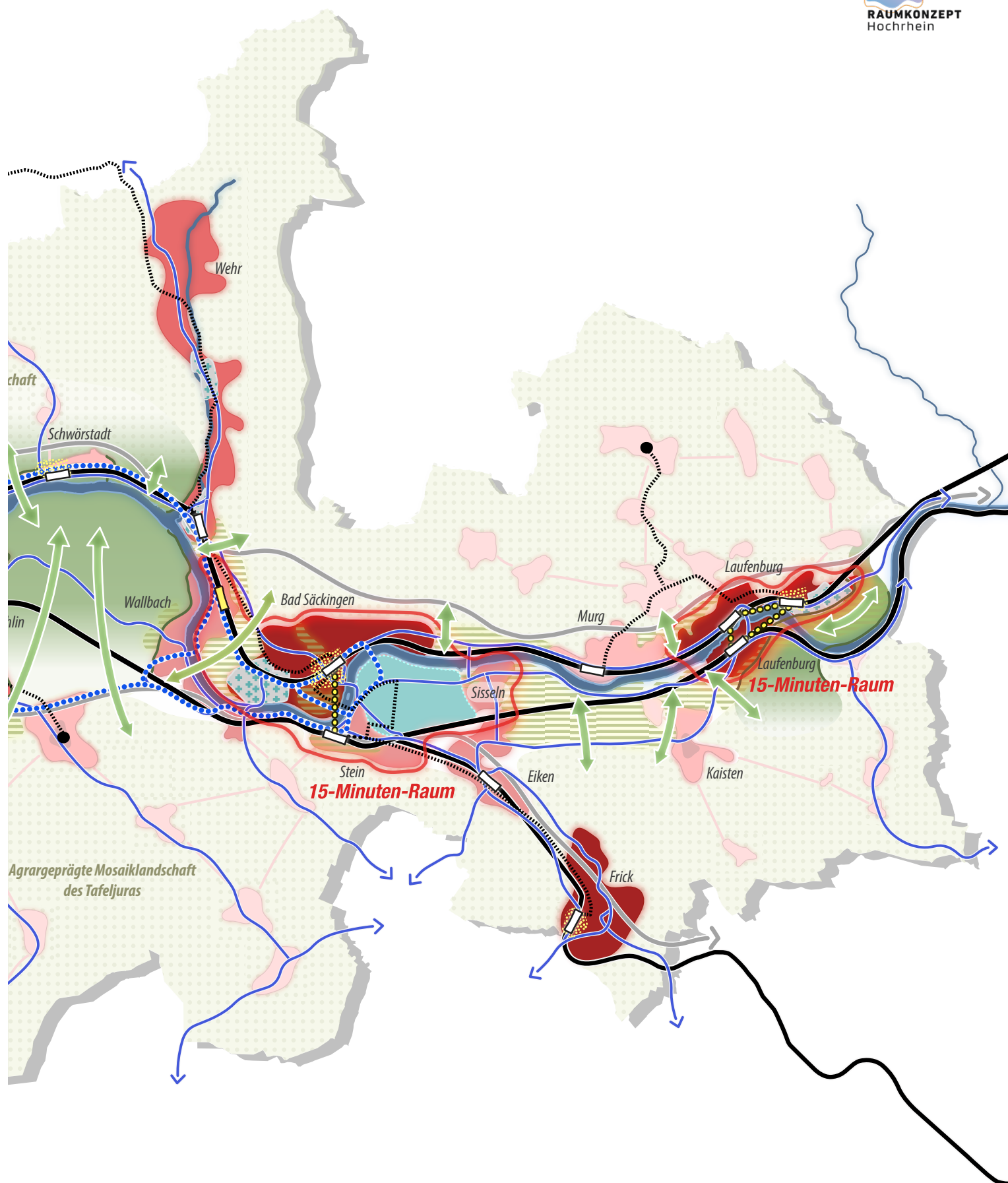


15-Minuten-Räume als vielfältige Zentren am Hochrhein fördern!

Entlang des Hochrheins sollen fünf 15-Minuten-Räume entstehen, die eine bauliche Dichte und diverse Versorgungs- und soziale Einrichtungen durch ein engmaschiges Velo-, Fuss- und ÖV-Netz verbinden. Die 15-Minuten-Räume stehen daher im regionalen Fokus der Weiterentwicklung und sollen als Anziehungspunkte für die umliegenden Gemeinden fungieren. Die 15-Minuten-Räume werden im folgenden Teilkonzept Siedlung im Detail erläutert.

Zielbild Hochrhein 2040





6. Teilkonzepte

6.1. Siedlung

Siedlungskategorien am Hochrhein



Teil des Agglozentrums Basel

Birsfelden grenzt als einzige Gemeinde im Hochrhein-Korridor baulich direkt an Basel an und wird gemäss Aggloprogramm Basel dem Agglomerationszentrum zugeordnet. Es besteht ein qualitatives eigenes Nahversorgungsangebot, welches durch die Einbindung in den 15-Minuten-Raum von Basel ergänzt wird. Ein eigenes identitätsstiftendes Zentrum ist nicht vorhanden. Birsfelden entwickelt sich heute bereits mit einer hohen baulichen Dichte weiter, jedoch ist die vorhandene ÖV-Kapazität begrenzt, da nur ein Anschluss an Bus und Tram besteht.

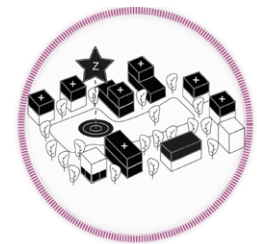


Aufgrund der Flächenknappheit sollen die noch vorhandenen Verdichtungspotenziale und Baulücken weiter ausgeschöpft und mit hohen Dichten entwickelt werden. Dadurch kann nicht nur das Nutzungsangebot in Birsfelden selbst stetig erhöht werden, um kurze Wege zu stärken, sondern um vor allem Wege nach Basel für den täglichen Bedarf reduzieren zu können. Ein besonderes Potenzial bietet der Ausbau der Velorouten in Richtung Basel, um eine attraktive Alternative zum ÖV anbieten zu können.



Vorstädte Basels

Die Vorstädte Basels sind historisch gesehen als Dörfer gewachsen, haben aber eine umfassende Entwicklung hinter sich und funktionieren heute als eigenständige «Städte» mit qualitativem Nahversorgungsangebot und Arbeitsplätzen. Durch die «dörfliche Herkunft» haben die Vorstädte andere Voraussetzungen als die Korridorzentren. Aufgrund der bestehenden Dichtestruktur kann den Vorstädten aber ähnlich grosses Potenzial zur Umsetzung einer sehr hohen Nutzungsmischung zugeschrieben werden. Insbesondere in Pratteln wird die Innenentwicklung bereits sehr konsequent verfolgt und zeigt eine beispielhafte und flächenschonende bauliche Entwicklung auf.

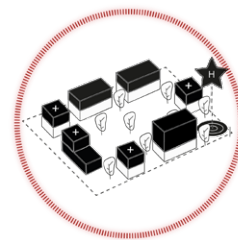


Aufgrund der hohen Standortgunst mit sehr gutem ÖV-Takt (Tram, S-Bahn) sollen die Vorstädte auch zukünftig einen Grossteil des Wachstums am Hochrhein aufnehmen und mit hohen baulichen Dichten weiterentwickelt werden. Insbesondere ist in diesem Rahmen die Nutzungsmischung und -dichte weiter zu stärken, um die Vorstädte als eigenständigen 15-Minuten-Raum auszubauen. Dadurch kann die Anzahl an Wegen insbesondere nach Basel reduziert und das Prinzip der Suffizienz unterstützt werden.



Korridorzentren

Entlang des Hochrheins wurden vier Korridorzentren klassifiziert, die sowohl bereits über eine Nutzungsmischung und -dichte verfügen als auch in zentralen Bereichen Tendenzen für die Umsetzung einer höheren baulichen Dichte aufweisen. Im Einzelnen werden die Korridorzentren kurz beschrieben:



Das erste Korridorzentrum entlang des Hochrheins bilden die beiden Rheinfelden (Baden + CH). Beide Rheinfelden weisen heute bereits Verflechtungen auf in Bezug auf ihr Angebot an Versorgungs- und Sozialeinrichtungen sowie die Arbeitsplätze. Die historische Entwicklung als Städte konnte die beiden Rheinfelden in ihrer heutigen Bedeutung als Korridorzentrum für den Hochrhein festigen. Die bestehende gute Nutzungsmischung und -dichte sollen gestärkt werden, um das Angebot Hand in Hand mit dem Siedlungswachstum weiterzuentwickeln. Insbesondere sind die Wegebeziehungen innerhalb und zwischen den beiden Rheinfelden (auch den Bahnhöfen) für den Fuss- und Veloverkehr auszubauen, um das Prinzip der kurzen Wege zu stärken. Die Dichte der Quartiere soll schwerpunktmässig in Zentrums- und Bahnhofsnähe erhöht werden.

Das zweite Korridorzentrum bildet Bad Säckingen. Dort lässt sich heute bereits eine gute Nutzungsmischung und -dichte für den täglichen und periodischen Bedarf finden. Das Versorgungsangebot beschränkt sich derzeit aber überwiegend auf das Korridorzentrum selbst. Mit der Entwicklung des Sisslerfelds ergibt sich für das Korridorzentrum ein grosses Potenzial, Synergien mit der Schweizer Rheinseite zu nutzen und kurze Wege durch die Schaffung eines engmaschigen Velo-Netzes und zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über den Rhein zu ermöglichen. In Bad Säckingen soll neben der Nutzungsmischung vor allem das lokale Wohnungsangebot an zentralen Lagen qualitativ verdichtet werden.

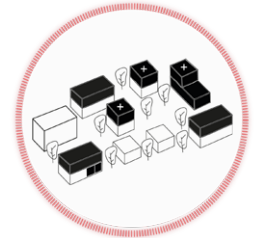
Das dritte Korridorzentrum umfasst beide Laufenburg (Baden + CH). Beide weisen heute bereits Qualitäten als Kleinstädte auf, die unabhängig von Basel funktionieren. Kurze Wege zu Fuss und mit dem Velo werden durch die Laufenbrücke, die beide Altstädte verbindet, gewährleistet. Östlich der Kernstädte bietet der Grenzübergang die Grundlage für weitere Wegeverbindungen für den MIV. Durch die qualitative Infrastruktur weist der Raum bereits eine enge Verflechtung in Bezug auf die Versorgung, Arbeitsplätze und Sozialeinrichtungen auf. Zukünftig sollen gemäss des Aggloprogramm Basel 5. Generation beide Laufenburg als Korridorzentren in ihrer Funktion entlang des Hochrheins gestärkt werden.

Das vierte Korridorzentrum bildet Frick. Frick ist heute bislang ein Zentrum für die kleinteiligen Gemeinden des Fricktals sowie den ländlichen Gemeinden des Hochrheins im Kanton Aargau aus. Die Versorgungsleistung umfasst sowohl Sozial- und Bildungseinrichtungen sowie Versorgungsangebote des täglichen Bedarfs. Die Verflechtung mit dem Hochrhein soll gemäss dem Aggloprogramm Basel 5. Generation zukünftig ausgebaut werden sowie die Versorgungsfunktion für die umliegenden ländlichen Gemeinden und die Scharnierfunktion Fricks in Richtung Aarau und Olten gesteigert werden. Hierdurch soll Frick zukünftig die Funktion eines Korridorzentrums übernehmen. In Bezug auf die bauliche Dichte bietet Frick noch zahlreiche Potenzialstandorte zur Umsetzung von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsmassnahmen sowie zur Erhöhung der baulichen Dichte an zentralen Lagen, wie beispielsweise dem Bahnhofsumfeld.



Korridorstädte

Die Korridorstädte Wehr und Möhlin formieren sich um identitätsstiftende Ortskerne herum und haben sich als kleine Städtchen am Hochrhein in besonderer landschaftlicher Lage positioniert. Möhlin hat im Gegensatz zu Wehr einen relativ zentral gelegenen Bahnanschluss, wodurch das Potenzial für eine ortsspezifische Nachverdichtung im Ortskern selbst besteht. Wehr hat zwar den Bahnhof Wehr-Brennet, dieser liegt jedoch rund 20 Velominuten von Ortskern entfernt. Perspektivisch könnte die Anbindung durch einen Expressbus von Schopfheim bis Frick ebenfalls die Anbindung von Wehr ins Wiesental und an den schienengebundenen ÖV steigern und damit das Potenzial für bauliche Entwicklungen erhöhen.

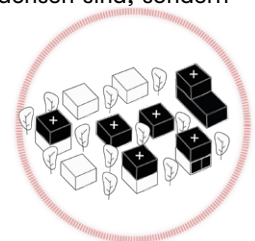


In der Korridorstadt Wehr und überwiegend auch in Möhlin sind heute Nutzungen des täglichen sowie auch teils des periodischen Bedarfs vorhanden. Für das weitere Nutzungsangebot sind sie auf die räumlich nahe gelegenen Korridorzentren (Rheinfelden und Bad Säckingen) orientiert. Für eine effizientere Entwicklung soll der Ausbau von attraktiven Veloverbindungen forciert werden. Das Versorgungsangebot soll weiter ausgebaut werden, um die Abhängigkeit von den nahe gelegenen Korridorzentren und Anzahl der Wege zu reduzieren.



Vororte

Entlang des Hochrheins werden zahlreiche Gemeinden als Vororte kategorisiert, da sie im Vergleich zu den Vorstädten Birsfelden, Pratteln und Muttenz nicht zu dichten Siedlungsräumen gewachsen sind, sondern überwiegend dörfliche Strukturen aufweisen. Zu beobachten ist, dass die ÖV-Erschliessung der Vororte unterschiedliche Qualitäten aufweist und die Siedlungsentwicklung bislang wenig darauf abgestimmt ist. In Bezug auf das Nutzungs- und Versorgungsangebot kann lediglich eine geringe Dichte festgestellt werden, wodurch die Abhängigkeit zu den Korridorzentren und der Stadt Basel den täglichen und periodischen Bedarf umfasst.

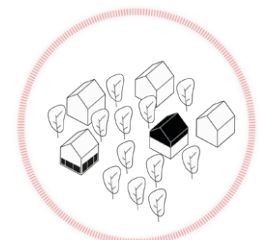


Ziel der Weiterentwicklung ist es, sowohl eine Innenentwicklung an zentralen Lagen wie den Bahnhofsumfeldern zu fördern als auch das Nutzungsangebot innerhalb der Vororte selbst auszubauen. Die Vororte sollen durch attraktive Wegeverbindungen besser in das Korridorzentrum eingebunden werden, um die dort vorhandenen Nutzungen zugänglicher zu machen. Weitere Rheinquerungen für eine bessere Verknüpfung in die Korridorzentren sind zu prüfen.



Ankergemeinden mit punktueller Entwicklung

Die Ankergemeinden bilden die Scharniere zwischen der urbanen Talsohle und der ländlichen Hügellandschaft. Ihre Nutzungsangebote sollen gesichert und wo möglich ausgebaut werden, um möglichst kurze Wege für den ländlichen Raum zu fördern. Damit stellen sie ebenfalls die nächstgelegene Versorgung für umliegende ländliche Siedlungen dar. Der Fokus der Weiterentwicklung der Ankergemeinden liegt dabei auf dem Ausbau der Ortskerne. Dabei sollen punktuelle und ortsspezifische Nachverdichtungen entwickelt werden und Angebote für Bewohnende aller Altersgruppen geschaffen werden.



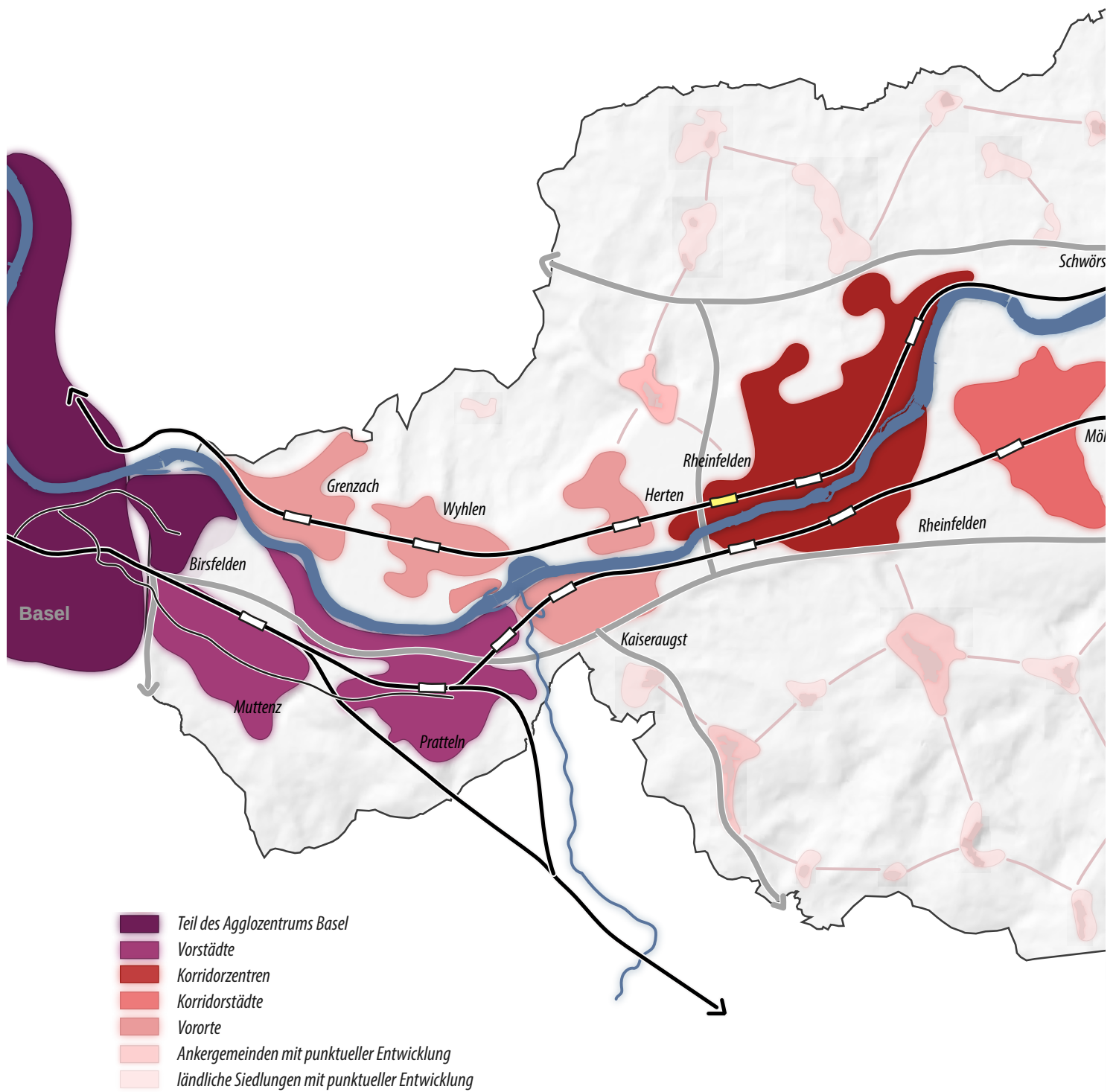


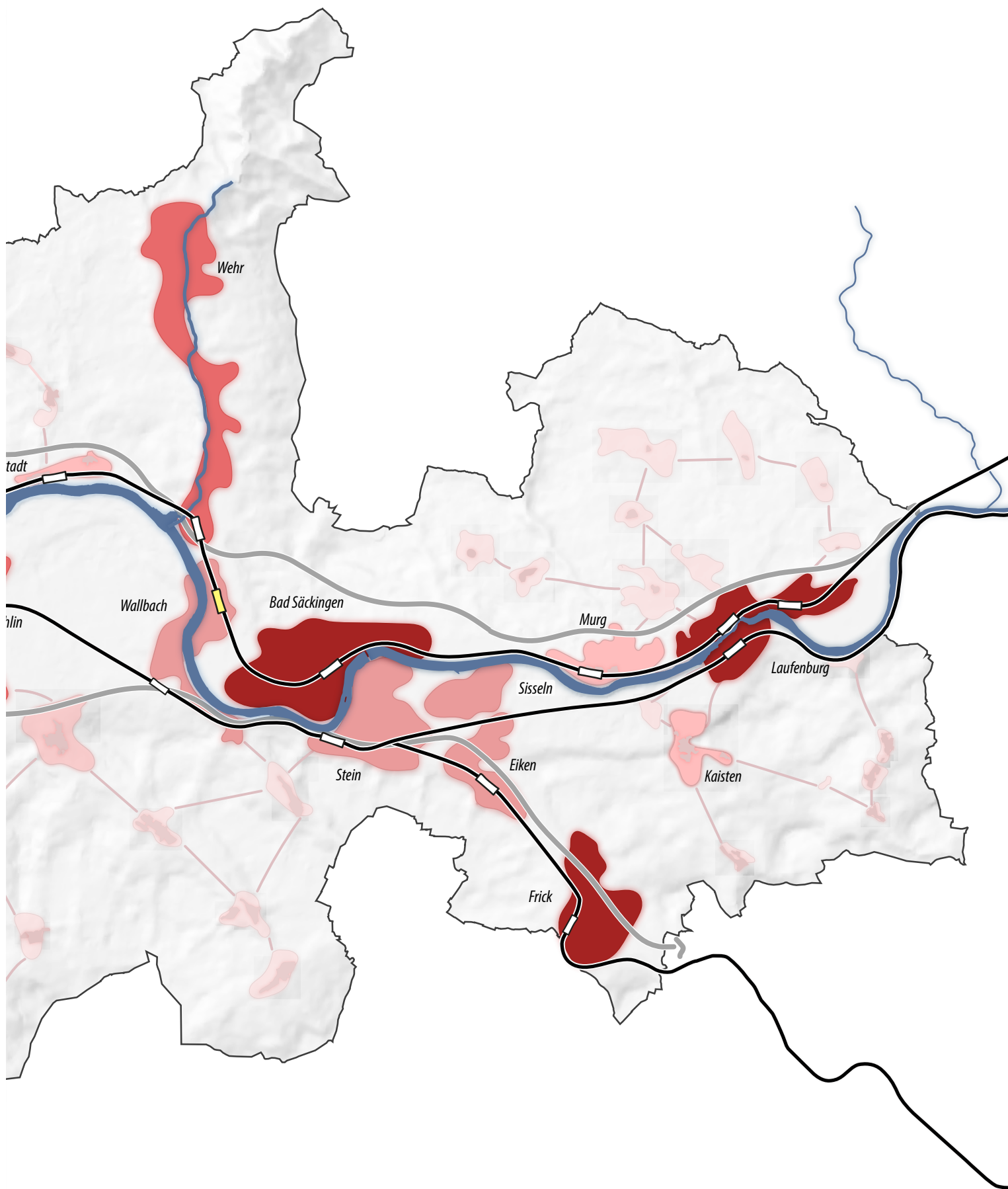
Ländliche Siedlungen mit punktueller Entwicklung

In den ländlichen Siedlungen sollen vorhandene bauliche Reserven innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen genutzt werden. Eine Ausweitung des bisherigen Siedlungskörpers gilt es zu vermeiden, genauso soll der ortsspezifische Charakter bewahrt werden. Prioritär sollen die identitätsstiftenden Qualitäten der Ortskerne gestärkt und ausgebaut werden.

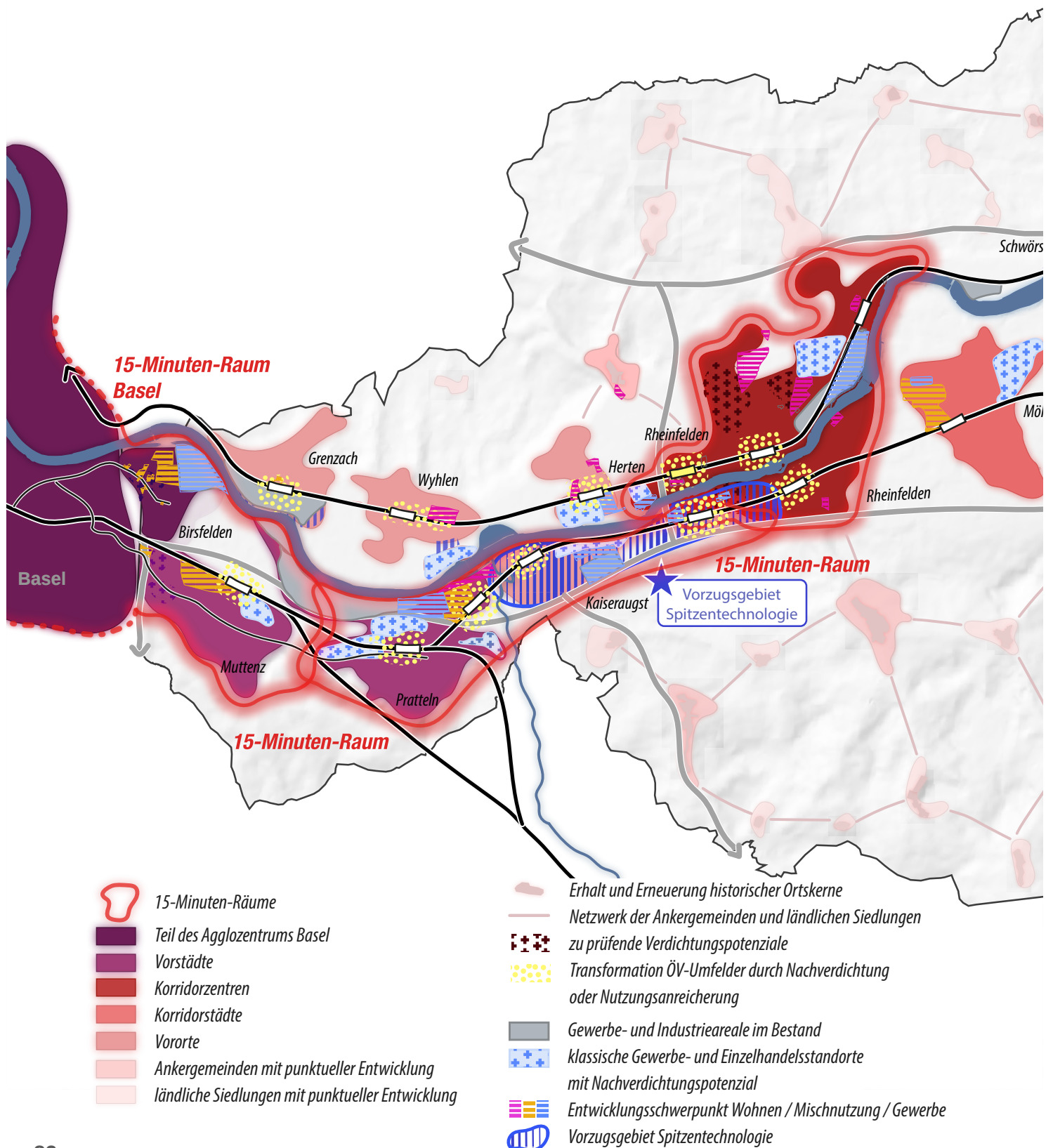
Dort, wo Grundversorgungsangebote vorhanden sind, sollen diese möglichst erhalten werden und in Abstimmung mit den Ankergemeinden entwickelt werden.

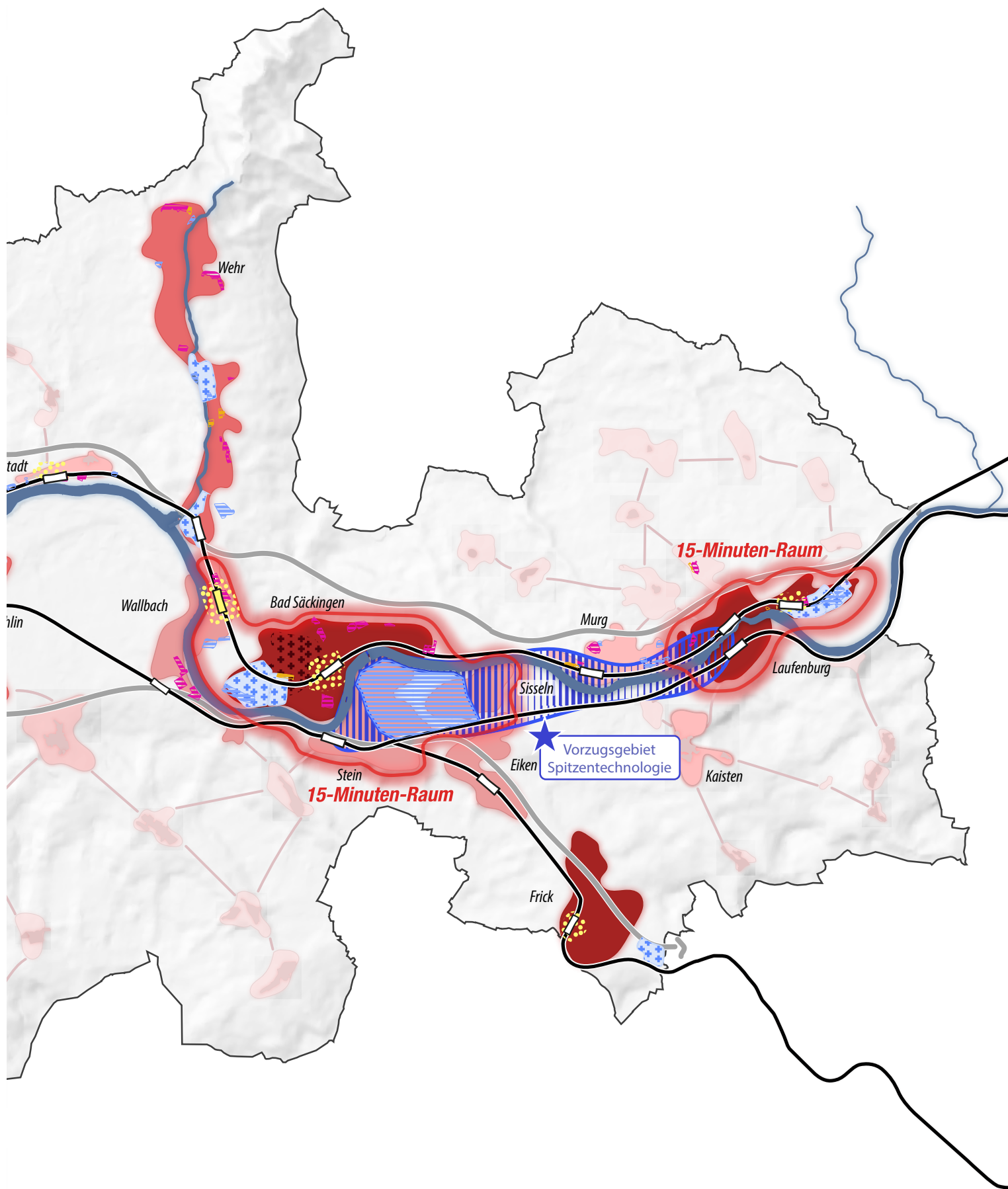
Siedlungskategorien am Hochrhein





Siedlung





Siedlung



Gewerbe- und Industrieareale im Bestand

Der Hochrhein ist geprägt durch zahlreiche Gewerbe- und Industrieareale, die vorwiegend der Chemie- und Pharmabranche zugeordnet werden können. Vor allem nahe Basel lassen sich grossflächige und raumprägende Industrieareale finden. Die Industrieareale bilden meist einen nicht öffentlich zugänglichen Standort eines Einzelunternehmens mit teilweise erhöhtem Sicherheitsstandard aus, weshalb die Transformation dieser Areale nur erschwert und unter bestimmten Bedingungen umsetzbar ist.



Historische Ortskerne erhalten und punktuell erneuern!

Der Erhalt und die Erneuerung historischer Ortskerne beziehen sich auf die Weiterentwicklung innerhalb des ländlichen Raums. Dabei geht es nicht darum, die Ortskerne von Grund auf zu erneuern, sondern viel mehr um eine punktuelle Aufwertung durch die Ergänzung von Wohnraum, Versorgungs- oder Sozialeinrichtungen im Ortskern. Ebenfalls ist es zielführend das Wohnungsangebot im ländlichen Raum durch altersgerechten Wohnraum und kleinere Wohneinheiten zu diversifizieren, d. h., die Vielfalt der Wohnformen ist zu erhöhen, um die Dörfer als Wohnort für verschiedene Bevölkerungsgruppen attraktiv zu machen. Dabei ist es für die Identität der Region von hoher Relevanz, den baulichen Charakter trotz Aufwertungsmassnahmen zu bewahren und in verträglichem Mass weiterzuentwickeln.



Bildung eines Netzwerks im ländlichen Raum!

Innerhalb des ländlichen Raums ist es für eine suffiziente Entwicklung zielführend, dass die Gemeinden nicht für sich allein stehen, sondern ein Netzwerk untereinander bilden. Auf diese Weise können verschiedene Funktionen und soziale sowie Versorgungsangebote auf die verschiedenen Gemeinden verteilt werden. Durch eine qualitative Wegeverbindung, auch für den Veloverkehr, ist es das Ziel im ländlichen Raum kürzere Wege für die Erreichbarkeit von Sozial- und Versorgungseinrichtungen zu ermöglichen.



Entwicklungsschwerpunkte schrittweise entwickeln!

Die festgelegten Entwicklungsschwerpunkte sind bedeutende Flächenreserven, die schrittweise gemäss der Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose entwickelt werden sollen. Die Entwicklungsschwerpunkte umfassen die Nutzungen Wohnen, Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe) sowie eine ausschliessliche Gewerbeentwicklung. Da die Entwicklungsschwerpunkte eine Inanspruchnahme neuer Böden umfassen, sind diese vorwiegend erst nach Entwicklung von Flächenpotenzialen innerhalb bestehender Siedlungsgrenzen zu realisieren. Entwicklungsschwerpunkte, wie beispielsweise das Sisslerfeld, haben gleichzeitig einen bedeutsamen Einfluss auf die Weiterentwicklung des Hochrheins.



Vorhandene Verdichtungspotenziale für Wohnraum und Gewerbeflächen ausschöpfen!

Der Hochrhein bietet innerhalb bestehender Siedlungsgrenzen mit räumlichem Fokus auf die Talsohle Verdichtungspotenziale im Sinne von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsmassnahmen. Dabei bezieht sich die Weiterentwicklung im Bestand nicht allein auf die Schaffung von Wohnraum, sondern gleichermassen auch auf die Gewerbeareale. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen industriellen und abgeschlossenen Arealen und zugänglichen gemischten Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten, die hier als Transformationspotenzial aufgeführt werden. Diese Areale weisen zumeist grosszügige Lager-, Rangier- und Parkplatzflächen auf, die es im Sinne einer höheren Flächeneffizienz zu entwickeln gilt.



Transformation der ÖV-Umfelder durch Nachverdichtung und Nutzungsanreicherung!

Im Zuge der Effizienz und Suffizienz soll die Siedlungsentwicklung auf die Bahnhofsumfelder ausgerichtet werden. Dafür bieten zahlreiche Bahnhofsumfelder im aktuellen Zustand Potenzial für eine Nachverdichtung und Ansiedlung von Sozial- und Versorgungseinrichtungen sowie für die Umsetzung von Freiraumqualitäten. Die bauliche Entwicklung soll dabei in Anlehnung an die Siedlungskategorie entwickelt werden. Eine beispielhafte Entwicklung entlang des Hochrheins zeigt Pratteln auf und beweist, dass Bahnhofsumfelder das Potenzial für nutzungsgemischte Areale in hoher Dichte mit besonderen Standortqualitäten darstellen.



Vorzugsgebiet Spitzentechnologie

Der kantonale Richtplan Aargau umfasst die Darstellung von Vorzugsgebieten der Spitzentechnologie, die Räume umfassen, die eine national ausgeprägte wirtschaftliche Spezialisierung und Vernetzung mit übergeordneter Bedeutung vorsehen. Entlang des Hochrheins umfasst das Vorzugsgebiet die Gewerbestandorte Sisslerfeld-Kaisten und Kaiseraugst mit Spezialisierung auf Chemie und Pharma. Die Entwicklung der ESP's und die Nutzung der Bauzonen sind zukünftig auf diese Entwicklungsziele abzustimmen.



