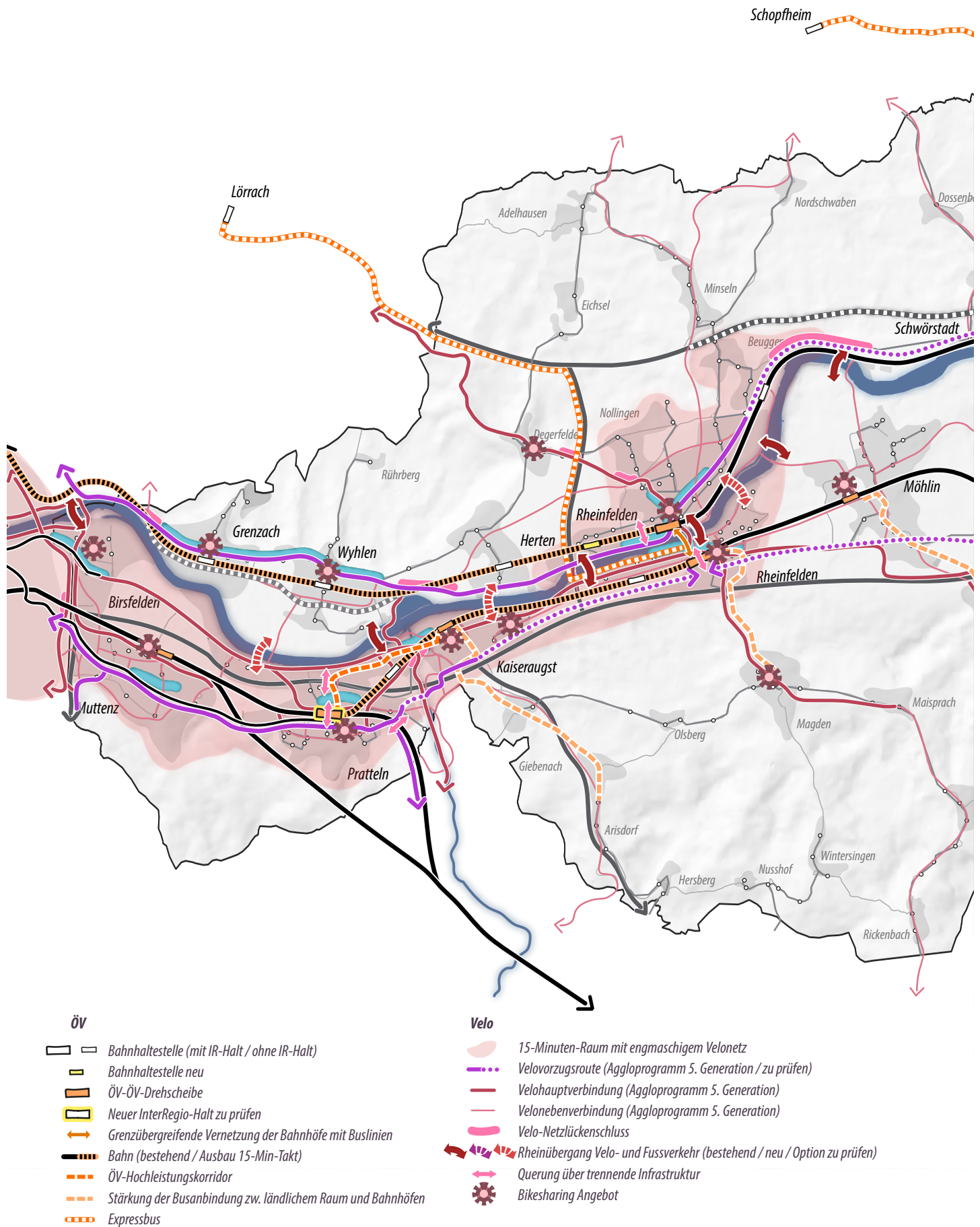
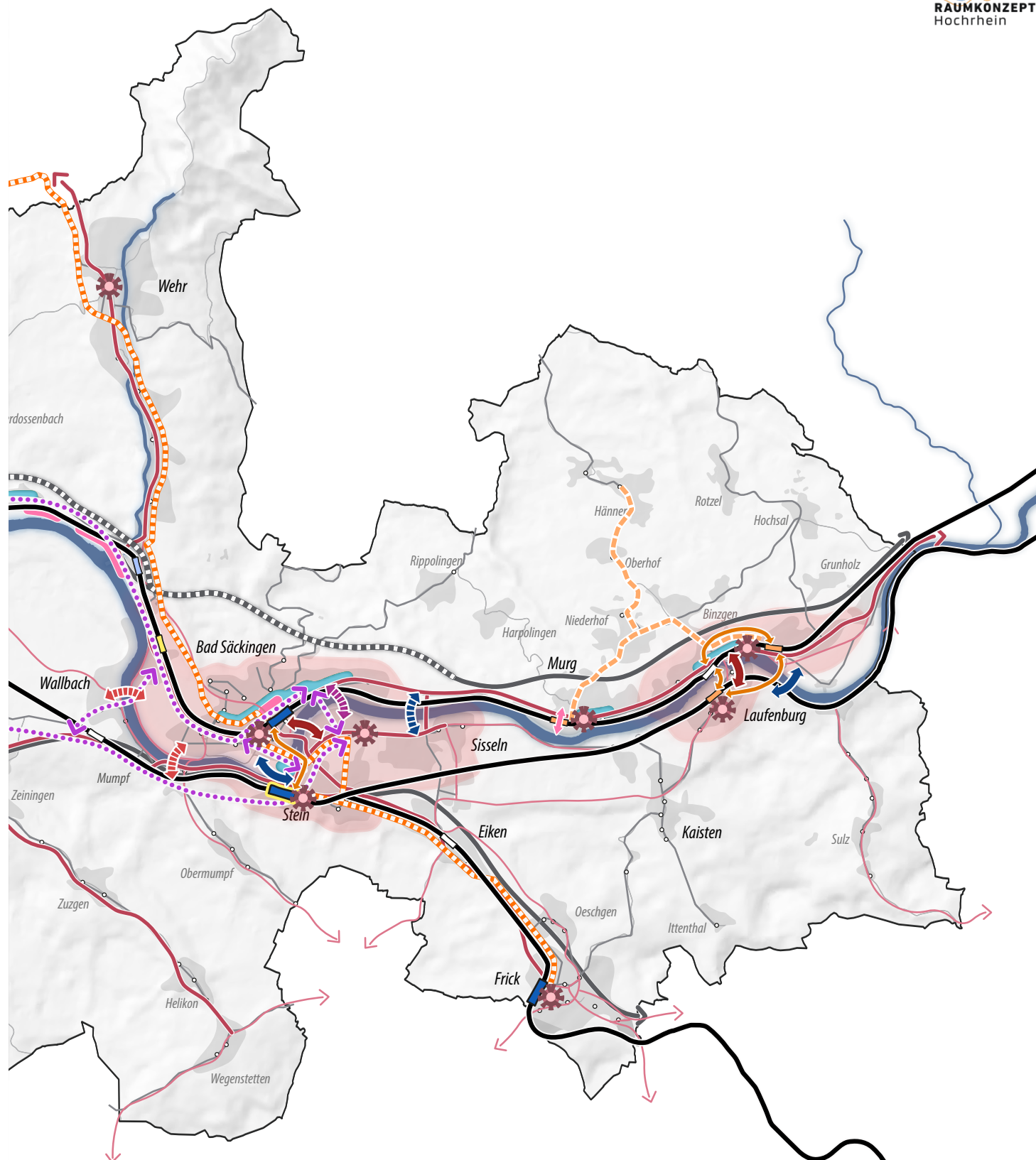