15-Min.-Raum: MuttENZ - Birsfelden

Der 15-Minuten-Raum MuttENZ und Birsfelden wird als einziger 15-Minuten Raum des Hochrheins dem 15-Minuten-Raum der Stadt Basel zugeordnet. Baulich gehen die Siedlungskörper von Birsfelden und MuttENZ in den Siedlungskörper von Basel über. Birsfelden und MuttENZ weisen beide zudem eine Tram-Anbindung nach Basel auf. Beide Gemeinden sind durch eine entsprechend hohe bauliche Dichte geprägt, bieten jedoch noch Potenzialflächen zur Bereitstellung von Wohnraum und Schaffung von Arbeitsplätzen, die durch die Nähe zu Basel für zahlreiche Bewohnergruppen attraktiv sind. MuttENZ weist als Hochschulstandort zudem eine weitere Besonderheit in Bezug auf die Verflechtung mit Basel auf. Heute weisen die beiden Gemeinden starke räumliche und versorgungsspezifische Verflechtungen mit dem Raum Basel auf, die es zukünftig durch geeignete Wegeverbindungen und den Ausbau der Nutzungsmischung qualitativ auszubauen gilt.



15-Min.-Raum: Pratteln - Augst - Kaiseraugst

Dem 15-Minuten-Raum Pratteln, Augst und Kaiseraugst kommt durch die grossflächigen Arbeitsplatzgebiete eine wichtige Rolle am Hochrhein zu. Der 15-Minuten Raum weist bereits heute enge Verflechtungen durch die Entwicklung grosszügiger Industrie- und Gewerbestandorte wie z. B. in Salina Raurica auf, die zukünftig an Bedeutung zunehmen werden. Die Wegeverbindungen können durch den Ausbau eines engmaschigen Velonetzes und durch die Realisierung des geplanten ÖV-Hochleistungskorridors zwischen den beiden Bahnhöfen ergänzt werden. In Bezug auf die Versorgungsleistung stellt Pratteln mit dem Grüssenareal ein regional bedeutsames Versorgungszentrum für den langfristigen Bedarf dar. Im Zuge der zukünftigen Gewerbeentwicklungen, wie dem Salina-Raurica Areal, kann dem 15-Minuten-Raum eine zukünftig steigende Dynamik zugewiesen werden, die es in Bezug auf Wohnraum und Versorgung auszugleichen gilt. Entwicklungen, wie das Bredella und die Bahnhofsentwicklung in Pratteln setzten bereits nutzungsgemischte Areale in hohen baulichen Dichten um. Die Bahnhofsumfelder in Augst und Kaiseraugst bieten hingegen noch Potenzial für bauliche Entwicklungen.

15-Min.-Raum: Rheinfelden (Baden) - Rheinfelden (CH)

Da beide Rheinfelden historisch als Städtchen gewachsen sind, weisen sie gemeinsam als 15-Minuten-Raum alle Angebote für den täglichen Bedarf sowie eine erweiterte Versorgung auf. Zusätzlich werden alle Angebote in Bezug auf Bildungs-, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen erfüllt. Freizeit- und Erholungsangebote komplementieren das Angebot der beiden Städte. Eine Besonderheit bildet die räumlich kompakte Struktur der als Städtchen gewachsene Städte, weshalb zahlreiche Angebote auf beiden Seiten des Rheins innerhalb von 15-Minuten mit dem Velo oder zu Fuss erreichbar sind. Darüber hinaus sind beide Zentren durch gemeinsame Buslinien miteinander verknüpft, als auch durch eine qualitative Schienenanbindung in der Region attraktiv vernetzt. Dennoch weist die Verknüpfung beider Bahnhöfe und die Ergänzung eines engmaschigen Velonetzes einen Ausbaubedarf auf, um die Erreichbarkeiten der Nutzungen vorwiegend mit dem Velo und zu Fuss garantieren zu können.

15-Min.-Raum: Bad Säckingen - Wallbach (Baden) - Sisseln - Stein

Bad Säckingen weist eine Besonderheit in Bezug auf den 15-Minuten-Raum auf, da auf Schweizer Seite kein gleichwertiges Zentrum gegenübersteht. Der Perimeter des 15-Minuten-Raums umfasst auf deutscher Seite Bad Säckingen inkl. dem Ortsteil Wallbach und auf Schweizer Seite die Gemeinden Stein, Sisseln und die Entwicklungsfläche des Sisslerfelds. Die grossflächige Entwicklung des Gewerbe- und Industriestandorts Sisslerfeld zieht zahlreiche Aufgaben wie z. B. die Bereitstellung von Wohnraum, Versorgungsleistungen und eine qualitative ÖV-Anbindung für die Gemeinden, als auch für das Korridorzentrum Bad Säckingen nach sich. Ein Zusammenwachsen der Gemeinden zu einem 15-Minuten-Raum mit dem Zentrum Bad Säckingen bringt nicht nur für das Sisslerfeld Vorteile, sondern kann dazu verhelfen einen attraktiven Raum mit kurzen Wegen und dennoch unterschiedlichen Siedlungskategorien zu schaffen. Denkbar ist weiterhin die Konzentration des erweiterten Versorgungsbedarfs, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen auf Bad Säckingen selbst.

Deutlich wird im Vergleich mit den anderen 15-Minuten-Räumen, dass der 15-Minuten-Raum Bad Säckingen aufgrund der bestehenden Siedlungsformen und Nutzungsangeboten deutlich mehr Effort in die Etablierung eines 15-Minuten-Raums aufwenden muss als die anderen 15-Minuten-Räume am Hochrhein. Dennoch ist die Entwicklung rund um das Sisslerfeld eine Chance zur Weiterentwicklung Bad Säckingens, sowie auch des gesamten Hochrheins.

15-Min.-Raum: Laufenburg (Baden) - Laufenburg (CH)

Die beiden Laufenburg sind bereits heute durch Fuss-, Veloverkehr und MIV qualitativ miteinander vernetzt und weisen Verflechtungen in Bezug auf die Versorgungs- und Sozialeinrichtungen auf. Die Nutzungen umfassen auf Schweizer Seite überwiegend Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und könnten im Zuge einer baulichen Weiterentwicklung durch Nutzungen des periodischen Bedarfs ergänzt werden. Der Einzelhandelsschwerpunkt Laufenburg-Ost stellt hingegen ein regional und grenzübergreifend bedeutendes Versorgungszentrum für den langfristigen Bedarf dar. Gemeinsam bilden sie einen 15-Minuten-Raum dessen Fokus zukünftig auf der Erhöhung der baulichen Dichte und der Weiterentwicklung innerhalb von bestehenden Siedlungs- und Gewerbepotenzialen sowie den Bahnhofsumfeldern, vor allem Laufenburg-Ost, liegt. Perspektivisch ist ebenfalls die ÖV-Taktung Richtung Basel zur Vernetzung der Korridorzentren untereinander und mit dem Agglomerationszentrum zu verbessern.

Prognose Hochrhein 2040 - Entwicklung der ESP's

Einwohner- und Arbeitsplatzprognose Hochrhein 2040 - gemäss AP5

Bis 2040

+ 22.900 Einwohner

+ 27.100 Arbeitsplätze

Kapazität der vorhandenen ESP's

+ 17.800 Einwohner

+ 22.600 Arbeitsplätze

Prognose kann sowohl in Bezug auf zusätzliche Einwohner, als auch auf die entstehenden Arbeitsplätze nicht durch die ESP's allein bedient werden - daher bleiben offene Fragestellungen für die Weiterentwicklung!

Wie kann ein ausgeglichener Nutzungsmix innerhalb des Korridors koordiniert werden?

Wie kann ein differenzierter Mix der Wirtschaft hergestellt werden?

In welchen Arealen kann es sinnvoll sein eine Mischnutzung (Wohnen + Arbeiten) oder reine Wohnnutzung auszuweisen?

Zukunftsanforderungen können nur durch regionale und grenzübergreifende Abstimmung qualitativ bedient werden

Planmässige Entwicklung der ESP's

Die Entwicklungsschwerpunkte stellen aufgrund der Flächenknappheit in Bezug auf Wohn- und Gewerbeflächen bedeutende Flächenpotenziale entlang des Hochrheins dar. Da die Prognosen durch eine Wohnbau- und Gewerbeentwicklung innerhalb bestehender Siedlungs- und Industriegebiete nicht allein gedeckt werden können, müssen zukünftig neue Flächen beansprucht und entwickelt werden. Da diese überwiegend eine Inanspruchnahme derzeitig unversiegelter Fläche vorsehen, ist es von Bedeutung ein hohes Mass an Qualität und Dichte für eine entsprechende Flächeneffizienz umzusetzen. Die Entwicklungsschwerpunkte umfassen auf deutscher und Schweizer Seite Flächen in unterschiedlichen Grössen, bestehenden Nutzungen und Entwicklungsausrichtungen, die der Abbildung 32 entnommen werden können.

In der Übersicht über die geplanten Entwicklungsschwerpunkte entlang des Hochrheins wird deutlich, dass vor allem auf deutscher Seite, aber auch die ESP's Salina Raurica und Rheinfelden-Ost/Möhlin sowie das Sisslerfeld die Bebauung einer bestehenden Landschaftsfläche vorsehen. Die neue Nutzung umfasst im Falle von Rheinfelden-Ost/Möhlin und dem Sisslerfeld eine Mischnutzung, in Pratteln-Nord soll eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Sozialeinrichtung entstehen. Auf deutscher Seite sind die überwiegend kleinteiligen Flächen für eine überwiegende Wohnnutzung geplant. In Bezug auf die restlichen Flächen wird vermehrt die bestehende Nutzung zukünftig weitergeführt oder reine Arbeitsplatznutzungen durch Bildungseinrichtungen und Wohnen ergänzt, wie im Bredella und im Bahnhofsareal von Pratteln.

In Bezug auf die Entwicklungskapazitäten der Entwicklungsschwerpunkte wird deutlich, dass mehr Arbeitsplätze (22.600), als Wohnraum (für 17.800 Einwohnende) mit den geplanten Entwicklungsausrichtungen geschaffen werden können. Die geplante Entwicklungsausrichtung steht im Einklang mit der im AP5 errechneten Prognose, welche mit +22.900 Einwohnenden und +32.300 Arbeitsplätzen im Hochrhein Korridor bis 2040 einen höheren Bedarf an Arbeitsplätzen vorsieht. Die notwendige Wohnraumentwicklung bildet besonders in der Talsohle eine herausfordernde Aufgabe. Die Vorzugsgebiete Spitzentechnologie umfassen die Räume Kaiseraugst-Rheinfelden und Stein-Laufenburg, die grossflächige Gewerbeentwicklungen wie beispielsweise das Sisslerfeld vorsehen. Mit der Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze geht auch eine steigende Nachfrage nach Wohnraum einher, weshalb in den angrenzenden Kommunen und naheliegenden Zentren ein besonderer Fokus auf die Wohnraumentwicklung gelegt werden sollte.

Die Entwicklungsschwerpunkte ziehen folglich bestimmte planerische Aufgaben mit sich. Generell lässt sich feststellen, dass die ESP's für den Hochrhein bedeutende Flächenreserven darstellen, die nach Umsetzung von Innent-

wicklungs- und Nachverdichtungspotenzialen im Bestand schrittweise entwickelt werden sollen. Eine flächeneffiziente Ausgestaltung zum Schutz der Ressource Boden ist dabei zwingend erforderlich. Die Integration von Wohnnutzung an derzeit vorgesehenen Gewerbestandorten scheint in den meisten Fällen nicht verträglich, weshalb die Umsetzung von hohen Dichten bei ESP's mit Misch- oder reiner Wohnnutzung umso bedeutender ist. Einen weiteren Lösungsansatz stellt die Ausnutzung von Flächenpotenzialen innerhalb bestehender Gewerbe- und Industrieflächen dar, wodurch die Neuentwicklung von Gewerbeflächen zugunsten von zusätzlichen Wohnungsbauflächen reduziert werden könnte. Aus diesen Ansätze resultieren planerische Herausforderungen für die Umsetzung der ESP's daher gilt es diese für jeden ESP einzeln abzuwägen.

Die folgende Karte zeigt die im AP5 berücksichtigten ESP-Flächen. Besonders auf deutscher Seite sehen die Flächennutzungspläne zusätzliche, überwiegend kleinteilige Entwicklungsflächen vor. Diese sind hier nicht berücksichtigt, bilden aber in Bezug auf die angestrebte punktuelle Entwicklung im ländlichen Raum wichtige Flächenpotenziale, quantitativ jedoch keine massgeblichen Entwicklungspotenziale im Sinne der Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose.

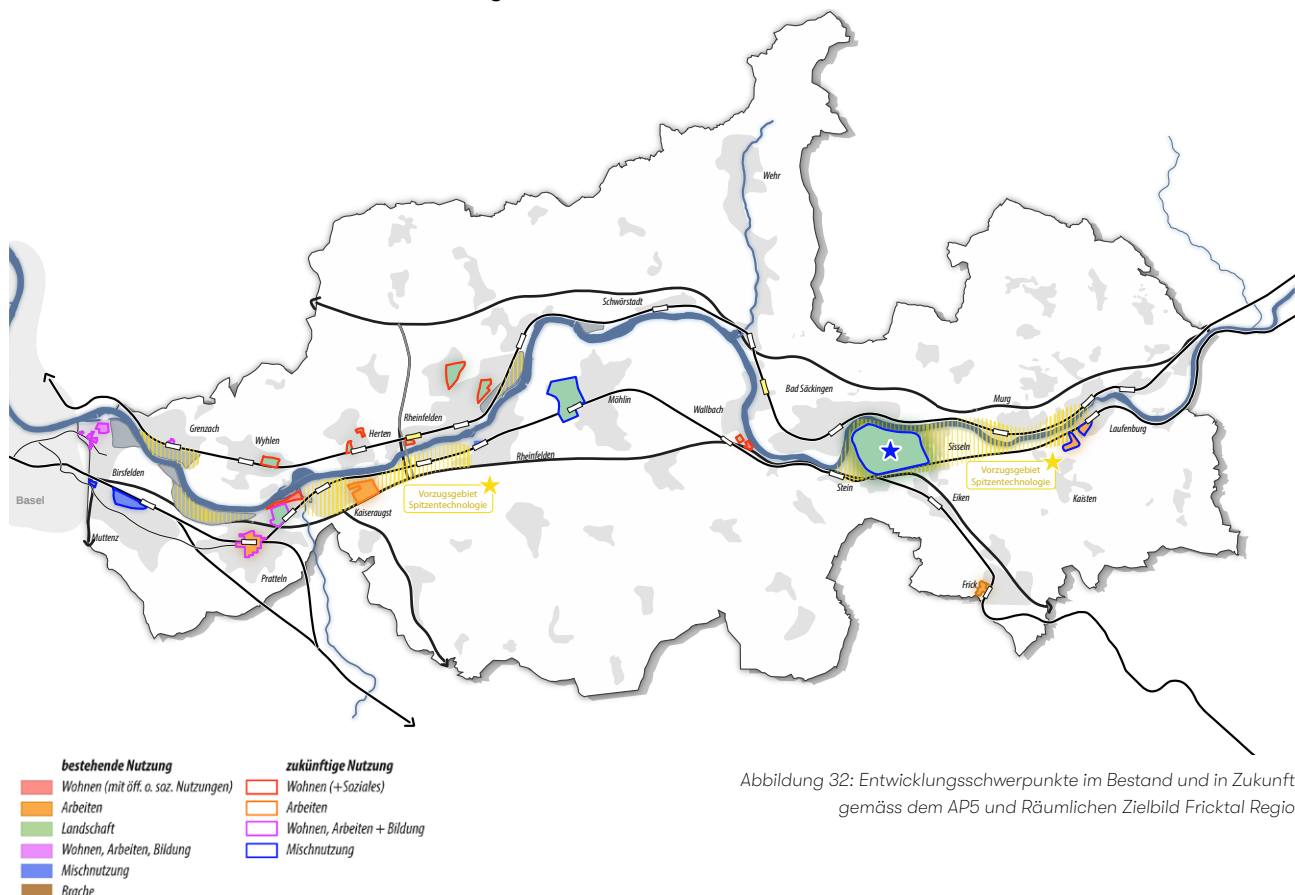
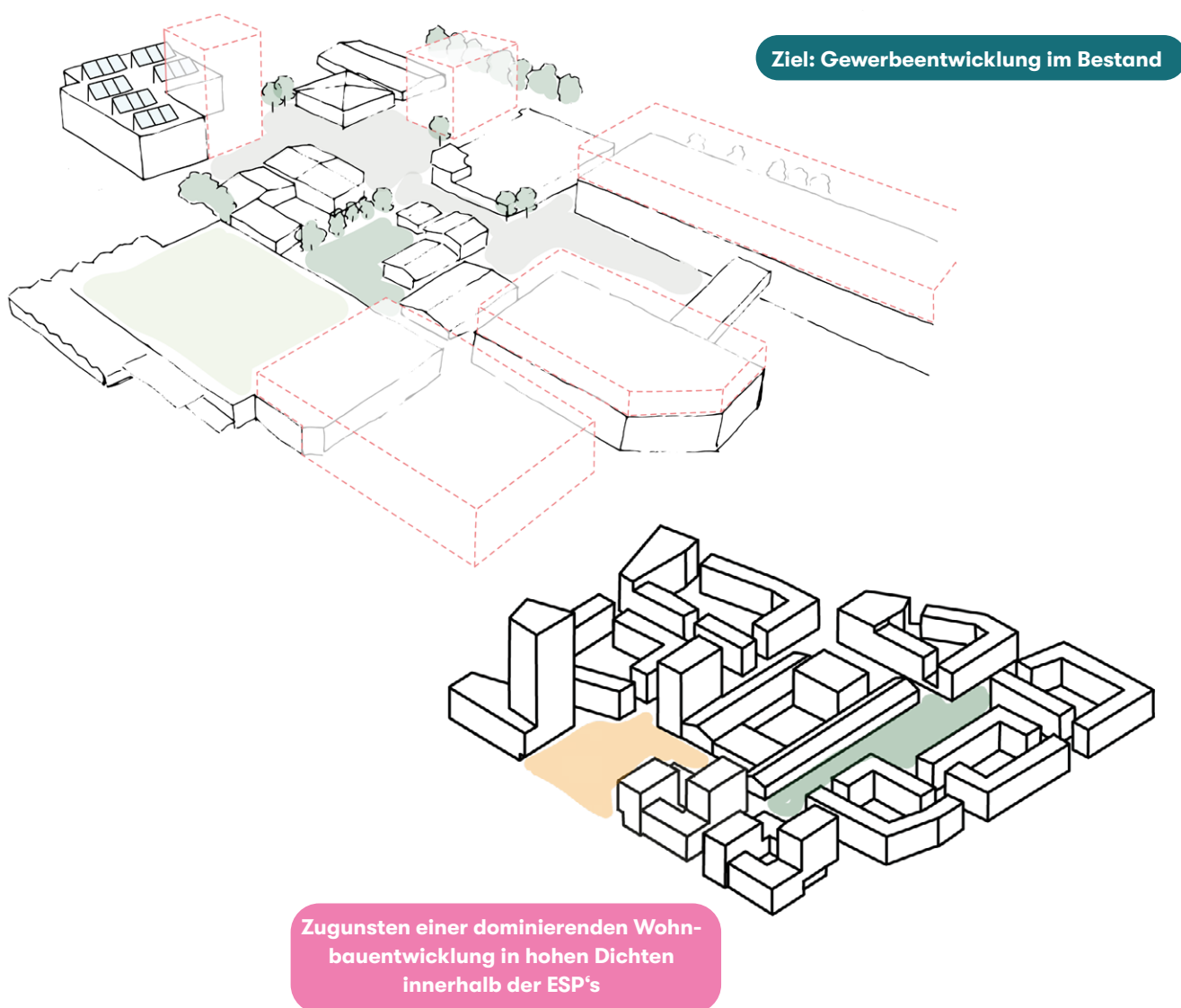


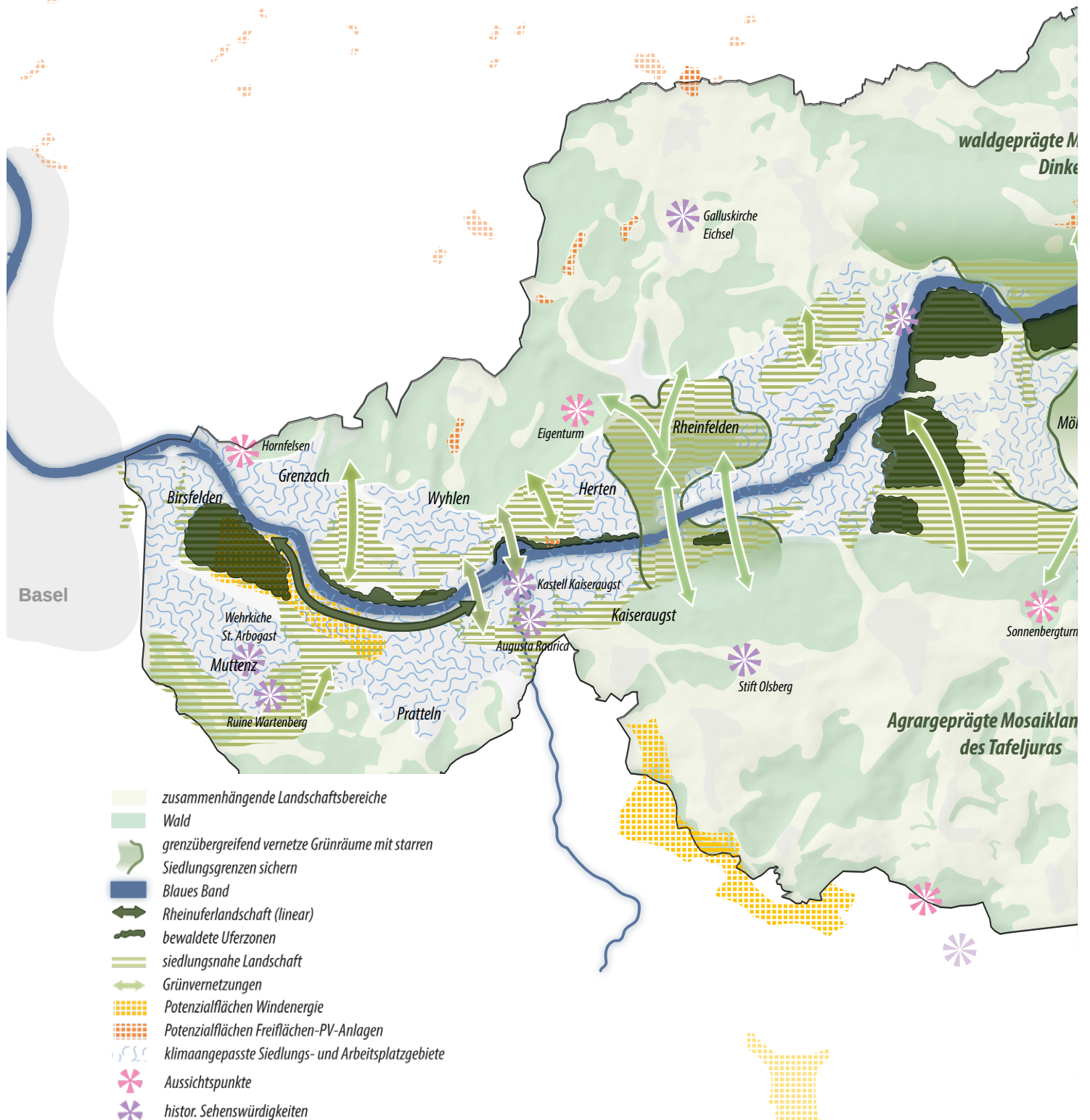
Abbildung 32: Entwicklungsschwerpunkte im Bestand und in Zukunft gemäss dem AP5 und Räumlichen Zielbild Fricktal Regio

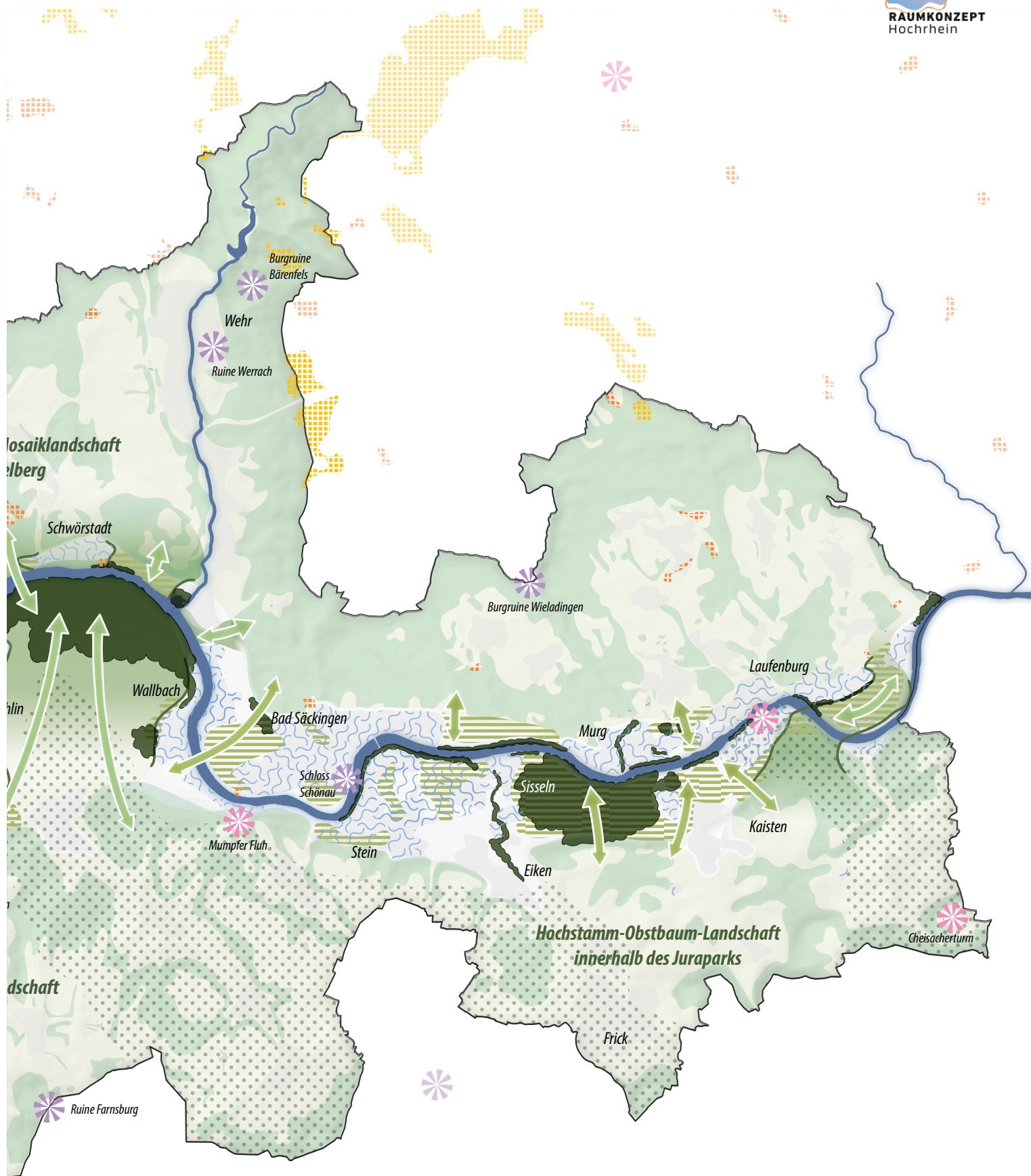
Fazit - Vorgehensweise Entwicklung der ESP's

- » ESP's mit Entwicklungsvorhaben als reine Industrie- und Gewerbeareale eignen sich nur bedingt für die Integration von Wohnnutzungen
- » Ziel ist es, Anteile des Bedarfs an Industrie- und Gewerbeflächen durch die Transformation bestehender Gewerbe- und Industrieareale zu decken
- » Auf diese Weise könnten vereinzelte ESP's, wie z. B. Rheinfelden-Ost/Möhlin als nutzungsgemischte Standorte mit dominierender Wohnnutzung entwickelt werden, um die Zukunftsprognosen in Bezug auf neue Einwohnende bedienen zu können
- » Deutlich wird, dass im Neubau hohe Dichten zwingend realisiert werden müssen und zusätzlich Wohnfläche durch die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen entstehen müssen, um die Prognosen bedienen zu können



6.2. Landschaft





Landschaft



Grünes Rückgrat – zusammenhängende Wald- und Offenlandflächen schützen!

Das Mosaik aus Wald- und Offenlandflächen auf Schweizer Seite des Hochrheins sowie die überwiegend grossen Waldflächen auf deutscher Seite bilden die Grundlage für den landschaftlichen Charakter am Hochrhein. Die Bewahrung des landschaftlichen Charakters trotz zukunftsfähiger Weiterentwicklung des Hochrheins steht an erster Stelle, weshalb innerhalb dieser Flächen kein Eingriff stattfinden wird.



Der Rhein – das identitätsstiftende Blaue Band zugänglich machen!

Der Rhein ist identitätsstiftend für die Region und trennt die beiden Länder voneinander, doch punktuelle Übergänge durch Brücken verbinden die Gemeinden und Länder stellenweise eng miteinander. Der Rhein bildet qualitative Landschafts- und Naherholungsräume zum Spazieren, Erholen und Schwimmen aus und ist ein bedeutender Lebensraum für zahlreiche Tiere und Pflanzen. Die bauliche Annäherung an den Rhein soll zukünftig zugunsten des Landschaftsraums vermieden werden.



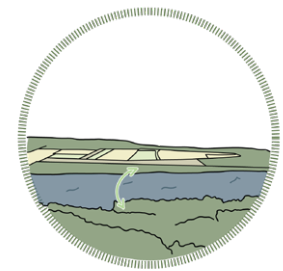
Rheinuferlandschaften für die Naherholung entwickeln!

Neben der Zugänglichkeit zum Rhein bieten einige Uferbereiche die Möglichkeit, qualitative Rheinuferlandschaften für die Naherholung in der Talsohle zu entwickeln. Erste Schritte wurden durch die Umsetzung des grenzübergreifenden Rheinuferwegs zwischen Grenzach-Wyhlen, Rheinfelden (CH + Baden), Möhlin, Schwörstadt, Wehr, Wallbach (CH), Mumpf, Bad Säckingen und Stein geschaffen. Den Rheinuferweg gilt es an einigen Stellen in Bezug auf die Durchgängigkeit weiter auszugestalten. Treppenanlagen, Badestellen und Aussichtspunkte an geeigneten Stellen, wie z. B. an der Wehramündung, erhöhen die Aufenthaltsqualität am Rhein und dessen Erlebbarkeit für die Bevölkerung.



Bewaldete Uferzonen des Rheins schützen!

Entlang einzelner Bereiche - besonders an der Uferkante der Landschaftskammer Möhlin - reicht die bewaldete Uferzone bis in den angrenzenden Landschaftsbereich hinein. Auf diese Weise entstehen Naherholungsareale mit besonderem landschaftlichem Charakter. Ebenfalls bilden diese Zonen kühle Räume an heissen Tagen aus, die den Bewohnenden in der hitzebelasteten Talsohle als Entlastungsräume dienen. Aufgrund der vielfältigen Funktionen dieser Zonen gilt es diese unbedingt zu bewahren und zu pflegen.



Festlegung starrer Siedlungsgrenzen zum Schutz des Landschaftsraums!

Um die bereits angesprochenen Landschaftsräume vor einer zukünftigen Bebauung schützen zu können, gilt es von angrenzenden Gemeinden die bestehenden Siedlungsgrenzen festzusetzen, sodass keine bauliche Aktivität ausserhalb dieser stattfinden kann. Auf diese Weise können zum einen die Landschaftsflächen geschützt werden, als auch der Druck auf die Umsetzung von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsmaßnahmen in den Gemeinden erhöht werden.





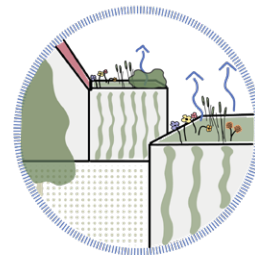
Landschaftsräume durch Grünverbindungen vernetzen!

Die Landschaftsräume bieten nur eine qualitative Naherholung, wenn sie einfach und schnell für die Bevölkerung erreichbar sind – der Ausbau und die Vernetzung der Landschaftsräume durch Fuss- und Velowege kann diese steigern. Um in kurzer Zeit vielfältige Landschaftserlebnisse zu erzeugen, gilt es ausserdem die Landschaftsflächen untereinander durch Wegeverbindungen zu vernetzen.



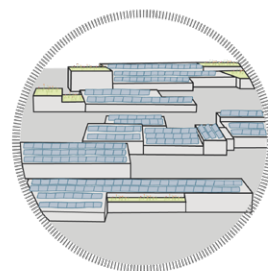
Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete klimaangepasst gestalten!

Neben den Landschaftsräumen resultieren aus den bebauten Bereichen des Hochrheins im Zuge des Klimawandels zahlreiche Aufgaben. Die Klimaanpassung dieser Räume ist unabdingbar, um eine Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen und Hitzeperioden erreichen zu können. Die Klimaanpassung muss im Grossen, wie beispielsweise die Freihaltung von Kaltluftschneisen, und im Kleinen, wie beispielsweise die Verschattung und Begrünung öffentlicher Räume, umgesetzt werden, um den Hochrhein zukunftsfähig gestalten zu können.



Potenzialflächen Windenergie und Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen

Eine weitere Chance in Hinblick auf eine klimagerechte Gestaltung des Hochrheins bildet der Ausbau der erneuerbaren Energien. Auf beiden Seiten des Hochrheins sind Potenzialflächen für Windenergie, als auch Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen im Richtplan und im Flächennutzungsplan festgesetzt. Diese Potenziale gilt es auf eine Umsetzbarkeit ohne wesentliche Beeinträchtigung der Landschaftsfunktion und ihres Charakters zu prüfen. Vordergründlich bietet der Hochrhein durch die zahlreichen Gewerbe- und Industrieareale das erweiterte Potenzial Solar- und Photovoltaikmodule auf Dachflächen oder über Parkplatzflächen zur doppelten Nutzung des Bodens zu installieren. Die Implementierung auf bereits versiegelten Flächen sollte der Inanspruchnahme von Landschaftsflächen zur Energieerzeugung vorgezogen werden.



Aussichtspunkte und historische Sehenswürdigkeiten eingebettet in die Landschaftsbereiche

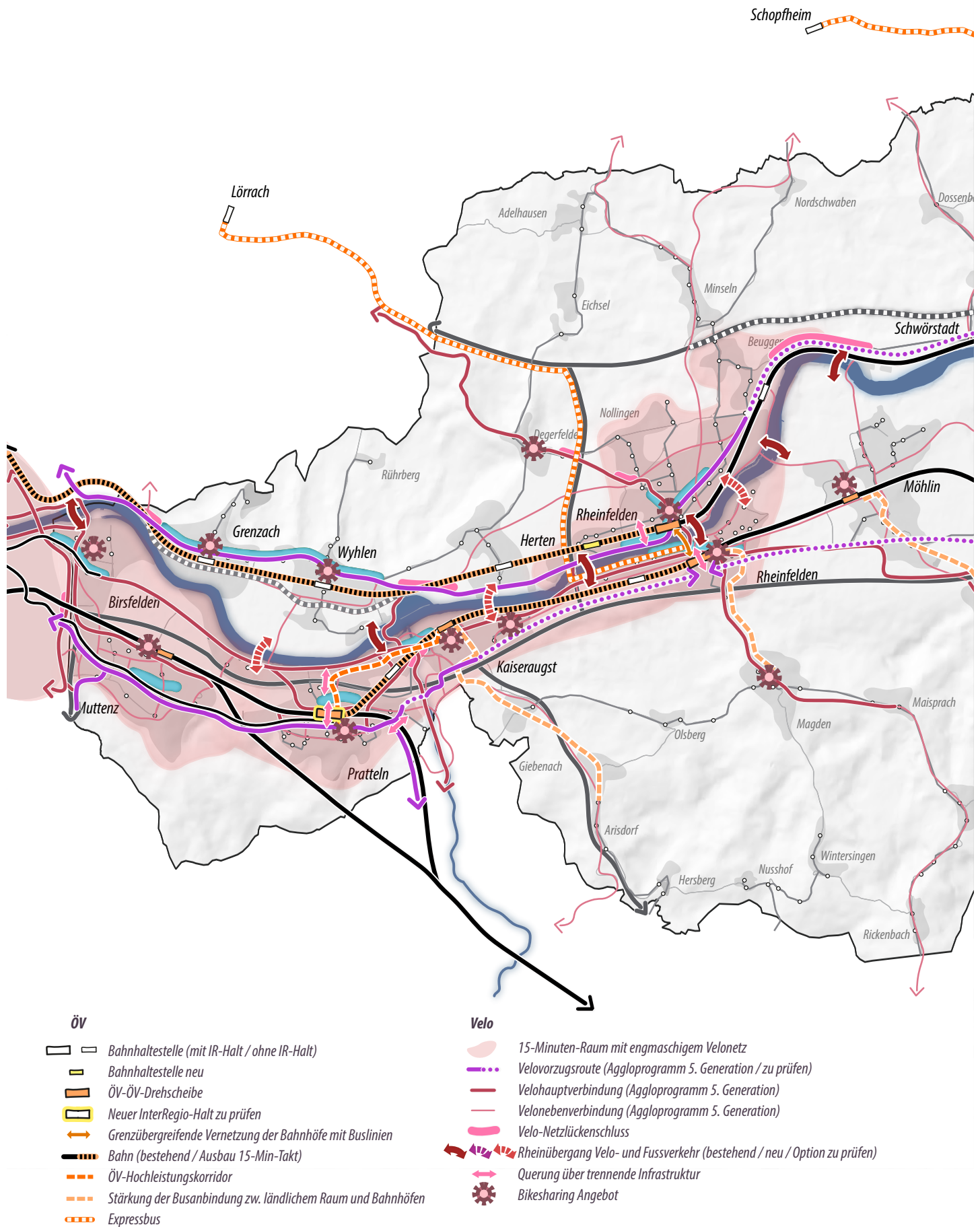
Der Hochrhein verfügt innerhalb seiner vielfältigen Landschaftsbereiche über zahlreiche historische Sehenswürdigkeiten und Aussichtspunkte, die zum einen die Geschichte der Region den Menschen näherbringen, als auch die Region erlebbar machen. Künftig sollen diese erhalten und durch eine bessere Erreichbarkeit durch Fuss- und Veloverbindungen ausgestattet werden, um als Ausflugsziele und Ruheorte im Alltag zu fungieren.

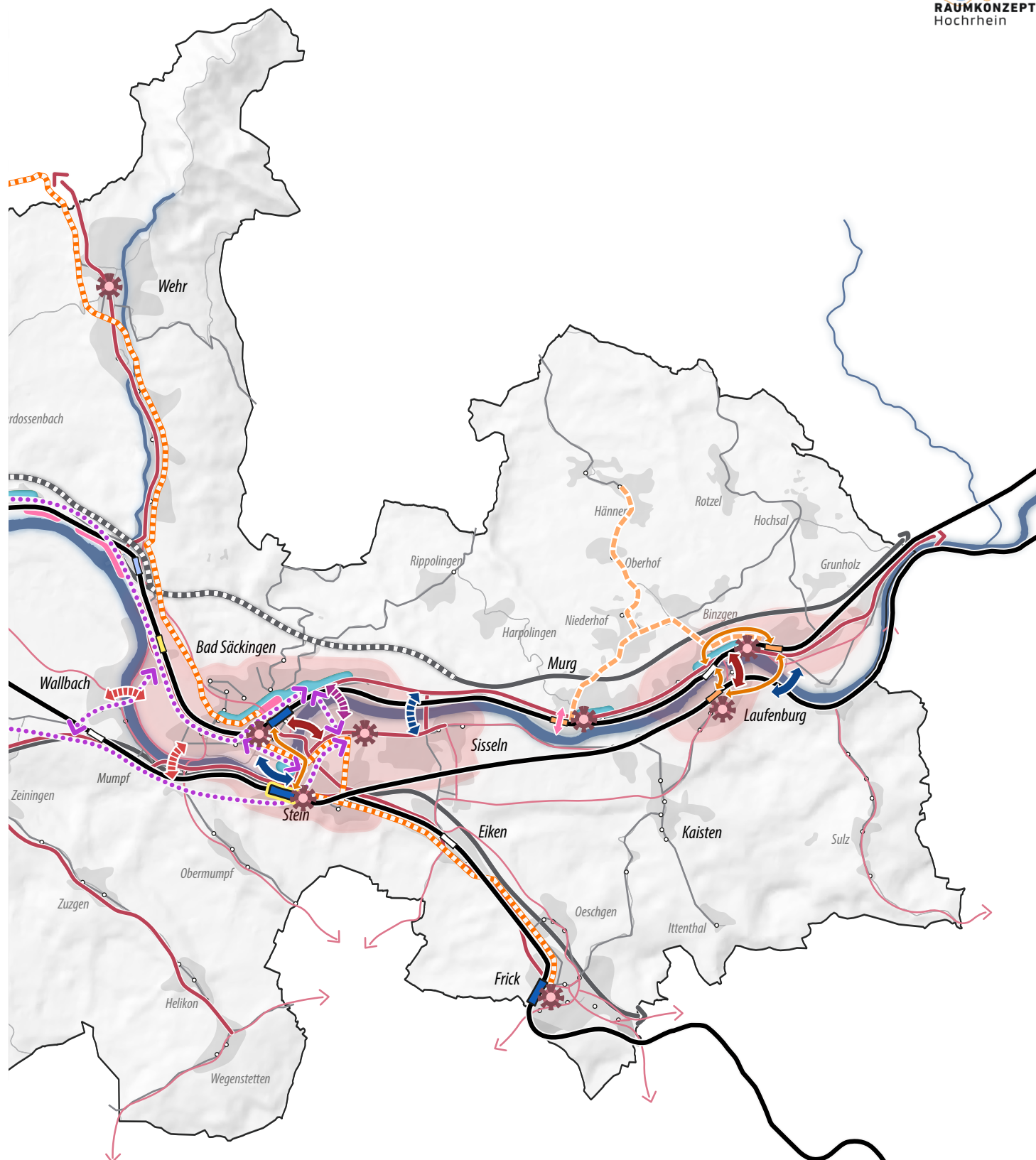
Zwischenräume werden zu Zwischenlandschaften!

Die verbliebenen Grünräume zwischen den Siedlungs- und Industriearealen funktionieren heute vermehrt als Landwirtschaftsflächen und Verbindungselemente zwischen den Siedlungen. Diese gilt es in ihrer geringen Verfügbarkeit vor einer möglichen Bebauung zu bewahren und aufzuwerten. Ziel ist es, naturnahe Entlastungs- und Erholungsräume in kurzer Distanz zu den Siedlungsräumen zu realisieren.



6.3. Mobilität





MIV

-  MIV-ÖV-Drehscheibe (Standort bevorzugt / alternativ)
-  Aufwertung des Strassenraums
-  Rheinübergang Mischverkehr (bestehend / langfristige Option)

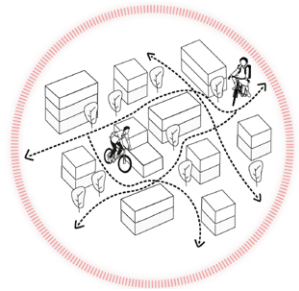
Orientierender Inhalt

-  Autobahn (bestehend / Lückenschluss A98)
-  Neue Ortsumfahrung Grenzach-Wyhlen
-  Buslinie bestehend
-  Strasse
-  Gewässer

Mobilität

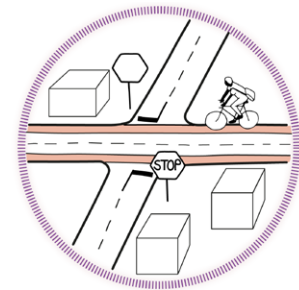
15-Minuten-Räume mit engmaschigem Velonetz ausstatten!

In den dicht bebauten und nutzungsdurchmischten Siedlungen der 15-Minuten-Räume liegen Wohnnutzungen, tägliche Versorgungsangebote, Freizeit- und Bildungsangebot, Arbeitsplätze o. ä. in nächster Nähe zueinander. Das Velo als effizientes Fortbewegungsmittel ist für die alltäglichen Wege in diesen Räumen ideal geeignet. Es wird zukünftig als Hauptverkehrsmittel im 15-Minuten-Raum gefördert, indem eine sichere und attraktive Feinerschliessung ausgebaut wird. Der Ausbau der Veloinfrastruktur soll einerseits im Rahmen von Strassenraum-Umgestaltungen umgesetzt werden, indem die Querschnitte der Fahrbahnen aller Verkehrsträger überprüft und neu organisiert werden. Andererseits sind auch die bestehenden Velowege in Bezug auf Sicherheit und Durchgängigkeit zu prüfen und zu optimieren.



Sichere und attraktive Ost-West-Verbindung mit Velovorzugsrouten!

Der Anteil des Veloverkehrs soll im Alltags- und Freizeitverkehr am Hochrhein zunehmen. Hierfür ist das bestehende Netz attraktiv auszubauen. Die Velovorzugsrouten (VVR) sollen als direkte und sichere Veloverbindung entlang der dichten Siedlungen und arbeitsplatzintensiven Gewerbeareale in der Talsohle ausgebaut werden. Nach Möglichkeit werden sie vortrittsberechtigt und prioritär behandelt und eignen sich somit vor allem für das Zurücklegen von längeren Strecken. Für eine höhere Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sollten die beiden Verkehrsträger räumlich getrennt voneinander geführt werden.



Gemäss bisherigen Planungen sind die VVR in der Hochrhein-Region von Basel bis Kaiseraugst resp. von Basel bis Rheinfelden (Baden) / Karsau vorgesehen. Diese Route soll langfristig nach Osten erweitert werden und den 15-Minuten-Raum Bad Säckingen inkl. dem arbeitsplatzintensiven Sisslerfeld einbinden. Eine geeignete Streckenführung ist noch zu prüfen. Für die grenzüberschreitende Vernetzung sind (neue) Rheinquerungen einzubeziehen und ggf. zu realisieren. Bei Bad Säckingen bieten sich die bestehende Fridolinsbrücke (ab 2025/2026 mit separatem Veloweg) sowie das Kraftwerk Bad Säckingen an, welches als Fuss- und Veloweg geöffnet werden soll.

Velonetzhierarchie ausbilden und Netzlücken schliessen!

Die Velohauptverbindungen sind gemäss der Netzhierarchie des AP5 direkte Verbindungen entlang der Talachsen in Richtung Basel, funktionieren zusätzlich als Querbeziehung zu den angrenzenden Regionen und übernehmen eine regionale Verbindungsfunktion. Die Vorzugsrouten und Hauptverbindungen werden durch Nebenverbindungen komplettiert und verdichtet. Sie sind vor allem Zubringer aus dem ländlichen Raum in Richtung Hauptverbindungen resp. Talsohle. Für ein durchgehendes Velonetz sind die bestehenden Netzlücken zu schliessen.

Ausbau eines regionalen Bikesharing-Angebots!

Die Überwindung der letzten Meile ist ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Mit einem regionalen Bikesharing-Angebot an den Bahnhöfen und in grösseren Arbeitsplatzgebieten werden neue Optionen für die schnelle und individuelle Fortbewegung resp. kombinierte Mobilität geschaffen. Ein punktuell-les Bikesharing-Angebot im ländlichen Raum ergänzt das Netzwerk. Ziel ist die Einführung eines regionalen Sharing-Angebots, das von einem einzigen Anbieter betrieben wird, um eine einheitliche und kompatible Nutzung der Sharing-Stationen über die Landesgrenze hinweg zu gewährleisten.



Engmaschige Querungsmöglichkeiten für den Velo- und Fussverkehr über den Rhein und trennende Infrastrukturen!

Durch die Barrierewirkung des Rheins und der begrenzten Anzahl Rheinbrücken ergeben sich teilweise grössere Distanzen oder Umwege im Wegenetz. Für optimierte Nord-Süd-Verbindungen sind neue Rheinquerungen umzusetzen:

- » Mit der Elektrifizierung (Angebotsausbau und Taktverdichtung) der Hochrheinbahn vergrössert sich das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs. Mit neuen Rheinquerungsmöglichkeiten zwischen Wyhlen und Pratteln, sowie Herten und Kaiseraugst, können die beiden deutschen Bahnhöfe mit direkten Wegen an grosse Schweizer Arbeitsplatzgebiete (Roche, DSM, Schweizerhalle etc.) angebunden werden.
- » Der Rheinsteg zwischen beiden Rheinfeldern soll als langfristige Option weiterverfolgt werden, da die Lage optimierte Rahmenbedingungen für die Umsetzung von kurzen Wegen innerhalb des 15-Minuten-Raums bieten kann.
- » Für die grenzüberschreitende Vernetzung der Velovorzugsroute, sowie der besseren Nord-Süd-Anbindung aus oder in Richtung Wehr ist ein neuer Brückenstandort zwischen den beiden Wallbach zu prüfen. Alternativ könnte eine Querung bei Mumpf sinnvoll gelegen sein. Der Bedarf und die geeignete Lage einer neuen Brücke ist in einer Machbarkeitsstudie zu vertiefen.
- » Das Rheinkraftwerk Bad Säckingen soll für den Fuss- und Veloverkehr geöffnet werden (in Planung).

Neben dem Rhein wirken auch Infrastrukturen als Barrieren für den Fuss- und Veloverkehr. In Pratteln, beiden Rheinfeldern und Murg ist die Bahnlinie in den Bereichen der Bahnhöfe ein solches Hindernis. Zudem fehlen in Pratteln Querungsmöglichkeiten bei der Autobahn. Es sind neue Über- oder Unterführungen zu prüfen und umzusetzen. Das Bedürfnis nach verbessertem Querungsbedarf in anderen Bereichen von trennenden Infrastrukturen ist laufend zu prüfen.



Bahnangebot und Taktichte ausbauen!

Ab Ende 2025 wird der Interregio in Stein halbstündlich statt stündlich halten. Neu wird auch der Bahnhof Möhlin halbstündlich bedient werden. Das ist notwendig, da die S-Bahn am Kapazitätslimit ist und nicht verdichtet oder verlängert werden kann. Für Möhlin ist aus Sicht des Raumkonzepts Hochrhein langfristig eher ein verdichteter S-Bahn-Takt ohne IR-Halt zweckmässig, um den Interregio auf möglichst wenige Stationen zu beschränken. In Stein wird aufgrund des Sisslerfelds und den möglichen Synergien mit dem Bahnhof Bad Säckingen mehr Relevanz für einen IR-Halt zugesprochen. Der halbstündige IR-Halt in Stein wird im Rahmen des Ausbaus 2035 durch das BAV konsolidiert. Sollte das Vorhaben aus dem Ausbauschritt 2035 wieder Erwartens gestrichen werden, soll sich die Region für den IR-Halt in Stein positionieren.

Ein IR-Halt in Pratteln wird bisher von der SBB abgelehnt, da schon ein sehr gutes S-Bahn-Angebot bestünde bzw. ausgebaut wird (ab 2025 viertelstündlich Basel-Liestal und halbstündlich Basel-Fricktal). Angesichts der regional bedeutenden Arbeitsplatzgebiete, Einkaufsnutzungen und der Scharnierfunktion zum Ergolzthal stellt ein IR-Halt in Pratteln einen erheblichen Mehrwert für die gesamte Region dar. Zudem besteht durch die dynamische Siedlungsentwicklung im Bahnhofsumfeld ein grosses Fahrgastpotenzial (z. B. Bredella-/Rohner-Areal). Dieses Anliegen soll weiterhin auf planerischer und politischer Ebene aktiv verfolgt werden.

Hinweis: Die Regierung BL setzt sich prioritär für eine Anpassung des Fahrplans der S3 ein, um die Anbindung Prattelns und des Ergolzthals an den Fernverkehr in Olten zu optimieren (Umsetzung vsl. 2036). In zweiter Priorität soll der 15-Minuten-Takt zwischen Basel SBB und Rheinfeldern umgesetzt werden.

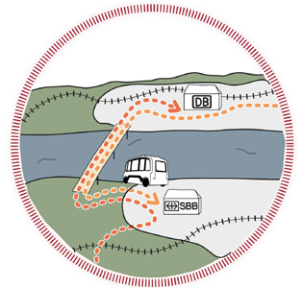
Im Rahmen der Elektrifizierung werden die beiden neuen Bahnhöfe Rheinfeldern-Warmbach und Bad Säckingen-Wallbach gebaut und verbessern die Bahnanbindung für die Quartiere der 15-Minuten-Räume. Die zusätzliche Kapazität nach Abschluss der Elektrifizierung soll sowohl für eine bauliche Verdichtung der Räume, als auch für eine Taktverdichtung der Regionalbahn zwischen Basel Badischer Bahnhof und Rheinfeldern (Baden) genutzt werden, um der erwarteten Zunahme der Nachfrage auf die Schiene gerecht zu werden und den öffentlichen Verkehr als attraktive Alternative zum MIV weiter zu stärken.

Zur Deckung der hohen Nachfrage soll die S-Bahn zu einem 15-Minuten-Takt zwischen Rheinfeldern und Pratteln resp. Basel SBB verdichtet werden.



Bahnhöfe grenzüberschreitend miteinander vernetzen!

Die Bahnhöfe befinden sich in beiden Rheinfelden, Bad Säckingen und Stein sowie beiden Laufenburg in kurzer Distanz zum Bahnhof der jeweils anderen Rheinseite. Die beiden Bahnlinien bieten – insbesondere nach Abschluss der Elektrifizierung der Hochrheinbahn – sehr gute Verbindungen entlang des Hochrheins und darüber hinaus. Um den Bahnverkehr möglichst attraktiv und komfortabel für den hohen Anteil Pendel- und Freizeitverkehr in der Hochrhein-Region zu gestalten, sollen die grenznahen Bahnhöfe mit Buslinien verbunden werden. Hierfür sind möglichst reibungslose und schnelle Umsteigebeziehungen einzurichten, um den ÖV als konkurrenzfähige Alternative zum MIV weiterzuentwickeln. Für die konkreten Vernetzungen sind die Ausgangslagen zu beachten:



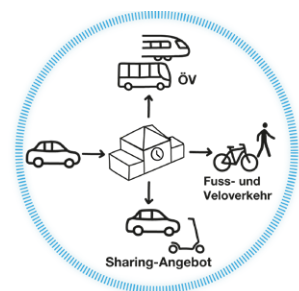
- » Die Bahnhöfe der beiden Rheinfelden sind heute mit einer Buslinie im Halbstundentakt miteinander verbunden. Die Buslinie verkehrt durch die Altstadt von Rheinfelden (CH), wodurch nur «Mini-Busse» eingesetzt werden können. Der Umstieg zwischen Bahn und Bus ist mit Wartezeiten verbunden, was die Attraktivität der grenzüberschreitenden Vernetzung schwächt. In der grenzüberschreitenden Verkehrsstudie beider Rheinfelden werden verschiedene Möglichkeiten für eine bessere Vernetzung der Schienenangebote geprüft. Eine Vertiefung der Varianten wird zur genaueren Betrachtung im Rahmen eines Buskonzepts empfohlen.
- » Zwischen den Bahnhöfen in beiden Laufenburg, sowie Bad Säckingen und Stein stellt die verkehrliche Situation an den Grenzübergängen eine grosse Herausforderung für eine Bus-Vernetzung dar. Aufgrund von Stau ergeben sich zu den Hauptverkehrszeiten Wartezeiten, welche die Zuverlässigkeit einer Buslinie beeinträchtigen würden. Es ist zu prüfen, ob alternative Möglichkeiten für die Linienführung (z. B. durch Aufhebung des Fahrverbots für Busse auf der Laufenbrücke) oder Möglichkeiten zur Bus-Priorisierung an den Grenzübergängen bestehen.

Für die grenzüberschreitende Vernetzung können einerseits neue Ortsbusse eingesetzt werden oder bestehende Buslinien verlängert werden. Zweiteres kann die Anzahl Umstiege reduzieren und damit attraktiver aus Nutzendensicht sein. Zudem sollte ein einheitliches Tarif- und Bezahlungssystem angewendet werden, das in beiden Ländern und mit beiden Landeswährungen nahtlos funktioniert und die Nutzung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs erleichtert.



Bahnhöfe als Drehscheiben ausbilden!

Für die angestrebte Modal Split Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr ist die Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel ein wichtiger Baustein, um die kombinierte Mobilität attraktiv zu gestalten. Die Bahnhöfe als Dreh- und Angelpunkte der Verkehrsträger sollen als attraktive ÖV-ÖV-Drehscheiben resp. MIV-ÖV-Drehscheiben weiterentwickelt werden. Die dafür geeigneten Bahnhöfe wurden im Rahmen des «Trinationalen Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben AP5» bestimmt.

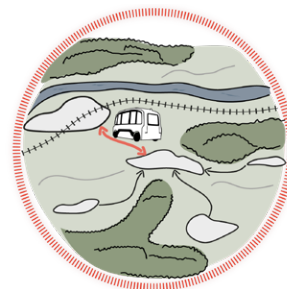


An den ÖV-ÖV-Drehscheiben sollen neben abgestimmten ÖV-Verbindungen insbesondere z. B. bedarfsgerechte Veloparkierung, Einkaufsmöglichkeiten, eine hohe Aufenthaltsqualität, Sharing-Angebote oder Mikromobilität angeboten werden. Dieselben Qualitätsanforderungen gelten für die MIV-ÖV-Drehscheiben; zusätzlich sind sie mit bedarfsgerechten Parkierungsanlagen für den MIV zu ergänzen. Weitere Qualitätsanforderungen für die MIV-ÖV-Drehscheiben sind z. B. eine hohe Sicherheit bezüglich Diebstahl, E-Lademöglichkeiten oder eine hohe Umgebungsqualität der Parkierungsanlage. Die Konkretisierung und Planung der Drehscheiben soll in Abstimmung mit dem «Trinationalen Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben AP5» stattfinden.

Die MIV-ÖV-Drehscheiben sind bevorzugt in Bad Säckingen, Stein und Frick auszubilden. Der Standort Wehr-Brennet kann als Alternative zu Bad Säckingen in Betracht gezogen werden.

Busangebote gezielt ausbauen!

In Pratteln soll ein ÖV-Hochleistungskorridor vom Bahnhof Pratteln über das verkehrsintensive Versorgungszentrum «Grüssenareal» und dem Entwicklungsgebiet Salina Raurica bis zum Bahnhof Kaiseraugst eingerichtet werden. Ziel ist eine hohe Taktdichte für eine optimale Vernetzung der geplanten Entwicklungsgebiete. Vorläufig ist der Hochleistungskorridor mit Bussen zu betreiben. Längerfristig kann der Ersatz des Busses durch die Tramverlängerung der Linie 14 in Betracht gezogen werden.



Mit dem verdichteten Bustakt sollen die Attraktivität und der Komfort des ÖV im ländlichen Raum gesteigert werden, indem die Anbindung an die Bahnhöfe verbessert wird. Zugleich kann die Massnahme zu einer Entlastung der Parkplatzsituation und des Verkehrsaufkommens in den Siedlungen entlang der Bahnlinie führen.

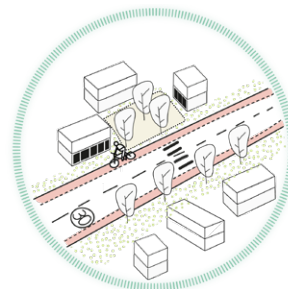
Täler und Arbeitsplatzgebiete mit Expressbuslinien verbinden!

Mit Expressbussen sollen schnelle, tangentielle Verbindungen zwischen dem Hochrheintal und Wiesental eingerichtet werden. Hierfür sind die Fahrpläne der neuen Expressbuslinien auf die wichtigsten Haltestellen (v. a. Bahnhöfe und arbeitsplatzintensive Gewerbegebiete) zu begrenzen, um die Fahrtzeiten für ein attraktives Angebot kurz zu halten. Die geeigneten Linienführungen sowie Zwischenhalte sind zu vertiefen.

- » Schopfheim – Frick: Die Linie soll die drei Bahnlinien miteinander verbinden und für Pendelnde zwischen den beiden Tälern eine konkurrenzfähige ÖV-Verbindung darstellen. Neben den Bahnhöfen Schopfheim und Frick sollte das Sisslerfeld sowie ggf. die umliegenden Bahnhöfe (Stein-Säckingen, Bad Säckingen, Wallbach, Wehr-Brennet) oder der Busbahnhof Wehr angebunden werden.
- » Lörrach – Rheinfelden: Mit der Expressbuslinie können Reisende den Knoten Basel SBB umgehen. Die Linie soll vor allem der Vernetzung der Bahnhöfe mit den Arbeitsplatzgebieten dienen.

Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Strassenräume erhöhen!

Der Hauptverkehr am Hochrhein wird über die Autobahnen beidseits des Rheins abgewickelt. Mit dem Lückenschluss der A 98 zwischen Rheinfelden (Baden) und Murg wird die bestehende Hauptachse (B 34) durch die Ortschaften entlastet. Im Fokus dieses Konzeptinhalts steht nicht der Ausbau der MIV-Kapazitäten, sondern die flankierenden Massnahmen, wie etwa die Aufwertung der verkehrsbelasteten Strassenräume durch eine sichere und attraktive Gestaltung für den Fuss- und Radverkehr. Dies soll neben der Umverteilung der Verkehrslast auf klimafreundliche Verkehrsmittel dazu beitragen, dass der Ausweichverkehr der Autobahnen langfristig gering gehalten und die Siedlungsqualität erhöht wird.



Langfristiger Direktanschluss des Sisslerfelds an die A 98 prüfen!

In Verbindung mit der Entwicklung des Sisslerfelds wird im nordöstlichen Bereich des Gebiets eine neue Rheinbrücke geprüft und ist daher als langfristige Option im Raumkonzept Hochrhein vermerkt. Die neue Querung soll eine direkte Verbindung vom neuen Arbeitsplatzgebiet zur A 98 einrichten. Mit einer Brücke kann zudem eine weitere Verbindung zwischen der A 98 und der A3 geschaffen werden. Durch eine neue Rheinquerung können die Grenzübergänge von Bad Säckingen / Stein und Laufenburg (CH + Baden) sowie die Ortsdurchfahrten entlasten. Neben dem MIV soll die neue Brücke auch für neue Buslinien genutzt werden können und als neue Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr eine weitere Verbindung ins Sisslerfeld schaffen. Die Querungsmöglichkeit für den Schwerlastverkehr ist auszuschliessen.

Hinweis: Das Raumkonzept Hochrhein konzentriert sich primär auf die Alltagsmobilität der Bevölkerung, weshalb auf weitere Aussagen zum Güterverkehr bewusst verzichtet wird.

Zusammenwirken von Siedlung und Mobilität zur Erreichung der Modal Split

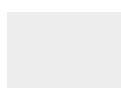
Ziele

Mit dem Raumkonzept Hochrhein wird eine Verschiebung des MIV-Anteils am Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel angestrebt. Die angestrebte Veränderung des Modal-Splits in Bezug auf die einzelnen Verkehrsmittel kann dem Kapitel 4.3. entnommen werden. Durch die suffiziente und effiziente Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsstruktur werden in den dicht genutzten und vom ÖV gut erschlossenen Gemeinden die Rahmenbedingungen geschaffen, um den Anteil des MIV am Modal Split langfristig zu senken. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel wird durch kurze Wege, gut ausgebaute und sichere Velowege sowie einen guten ÖV-Takt attraktiver. Der Anteil des MIV soll mit diesen Entwicklungsrichtungen in allen Siedlungskategorien ausser den ländlichen Gemeinden abnehmen. In den 15-Minuten-Räumen soll das Nutzungsangebot zukünftig ausgebaut werden, um die kurzen Wege zu fördern und zu mehr Fussverkehrsanteil zu führen. Der Veloverkehr wird im Zielbild als Hauptverkehrsmittel innerhalb des 15-Minuten-Raums gefördert, soll aber aufgrund der topografischen Eignung in allen Gemeinden der Talsohle zunehmen. Auch von den Ankergemeinden in die nächstgelegenen Zentren besteht durch die räumliche Nähe Potenzial für eine zukünftig höhere Bedeutung des Velos im Alltag. Der Busverkehr soll – im Gegensatz zum Veloverkehr – vor allem ausserhalb der 15-Minuten-Räume ausgebaut werden und die umliegenden Gemeinden an die nutzungsintensiven Zentren anbinden. Durch den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn auf der deutschen Seite und ein zukünftiger Ausbau des Bahnangebots auf Schweizer Seite soll der Schienenverkehr ein zunehmend attraktiveres und beliebteres Verkehrsmittel werden. In den ländlichen Gemeinden ist eine moderate Entwicklung angestrebt, bei der die bauliche Dichte nur geringfügig zunimmt. Ange-

sichts der begrenzten Wirtschaftlichkeit ist es unrealistisch, ein Nutzungsangebot über die Grundversorgung hinaus zu schaffen. Die niedrige Nutzendendichte erschwert zudem den Ausbau der öffentlichen Verkehrsanbindung. Dennoch sollen die Anteile der Verkehrsträger am Modal Split in diesen Gemeinden leicht erhöht werden.

Zur Erreichung der Modal Split Ziele sind in den jeweiligen Siedlungskategorien unterschiedliche Ausrichtungen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von Relevanz. Die wichtigsten Entwicklungsausrichtungen sind in der nachfolgenden Tabelle als Strategien formuliert und aus den Teilkonzepten Siedlung, Landschaft und Verkehr abgeleitet. Die Strategien sind als Aufgaben zu verstehen, welche mit jeder Siedlungskategorie verbunden sind. Je nach Siedlungskategorie haben die Strategien eine unterschiedlich grosse Bedeutung. In der Summe zielen sie auf eine möglichst suffiziente und effiziente Entwicklung jeder Siedlungskategorie ab.

Strategien	Teil des Agglo- zentrums Basel	Vorstädte	Korridorzentren
Wachstum von Einwohnenden und Beschäftigten	+++	+++	+++
Förderung der Nutzungsmischung und -dichte	++ ¹⁾	+++	+++
Entwicklung von 15-Minuten-Räumen durch die Umsetzung eines engmaschigen Velonetzes und Massnahmen zur Priorisierung des Veloverkehrs	+++	+++	+++
Ausbau von durchgehenden und leistungsfähigen Veloverbindungen mit möglichst hindernisfreier Linienführung	++	+++	+++
Umsetzung attraktiver öffentlicher Räume	+++	+++	++
Weiterentwicklung attraktiver und siedlungsnaher Freiräume und Rheinuferzonen	++ ¹⁾	+++	++
Taktverdichtung im ÖV		+++	+++
Verbesserung der grenzüberschreitenden Vernetzung des ÖV-Angebots			+++
Entwicklung und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben (ÖV, aktive Mobilität)	++ ¹⁾	+++	+++
Sicherung der Grundversorgung im ÖV und Ergänzung mit neuen kollektiven Mobilitätsangeboten			
Verdichtung an Bahnhöfen und vom ÖV gut erschlossenen Lagen		+++	+++
Förderung von vielfältigen, autoarmen Wohnangeboten	++ ¹⁾	+++	+++
Ansiedlung von Betrieben mit hoher Arbeitsplatzdichte an vom ÖV gut erschlossenen Lagen	++	+++	+++
Entwicklung/Ausbau von P+R Angeboten			
Erhöhung der Durchfahrtswiderstands und Aufwertung der Ortsdurchfahrten		+++	+++



= von der Strategie betroffene Siedlungskategorie

+++
++
+

= Intensität/Bedeutung der Strategie für die Entwicklung des Gesamttraums

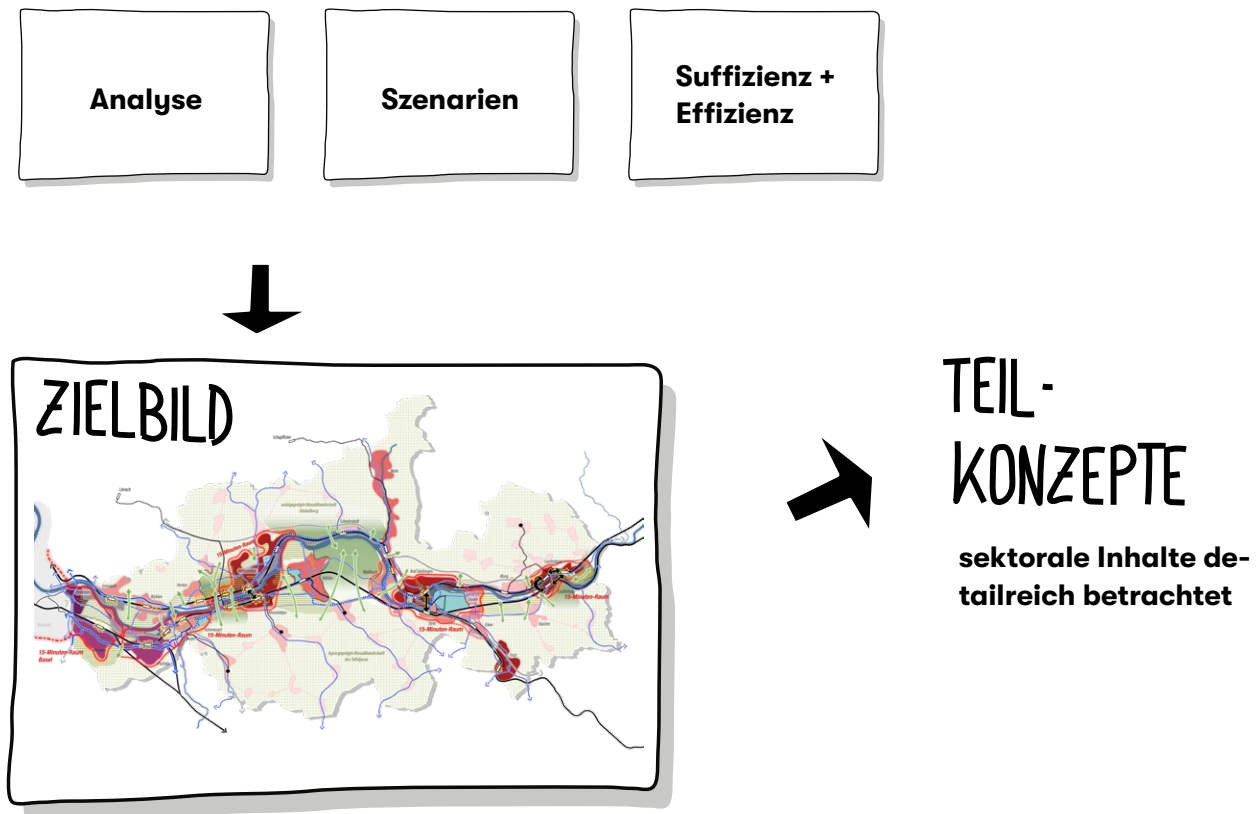
Korridorstädte	Vororte	Anker- gemeinden	Ländliche Siedlungen	Arbeitsschwer- punkte (ESP)
++	+			
++	++			
	+++ 2)			++ 2)
+++	++	++ 3)		+
++	++	+	+	+
	++			
++	+	+ 3)		++
	++ 2)			++ 2)
++		+		++
		++	+	
++	+++			
++	+++			
++				+++
++	+++	++		+++
++	+++	+++		

¹⁾ Erhöhung moderater, da bereits bestehend

²⁾ Gilt für Gemeinden im Umkreis der ESP's Sisslerfeld und Kaiseraugst

³⁾ Gilt für Verbindungen in die Talsohle zu den nächstgelegenen ÖV-Knoten oder Zentren

7. Massnahmen

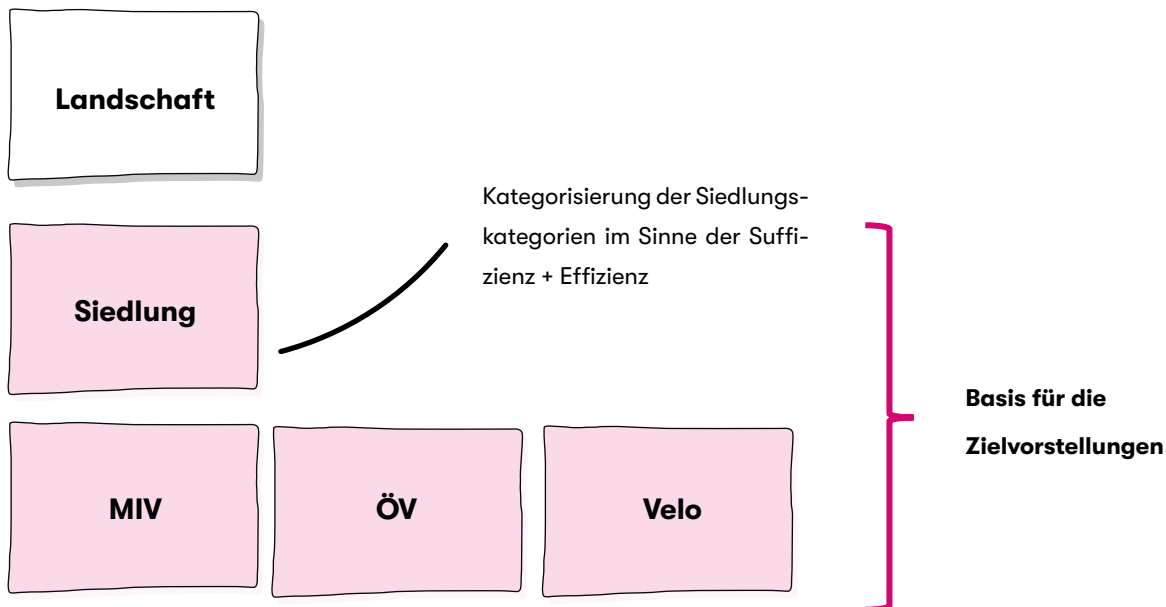


Dem Raumkonzept liegen an dieser Stelle der Bearbeitung bereits vielschichtige Themen zugrunde. Innerhalb der Analyse wurden die Grundlagen der unterschiedlichen Themenfelder als Basis für das weitere Vorgehen gesammelt. In den Szenarien wurden bestimmte Entwicklungstendenzen und Themen auf die Spitze getrieben, um herauszufinden, welche Bedeutung die einzelnen Themen für das Raumkonzept haben und wie realistisch die Umsetzung der verschiedenen Ziele erscheint. Als Grundlage für die Zielbildentwicklung wurden die Prinzipien der Suffizienz und Effizienz herangezogen. Unter diesen Zielsetzungen wurden Elemente aus der Analyse und den Szenarien in Bezug auf eine zukünftige Entwicklung im Zielbild zusammengetragen. Das Zielbild vereint die verschiedenen Themenschwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Mobilität und Landschaft und zeigt prägnant auf, wie diese zusammenhängen und welche Entwicklungen bis 2040 entlang des Hochrheins möglich sind.