6.3. Mobilität





MIV

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

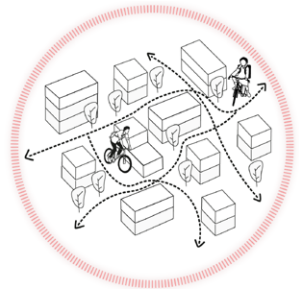
Orientierender Inhalt

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

Mobilität

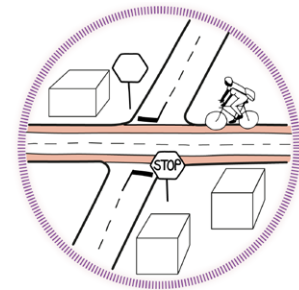
15-Minuten-Räume mit engmaschigem Velonetz ausstatten!

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.

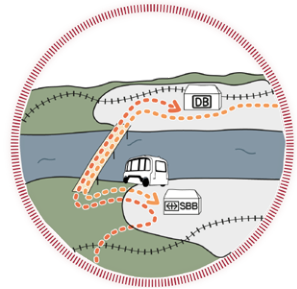
Im Rahmen der Elektrifizierung werden die beiden neuen Bahnhöfe Rheinfeldern-Warmbach und Bad Säckingen-Wallbach gebaut und verbessern die Bahnanbindung für die Quartiere der 15-Minuten-Räume. Die zusätzliche Kapazität nach Abschluss der Elektrifizierung soll sowohl für eine bauliche Verdichtung der 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:



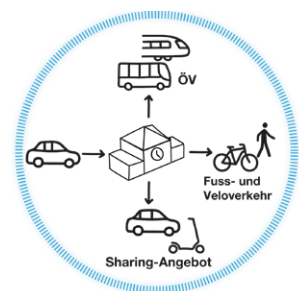
- » Die Bahnhöfe der beiden Rheinfelden sind heute mit einer Buslinie im Halbstundentakt miteinander verbunden. Die Buslinie verkehrt durch die Altstadt von Rheinfelden (CH), wodurch nur «Mini-Busse» eingesetzt werden können. Der Umstieg zwischen Bahn und Bus ist mit Wartezeiten verbunden, was die Attraktivität 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.

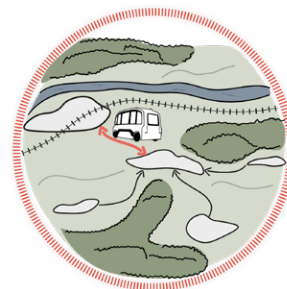


An den ÖV-ÖV-Drehscheiben sollen neben abgestimmten ÖV-Verbindungen insbesondere z. B. bedarfsgerechte Veloparkierung, Einkaufsmöglichkeiten, eine hohe Aufenthaltsqualität, Sharing-Angebote oder Mikromobilität angeboten werden. Dieselben Qualitätsanforderungen gelten für die MIV-ÖV-Drehscheiben; zusätzlich 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.

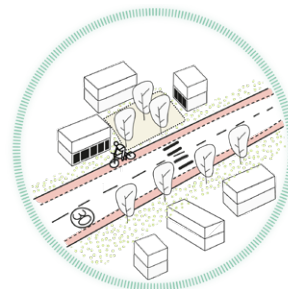
Täler und Arbeitsplatzgebiete mit Expressbuslinien verbinden!

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.