Für einen zusätzlichen Detailgrad innerhalb der thematischen Schwerpunkte Landschaft, Siedlung und Mobi-

lität wurden zusätzlich Teilkonzepte erstellt, welche die im Zielbild enthaltenen Aspekte aufgreifen und zusätzliche Informationen darstellen und ausformulieren. Dem Teilkonzept Siedlung liegt dabei die Kategorisierung der Siedlungskategorien im Sinne der suffizienten und effizienten Raumentwicklung zugrunde. Zusammen mit dem Teilkonzept Mobilität stellen diese die Basis für die Zielvorstellungen des Modal Splits dar. Innerhalb der Zielvorstellungen des Modal Splits soll eine mögliche Umsetzung bestimmter Mobilitätsziele für die einzelnen Siedlungskategorien festgelegt werden. (Details können den Zielvorstellungen in den Kapiteln 4.3. und 6.3. entnommen werden)

Nach der Definition verschiedener Aufgaben für die unterschiedlichen Siedlungskategorien gilt es, diese im abschliessenden Schritt der Massnahmen wieder sektoral und räumlich konkret zu betrachten. Daher werden detaillierte Massnahmenblätter für die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Mobilität (ÖV, Velo und MIV) formuliert und betroffene Bereiche entlang des Hochrheins verzeichnet.



Zielvorstellungen Modal Split

x	x	
x		
		x

Zielvorstellungen im Detail
im Kapitel 4.3. zu finden.



Überprüfen von Zielvorstellungen
und möglicher Umsetzung innerhalb
der Siedlungskategorien



MASSNAHMEN

Zur Definition und konkreten Verräumlichung des Handlungsbedarfs

7.1. Massnahmenübersicht

Die Massnahmenblätter sind für alle Themenfelder gleich aufgebaut und beschreiben zunächst das Ziel sowie den Inhalt der aufgeführten Massnahme. Die piktografische Darstellung in Bezug auf Umsetzungszeitraum, Priorität und Federführung gibt Aufschluss über die grundlegenden Fakten der Massnahmen. Eine Karte des Untersuchungsraums zeigt auf, welche Bereiche von der jeweiligen Massnahme betroffen sind. Ergänzt wird jeder Massnahmensteckbrief, wenn möglich, durch eine bereits bestehende Referenz entlang des Hochrheins in Form einer Skizze oder eines Fotos. Zusätzlich wird für den Orientierungsrahmen wenn möglich

eine externe Referenz herangezogen, um eine Vorstellung der Umsetzung zu erlangen. Abschliessend werden die Handlungsschritte für eine mögliche Umsetzung sowie der regionale Abstimmungsbedarf in Bezug auf die Massnahme aufgeführt und die Bezüge zu anderen Massnahmen aufgezeigt.

Der nachfolgenden Tabelle können alle Massnahmen im Überblick sowie die zentrale Federführung und der anvisierte Zeithorizont zur Umsetzung entnommen werden.

Massnahmen Handlungsfeld Siedlung

Massnahme	Federführung	Zeithorizont
S1: Transformation der Bahnhofsumfelder und Prüfung von Verdichtungspotenzialen	Städte & Gemeinden entlang der Bahnlinie	mittel- bis langfristig
S2: Diversifizierung der Gewerbelandschaft am Hochrhein	Städte & Gemeinden, Hochrhein-Region für die gemeinsame Positionierung	mittel- bis langfristig
S3: Weiterentwicklung und Nachverdichtung bestehender Gewerbe- und Industrieareale	Städte & Gemeinden mit Gewerbe- und Industriearealen mit Verdichtungspotenzial, Gewerbetreibende, Grundstückseigentümer:innen, Gemeinden zur Aktivierung	mittel- bis langfristig
S4: Schrittweise Entwicklung der ESP's	Städte & Gemeinden mit festgesetzten ESP-Flächen, Grundstückseigentümer:innen	langfristig
S5: Aktive Bodenpolitik in den Ankergemeinden implementieren zur Förderung neuer Wohnformen	Ankergemeinden: Arisdorf, Degerfelden, Magden, Murg, Schwörstadt und Zeiningen	mittelfristig
S6: Förderung der Ortsbildqualität im ländlichen Raum	Gemeinden im ländl. Raum, Grundstückseigentümer:innen	mittelfristig

Massnahmen Handlungsfeld Landschaft

Massnahme	Federführung	Zeithorizont
L1: Festlegung der Siedlungsränder zur Sicherung der grenzübergreifenden Landschaftsräume	Herten, Rheinfelden (Baden+CH), Kaiseraugst, Möhlin, Wallbach (CH), Schwörstadt und Laufenburg (Baden+CH)	mittelfristig
L2: Aufwertung der Rheinuferlandschaften	Städte & Gemeinden entlang des Rheins	mittel- bis langfristig
L3: Entwicklung eines Leitfadens für die ökologische Aufwertung von Landwirtschaftsflächen	Hochrhein-Region	kurz- bis mittelfristig
L4: Aufwertung von siedlungsnahen Landschaften	Betroffene Gemeinden, vor allem in der Talsohle	kurz- bis mittelfristig
L5: Prüfung der Potenzialstandorte zur Erzeugung von erneuerbarer Energien am Hochrhein	Kantone & Landkreise, Städte & Gemeinden mit grossflächigen Gewerbe- und Industriearealen	mittel- bis langfristig

Massnahmen Handlungsfeld Mobilität

Massnahme	Federführung	Zeithorizont
M1: Stärkung der Busanbindung zwischen ländlichem Raum und Bahnhöfen	Kantone & Landkreis WT, Hochrhein-Region	kurzfristig
M2: S-Bahn 15-Minuten-Takt zwischen Basel Bahnhof SBB und Rheinfelden	Kantone, BAV (bei Aufnahme der Massnahme in Ausbauschritt), Hochrhein-Region	mittelfristig
M3: S-Bahn 15-Minuten-Takt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Rheinfelden (Baden)	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Hochrhein-Region	mittelfristig
M4: Planung und Umsetzung der ÖV-ÖV-Drehscheiben	Muttenz, Pratteln, Augst, Kaiseraugst, Rheinfelden (Baden+CH), Möhlin, Frick, Bad Säckingen, Stein, Murg, Laufenburg (Baden+CH)	mittelfristig
M5: Vertiefungsstudie zur grenzübergreifenden Vernetzungsmöglichkeit der Bahnhöfe	Rheinfelden (Baden+CH), Bad Säckingen, Stein, Laufenburg (Baden+CH)	kurz- bis mittelfristig
M6: Gutes Bahnangebot in der Region sicherstellen	Städte & Gemeinden mit Bahnanschluss, Hochrhein-Region	langfristig
M7: Einrichten von Expressbuslinien	Kantone & Landkreise, Hochrhein-Region	mittelfristig
M8: Ausbau eines ÖV-Hochleistungskorridors in Pratteln	Kanton BL, Pratteln	mittelfristig
M9: Aktivierung des Rheinkraftwerks Säckingen als Fussgänger- und Veloquerung	Bad Säckingen, Stein	kurzfristig
M10: Weiterentwicklung Velonetz - Schliessung von Netzlücken und Planung der Velovorzugsrouten	Kantone & Landkreise, Städte & Gemeinden (v. a. in der Talsohle), Hochrhein-Region	kurz- bis mittelfristig
M11: Ausbau des Velowegenetzes in den 15-Minuten-Räumen	Städte & Gemeinden im 15-Minuten-Raum, Hochrhein-Region	Daueraufgabe
M12: Aufbau eines Bikesharing-Angebots	Städte & Gemeinden (alle, v. a. in der Talsohle), Hochrhein-Region	mittel- bis langfristig
M13: Prüfung der Option von neuen Rheinbrücken	Kantone, Regierungspräsidium Freiburg, Wallbach, Bad Säckingen, Pratteln, Grenzach-Wyhlen, ggf. weitere	langfristig
M14: Verbesserung der Querungsmöglichkeit von trennenden Infrastrukturen	Kantone, Regierungspräsidium Freiburg, Pratteln, Rheinfelden (Baden+CH), Murg	mittelfristig
M15: Aufwertung des Strassenraums	Regierungspräsidium Freiburg, Kantone	mittel- bis langfristig
M16: Planung und Umsetzung der MIV-ÖV-Drehscheiben	Bad Säckingen, Stein, Frick, ggf. Wehr	mittelfristig

Massnahmen Handlungsfeld Zusammenarbeit

Massnahme	Federführung	Zeithorizont
Z1: Grenzübergreifende Zusammenarbeit Hochrhein	Arbeitsgruppe Raumkonzept Hochrhein	kurz- bis mittelfristig
Z2: Grenzübergreifende Information und Kommunikation	Arbeitsgruppe Raumkonzept Hochrhein	kurzfristig

7.2. Massnahmen Handlungsfeld Siedlung

S1: Transformation der Bahnhofsumfelder und Prüfung von Verdichtungspotenzialen

Ziel der Massnahme:

Zahlreiche Bahnhofsumfelder entlang des Hochrheins bieten im Bestand Entwicklungspotenziale in Bezug auf Flächenpotenziale oder zur Nutzungsanreicherung. Diese Standorte gilt es auf eine mögliche Transformation zu attraktiven Wohn-, Versorgungs- und Arbeitsplatzstandorten zu prüfen.

Inhalt der Massnahme:

Bahnhofsumfelder bieten aufgrund der direkten Anbindung an das Schienennetz sehr gute Standortqualitäten. Die bauliche Verdichtung der Areale und Ergänzung von Wohn- und Arbeitsplätzen schafft kurze Wege für Pendelnde und Arbeitnehmende. Die Ergänzung von diversen Nutzungen,

wie Versorgungsangeboten sozialen Einrichtungen, Handel, Freizeit und Kultureinrichtungen kann die oftmals unternutzten Bahnhofsumfelder in vielfältige und nutzungsgemischte Quartiere verwandeln. Bei der baulichen Entwicklung sind, je nach Standort, eine Nutzungsmischung, die Umsetzung von bezahlbarem Wohnraum und eine Höhenentwicklung der Gebäude anzustreben. Auf diese Weise kann sowohl ein akzentuierender Stadteingang realisiert werden, als auch eine hohe Dichte bei der Neuentwicklung umgesetzt werden. Bedeutend ist dabei bestehende Siedlungs- und Freiraumqualität zu erhalten und neue Wohnlagen durch Lärmschutzmassnahmen zu schützen.

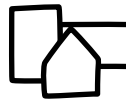
Zeithorizont



Priorität

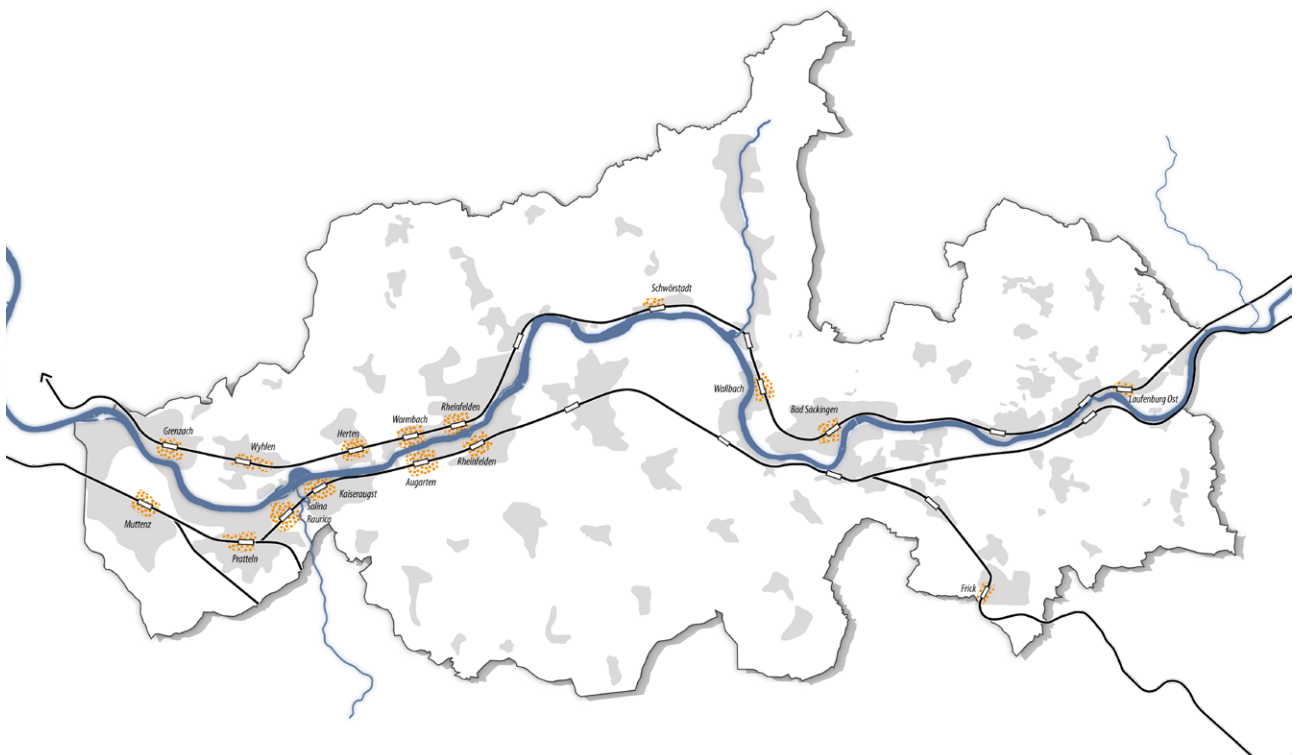


Federführung



Städte & Gemeinden
entlang der Bahnlinie

Umsetzungsbereiche am Hochrhein:



Referenzbeispiel - Hochrhein:

Bahnhofsentwicklung - Rheinfelden CH

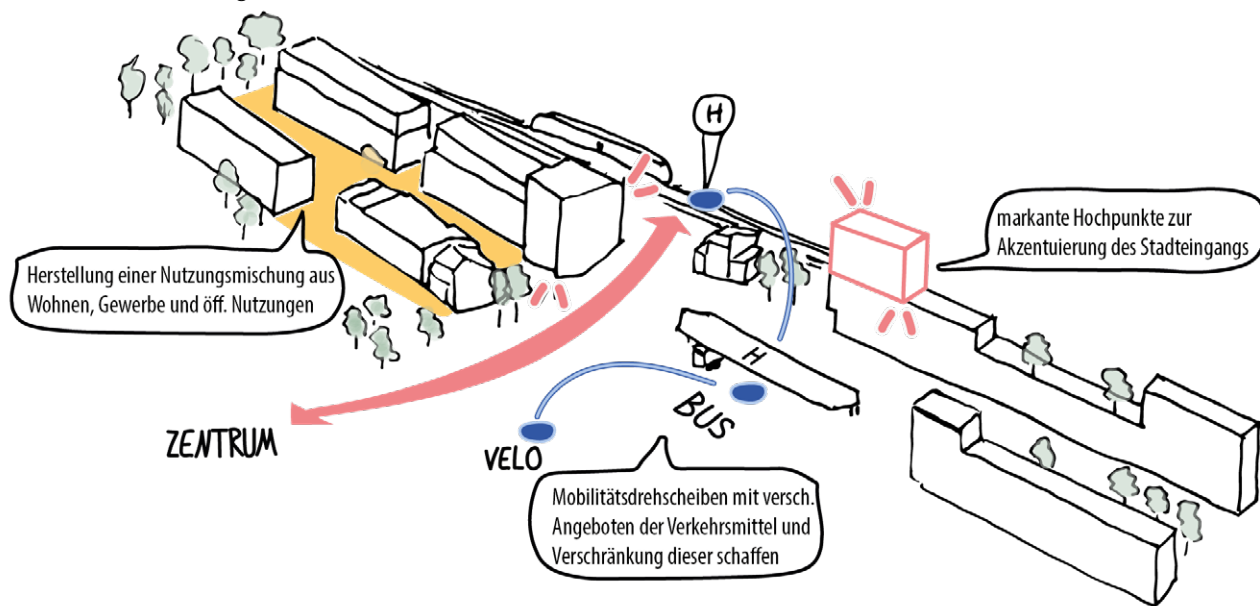


Abbildung 33: Skizze Bahnhofsentwicklung Rheinfelden CH, eigene Darstellung

Referenz - extern:



Abbildung 34: Bahnhofsentwicklung Leverkusen-Opladen



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erfassung der vorhandenen Potenziale entlang der Bahnhaltepunkte
- Priorisierung des Handlungsbedarfs
- Konzeptionelle Entwicklung und Gespräche mit Eigentümerschaften
- Schrittweise Umsetzung der Arealumgestaltung

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- DB/RVL/WTW
- SBB
- Betroffene Städte und Gemeinden
- Grundstückseigentümerschaften

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|------|-------|
| • M2 | • M6 |
| • M3 | • M8 |
| • M4 | • M16 |

S2: Diversifizierung der Gewerbelandschaft am Hochrhein

Ziel der Massnahme:

Die Industrie- und Gewerbestruktur entlang des Hochrheins ist überwiegend durch Unternehmen der Pharma- und Chemiebranche geprägt. Eine differenzierte Wirtschaftsstruktur verringert die wirtschaftliche Abhängigkeit einzelner Unternehmen/Branchen und trägt zu einem vielfältigen Unternehmens- und Nutzungsmix in der Region bei. Die Massnahme betrifft die Weiterentwicklung im Bestand, als auch von ESP's.

Inhalt der Massnahme:

Die regionale Abhängigkeit von einzelnen Branchen, wie entlang des Hochrheins von der Pharma- und Chemiebranche, birgt Risiken in Bezug auf die wirtschaftliche Stabilität der Region. Grosse Unternehmen wie z. B. Roche sind vor allem von den steigenden Energiepreisen betroffen, wodurch Standort- und Produktionskosten für die

Unternehmen ansteigen. Ebenfalls können wirtschaftliche Unruhen zu Lieferengpässen etc. führen. Bei einem Abbau oder Verkleinerung der Produktionsstätten und damit von Arbeitsplätzen leidet die wirtschaftliche Stärke der Region. Standorte der Chemie- und Pharmabranche sind nur schwer durch andere Unternehmen nachnutzbar, weshalb eine Aufarbeitung und Sanierung der Areale bei Abzug der Unternehmen aufwendig ist. Eine diverse wirtschaftliche Aufstellung der Hochrhein-Region kann durch die Ansiedlung weiterer Wirtschaftsschwerpunkte, wie verarbeitendes Gewerbe, hochwertige Dienstleistung und Produktion die Abhängigkeit von einzelnen Grossunternehmen mindern und in Krisenzeiten eine stabile Wirtschaftslage sichern. Die Vergabe von kommunalen Grundstücken in Form einer aktiven Bodenpolitik sowie eine grenzübergreifende regionale Zusammenarbeit ist für die Umsetzung dieser Massnahme von grosser Bedeutung.

Zeithorizont



Priorität

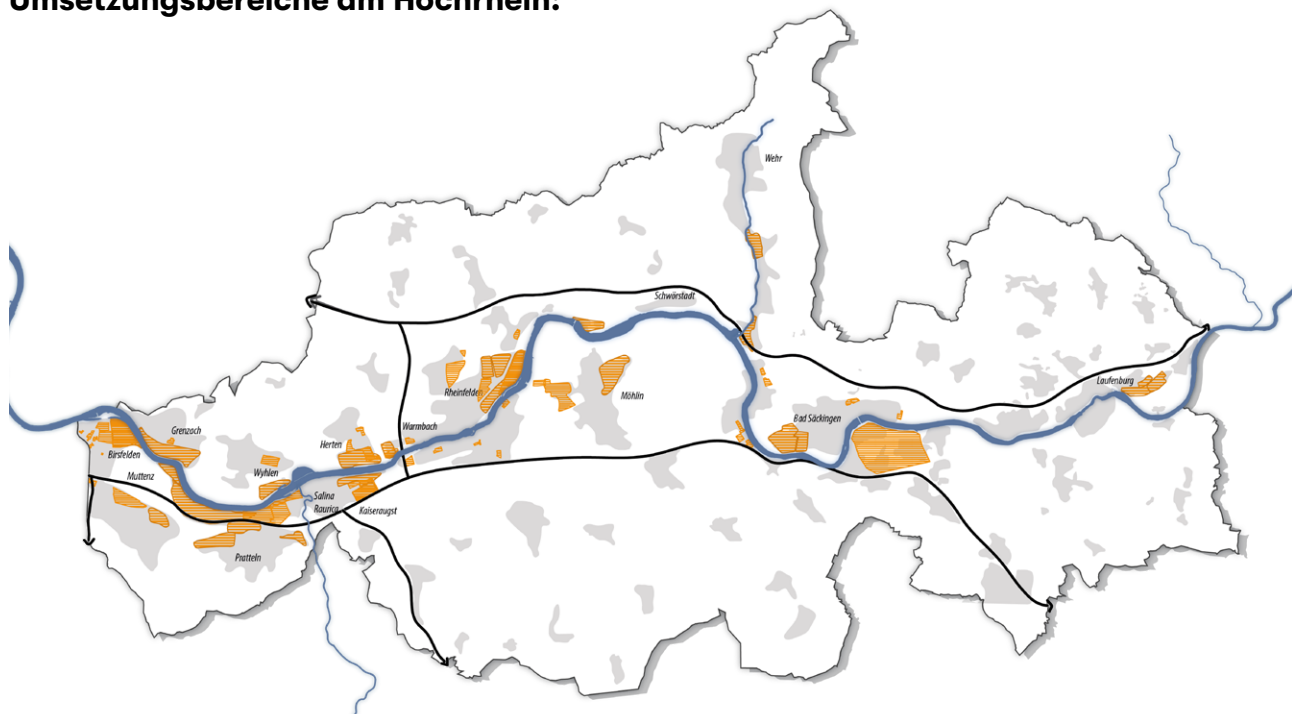


Federführung



Städte & Gemeinden,
Hochrhein-Region für die gemeinsame Positionierung

Umsetzungsbereiche am Hochrhein:



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Identifikation der Branchenverteilung, Fassung von weiteren wirtschaftlichen Zielprofilen und regionalen Schwerpunktgebieten durch die Städte und Gemeinden
- Gemeinsame regionale Positionierung zur wirtschaftlichen Ausrichtung formulieren in Kooperation mit Kantonen und Landkreisen
- Angebot und Nachfrage anderer Unternehmen prüfen
- Gewerbe- und Industrieflächen in kommunalem Besitz an Unternehmen anderer Branchen vergeben

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S3
- S4

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Fricktal Regio Planungsverband
- IHK-Hochrhein-Bodensee
- Wirtschaftskammern der Kantone
- Kantone und Landkreise
- Sisslerfeld: Gemeinden Eiken, Münchwilen, Sisseln und Stein, sowie Fricktal Regio Planungsverband, Kanton AG, Bad Säckingen und Regionalverband Hochrhein-Bodensee (die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei den vier Gemeinden)

S3: Weiterentwicklung und Nachverdichtung bestehender Gewerbe- und Industrieareale

Ziel der Massnahme:

Der Hochrhein verfügt über eine grosse Anzahl an bestehenden Gewerbe- und Industriearealen mit einem hohen Flächenanteil von Lager-, Rangier- und Parkplatzflächen, die Potenzial für die Schaffung neuer Gewerbeflächen in Form einer Nachverdichtung auf bereits versiegelten Flächen bieten.

Inhalt der Massnahme:

Bis 2040 werden rund 32.300 neue Arbeitsplätze prognostiziert, diese können nahezu durch eine mögliche Entwicklung der dafür vorgesehenen ESP's bedient werden, dennoch ist die Entwicklung von bestehenden Gewerbe- und Industriearealen einer Neuentwicklung auf unversiegelten Flächen vorzuziehen. In den Bestandsarealen kön-

nen unternutzte Flächen durch eine Nachverdichtung flächeneffizienter gestaltet sowie Bestandsgebäude für eine Aufstockung geprüft werden. Grundstücke in kommunalem Eigentum bieten durch besondere Formen des Baurechts wie das Erbbaurecht die Möglichkeit, eine aktive Bodenpolitik zu betreiben. Im Sinne der Bestandsentwicklung gilt es auch die Nutzung bestehender Infrastrukturen zu prüfen und die Lieferwege für LKWs sicherzustellen. Ausserdem sollte eine Weiterentwicklung der bestehenden Gewerbegebiete wie die Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen, die Schaffung von Grün- und Pausenräumen und die Ergänzung von weiteren sozialen oder öffentlichen Nutzungen forciert werden. Die Implementierung von Wohnnutzungen in bestehenden Gewerbe- und Industriearealen ist auf die Verträglichkeit mit der vorherrschenden Nutzung zu prüfen und vorwiegend innerhalb von Neuentwicklungen zu realisieren.

Zeithorizont



mittelfristig - langfristig

Priorität



Federführung

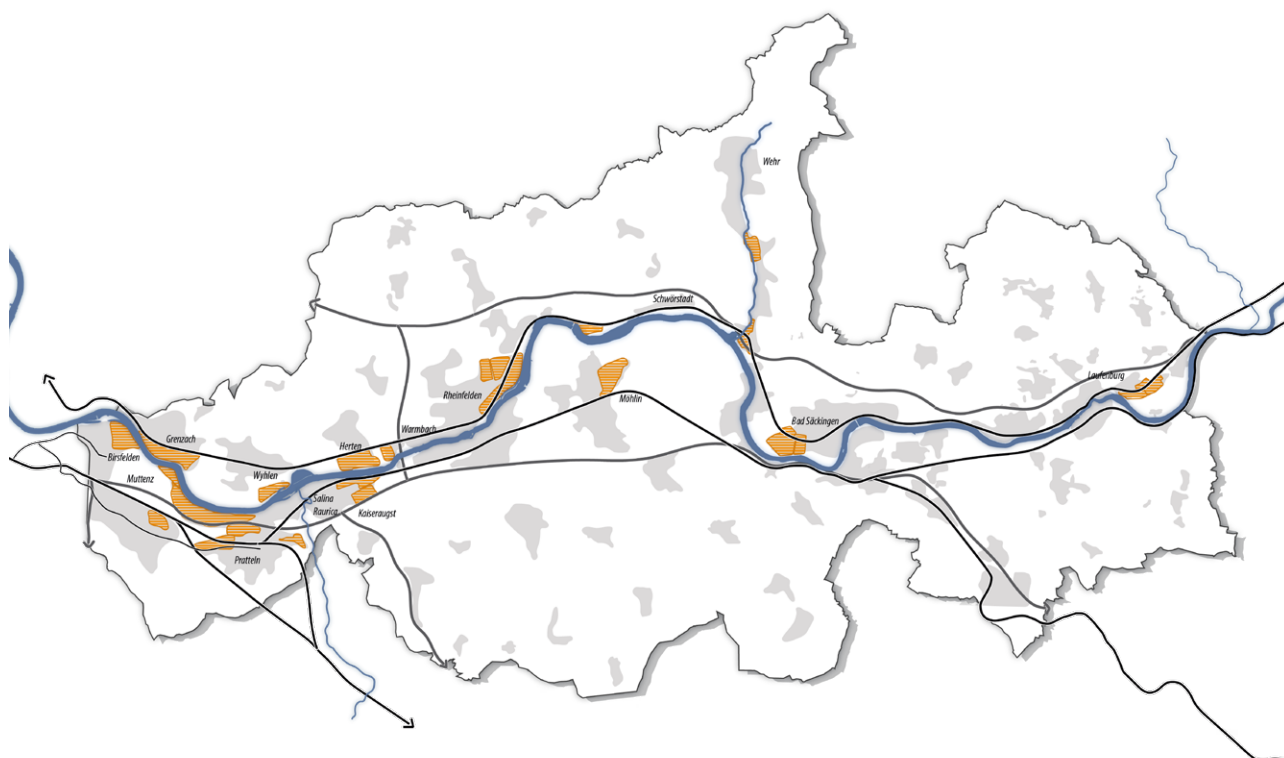


Städte & Gemeinden mit Gewerbe- und Industriearealen mit Verdichtungspotenzial

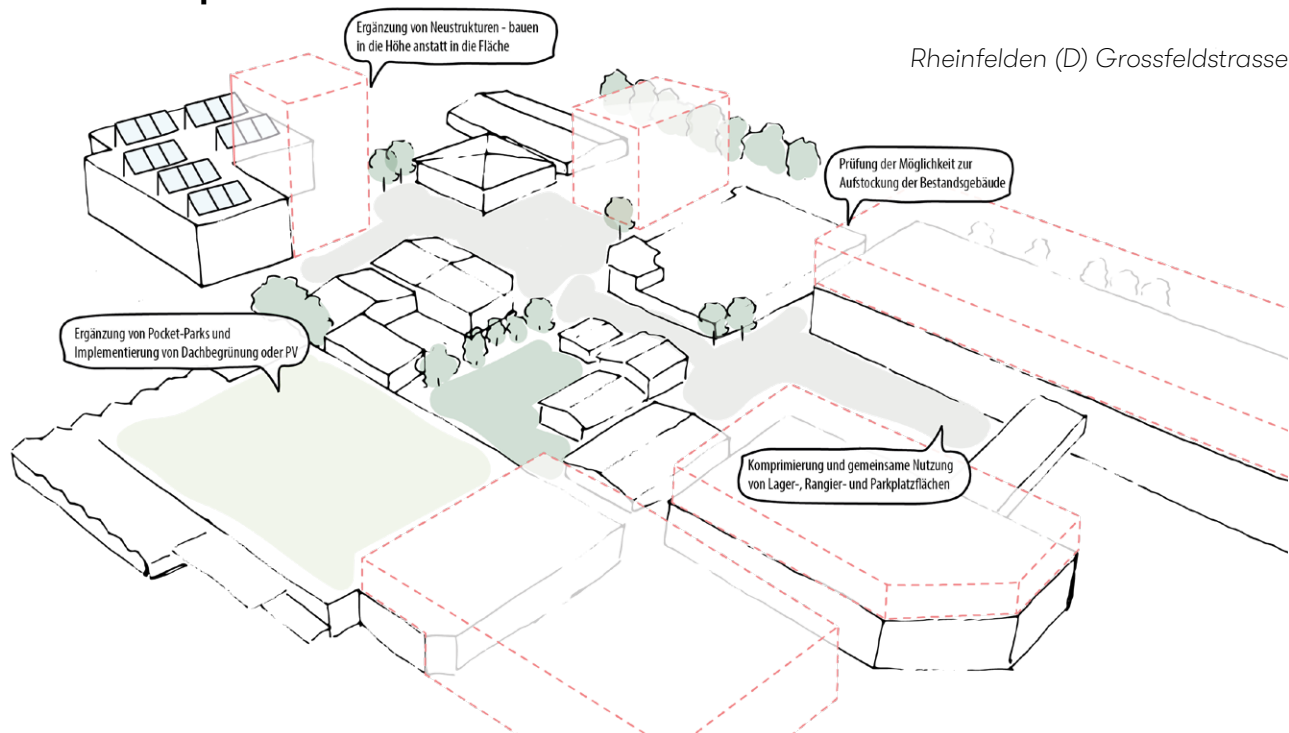


Gewerbetreibende, Grundstückseigentümer:innen, Gemeinden zur Aktivierung

Umsetzungsbereiche am Hochrhein:



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Rheinfelden (D) Grossfeldstrasse

Referenz - extern:

Abbildung 35: Vision Gewerbeentwicklung, eigene Darstellung.



Abbildung 36: Nachhaltiges Gewerbegebiet Lune Delta, Bremerhaven
Quelle: cityforster



Abbildung 37: Überbauung von Bestandsgebäuden, Amersfoort (NL)
Quelle: Peter Tijhuis, Lorenzo Zandri

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erfassung und gemeinsame Abstimmung der vorhandenen Potenzialflächen inkl. Dachflächen innerhalb bestehender Gewerbe- und Industrieareale
- Potenzialflächen und bestehende Nachfrage vernetzen – regionale Gewerbebörse erstellen
- Informationsveranstaltungen und Bauberatung für Gewerbetreibende
- Modellprojekt in kommunalem Eigentum oder Zwischennutzungen umsetzen
- Priorisierung und schrittweise Umsetzung der Weiterentwicklung

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Fricktal Regio Planungsverband
- IHK-Hochrhein-Bodensee
- Wirtschaftskammern der Kantone und Landkreise (Standortförderung)

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|------|------|
| • S2 | • M7 |
| • L5 | • M8 |

S4: Schrittweise Entwicklung der ESP's

Ziel der Massnahme:

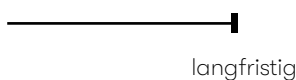
Die ESP's im Korridor Hochrhein stellen bedeutende Flächenreserven dar, um der Prognose in Hinblick auf die Entwicklung der Arbeitsplätze und Einwohner bis 2040 begegnen zu können. Eine qualitative und bedarfsgerechte Entwicklung dieser Flächen ist für die Weiterentwicklung des Hochrheins von grosser Bedeutung.

Inhalt der Massnahme:

Die geplanten ESP's im Hochrhein-Korridor umfassen kleinteilige Wohnungsbauentwicklungen, die Umsetzung von reinen Arbeitsplatzgebieten und die Realisierung von Arealen mit Mischnutzung. Die hier dargestellten Flächen beziehen sich auf alle ESP-Flächen, die der Agglo-Basel für das AP5 gemeldet wurden. Mit der Entwicklung der bereits festgesetzten ESP's ist es möglich, das prognostizierte Wachstum bis 2040 abzudecken. Die Prognose sieht einen Zuwachs von ca. 22.900

Einwohnenden und ca. 32.300 Arbeitsplätzen vor. Die Prognose steht im Einklang mit der höheren Realisierbarkeit von Arbeitsplätzen innerhalb der ESP's (22.600 AP) trotzdem kann die Prognose neuer Einwohnenden nicht durch die in den ESP's verfügbaren Kapazitäten für Wohnraum (17.800 EW) gedeckt werden, woraus ein hoher Flächendruck resultiert. Daher gilt es einen Nutzungsmix regional zu koordinieren. Zusätzlich zu den monfunktional geprägten ESP's gilt es Areale zu identifizieren, die sich für eine Mischnutzung eignen. Dabei spielen die Lage und bestehende Infrastruktur eine entscheidende Rolle, um attraktive Wohn- und Arbeitsplatzstandorte für diverse Bewohnendengruppen realisieren zu können. Die ESP's bieten unterschiedliche Ppotenziale, die es für eine schrittweise Entwicklung unter Beachtung der kurz- und mittelfristigen Bedarfe zu priorisieren gilt. Voraussetzungen für eine Entwicklung der Flächen ist die Kooperation und Einwilligung der jeweiligen Grundstückseigentümer:innen.

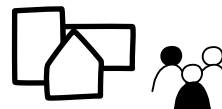
Zeithorizont



Priorität

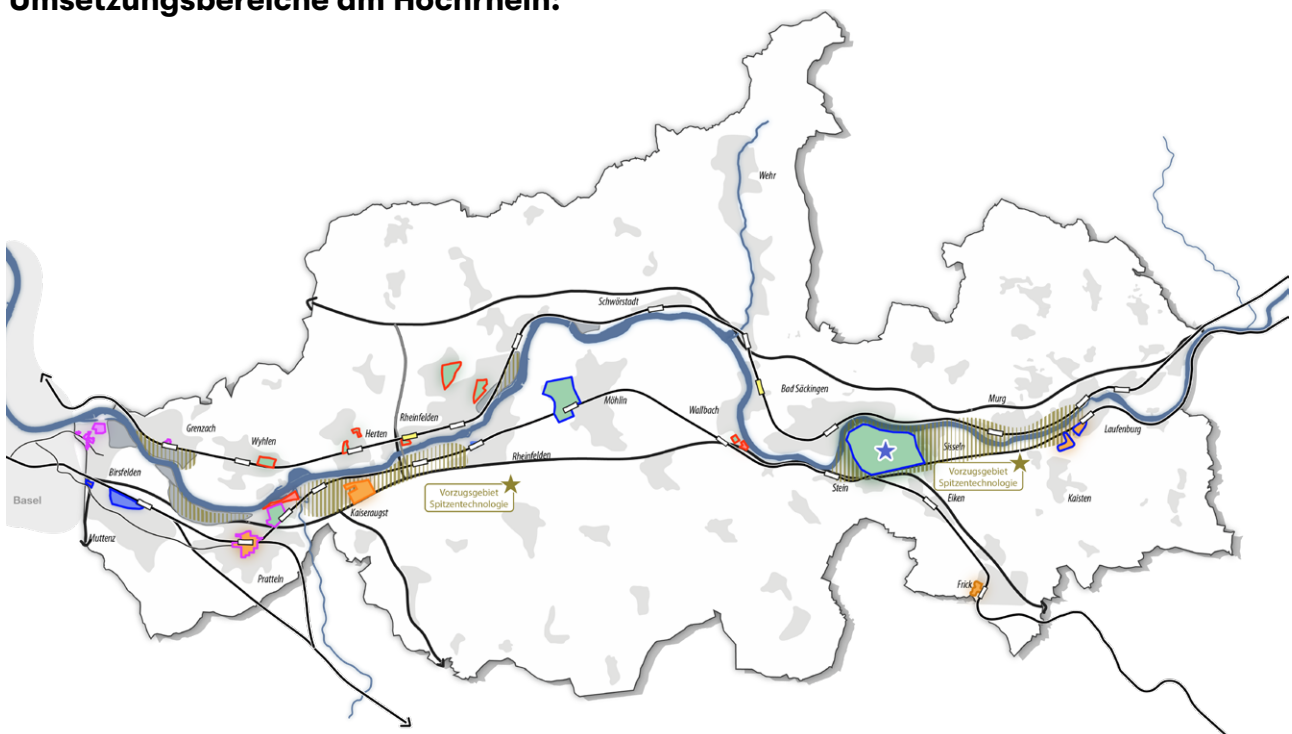


Federführung



Städte & Gemeinden mit festgesetzten ESP-Flächen, Grundstückseigentümer:innen

Umsetzungsbereiche am Hochrhein:



Referenzbeispiel - Hochrhein:

Stossrichtung Testplanung Sisslerfeld

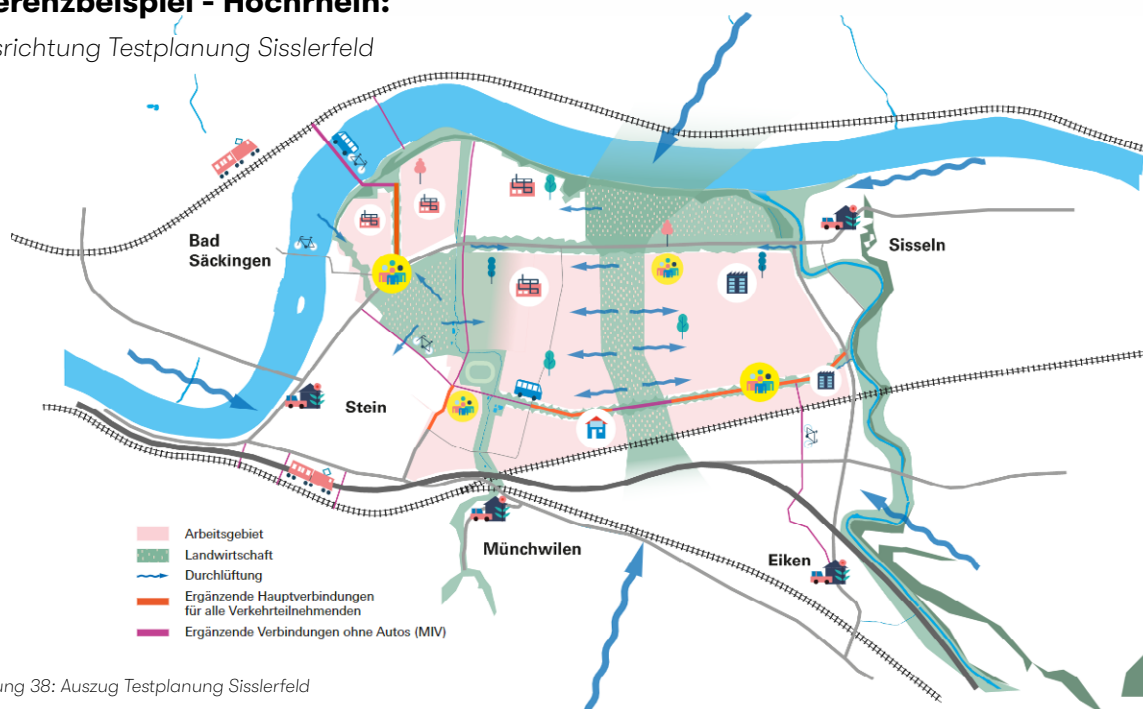


Abbildung 38: Auszug Testplanung Sisslerfeld

Referenz - extern:



Abbildung 39: ESP Entwicklung Bern-Brünnen



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Beurteilung der Entwicklungsflächen auf beiden Rheinseiten (auf deutscher Seite wurden nicht alle im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Entwicklungsflächen im AP5 aufgenommen)
- Regionale Abstimmung in Bezug auf die vorgesehene Nutzung und die Identifizierung von Potenzialen in bestehenden Arealen
- Priorisierung der Entwicklung der ESP's

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|------|------|
| • S2 | • L5 |
| • S3 | • M7 |
| • L1 | • M8 |

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Planungsverband Hochrhein-Bodensee
- Fricktal Regio Planungsverband
- IHK-Hochrhein-Bodensee
- Wirtschaftskammern der Kantone
- Kantone und Landkreise
- Sisslerfeld: Gemeinden Eiken, Münchwilen, Sisseln und Stein, sowie Fricktal Regio Planungsverband, Kanton AG, Bad Säckingen und Regionalverband Hochrhein-Bodensee (die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei den vier Gemeinden)

S5: Aktive Bodenpolitik in den Ankergemeinden implementieren zur Förderung neuer Wohnformen

Ziel der Massnahme:

Die Diversifizierung des Wohnungsangebots im ländlichen Raum kann dazu verhelfen, dass für jede Bewohnergruppe der passende Wohnraum zur Verfügung steht und somit die Gemeinden für unterschiedliche Bewohnergruppen attraktiven Wohnraum bieten können.

Inhalt der Massnahme:

Die ländlichen Gemeinden sind baulich überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt, die aufgrund der grossen Grundfläche oftmals Familien ansprechen. Im Zuge der voranschreitenden demografischen Entwicklung leben vermehrt Kleinhaushalte oder Einzelpersonen in den grosszügigen Einfamilienhäusern. Oftmals fehlt in der direkten Umgebung das Angebot an kleinräumigen Wohnungen, die für Kleinhaus-

halte oder Einzelpersonen geeignet sind. Wird das Wohnungsangebot im ländlichen Raum durch ein diverses Wohnungsangebot ergänzt, kann zudem der Nutzungszyklus der Einfamilienhäuser verlängert werden, wenn diese frei werden und für neue Familien wiederum geeigneten Wohnraum bieten können.

Ziel ist es, dafür keine Flächen ausserhalb der Siedlungsgrenzen versiegeln zu müssen, sondern durch eine aktive Bodenpolitik Innenentwicklungspotenziale zu aktivieren und gemeinschaftliche Projekte, wie beispielsweise Baugemeinschaften in ihrer Umsetzung zu fördern. Ebenfalls ist es denkbar, Formen der aktiven Bodenpolitik für gemeinschaftliche Wohnprojekte auch abseits der Fokusräume der Ankergemeinden, auch innerhalb der Talsohle zu fördern.

Zeithorizont



Priorität

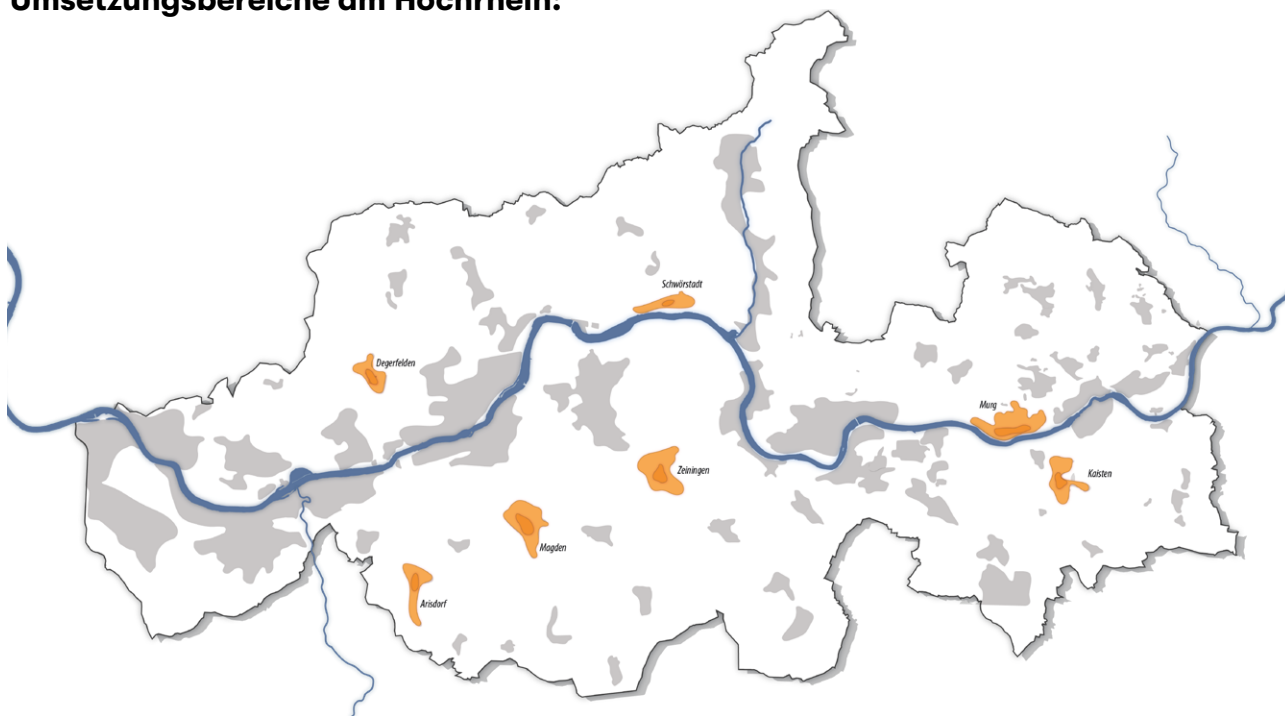


Federführung



Ankergemeinden: Arisdorf, Degerfelden, Kaisten, Magden, Murg, Schwörstadt und Zeiningen

Umsetzungsbereiche am Hochrhein:



Referenz - extern:



Abbildung 40: Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen für die neue Mitte, Boxdorf. Quelle: Studio Vallentin



Abbildung 41: Baugemeinschaftsprojekt NRW. Quelle: Studio Vallentin

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erfassung des Wohnungsangebots in den Anker-gemeinden
- Evaluation des Angebots und der Nachfrage mit den Gemeinden
- Potenzialstudie zur punktuellen Weiterentwick-lung von Grundstücken im Eigentum der Ge-meinde
- Informationsveranstaltung mit weiteren Ak-teur:innen zur Umsetzung wie Wohnungsbauge-nossenschaften und Eigentümer:innen

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Hochrhein-Region zur Konsolidierung einer ge-meinsamen Wohnungsbau-Strategie im ländli-chen Raum
- Anwohnende und Eigentümer:innen

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S6
- M1

Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 42: Impressionen der Bereisung der ländlichen Gemeinden des Hochrheins

Referenz - extern:



Abbildung 43: Verbindung von Alt und Neu. Quelle: MLR BW



Abbildung 44: Nachverdichtung in ortsprägendem Charakter, Kressbronn (DE)

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Zusammenarbeit mit bestehenden kantonalen Denkmal- und Heimatschutzkommissionen
- Festlegung von Entwicklungsleitlinien, Gestaltungsleitfäden etc.
- Umsetzung von ortsbildprägenden Neubauten

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Ankergemeinden und Dörfer untereinander
- Denkmal- und Heimatschutzkommissionen Basel-Landschaft und Aargau + Denkmalschutzbehörde Ba-Wü

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S5
- M1

7.3. Massnahmen Handlungsfeld Landschaft

L1: Festlegung der Siedlungsränder zur Sicherung der grenzübergreifenden Landschaftsräume

Ziel der Massnahme:

Die bestehenden grenzübergreifenden Landschaftsräume sind aufgrund der zunehmenden Siedlungsausdehnung entlang des Hochrheins nur noch in geringer Anzahl vorhanden. Daher gilt es, diese zukünftig besonders vor einer möglichen Bebauung zu schützen und ökologisch aufzuwerten.

Inhalt der Massnahme:

Die bestehenden landschaftlichen Nord-Süd-Verbindungen sind nur noch an wenigen Stellen (zwischen Herten und Rheinfelden (Baden), zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden (CH), zwischen Möhlin und Wallbach (CH), rund um Schwörstadt und östlich beider Laufenburg) entlang des Hochrheins vorhanden. Die restlichen Rheinabschnitte

sind überwiegend durch Arbeitsplatzgebiete und Siedlungsflächen geprägt und bieten keine gegenüberliegenden Landschaftsbereiche. Daher gilt es diese durchgängigen Landschaftsräume, die nicht nur einen bedeutenden Erholungscharakter für die Region haben, sondern auch für den Erhalt der Flora und Fauna sowie der Wildtierkorridore relevant sind, zu erhalten. Für den Schutz und die Aufwertung dieser besonderen Landschaftsräume ist dabei eine regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit gefragt.

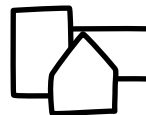
Zeithorizont



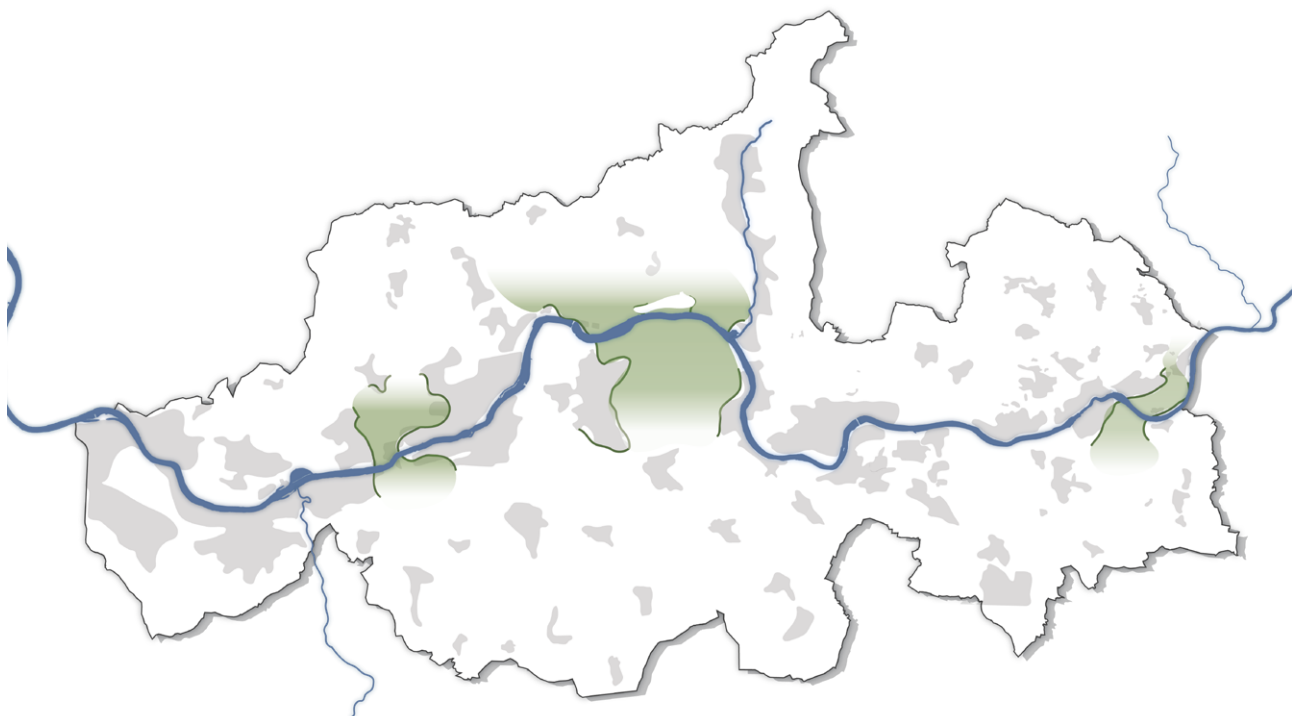
Priorität



Federführung



Herten, Rheinfelden (Baden+CH), Kaiseraugst, Möhlin, Wallbach (CH), Schwörstadt und Laufenburg (Baden+CH)



Referenzbeispiel - Hochrhein:

Siedlungsränder Möhlin - Naturschutzgebiet Breitsee

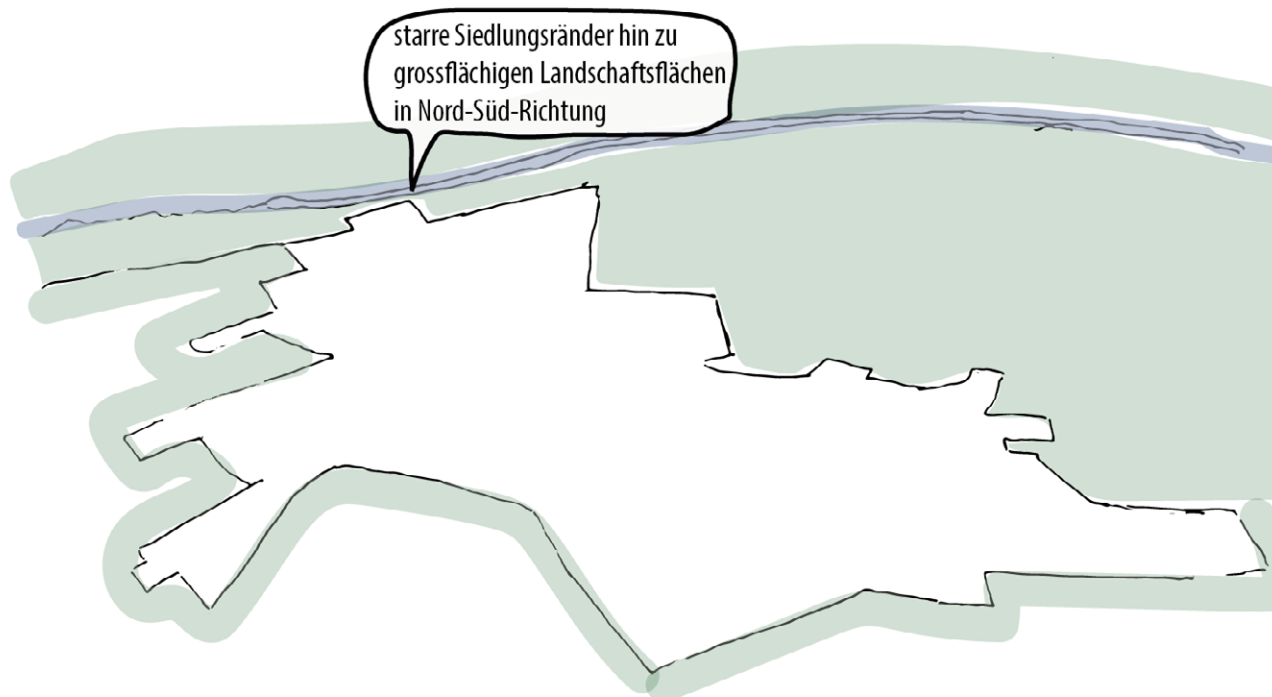


Abbildung 45: Skizze festgelegte Siedlungsränder am Beispiel Möhlin, eigene Darstellung

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Zustand der grenzüberschreitenden Grünräume erfassen
- Regionale Schutzkriterien und Aufwertungsmassnahmen entwickeln

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Hochrhein-Region zur Konsolidierung einer gemeinsamen Strategie
- BUND Hochrhein
- NABU Südbaden
- Pro Natura Aargau
- Natur und Landschaft Basel-Landschaft

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|------|------|
| • S3 | • L2 |
| • S4 | • L4 |

L2: Aufwertung der Rheinuferlandschaften

Ziel der Massnahme:

Die Uferzonen des Hochrheins sind besonders nahe Basel fast ausschliesslich durch grossflächige Industrie- und Gewerbeareale sowie im weiteren Verlauf durch Siedlungsausdehnungen geprägt. Ziel ist es, die Erlebbarkeit des Rheins wiederherzustellen und durch umfassende Aufwertungsmassnahmen realisieren zu können.

Inhalt der Massnahme:

Der Rhein spielt eine besondere Rolle für die Identität des Hochrheins – jedoch ist er in vielen Städten und Gemeinden nicht mehr als Erholungselement erlebbar. Hingegen sind grossflächige Gewerbe- und Industrieareale und Siedlungsflächen raumprägend. Daher soll zukünftig die Zugänglichkeit zur Promenade und zum Wasser in Abstimmung mit gewässerrelevanten und ökologischen Anforderungen verbessert werden. Besonders in Prat-

teln und Grenzach-Wyhlen bestehen Potenziale für eine naturnahe Ufergestaltung. Treppenstufen, Aussichtsplattformen oder Badestellen können die Erlebbarkeit massgeblich steigern, sodass das Rheinufer als Erholungs- und Freizeitort für Bewohnende und Arbeitnehmende fungieren kann. Dabei wird Wert darauf gelegt die Wege naturnah und ökologisch zu gestalten sowie die Biodiversität in den Bereichen zu steigern. Die Massnahme versteht sich als Ergänzung zu den bereits im Rahmen der IBA Basel umgesetzten Rheinliebe-Projekten entlang des Hochrheins.

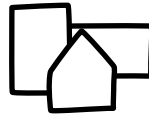
Zeithorizont



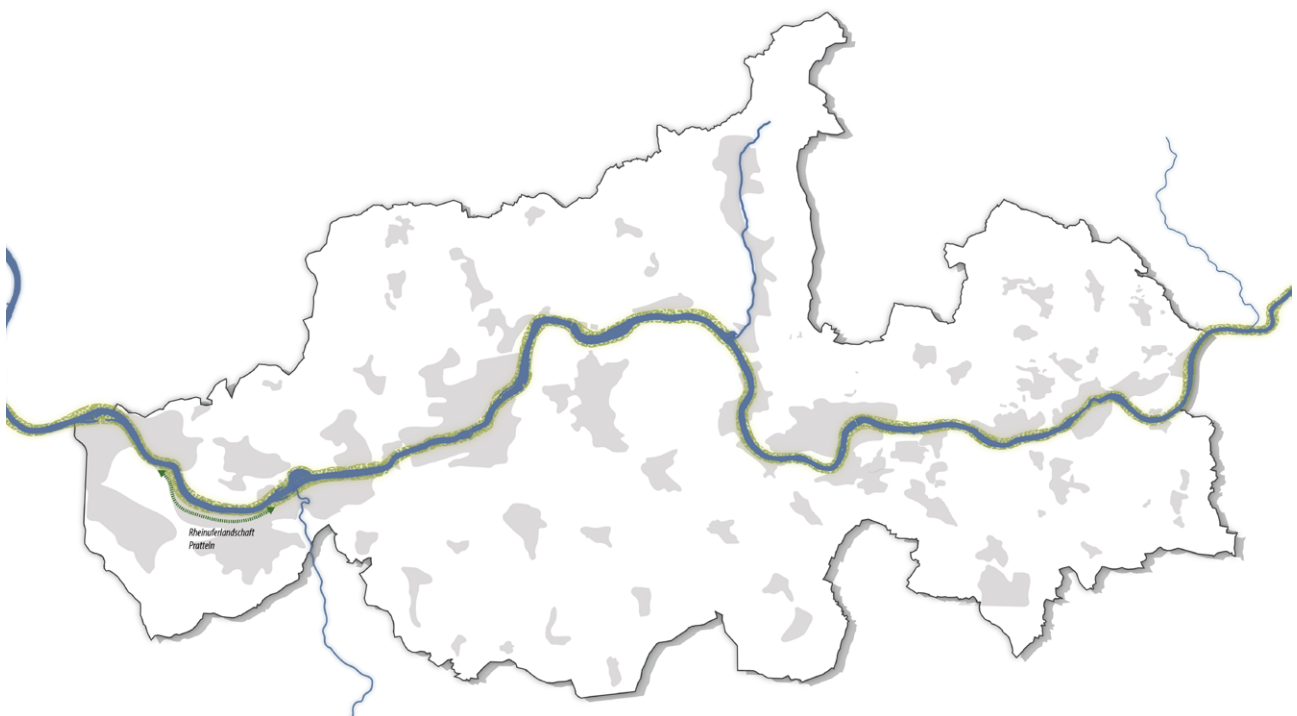
Priorität



Federführung



Städte & Gemeinden entlang
des Rheins



Referenzbeispiel - Hochrhein:

Rheinufer Stein (CH)

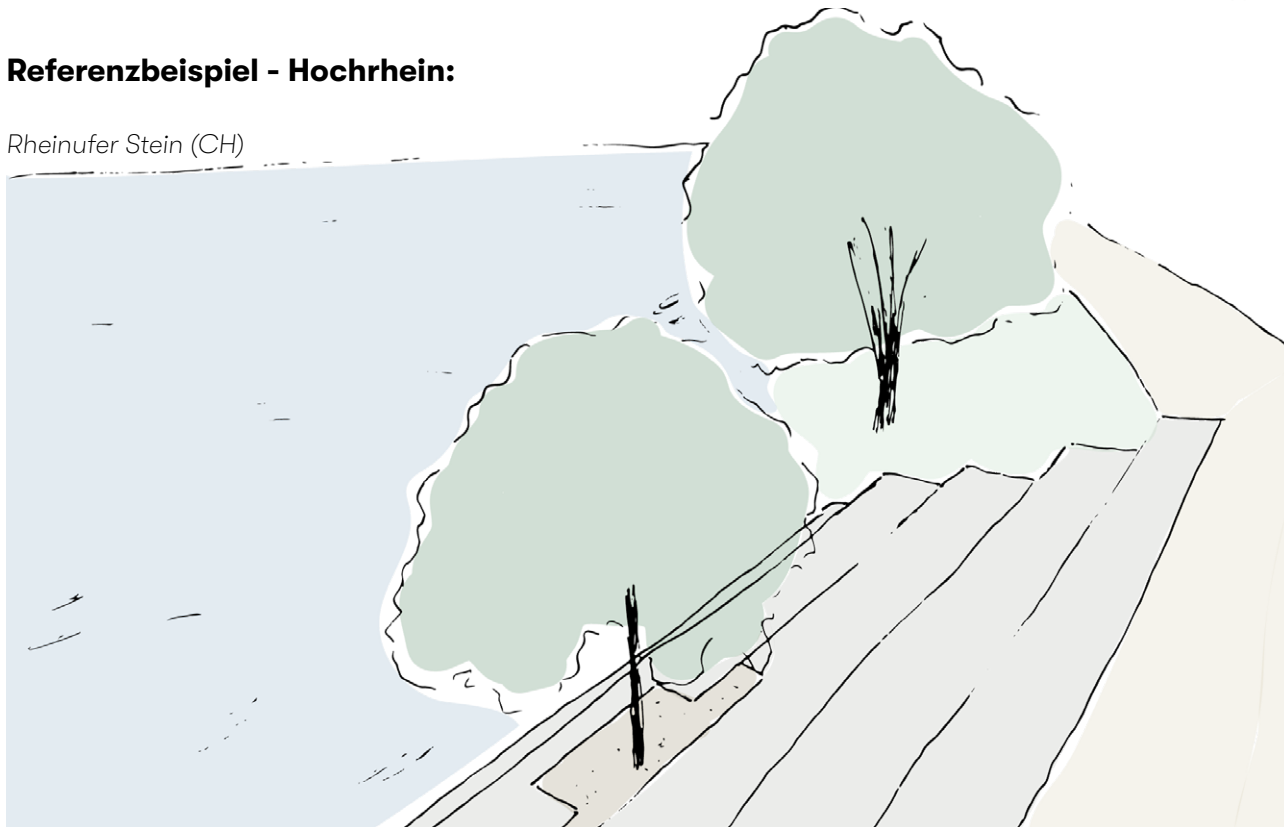


Abbildung 46: Skizze Aufwertung Rheinufer, Stein (CH), eigene Darstellung

Referenz - extern:



Abbildung 47: Uferzone mit gastronomischem Angebot, Rotterdam



Abbildung 48: Natürliche Ufergestaltung, Baden-Baden

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Identifizierung der Handlungsbereiche entlang des Hochrheins
- Abstimmung mit den übergeordneten Wasserbehörden (Bsp. Regierungspräsidium Freiburg)

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- BUND Hochrhein
- NABU Südbaden
- Pro Natura Aargau
- Natur und Landschaft Basel-Landschaft

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|------|-------|
| • L1 | • M9 |
| • L4 | • M13 |

L3: Entwicklung eines Leitfadens für die ökologische Aufwertung von Landwirtschaftsflächen

Ziel der Massnahme:

Die agrargeprägten Landschaftsbereiche des Hochrheins sollen zukünftig durch einen korridorübergreifenden Leitfaden ökologisch aufgewertet werden. Auf diese Weise soll nicht nur grossflächigen Monokulturen entgegengewirkt werden, sondern auch die Biodiversität dadurch gesteigert werden.

Inhalt der Massnahme:

Die ländlichen Regionen des Hochrheins sind vor allem im Kanton Aargau von einem Mosaik aus Landschaftsflächen geprägt. Bei der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen werden zugunsten einer hohen Effizienz zunehmend Monokulturen angelegt und dadurch die Flächen einseitig bewirtschaftet. Darunter leidet die Biodiversität und die Lebensräume von Kleinlebewesen

verschwinden zwischen den Ackerflächen. Daher ist es zielführend, regionale Richtlinien für die Landwirtschaft festzulegen, wie beispielsweise die Förderung zum Anlegen von Blühstreifen zwischen den Ackerflächen oder die Einbindung von Heckenstrukturen, um die Biodiversität zu fördern und neue Lebensräume für Kleintiere schaffen zu können. Diese neuen Richtlinien sollen mit den auf beiden Seiten des Rheins bestehenden Leitfäden und Projekten, wie Labiola, abgestimmt werden und diese ergänzen.

Zeithorizont



kurz - mittelfristig

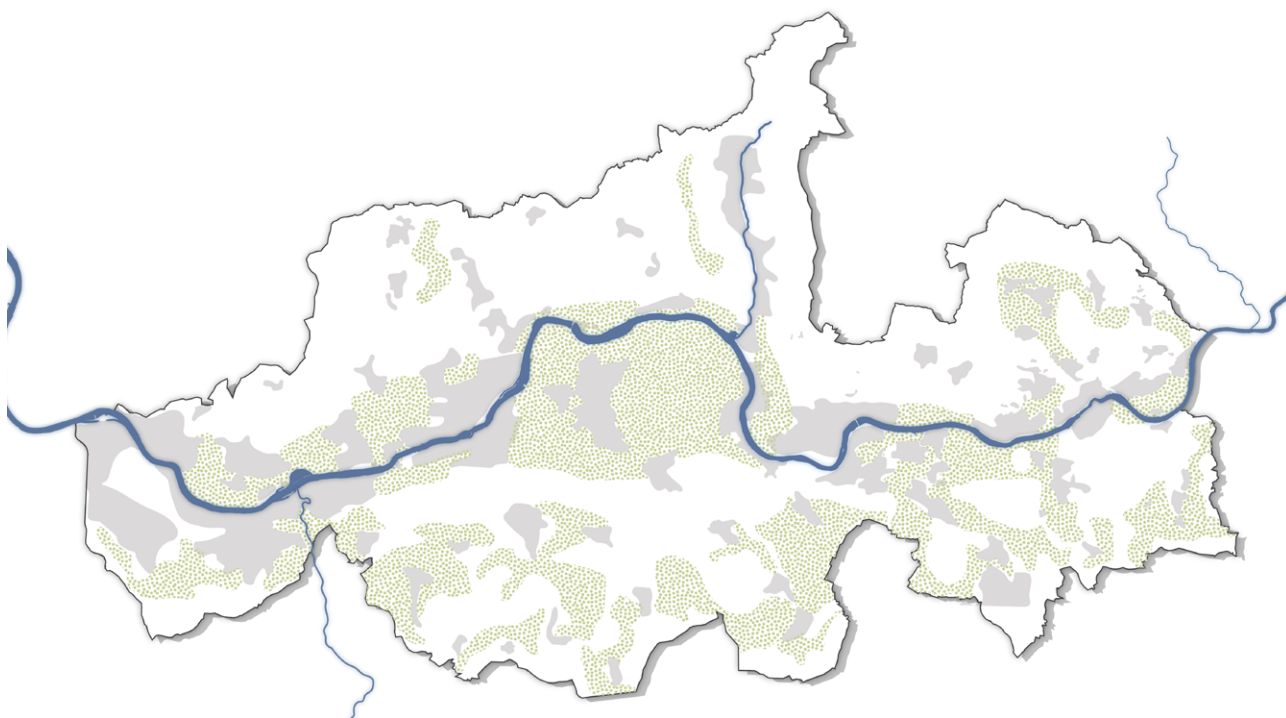
Priorität



Federführung



Hochrhein-Region



Referenz - extern:



Abbildung 49: Blühstreifen für mehr Biodiversität im Ackerbau



Abbildung 50: Heckenstrukturen zwischen Landwirtschaftsflächen

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Bildung einer regionalen Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines korridorübergreifenden Leitfadens
- Informations- und Beteiligungskampagne für Landwirte
- Bundessubventionen und regionale Förderprogramme in DE+CH für die Umsetzung der Massnahmen prüfen

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Badisch Landwirtschaftlicher Hauptverband (BLHV)
- Schweizer Bauernverband (SBV)
- Bauernverband Aargau
- Jurapark Aargau

Bezug zu anderen Massnahmen:

- L1
- L2

L4: Aufwertung von siedlungsnahen Landschaften

Ziel der Massnahme:

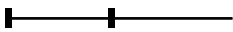
Siedlungsnahen Landschaften bieten für Bewohnende und Arbeitnehmende einen Erholungs- und Freizeitraum in direkter Umgebung. Besonders in dicht bebauten Arealen sind ökologisch wertvoll gestaltete Zwischenbereiche für den Erhalt der Biodiversität von hoher Bedeutung.

Inhalt der Massnahme:

Besonders im inneren Korridor des Hochrheins reihen sich die Siedlungskörper aneinander, weshalb grosszügige Landschaftsräume nur in geringer Anzahl vorhanden sind. Daher gilt es vorhandene siedlungsnahen Landschaftsbereiche als Erholungsorte für Bewohnende und Arbeitnehmende zu qualifizieren und zu gestalten. Eine vielfältige und natürliche Gestaltung dieser Räume kann bereits durch die Umsetzung kleiner Massnahmen ebenfalls einen positiven Effekt auf die Bio-

diversität haben, die sich in dicht bebauten Arealen oftmals nur gering ausbreiten kann. Ebenfalls haben siedlungsnahen Freiräume eine besondere Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete, die einer Wärmeinselbildung in den bebauten Arealen vorbeugen können. Daher gilt es die siedlungsnahen Landschaft zukünftig von einer möglichen Bebauung freizuhalten, um Kaltluftströme zu sichern und einen Mehrwert für die Bevölkerung, die Natur und das Klima entlang der Talsohle schaffen zu können.

Zeithorizont

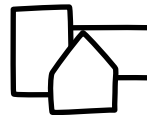


kurz - mittelfristig

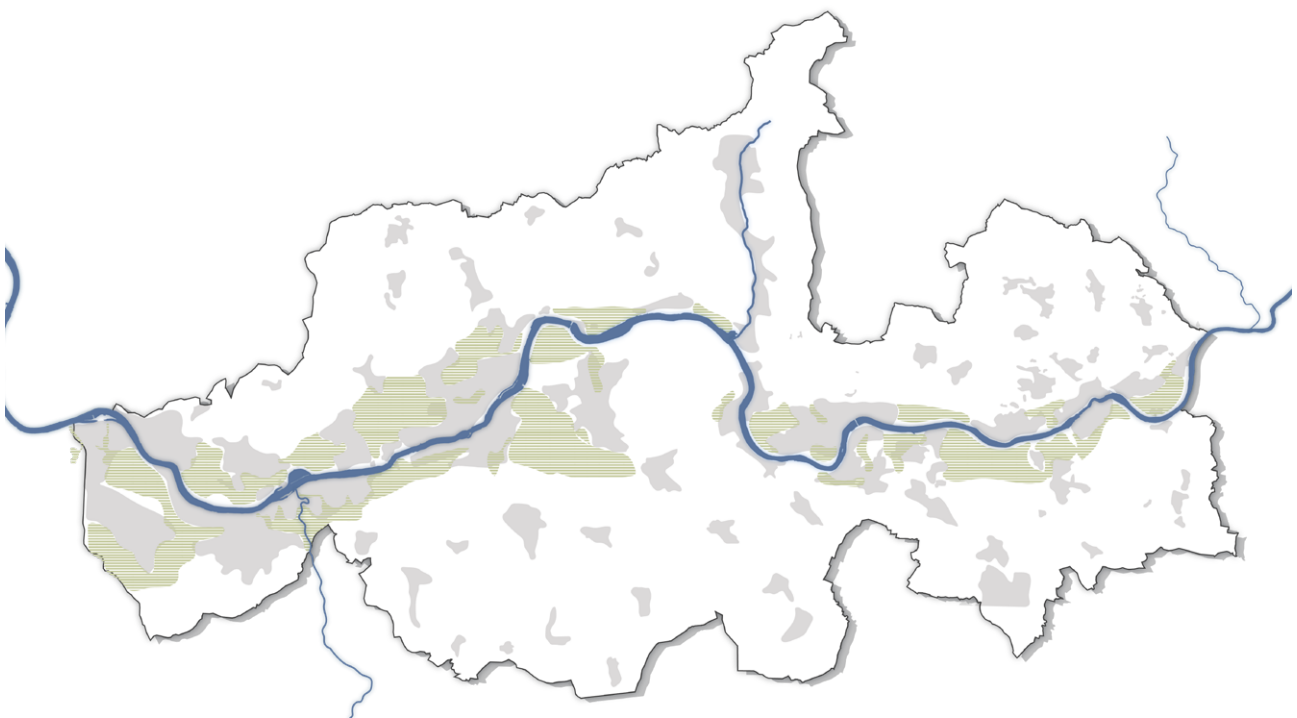
Priorität



Federführung



Betroffene Gemeinden, v. a. in der Talsohle



Referenz - extern:



Abbildung 51: Implementierung eines Pocket-Parks entlang historischer Gebäude, Baden-Baden



Abbildung 52: Quartierspark mit Sitzmöglichkeiten und vielfältiger Vegetation, Neckarsulm

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Bestandsaufnahme der siedlungsnahen Landschaften
- Konzepte zur Gestaltung und ökologischen Qualifizierung
- Schrittweise Umsetzung der Aufwertungsmassnahmen

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- BUND Hochrhein
- NABU Südbaden
- Pro Natura Aargau
- Natur und Landschaft Basel-Landschaft
- Jurapark Aargau

Bezug zu anderen Massnahmen:

- L2
- L3
- M10

L5: Prüfung der Potenzialstandorte zur Erzeugung von erneuerbarer Energien am Hochrhein

Ziel der Massnahme:

Die ausgewiesenen Potenzialstandorte für Windenergie und Freiflächen-PV-Anlagen gilt es zur Integration von erneuerbaren Energien auf eine Umsetzung zu prüfen. Ebenfalls gilt es grossflächig bebaute Gebiete, wie Industrie- und Gewerbeareale auf die Implementierung von PV auf den Dachflächen zu untersuchen.

Inhalt der Massnahme:

Die Umsetzung von Standorten zur Erzeugung erneuerbarer Energien entlang des Hochrhein Korridors ist für eine zukunftsfähige Entwicklung bedeutend. Die in den formellen Planwerken festgelegten Potenzialstandorte für FFPV und Windenergie, gilt es in Raumanalysen zu prüfen und besonders in Hinblick auf den Schutz der Landschaft sowie Flora und Fauna abzuwägen. Bei

der Realisierung von Freiflächen-PV ist darauf zu achten, diese ausserhalb von ökologisch hochwertigen oder geschützten Flächen umzusetzen und bereits versiegelte Flächen wie Parkplätze oder vorbelastete Standorte (Altlastenstandorte, Konversionsflächen etc.) ohne besondere ökologische Bedeutung dafür zu nutzen. Weitere Optionen für eine multifunktionale Nutzung der Flächen stellt der Einsatz von Agri-PV auf Ackerflächen oder Kultur- und Grünlandflächen dar, die trotz der Ergänzung der PV weiterhin überwiegend landwirtschaftlich bewirtschaftet werden können. Ein weiteres Potenzial stellen grosse Dachflächen innerhalb von Gewerbe- und Industriearealen dar, die meistens unverschattet sind und die dort erzeugte Energie direkt vor Ort genutzt werden kann und gleichzeitig die CO₂ Bilanz der Unternehmen verbessert. Einen kleinen Beitrag kann ebenfalls die Implementierung von PV im Privatraum darstellen.

Zeithorizont



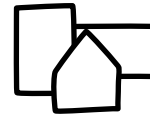
Priorität



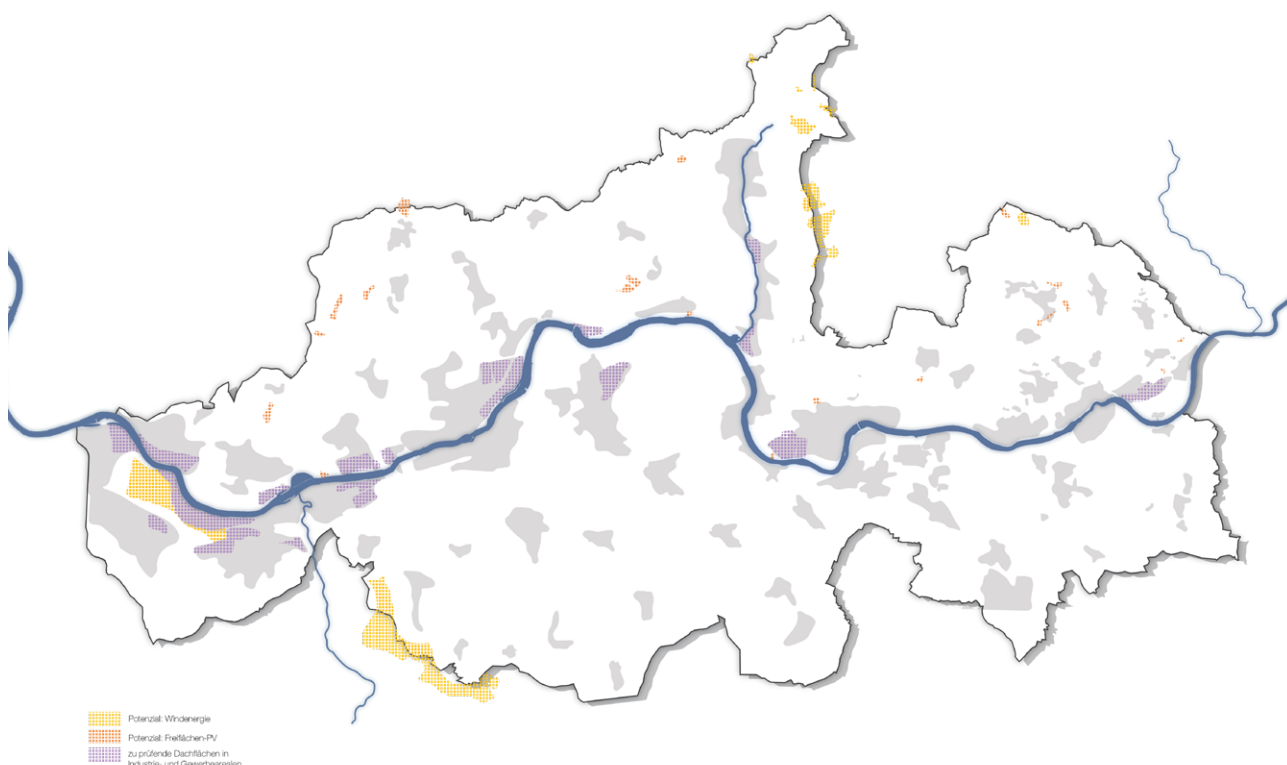
Federführung



Kanton & Landkreise



Städte & Gemeinden mit grossflächigen Gewerbe- und Industriearealen



Referenz - extern:



Abbildung 53: Überbau von gewerblichen Parkplatzflächen mit einer Photovoltaik-Anlage



Abbildung 54: Implementierung von Photovoltaik auf den Dachflächen grosszügiger Industriegebäude

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Untersuchung der Potenzialflächen – Priorisierung der Entwicklung
- Identifizierung von weiteren Potenzialen auf bereits versiegelten Flächen oder Dachflächen
- Informationskampagne und Gespräche mit Eigentümerschaften

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Kantone und Landkreise
- BUND Hochrhein
- Gewerbetreibende
- Stadtwerke

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S3
- L3
- L4

7.4. Massnahmen Handlungsfeld Mobilität

M1: Stärkung der Busanbindung zwischen ländlichem Raum und Bahnhöfen

Ziel der Massnahme:

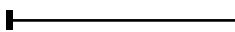
Mit dem verdichteten Bustakt sollen die Attraktivität und der Komfort des ÖV im ländlichen Raum gesteigert werden, indem die Anbindung an die Bahnhöfe verbessert wird. Zugleich kann die Massnahme zu einer Entlastung der Parkplatzsituation und des Verkehrsaufkommens in den Siedlungen entlang der Bahnlinie führen.

gesetzt werden. Von grosser Wichtigkeit ist eine gute Abstimmung mit dem Bahnverkehr und möglichst kurze Reisezeiten.

Inhalt der Massnahme:

Die grösseren gewachsenen Dörfer (insbesondere Ankergemeinden) haben im ländlichen Raum das grösste Fahrgastpotenzial und sind für die umliegenden Gemeinden meist in kurzen Distanzen erreichbar. Mit dem Fokus von besseren Busanbindungen in diese grösseren Gemeinden anstelle von flächendeckendem Ausbau des Bustakts im ländlichen Raum können Ressourcen effizient ein-

Zeithorizont



kurzfristig

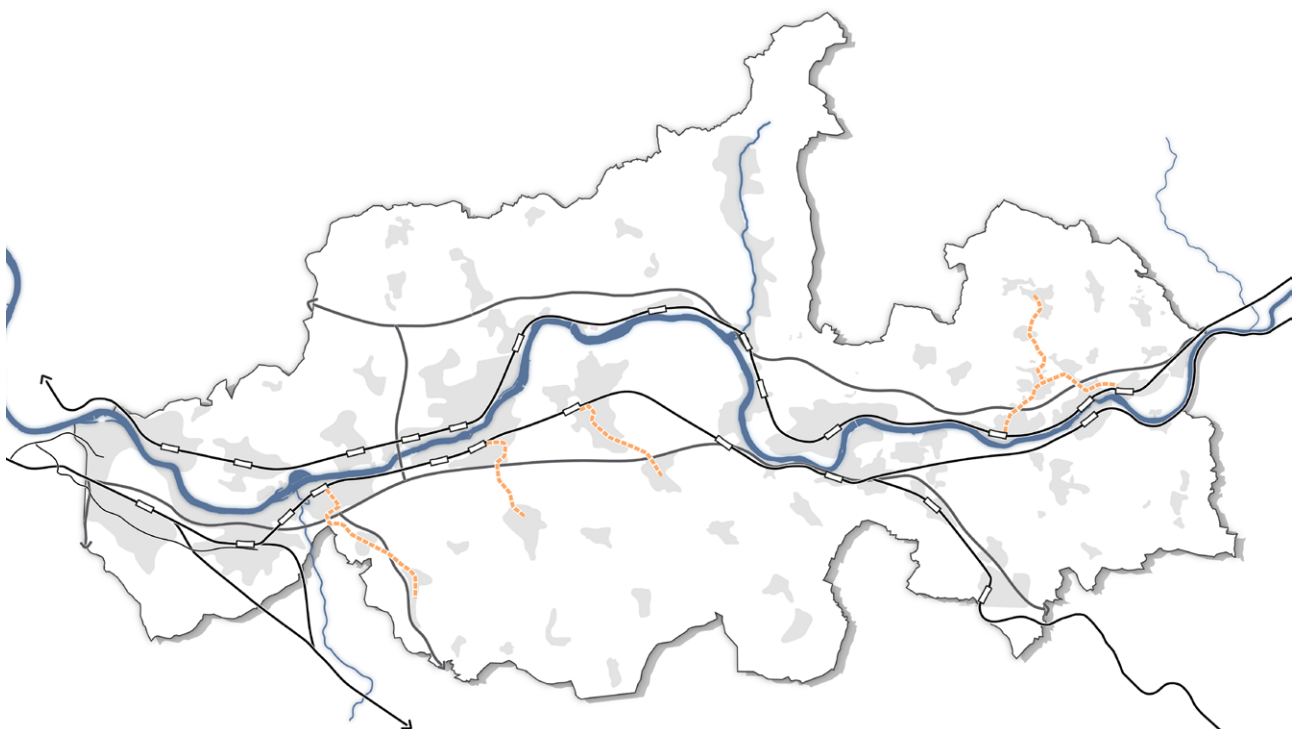
Priorität



Federführung



Kantone & Landkreis WT,
Hochrhein-Region



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Kapazitätsplanung (Fahrzeuge, Personal)
- Sicherstellung der Finanzierung
- Fahrplanerstellung in Abstimmung mit dem Bahnfahrplan
- Öffentliche Bekanntmachung und Kommunikation

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)
- Waldshuter Tarifverbund (WTV)
- Fricktal Regio Planungsverband
- Busbetreibende

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S5
- M6

M2: S-Bahn 15-Minuten-Takt zwischen Basel Bahnhof SBB und Rheinfelden

Ziel der Massnahme:

Unter den Schweizer Bahnlinien nach Basel ist die Verbindung Rheinfelden - Basel SBB der einzige Abschnitt im inneren Agglomerationsbereich, für welchen der Bund noch keinen 15-Minuten-Takt beschlossen hat. Um die hohe ÖV-Nachfrage im Fricktal zu bewältigen, legen die Interregiozüge ab 2026 zusätzliche Halte in Möhlin und Stein-Säckingen ein. Ziel ist jedoch ein 15-Minuten-Takt für die S-Bahn auf dem Abschnitt Rheinfelden - Basel SBB. Regional gesehen ist die Umsetzung des 15-Minuten-Takts von grosser Bedeutung, da dies die Erreichbarkeit in dem dicht besiedelten Teilbereich des Hochrheins signifikant erhöht.

Inhalt der Massnahme:

Die Bahn-Kapazität ist zwischen Pratteln und Rheinfelden aufgrund der Überlagerung des Regional-, Fern- und Güterverkehrs heute vollständig ausgeschöpft. Um den S-Bahn-Takt erhöhen zu können, ist ein Streckenausbau notwendig. Diese Massnahme steht auch in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung in den Bahnhofsumfeldern.

Zeithorizont



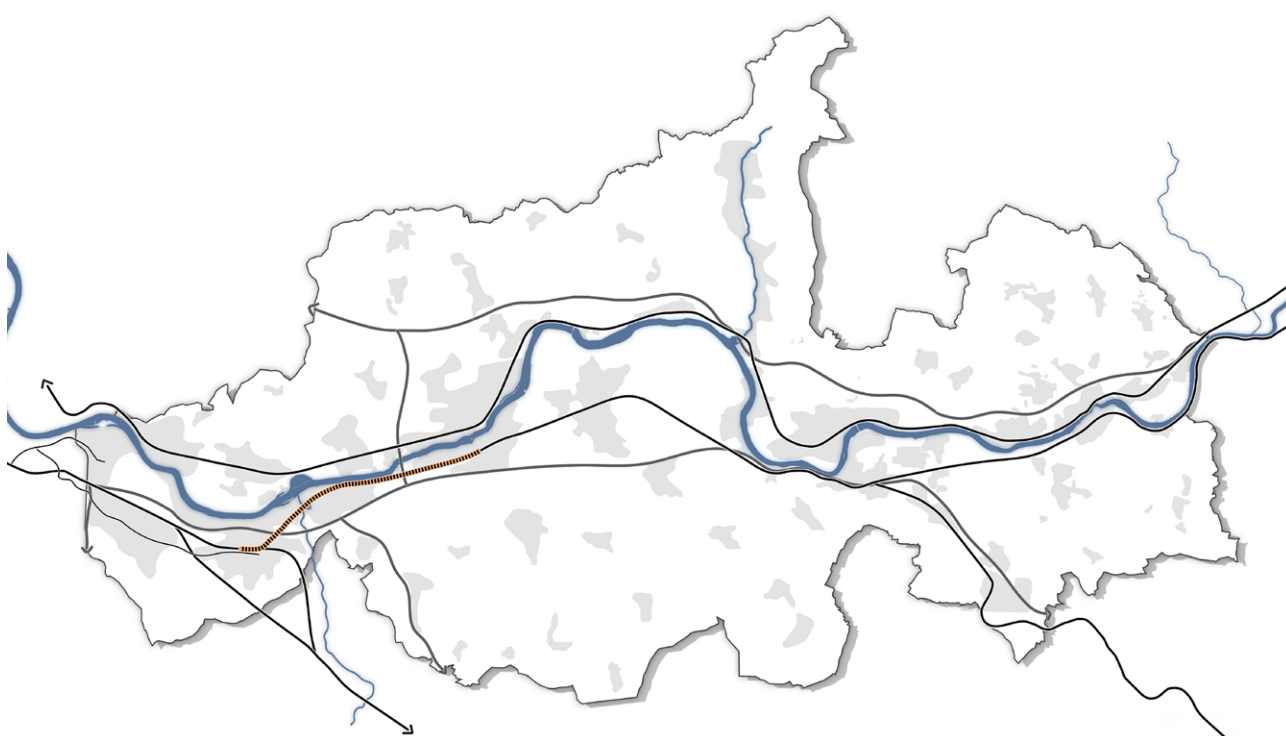
Priorität



Federführung



Kantone, BAV (bei Aufnahme der Massnahme in Ausbauschrift), Hochrhein-Region



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Aufnahme in einen Ausbauschritt des STEP
Bahnhofinfrastruktur

Die Umsetzungsschritte werden auf übergeordneter Ebene koordiniert. Informationen zur S-Bahn-Entwicklung in der Agglomeration Basel können unter <https://www.trireno.org/de/> eingesehen werden.

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- SBB

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1
- M6

M3: S-Bahn 15-Minuten-Takt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Rheinfelden (Baden)

Ziel der Massnahme:

Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn wird ein erheblicher Qualitätssprung beim Angebot und eine Zunahme der Nachfrage auf die Schiene erwartet. Der Abschnitt Rheinfelden (Baden) – Basel Bad Bf befindet sich im inneren Bereich der Agglomeration. Hier besteht ein besonderes Verlagerungspotenzial auf die Schiene, welches mit einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn (heute Regionalbahn) realisiert werden kann.

Inhalt der Massnahme:

Nach Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist nach heutigen Erkenntnissen genügend Kapazität für eine Taktverdichtung der S-Bahn zwischen Rheinfelden (Baden) und Basel Bad Bf vorhanden. Verantwortlich für die Bestellung und Finanzierung des Angebotes ist das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Diese Massnahme steht in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung in den Bahnhofsumfeldern sowie der gesamtheitlichen Erhöhung der baulichen Dichten, vor allem auf der deutschen Seite, um eine Taktverdichtung umsetzen zu können.

Zeithorizont



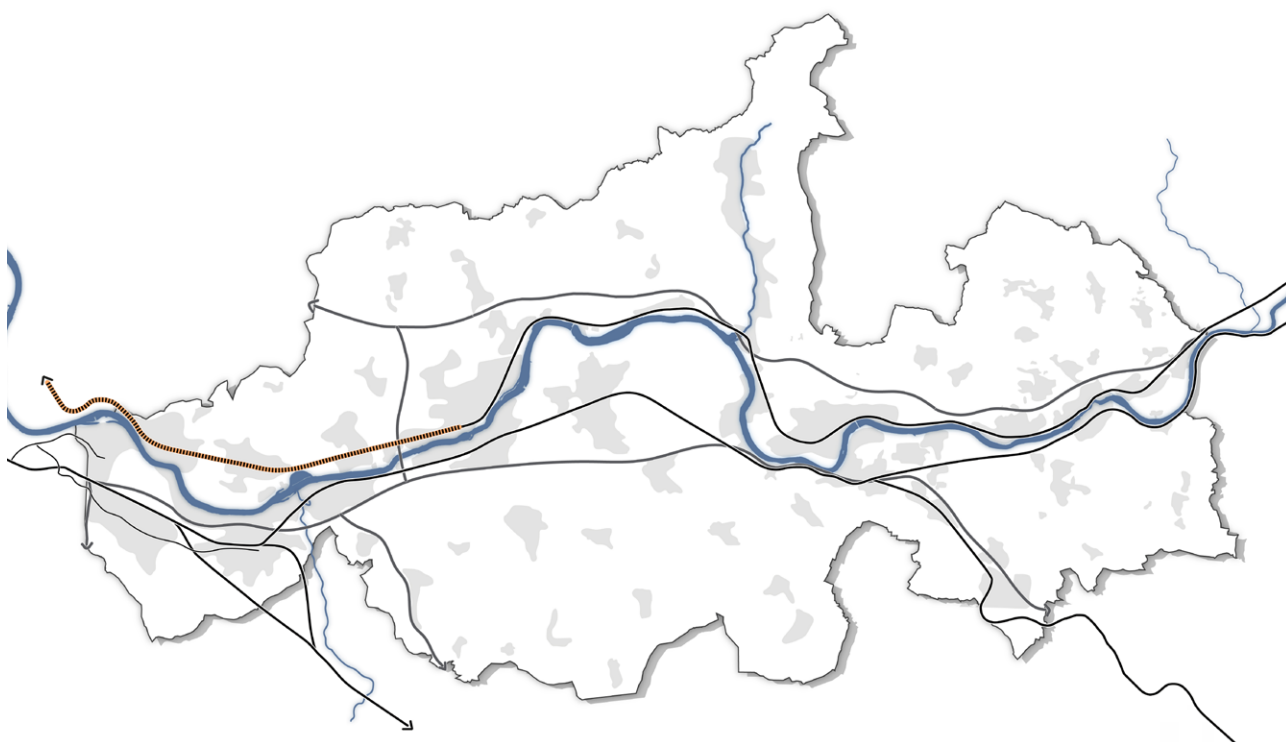
Priorität



Federführung



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,
Hochrhein-Region



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Regionale Positionierung zum Ausbau und zur Einforderung des 15-Minuten-Takts als Basis notwendig
- Aufnahme des 15-Minuten-Takts in den Zielfahrplan 2035 des Ministeriums für Verkehr BW

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- DB
- BAV
- Kanton BS
- Landkreis LÖ

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1

M4: Planung und Umsetzung der ÖV-ÖV-Drehscheiben

Ziel der Massnahme:

An den bezeichneten ÖV-ÖV-Drehscheiben soll das einfache und schnelle Umsteigen zwischen ÖV-Angeboten sowie zwischen ÖV und Fuss- / Veloverkehr, Mikromobilität und Sharing-Angeboten ermöglicht werden. Die kombinierte Mobilität soll dadurch zugänglicher gemacht werden und nachhaltige Fortbewegungsarten fördern. Die Bahnhöfe werden dadurch immer wichtigere Knotenpunkte im Netzwerk der alltäglichen Wege.

Inhalt der Massnahme:

Im AP5 sind für die identifizierten ÖV-ÖV-Drehscheiben typenspezifische und typenunspezifische Qualitätsanforderungen definiert. Aufbauend auf dieser Grundlage werden die Planungen zu den Drehscheiben in der Region Hochrhein konkretisiert. Beispielsweise ist die Ansiedlung von weiteren Nutzungen (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) und der Ausbaustandard (z. B. Barrierefreiheit) voranzutreiben. Für die ÖV-ÖV-Drehscheiben in Frick, Stein und Bad Säckingen ist ferner die Massnahme M16 bzgl. der MIV-ÖV-Drehscheiben zu beachten.

Zeithorizont



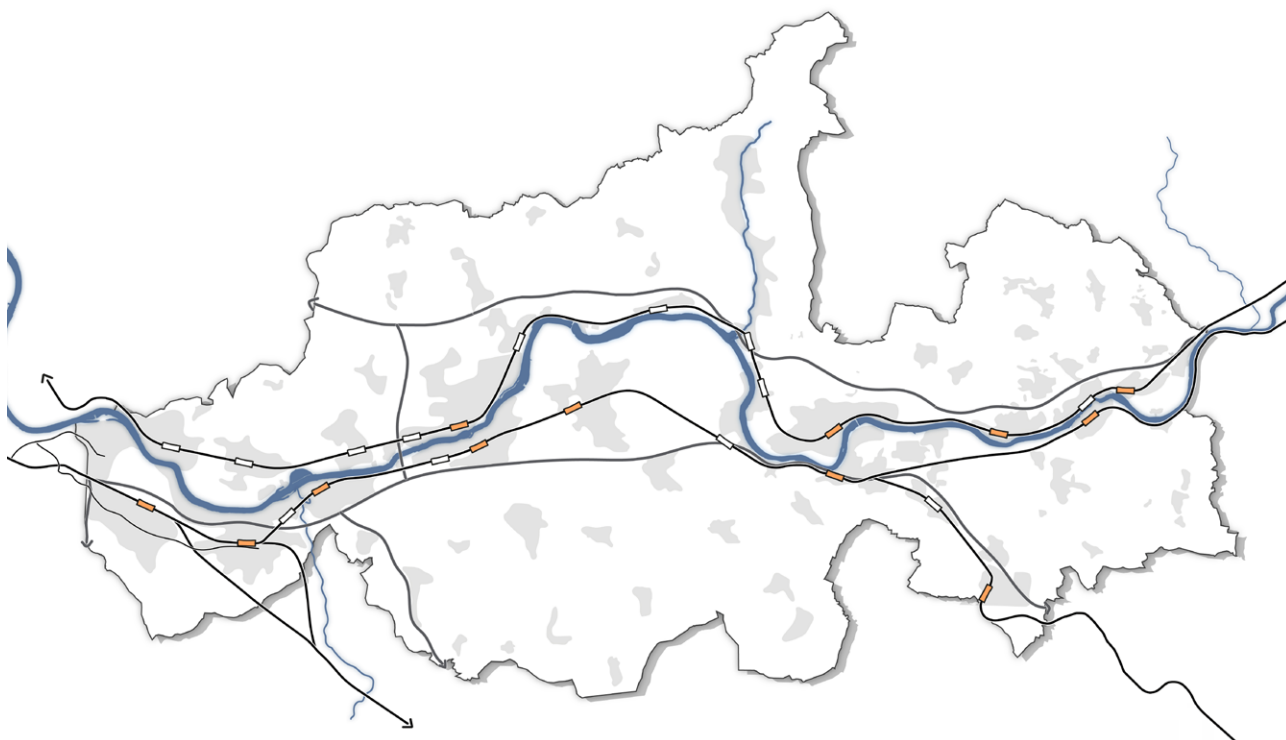
Priorität



Federführung



Muttenz, Pratteln, Augst, Kaiseraugst, Rheinfelden (Baden+CH), Möhlin, Frick, Bad Säckingen, Stein, Murg, Laufenburg (Baden+CH)



Referenzbeispiel - Hochrhein:

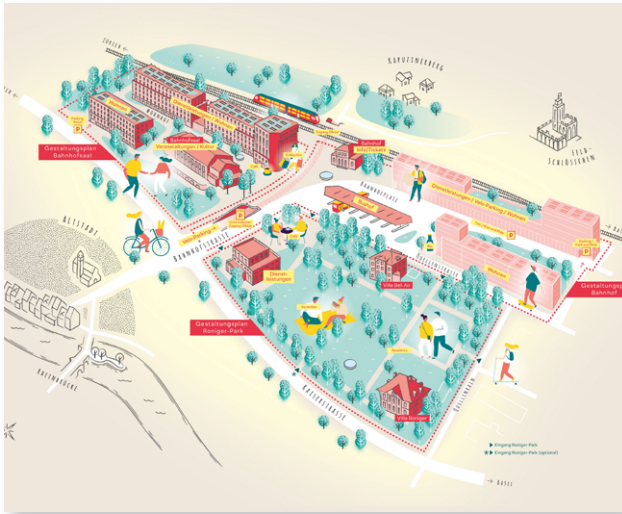


Abbildung 55: Plan Weiterentwicklung Bahnhofsbereich Rheinfelden CH



Abbildung 56: Visualisierung Weiterentwicklung Bahnhofsbereich Rheinfelden CH

Referenz - extern:



Abbildung 57: Mobility Hub, Stuttgart-Vaihingen



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Planung und Ausbau der typenspezifischen und typenunspezifischen Qualitätsanforderungen
- Mitwirkungsprozesse

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1
- M16

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Agglo Basel
- SBB
- DB
- Kantone und Landkreise

M5: Vertiefungsstudie zur grenzübergreifenden Vernetzungsmöglichkeit der Bahnhöfe

Ziel der Massnahme:

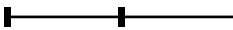
Die Hochrhein-Region weist mit dem doppelten Schienenstrang entlang des Rheins eine besondere ÖV-Qualität auf. Die Qualität soll weiter ausgebaut werden, indem die grenznahen Bahnhöfe (besser) miteinander vernetzt werden. Mit der Vernetzung soll der ÖV attraktiver gestaltet und die Erreichbarkeit der jeweils gegenüberliegenden Rheinseite verbessert werden, um den Modal Shift vom MIV auf den ÖV zu fördern.

Inhalt der Massnahme:

Konkret soll eine Studie untersuchen, wie die grenznahen Bahnhöfe optimal mit Busverbindungen verknüpft werden können, um reibungslose, schnelle und attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten.

In Rheinfelden besteht bereits ein Ortsbus, welcher die beiden Bahnhöfe verbindet. Möglichkeiten zur Optimierung des Angebots, insbesondere der Abstimmung auf den Takt, ist in der Verkehrsstudie beider Rheinfelden und Kaiseraugst enthalten (z. B. durch neue Direktverbindung oder Verlängerung von bestehenden Buslinien auf die gegenüberliegende Rheinseite). Die enthaltenen Varianten sind in einer genaueren Betrachtung im Rahmen des Buskonzepts zu prüfen. Bei den Bahnhöfen Bad Säckingen und Stein-Säckingen, sowie den beiden Laufenburg ist bei einer neuen Buslinie insbesondere die verkehrliche Situation an den Grenzübergängen zu berücksichtigen. Optionen mit wenig Zeitverlust durch Stau ist eine hohe Gewichtung zu geben. Das Bezahlungssystem soll möglichst attraktiv gestaltet werden und ist in der Studie zu prüfen.

Zeithorizont

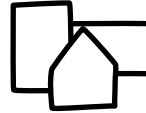


kurzfristig - mittelfristig

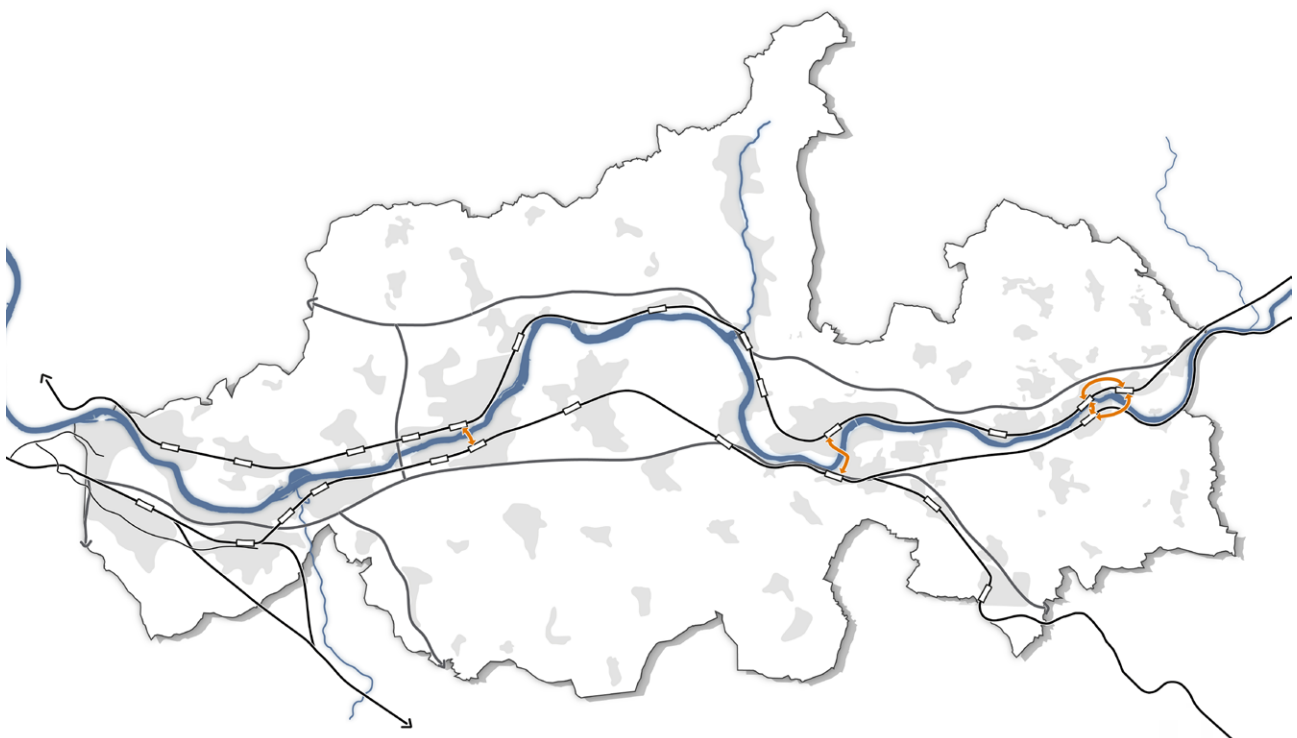
Priorität



Federführung



Rheinfelden (Baden+CH), Bad Säckingen, Stein, Laufenburg (Baden+CH)



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 58: Vernetzung der Bahnhöfe beider Rheinfelden durch Ortsbus



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Konkretisierung der Rahmenbedingungen für die Vertiefungsstudie
- Sicherstellung der Finanzierung
- Vergabe und Durchführung der Studie
- Einleitung weiterer Schritte für die Umsetzung (z. B. Fahrplananpassung)

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)
- Waldshuter Tarifverbund (WTV)
- Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL)
- SBB
- DB
- Kantone und Landkreise

Bezug zu anderen Massnahmen:

- M7

M6: Gutes Bahnangebot in der Region sicherstellen

Ziel der Massnahme:

Der doppelte Schienenstrang bildet das Rückgrat für die ÖV-Erschliessung der Region. Das Bahnangebot soll weiter ausgebaut und optimiert werden, um eine insgesamt gute resp. noch bessere ÖV-Anbindung sicherzustellen. Bspw. sollen Inter-regio-Halte dort, wo ein hohes Fahrgastpotenzial besteht oder Taktverdichtungen möglich sind auf politischer und planerischer Ebene eingefordert werden.

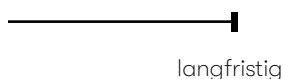
Inhalt der Massnahme:

Anliegen der Region an das Bahnangebot im Rahmen des Raumkonzepts sind z. B. IR-Halte in Stein und Pratteln. Ab Ende 2025 wird der IR im Halbstundentakt in Stein-Säckingen halten (bisher: Stundentakt), da die S-Bahn am Kapazitätslimit ist und nicht verdichtet oder verlängert werden kann. Vor dem Hintergrund der Arbeitsplatzentwicklung am Sisslerfeld und dem damit verbundenen Pendelverkehr ist der IR-Halt in Stein-Säckingen langfristig zu sichern.

Das Anliegen eines IR-Halts in Pratteln wurde bereits häufiger bei der SBB platziert, stiess allerdings bisher auf Ablehnung, da in Pratteln ein gutes S-Bahn-Angebot besteht. Aufgrund der regional bedeutsamen Arbeitsplatzgebiete und Einkaufsnutzungen, sowie der Scharnierfunktion zum Ergolzthal ist ein IR-Halt nicht nur für Pratteln, sondern auch für die Region ein grosser Mehrwert. Zudem besteht in Pratteln durch die dynamische Siedlungsentwicklung im Bahnhofsumfeld ein grosses Fahrgastpotenzial (z. B. Bredella- und Rohner-Areal). Generell geht es bei diesem Anliegen vor allem um gute Umsteigebeziehungen zwischen dem Ergolzthal und Hochrheintal. Das Anliegen soll weiterhin auf planerischer und politischer Ebene eingebracht werden. Weitere Optionen für Verbesserungen im Bahnangebot sollen laufend geprüft und eine regionale Haltung entwickelt werden, welche im Rahmen von Ausbauten und Angebotsplanungen platziert wird.

Hinweis zum IR-Halt Pratteln: Die Regierung BL setzt sich prioritär für eine Anpassung des Fahrplans der S3 ein, um die Anbindung Prattelns und des Ergolztals an den Fernverkehr in Olten zu optimieren (Umsetzung vsl. 2036). In zweiter Priorität soll der 15-Minuten-Takt zwischen Basel SBB und Rheinfelden umgesetzt werden.

Zeithorizont



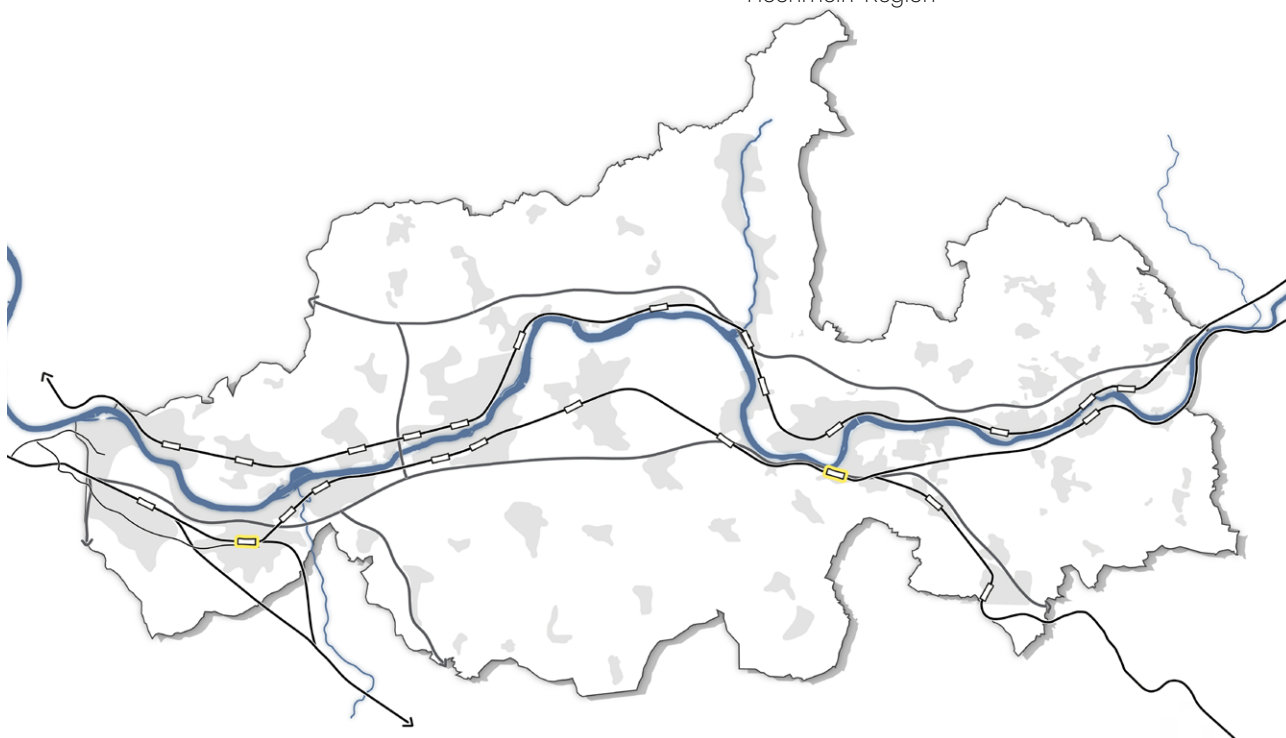
Priorität



Federführung



Städte & Gemeinden mit Bahnanschluss,
Hochrhein-Region



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Laufende Prüfung von möglichen Angebotsverbesserungen
- Entwicklung einer regionalen Haltung, z. B. regionale Positionierung zum langfristigen IR-Halt in Stein und neuen IR-Halt in Pratteln als Basis notwendig

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- SBB
- DB
- Agglo Basel
- Kantone und Landkreise

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1
- M2
- M1

M7: Einrichten von Expressbuslinien

Ziel der Massnahme:

Zwischen den Bahnhöfen Schopfheim und Frick sowie Lörrach und Rheinfelden sollen jeweils Expressbuslinien eingerichtet werden, um die Schienenangebote des Hochrheintals mit der Wiesentalbahn zu verbinden. Mit dieser Massnahme werden die Grenzübergänge vom MIV entlastet und die Reisezeiten durch eine direkte Tälervernetzung verkürzt.

Mit der Linie zwischen Schopfheim und Frick soll ein konkurrenzfähiges ÖV-Angebot für den Pendelverkehr des Sisslerfelds eingerichtet werden. Die Verbindung zwischen Rheinfelden nach Lörrach soll die Fahrtzeiten zwischen den Arbeitsplatzgebieten der beiden Täler verkürzen.

Inhalt der Massnahme:

Die konkrete Linienführung ist zunächst zu evaluieren. Für die Verbindung Schopfheim - Frick soll die Linienführung über die Autobahn zwischen Stein und Frick geprüft werden. Die Priorität ist auf möglichst schnelle Verbindungen zu legen, indem auf die wichtigen Haltepunkte wie Bahnhöfe und grosse Arbeitsplatzgebiete fokussiert wird. Die Abstimmung mit dem Bahntakt ist für kurze Umsteigezeiten sicherzustellen und dieverkehrliche Situation an den Grenzübergängen zu berücksichtigen. Für Zweiteres ist eine Abstimmung mit den Zollämtern vorzunehmen, um eine Buspriorisierung am Grenzübergang umzusetzen.

Zeithorizont



mittelfristig

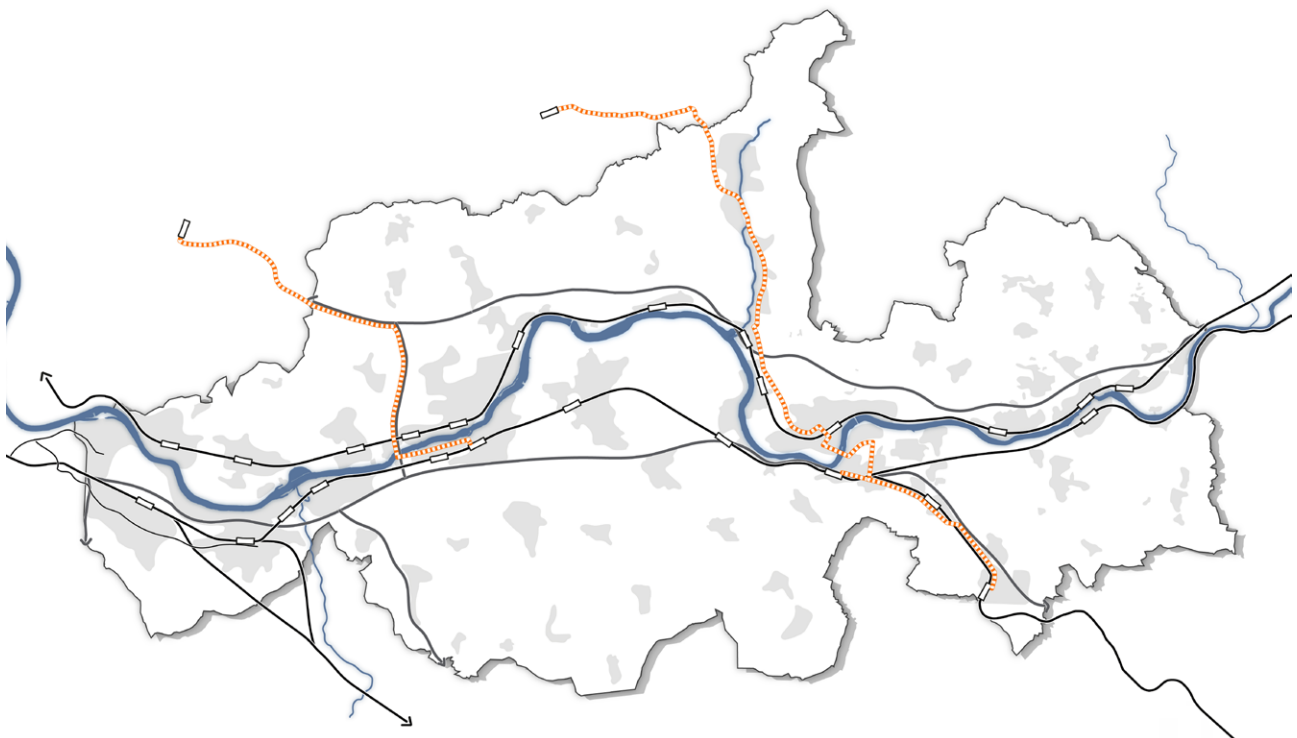
Priorität



Federführung



Kantone & Landkreise,
Hochrhein-Region



Referenz - extern:



Abbildung 59: Expressbus-Linie 10 Solothurn Hauptbahnhof - Luterbach Attisholz Süd

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Variantenstudie Buslinienführung
- Kapazitätsplanung (Fahrzeuge, Personal)
- Sicherstellung der Finanzierung
- Fahrplanerstellung in Abstimmung mit dem Bahnfahrplan
- Öffentliche Bekanntmachung und Kommunikation

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S3
- S4
- M5

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)
- Waldshuter Tarifverbund (WTV)
- Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL)
- Potenzielle Transportunternehmen
- SBB
- DB
- Sisslerfeld: Gemeinden Eiken, Münchwilen, Sisseln und Stein, sowie Fricktal Regio Planungsverband, Kanton AG, Bad Säckingen und Regionalverband Hochrhein-Bodensee (die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei den vier Gemeinden)
- Zollämter

M8: Ausbau eines ÖV-Hochleistungskorridors in Pratteln

Ziel der Massnahme:

Zwischen den Bahngleisen und dem Rhein bestehen in Pratteln grosse Arbeitsplatzgebiete inklusive dem verkehrsintensiven Versorgungszentrum «Grüssenareal». Mit der Entwicklung von Salina Raurica entsteht zudem ein neuer dicht genutzter Stadtbaustein für Wohnraum, Arbeitsplätze und Freizeitangebote.

Ziel für das Gebiet ist ein attraktives ÖV-Angebot, um einen hohen Anteil des Verkehrs mit dem ÖV abzuwickeln. Hierfür soll zwischen den Bahnhöfen Pratteln und Kaiseraugst ein ÖV-Hochleistungskorridor eingerichtet werden.

Inhalt der Massnahme:

Für den ÖV-Hochleistungskorridor bestehen die Optionen einer Bus- oder Tramlinie. Mittelfristig soll eine starke Busverbindung geprüft und ausgebaut werden, welche das Grüssenareal und Salina Raurica sehr gut mit den Bahnhöfen Pratteln und Kaiseraugst verbindet. Längerfristig könnte je nach Bedarf und politischer Zielsetzung der Bus-Hochleistungskorridor durch die Verlängerung der Tramlinie 14 ersetzt werden. Das Trasse der Tram wird gemäss kantonalem Richtplan bis auf Weiteres freigehalten. Der ÖV-Hochleistungskorridor bleibt damit aufwärtskompatibel.

Zeithorizont



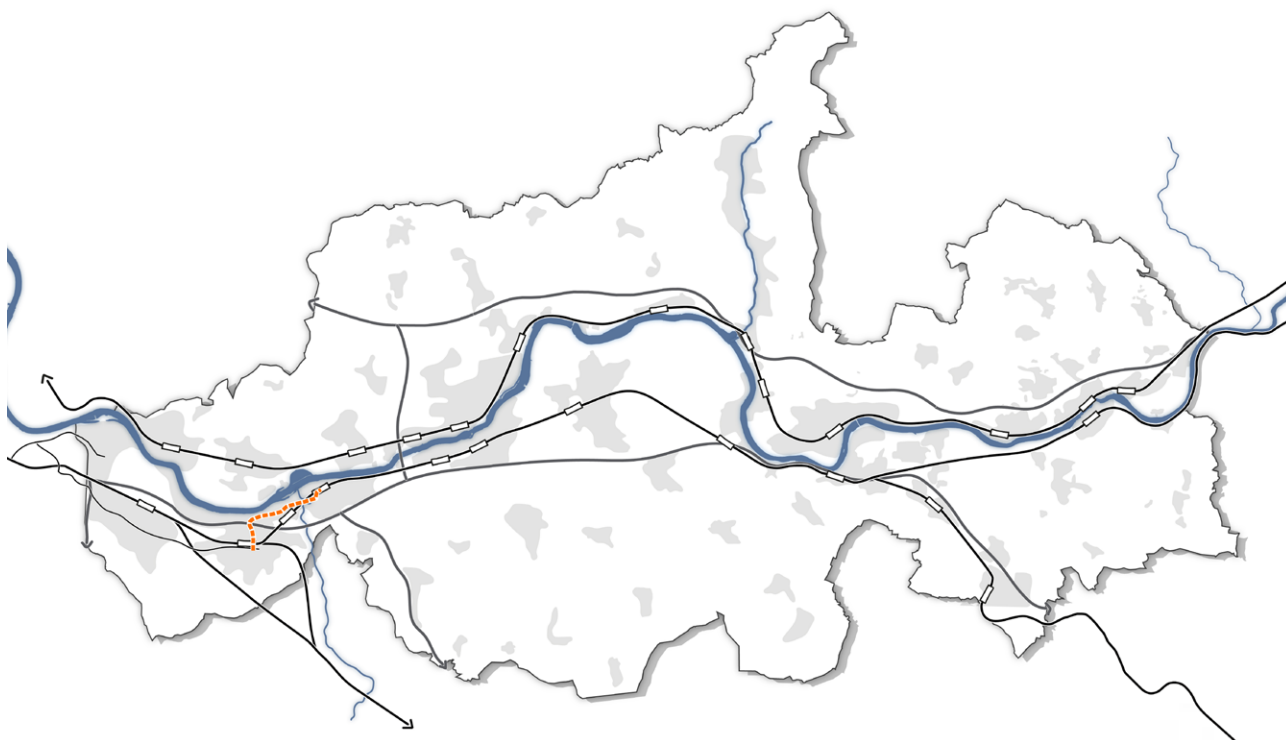
Priorität



Federführung



Kanton BL, Pratteln



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Machbarkeitsstudie
- Kapazitätsplanung (Fahrzeuge, Personal)
- Sicherstellung der Finanzierung
- Fahrplanerstellung in Abstimmung mit dem Bahnfahrplan
- Öffentliche Bekanntmachung und Kommunikation

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- SBB
- Baselland Transport (BLT)

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1
- S3
- S4

M9: Aktivierung des Rheinkraftwerks Säckingen als Fussgänger- und Veloquerung

Ziel der Massnahme:

Der Ausbau von Querungsmöglichkeiten über den Rhein ist ein wichtiger Baustein für die bessere Vernetzung von Deutschland und der Schweiz. Pendler- und Freizeitrouten sollen durch neue Querungen kürzer und attraktiver werden. Das bestehende Laufwasserkraftwerk Säckingen soll für den Fuss- und Veloverkehr zugänglich gemacht werden, um eine direkte Wegebeziehung zwischen Bad Säckingen und dem Sisslerfeld zu schaffen.

als öffentlicher Rheinübergang an, wie es z. B. bereits bei den Kraftwerken Laufenburg und Birsfelden umgesetzt ist. Für eine verbesserte grenzüberschreitende Vernetzung wird das Rheinkraftwerk Säckingen als Fuss- und Veloweg geöffnet. Damit wird ein direkter Zugang von den Wohngebieten in Bad Säckingen zum Sisslerfeld geschaffen.

Inhalt der Massnahme:

Das Kraftwerk Säckingen steht heute nicht für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Die vorhandene Infrastruktur des Bauwerks bietet sich jedoch ideal

Zeithorizont

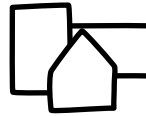


kurzfristig

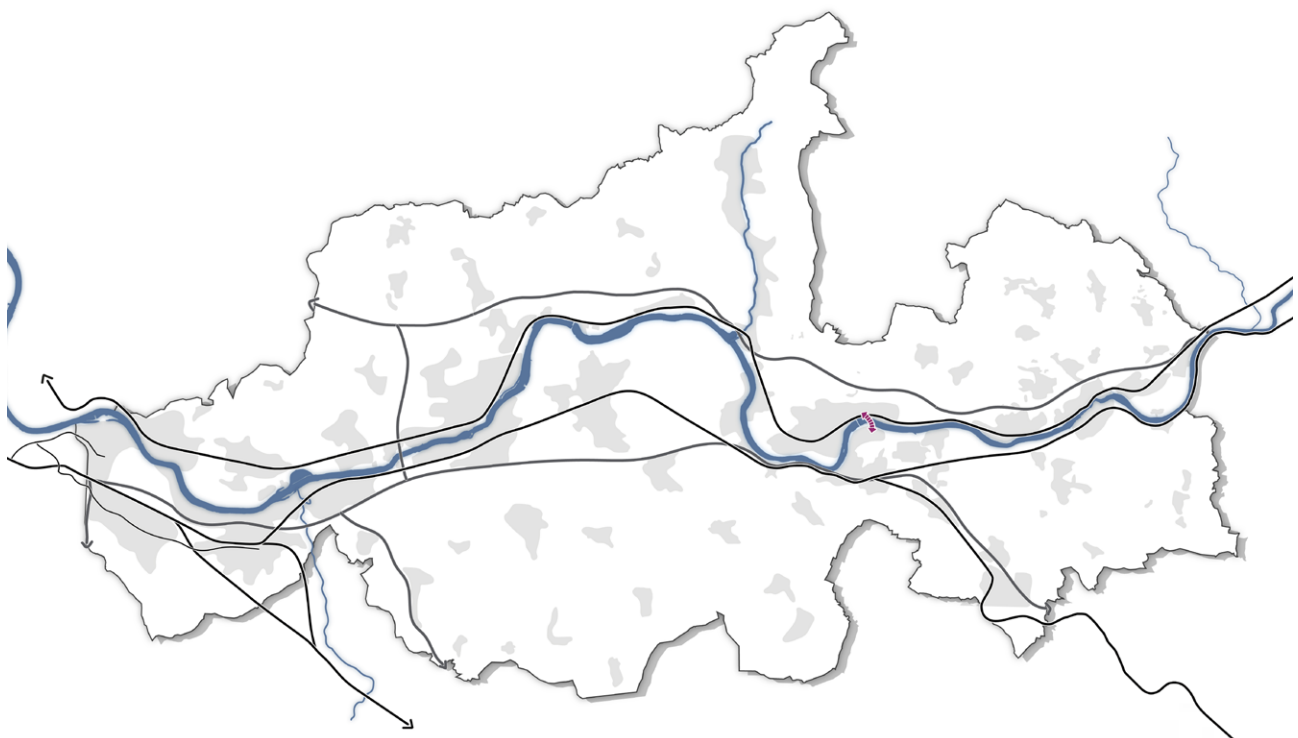
Priorität



Federführung



Bad Säckingen, Stein



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 60: Kraftwerkanlage Birsfelden. Quelle: Andreas Zimmermann

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erstellung eines Konzepts für die Wegeverbindung unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen und Betriebsanforderungen des Kraftwerks
- Beteiligung der Interessengruppen: Rheinkraftwerk Säckingen AG, Umweltorganisationen, ggf. weitere
- Klärung der Finanzierung
- Integration des Rheinübergangs in das bestehende Fuss- und Velowegenetz

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Sisslerfeld: Gemeinden Eiken, Münchwilen, Sisseln und Stein, sowie Fricktal Regio Planungsverband, Kanton AG, Bad Säckingen und Regionalverband Hochrhein-Bodensee (die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei den vier Gemeinden)

Bezug zu anderen Massnahmen:

- L2

M10: Weiterentwicklung Velonetz - Schliessung von Netzlücken und Planung der Velovorzugsrouten

Ziel der Massnahme:

Der Ausbau des Velonetzes in der Talsohle des Hochrheins bietet aufgrund der flachen Topografie, des grossen Arbeitsplatzangebots und die Nähe zu Basel viel Potenzial für den Modal Shift. Ziel sind einerseits direkte und attraktive Verbindungen für den Pendlerverkehr sowie attraktive Routen für den Freizeitverkehr. Zudem soll die Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR) konkretisiert werden, um direkte und sichere Veloverbindungen entlang der Siedlungen und Arbeitsplatzgebiete in der Talsohle zu schaffen. Die bisher vorgesehene Linienführung der VVR soll bis zum Sisslerfeld und über den Rhein weitergedacht werden, um das ganzheitliche Netz zu vervollständigen und gute Voraussetzungen für die Velonutzung umsetzen zu können.

Inhalt der Massnahme:

Die vorhandenen Lücken resp. Schwachstellen im Velonetz werden geschlossen, um ein durchgängiges Wegenetz zu schaffen. Insbesondere auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist ein Fokus zu legen. Bei der Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten sollen die Erfahrungen aus anderen Regionen rund um Basel eingeholt werden, da bisher noch keine VVR realisiert ist. Die Umsetzung soll in Etappen erfolgen. Die Weiterentwicklung der Streckenführung bis zum Sisslerfeld ist vorzubereiten und die geeignete Linienführung zu evaluieren.

Zeithorizont

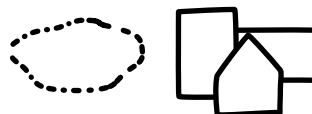


kurzfristig - mittelfristig

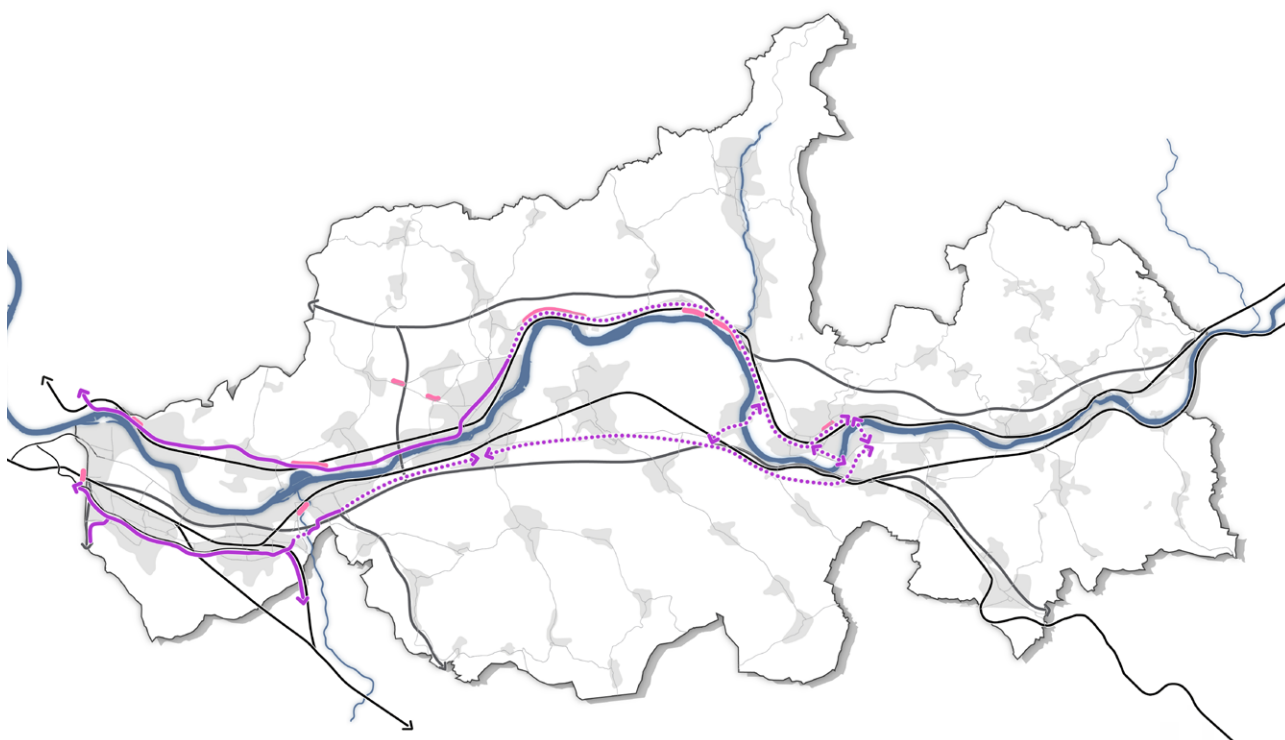
Priorität



Federführung



Kantone & Landkreise,
Städte & Gemeinden (v. a. in der Talsohle),
Hochrhein-Region



Referenz - extern:



Abbildung 61: Velovorzugsroute, Zürich Altstetten



Abbildung 62: «Cykelslangen» Velobrücke, Kopenhagen

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Lancierung von Projekten zur Behebung der Netzlücken
- Erfahrungsaustausch mit den Regionen Leimental und Birsstadt sowie dem Kanton Basel-Landschaft zur konkreten Planung von Velovorzugsrouten
- Umsetzung von ersten Etappen der Velovorzugsroute auf deutscher und Schweizer Rheinseite
- Varianten- und Machbarkeitsstudie Streckenführung Velovorzugsroute zwischen Kaiseraugst und dem Sisslerfeld sowie zwischen Rheinfelden (Baden) und dem Sisslerfeld inkl. grenzüberschreitende Vernetzung
- Behördenverbindliche Verankerung in den Raumplanungsinstrumenten (z. B. kantonaler Richtplan des Kanton Aargau, Agglomerationsprogramm Basel)
- Eingabe der Projektanträge beim Aggloprogramm Basel

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Agglo Basel
- Fricktal Regio Planungsverband

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|-------|-------|
| • L4 | • M13 |
| • M11 | • M15 |
| • M12 | |

M11: Ausbau des Velowegenetzes in den 15-Minuten-Räumen

Ziel der Massnahme:

Mit dem Ausbau des Nutzungsangebots in den 15-Minuten-Räumen ist das Velo ideal als eines der Hauptverkehrsmittel innerhalb der Siedlung geeignet. Ziel ist daher eine attraktive, dichte und sichere Feinerschliessung der 15-Minuten-Räume mit dem Velo, um das Velo als nachhaltiges, gesundheitsförderndes und praktisches Verkehrsmittel zu etablieren. Dies zielt ausserdem auf eine Entlastung der Siedlungen vom MIV sowie eine höhere Lebensqualität ab.

Inhalt der Massnahme:

Eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur soll in den 15-Minuten-Räumen stetig ausgebaut und verbessert werden. Hierzu werden Sanierungen von bestehenden Strassen als Anlass genommen, um die Infrastruktur für das Velo zu überprüfen und auszubauen. Ein wichtiges Augenmerk ist auf die Vernetzung von wichtigen Orten in der Siedlung (z. B. Versorgungszentren, Bildungseinrichtungen etc.) zu legen, um eine optimale Vernetzung zu schaffen.

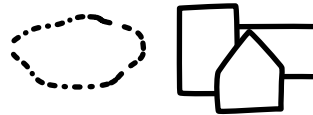
Zeithorizont



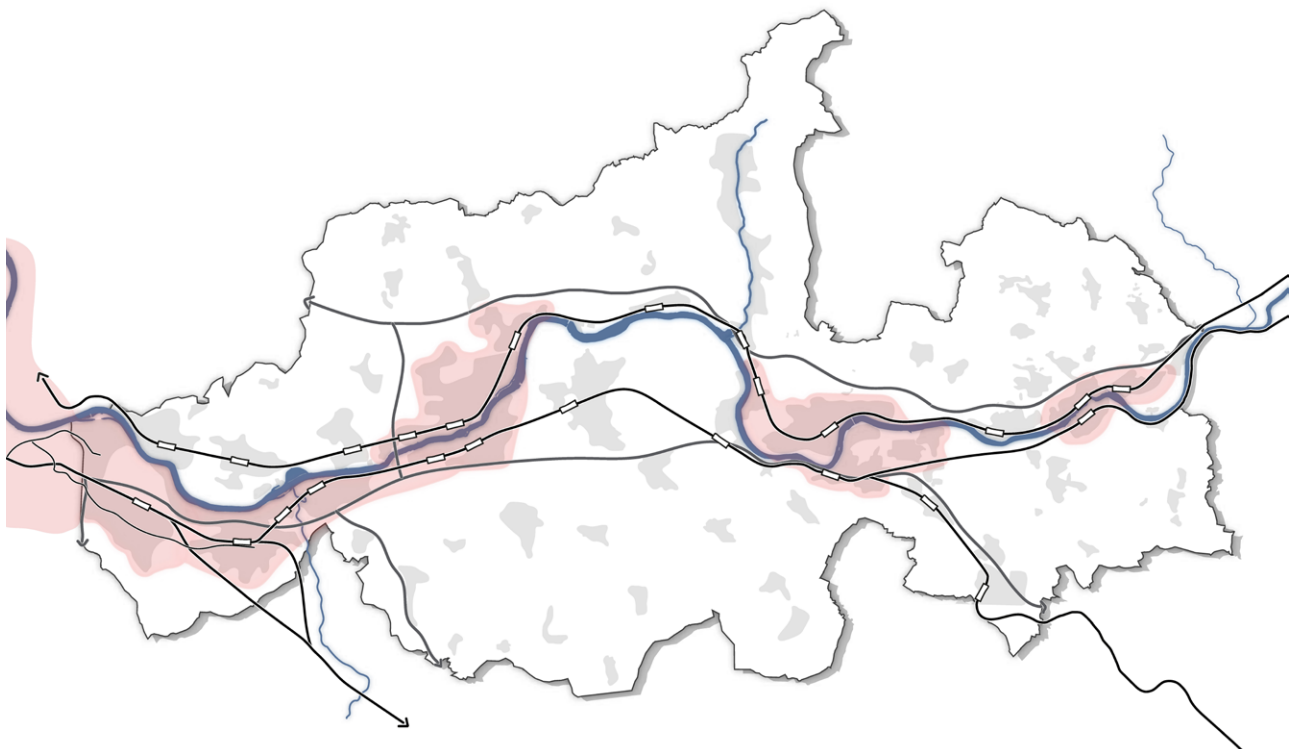
Priorität



Federführung



Städte & Gemeinden im 15-Minuten-Raum,
Hochrhein-Region



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 63: Rheinstrasse, Pratteln



Referenz - extern:



Abbildung 64: Beundenfeldstrasse (links) und Dübystasse (rechts), Bern



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erhebung von Schwachstellen im lokalen Velonetz
- Evaluierung von geeigneten Strassen resp. Verbindungsachsen für den Ausbau von Veloinfrastruktur in Abstimmung mit den Nutzungsangeboten
- Berücksichtigung der Veloverbindungen und Ausbau der Veloinfrastruktur im Rahmen von Strassensanierungen

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Kantone und Landkreise

Bezug zu anderen Massnahmen:

- | | |
|-------|-------|
| • M10 | • M14 |
| • M12 | • M15 |
| • M13 | |

M12: Aufbau eines Bikesharing-Angebots

Ziel der Massnahme:

Das Velo bietet ein grosses Potenzial in der Talsohle, aber auch in der Vernetzung der Talsohle mit dem ländlichen Raum. Um das Verkehrsmittel allgemein zugänglicher und attraktiver zu machen, soll ein Bikesharing-Angebot an den wichtigsten Knotenpunkten eingerichtet werden.

Inhalt der Massnahme:

Es soll ein regionales Konzept zur Planung und Etablierung eines flächendeckenden Bikesharing-Angebots erstellt werden. Einerseits sollen Sharing-Stationen in den Ankergemeinden installiert werden, um die nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum in Richtung der Talsohle (Bahnhöfe, Versorgungszentren etc.) zu fördern. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten ist insbesondere auf E-Bike-Angebote zu setzen. Andererseits soll

mit Sharing-Stationen an den Bahnhöfen die letzte Meile überbrückt werden, um die kombinierte Mobilität z. B. zum Arbeitsplatz auszubauen. Des Weiteren könnte das Angebot auf die grossen Arbeitsplatzgebiete resp. grosse Arbeitgeber wie z. B. Roche (Kaiseraugst) oder das Sisslerfeld ausgeweitet werden. Je nach Nutzenfrequenz und Bedarf ist das Angebot fortwährend anzupassen. Für ein komfortables und gesamtheregional nutzbares Angebot soll die Kooperation nach Möglichkeit nur mit einem Bikesharing-Anbieter stattfinden. Derzeit ist der Ausbau eines E-Bike-Angebots zwischen den beiden Rheinfeldern geplant. Mittelfristig soll das gleiche Angebot zwischen Bad Säckingen und Stein eingerichtet werden. Als Langfristperspektive ist ein engmaschiges Angebot beidseitig des Rheins von einem Anbieter anzustreben, welches mit Kombitickets zur Bahn ergänzt wird.

Zeithorizont



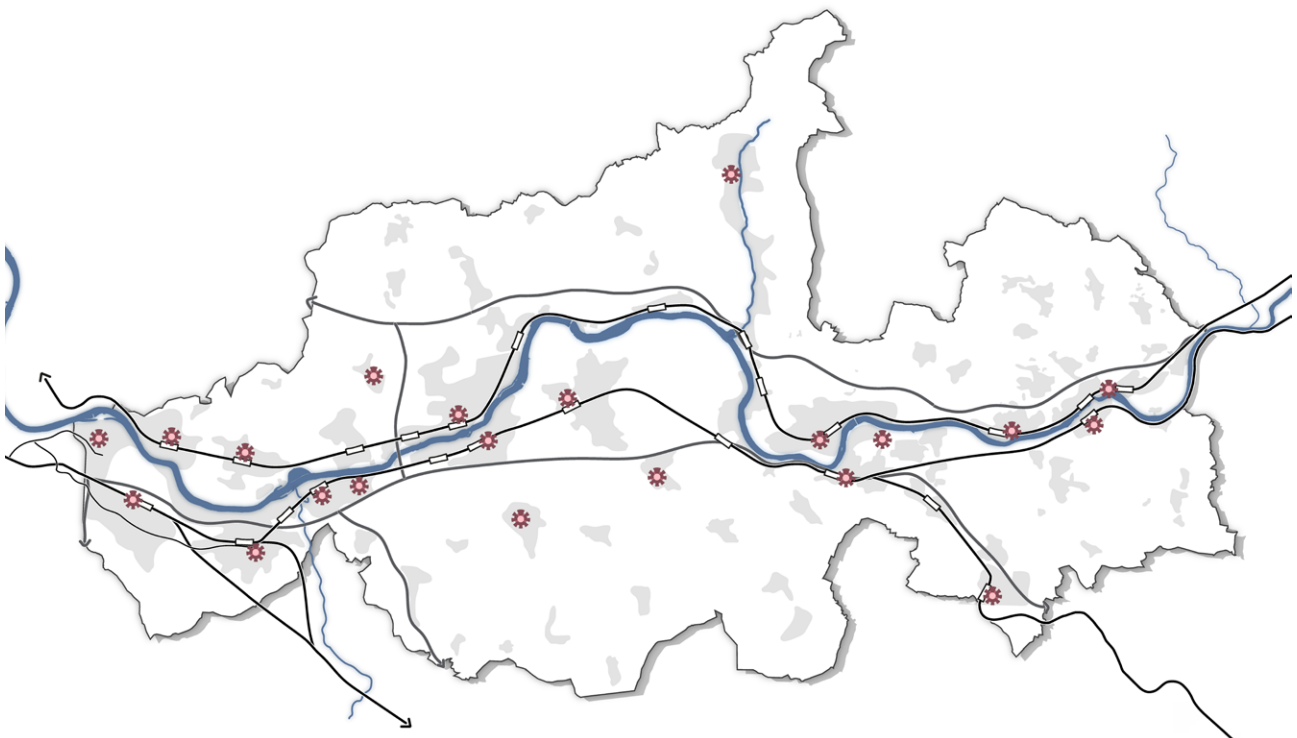
Priorität



Federführung



Städte & Gemeinden (alle, v. a. in der Talsohle),
Hochrhein-Region



Referenz - extern:



Abbildung 65: Bikeshaaring-Stationen. Quelle: Publibike



Abbildung 66: Bikeshaaring-Stationen. Quelle: SBB

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Bedarfsanalyse und Standortplanung
- Auswahl und Beauftragung eines Bikeshaaring-Anbieters
- Aufbau der notwendigen Infrastruktur (Stationen und Software)
- Öffentliche Bekanntmachung und Kommunikation
- Ggf. Anpassung des Angebots nach einer Pilotphase
- Monitoring des Angebots

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Kantone und Landkreise
- Agglo Basel
- SBB
- DB
- Arbeitgeber:innen

Bezug zu anderen Massnahmen:

- M10
- M11

M13: Prüfung der Option von neuen Rheinbrücken

Ziel der Massnahme:

Die engmaschige grenzübergreifende Vernetzung ist eine wichtige Voraussetzung für ein attraktives Velonetz. Heute ist der Rhein in manchen Teilgebieten aufgrund von fehlenden Querungsmöglichkeiten eine Barriere im Veloverkehr und verursacht längere Wege. Sinnvolle Standorte für neue Rheinquerungen für den Fuss- und Veloverkehr sollen geprüft werden.

Inhalt der Massnahme:

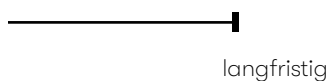
Zwischen der Fridolinsbrücke bei Stein und Bad Säckingen sowie dem Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt ist keine weitere Rheinbrücke vorhanden. Um diese Querungslücke zu schliessen, soll die Option einer neuen Rheinbrücke geprüft werden. Konkret soll die Standorteignung zwischen den beiden Wallbach untersucht werden, um die direkte Wegevernetzung in Richtung Wehr, sowie zwischen

Möhlin und Bad Säckingen zu optimieren. Kann die Eignung nicht nachgewiesen werden, so kann alternativ ein Standort zwischen Mumpf und Bad Säckingen in Betracht gezogen werden. Eine allfällige neue Rheinbrücke ist als Teil einer zukünftigen Velovorzugsroute zu evaluieren und zu planen.

Zwischen Pratteln und Grenzach-Wyhlen soll ebenfalls eine neue Rheinquerung geprüft werden. Durch eine neue Vernetzungsachse werden die Arbeitsplatzgebiete von Pratteln für Grenzach-Wyhlen besser erreichbar (z. B. kann der Bahnknoten Basel SBB per Velo umgangen werden). Ausserdem können so die beiden Rheinseiten besser von den angestrebten Rheinuferaufwertungen profitieren (vgl. Massnahme L2).

Hinweis des Kanton BL: Nachfrageanalysen zeigen, dass das Potenzial für die Querung Pratteln - Grenzach-Wyhlen gering ist. Aus diesem Grund ist eine Integration in das kantonale Radroutennetz mittelfristig nicht vorgesehen. Eine Finanzierung über kantonale Mittel ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorgesehen.

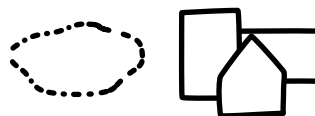
Zeithorizont



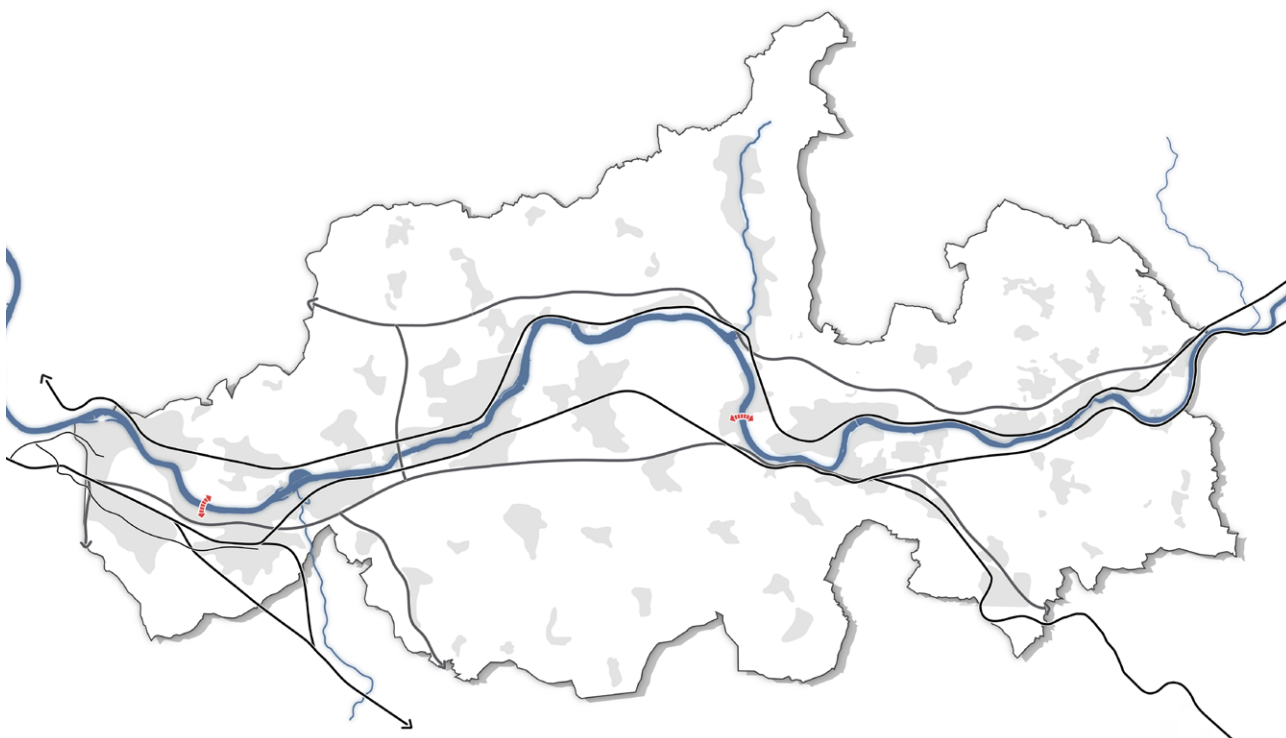
Priorität



Federführung



Kantone, Regierungspräsidium Freiburg, Wallbach, Bad Säckingen, Pratteln, Grenzach-Wyhlen, ggf. weitere



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 67: Skizze, Option für eine Rheinbrücke bei Wallbach, eigene Darstellung

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Durchführung Bedarfsanalyse und Grundlagen-ermittlung inkl. Verkehrsstudie
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie und Analyse von Standortalternativen mit Vor- und Nachteilen
- Erarbeitung verschiedener Varianten und Variantenvergleich
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Beteiligung der Öffentlichkeit
- Klärung der Finanzierung

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Landkreis WT

Bezug zu anderen Massnahmen:

- L2
- M10
- M11

M14: Verbesserung der Querungsmöglichkeit von trennenden Infrastrukturen

Ziel der Massnahme:

Die Zugänglichkeit und Vernetzung der Stadtteile und Nutzungen entlang der Bahnlinie und Strasseninfrastruktur soll erleichtert werden. Durch sichere und komfortable neue Querungsmöglichkeiten wird zum engmaschigen Fuss- und Velowegenetz und infolgedessen zum 15-Minuten-Raum mit kurzen Wegen beigetragen.

Inhalt der Massnahme:

Die Trennwirkung der Bahninfrastruktur stellt in den Bereichen der Bahnhöfe von beiden Rheinfelden, Pratteln und Murg stellenweise eine Barriere für den Fuss- und Veloverkehr dar. Neue Querungen sind erforderlich, um die auf beiden Seiten der Bahnlinie gelegenen Nutzungen miteinander

zu verbinden. Zudem fehlen in Pratteln Querungsmöglichkeiten über die Autobahn. Wichtige Grundsätze für neue Gleis- oder Autobahnquerungen sind komfortable und sichere Ausgestaltungen der Bauwerke (gute Beleuchtung, geringe Steigung für Veloverkehr, ausreichende Breite, behindertengerechte Bauweise etc.). Die Massnahme ist in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der DB und SBB voranzutreiben und umzusetzen.

Werden weitere konkrete Orte mit Verbesserungsbedarf der Querungsmöglichkeit in der Hochrhein-Region identifiziert, so sind hier ebenfalls geeignete Lösungen zu suchen.

Zeithorizont



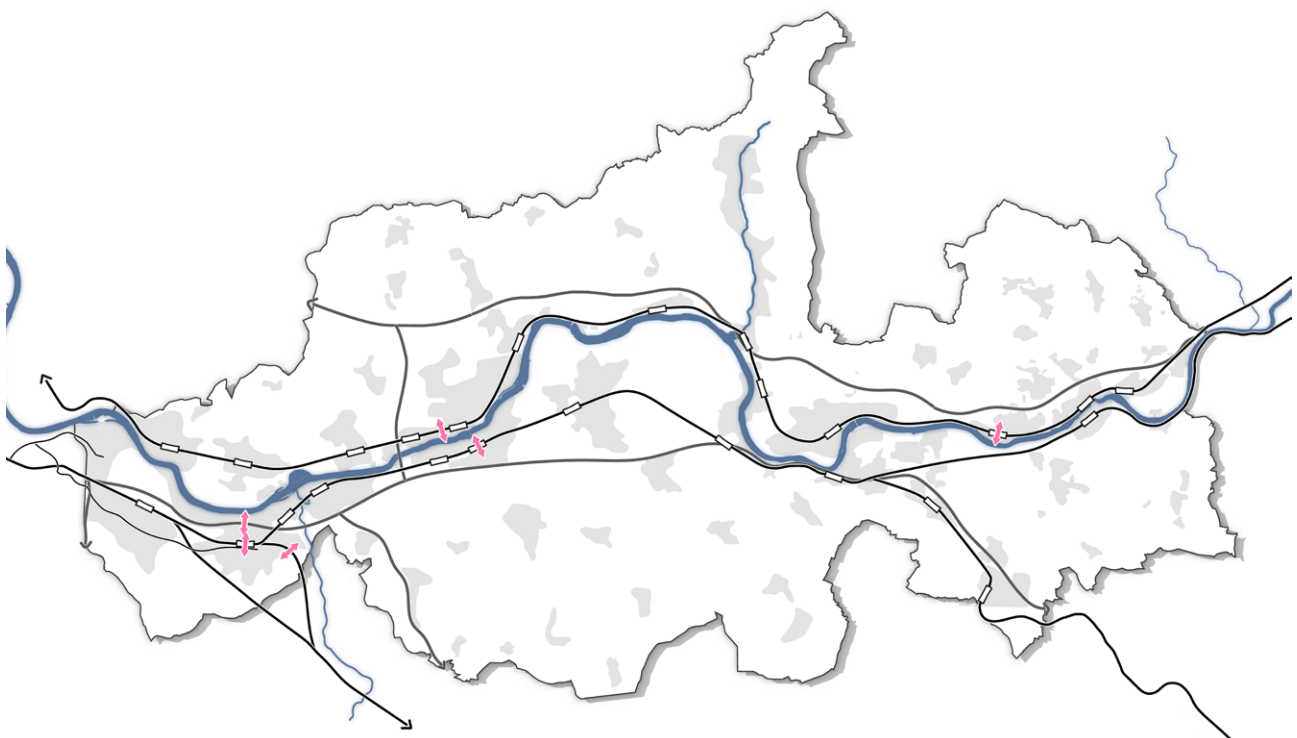
Priorität



Federführung



Kantone, Regierungspräsidium Freiburg, Pratteln, Rheinfelden (Baden+CH), Murg



Referenz - extern:



Abbildung 68: Passerelle für Fuss- und Veloverkehr, Saint-Laud. Quelle: David Boureau

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Bedarfsanalyse und Bestandsaufnahme
- Erarbeitung verschiedener Varianten und Variantenvergleich
- Einbindung der Akteure und Öffentlichkeit
- Klärung der Finanzierung

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- DB
- SBB
- ASTRA

Bezug zu anderen Massnahmen:

- M11

M15: Aufwertung des Strassenraums

Ziel der Massnahme:

Mit der Aufwertung des Strassenraums soll die Siedlungsqualität signifikant erhöht werden. Insbesondere mit dem geplanten Lückenschluss der A 98 ergibt sich auf der deutschen Rheinseite grosses Potenzial für die langfristige Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz.

Zentrale Zielsetzungen sind die Reduktion der negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs und der damit verbundenen Lärmemissionen, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der zentralen Achsen in den Siedlungen zu erhöhen. Insbesondere soll die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch die Umgestaltungen erhöht werden.

Inhalt der Massnahme:

Die Fahrbahnbreiten aller Verkehrsteilnehmenden sind zu prüfen und im Rahmen einer Umgestaltung zu re-dimensionieren. Für den Fuss- und Veloverkehr sollen insbesondere die Aufenthaltsqualität und Sicherheit erhöht werden. Dies geschieht durch gestalterische Aufwertungen wie z. B. Belagssanierungen oder Baumpflanzungen sowie Querungsmöglichkeiten.

Die Prüfung, ob eine Aufwertung möglich ist, wird im Rahmen der Instandsetzungen oder Erneuerungen der Infrastruktur durch die Kantone und das Regierungspräsidium Freiburg vorgenommen. Für Massnahmen ausserhalb des Verkehrsraums kommt den Gemeinden und Städte eine zentrale Rolle zu.

Zeithorizont



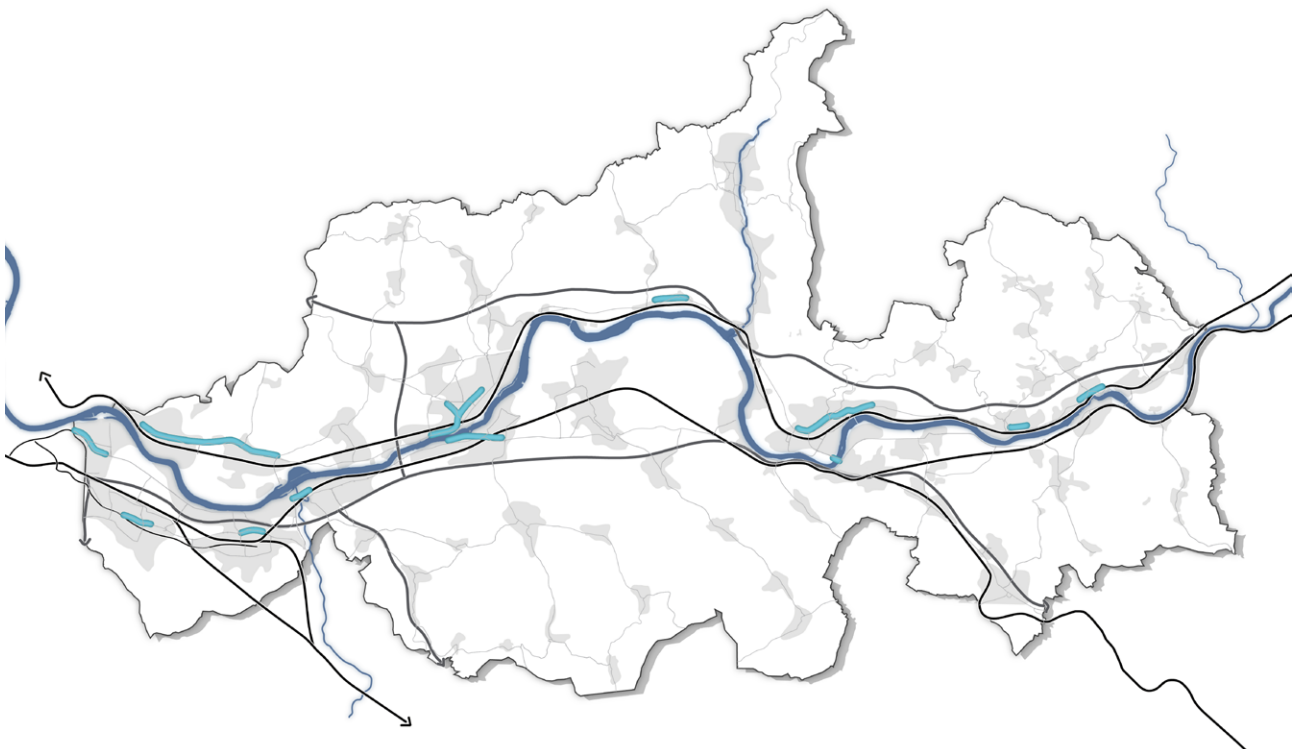
Priorität



Federführung



Regierungspräsidium Freiburg, Kantone



Referenzbeispiel - Hochrhein:



Abbildung 69: Skizze, neue Mitte Murg, eigene Darstellung

Referenz - extern:



Abbildung 70: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Köniz (BE). Quelle: bfu (links), metron (rechts)

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Erarbeitung von Entwicklungskonzepten / Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) für Ortsdurchfahrten
- Abstimmung mit dem Velowegenetz und der tri-nationalen Strategie Strasse
- Verkehrslenkende Massnahmen zur Verlangsamung des Durchgangsverkehrs
- Nach Eröffnung der A 98: Prüfung sämtlicher Abschnitte der Bundesstrasse auf deutscher Seite bzgl. Umgestaltungspotenzial

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Betroffene Gemeinden
- Fachbereich Strassen Landkreis LÖ
- Strassenbauamt Landkreis WT

Bezug zu anderen Massnahmen:

- M10
- M11

M16: Planung und Umsetzung der MIV-ÖV-Drehscheiben

Ziel der Massnahme:

Der öffentliche Verkehr ist aus wirtschaftlichen Gründen in peripheren Teilräumen nur begrenzt zugänglich. Eine Verknüpfung der Bahnhöfe mit dem motorisierten Individualverkehr ist daher eine wichtige Aufgabe.

Für diese Verknüpfung sollen MIV-ÖV-Drehscheiben ausgebaut werden. Sie sollen zu Knotenpunkten für den Umstieg zwischen Auto und ÖV, sowie zwischen ÖV und Fuss- / Veloverkehr, Mikromobilität und Sharing-Angeboten werden. Die Drehscheiben sollen über das Prinzip der Park and Ride Anlagen hinausgehen und den Umstieg möglichst attraktiv und effizient machen.

Inhalt der Massnahme:

Im AP5 sind für die identifizierten MIV-ÖV-Drehscheiben typenspezifische und typenunspezifische Qualitätsanforderungen definiert. Aufbauend auf dieser Grundlage werden die Planungen zu den Drehscheiben in der Region Hochrhein konkretisiert. Beispielsweise ist die Ansiedlung von weiteren Nutzungen (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) und der Ausbaustandard (z. B. Barrierefreiheit) voranzutreiben.

Die Machbarkeit der MIV-ÖV-Drehscheiben in Frick, Stein, Bad Säckingen sind zu konkretisieren. Wird die Realisierbarkeit in Bad Säckingen aufgrund von zu geringer Siedlungsverträglichkeit widerlegt, so ist der Bahnhof Wehr-Brennet als Alternativstandort aufzunehmen.

Für die MIV-ÖV-Drehscheiben in Frick, Stein und Bad Säckingen ist ferner die Massnahme M4 bzgl. der ÖV-ÖV-Drehscheiben zu beachten.

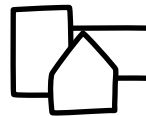
Zeithorizont



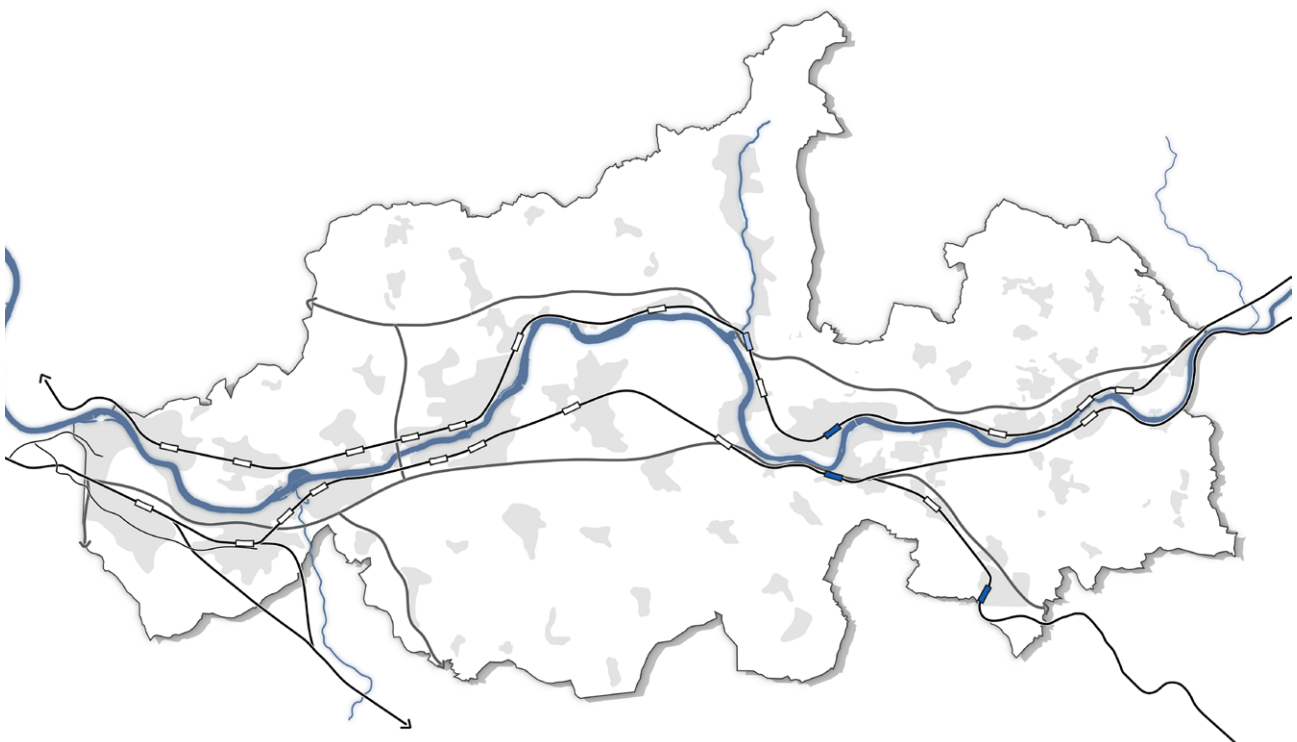
Priorität



Federführung



Bad Säckingen, Stein, Frick, ggf. Wehr



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Konkretisierung der Realisierbarkeit
- Grenzüberschreitende Abstimmung
- Planung und Ausbau der typenspezifischen und typenunspezifischen Qualitätsanforderungen
- Mitwirkungsprozesse

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Regierungspräsidium Freiburg
- Betroffene Gemeinden
- Fachbereich Strassen Landkreis LÖ
- Strassenbauamt Landkreis WT

Bezug zu anderen Massnahmen:

- S1
- M4

7.5. Massnahmen Handlungsfeld Zusammenarbeit

Z1: Grenzübergreifende Zusammenarbeit Hochrhein

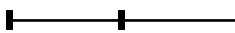
Ziel der Massnahme:

Die Umsetzung der Massnahmen des Raumkonzepts Hochrhein soll vorangetrieben und regional koordiniert werden. Durch die Festlegung einer Agenda und die frühzeitige Definition von Verantwortlichkeiten soll die Umsetzung sichergestellt werden.

Inhalt der Massnahme:

Es wird eine regionale Arbeitsgruppe eingesetzt, um die Umsetzungsschritte der Massnahmen zu definieren und zeitlich festzulegen. Insbesondere soll die Arbeitsgruppe ein Netzwerk zwischen Behörden und Akteuren der Region aufbauen und pflegen, um die Massnahmenumsetzung regional zu koordinieren.

Zeithorizont

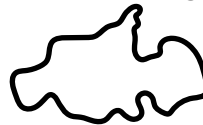


kurzfristig - mittelfristig

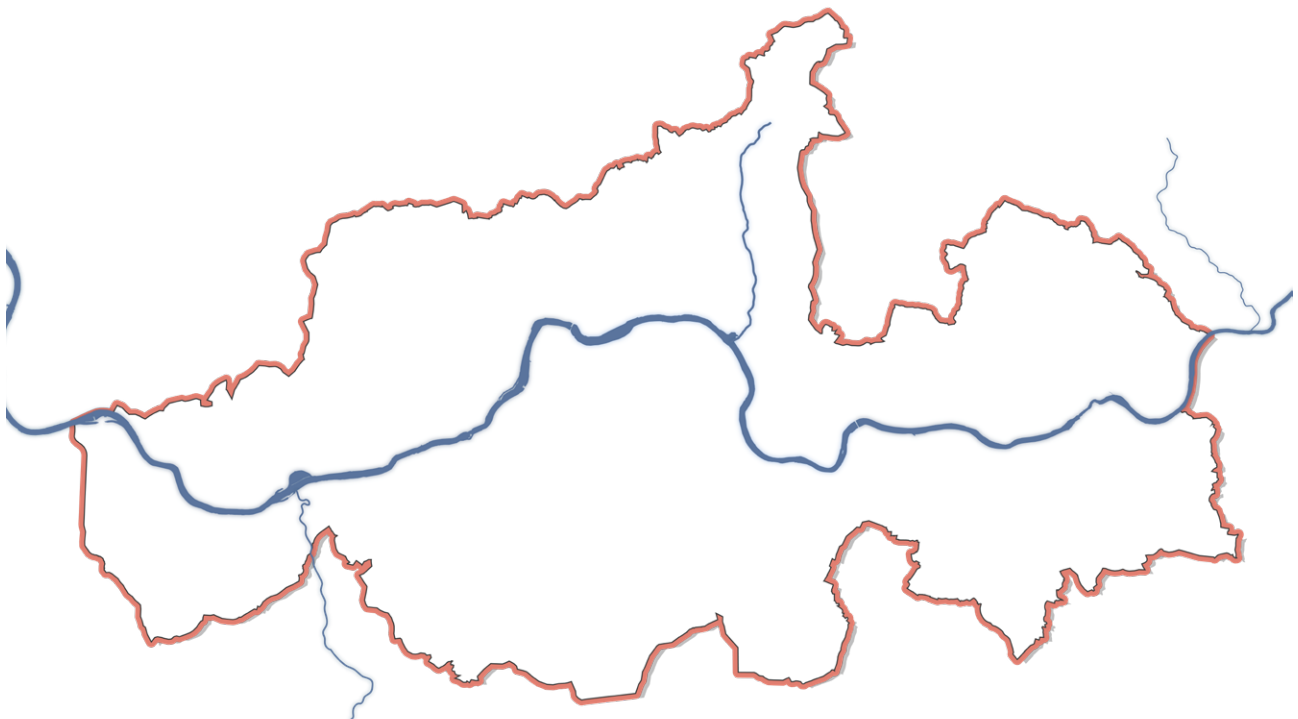
Priorität



Federführung



Arbeitsgruppe Raumkonzept Hochrhein



Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Gründung einer regionalen Arbeitsgruppe
- Definition der wichtigsten Planungs- und Umsetzungsschritte und Aufstellung eines Zeitplans für die Massnahmen
- Definition der Verantwortlichkeiten
- Klärung der Finanzierung

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Agglo Basel

Bezug zu anderen Massnahmen:

- Z2

Z2: Grenzübergreifende Information und Kommunikation

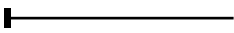
Ziel der Massnahme:

Eine gemeinsame Plattform zur Information und Kommunikation soll die grenzübergreifende Zusammenarbeit fördern und sichtbar machen. Die Region soll durch den gemeinsamen Web-Auftritt näher zusammengebracht werden und ein gemeinsames regionales Bewusstsein gefördert werden. Sie soll insbesondere über die Projekte in der Region informieren, aber auch regionale Angebote (z. B. Veranstaltungen oder Ausflugsziele) kommunizieren.

Inhalt der Massnahme:

Eine gemeinsame Plattform in Form einer Website besteht bereits und soll auch nach Projektabschluss laufend über regionale Projekte und Angebote berichten. Weitere mögliche Plattformen (z. B. Social Media) sollen geprüft werden.

Zeithorizont

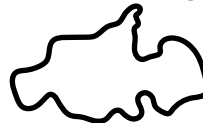


kurzfristig

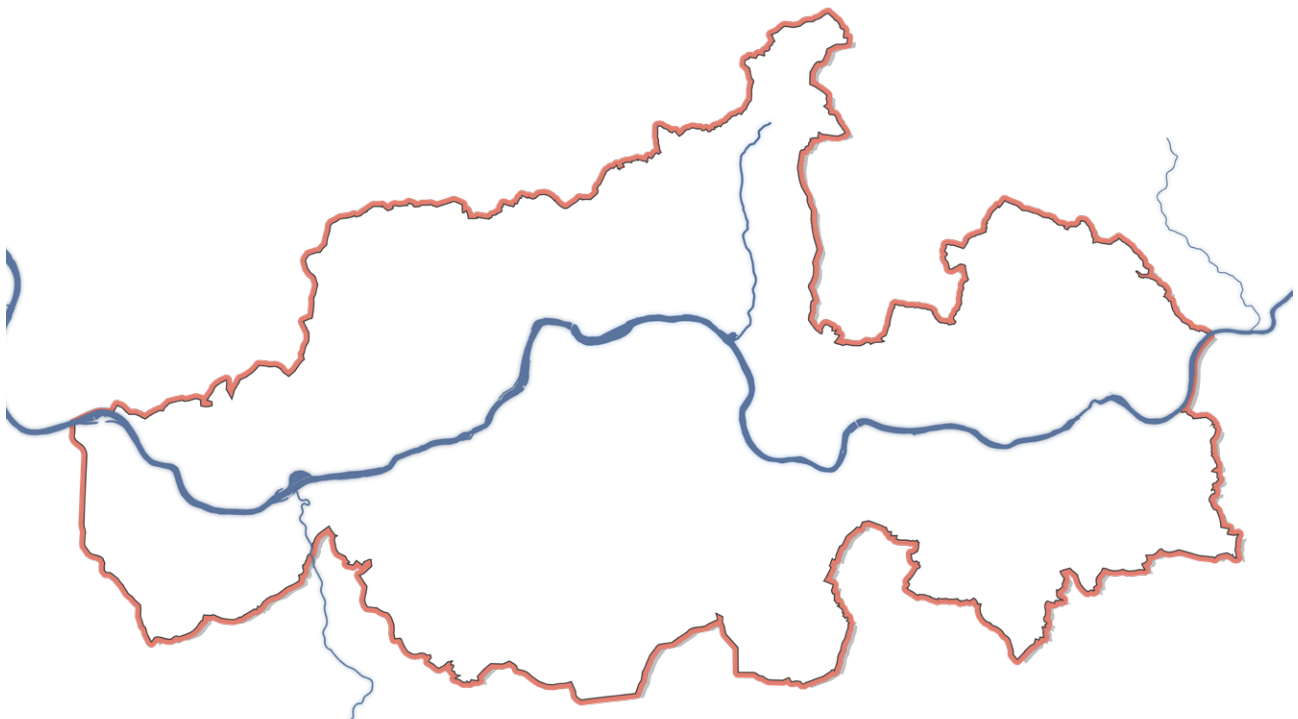
Priorität



Federführung



Arbeitsgruppe Raumkonzept Hochrhein



Referenzbeispiel - extern:



Abbildung 71: Regionale Informationskampagne. Quelle: Regionalverband Ruhr

Handlungsschritte zur Umsetzung:

- Auswahl geeigneter Informations- und Kommunikationsplattformen
- Ausarbeitung eines Konzepts
- Festlegung der Zuständigkeiten

Abstimmung mit regionalen Akteur:innen:

- Agglo Basel

Bezug zu anderen Massnahmen:

- Z1

8. Ausblick

Nahezu zwei Jahre gemeinsamer Planungsprozess für das Raumkonzept Hochrhein 2040 neigen sich zu Ende. Während des gesamten Planungszeitraums erfolgte eine Beteiligung von Bevölkerung, Akteur:innen aus der Region und kommunale Vertreter:innen in unterschiedlichen Formaten. Aus diesen Beteiligungsformaten konnten zahlreiche Erkenntnisse und lokales Wissen an das Planungsteam vermittelt werden. Folglich stellen alle Produkte des Planungsprozesses, von der Analyse bis hin zum Zielbild, nicht allein die Auffassung der Planer:innen, Agglo Basel und Kerngruppe dar, sondern sind durch das Wissen der lokalen Akteur:innen und Teilen der Bevölkerung verifiziert.

Mit dem Raumkonzept Hochrhein steht nun eine fundierte Grundlage für die zukünftige Entwicklung der grenzüberschreitenden Region zur Verfügung. Das Raumkonzept stellt nicht nur eine bedeutende Orientierungshilfe für die Region, Städte und Gemeinden dar, sondern bietet auch konkrete Handlungsansätze und Aufgaben, um den vielfältigen Herausforderungen der Region zu begegnen. Eine zentrale Erkenntnis aus dem zweijährigen Prozess ist, dass **die Arbeit am Hochrhein nicht beendet ist. Im Gegenteil: Sie fängt jetzt erst richtig an!**

Um die innerhalb des Raumkonzepts formulierten Ziele erreichen zu können, müssen die formulierten Strategien zeitnah verfolgt werden und in den Prozess des Agglomerationsprogramms einfließen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit mit allen Akteur:innen und Stakeholder:innen in der Region, um die geplanten Massnahmen schrittweise konkret umsetzen zu können. Die zukünftig umsetzbaren Massnahmen sind mit dem nächsten Agglomerationsprogramm (6. Generation) zu verankern. Gleichzeitig gilt es, Konzepte zur Machbarkeit und Umsetzung der Massnahmen zu entwickeln, um sicherstellen zu können, dass die geplanten Initiativen praktisch umsetzbar sind und die gewünschten Ziele erfüllen können.

Die Basis für die Weiterentwicklung des Hochrheins wurde mit der Erstellung des Raumkonzepts gefasst und gilt es nun schrittweise zielgerichtet fortzuführen und umzusetzen, um aus zwei Ländern auf zwei Rheinseiten nicht nur einen Planungsraum zu schaffen, sondern eine gemeinsame Vision zu verwirklichen!

