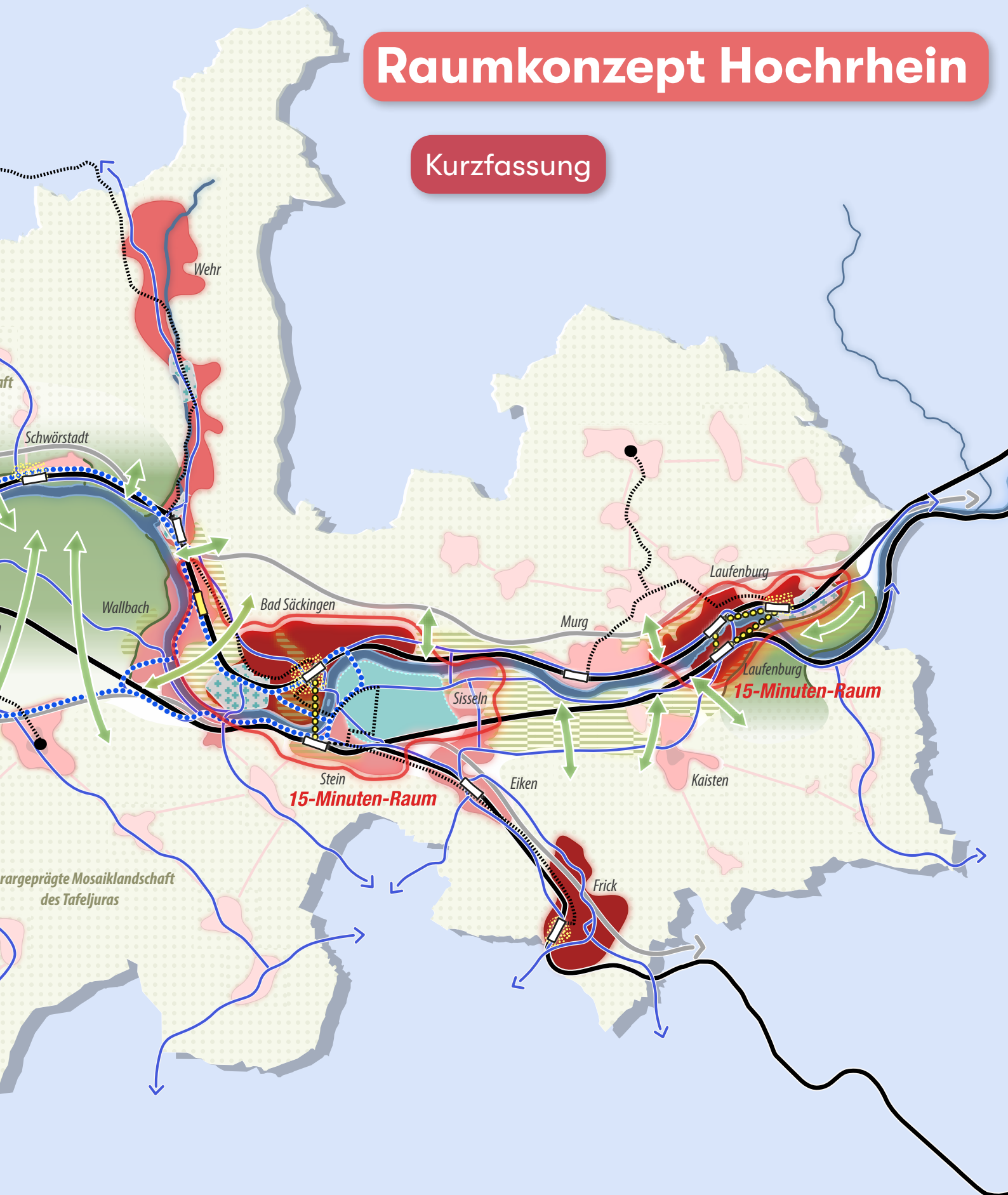


Raumkonzept Hochrhein

Kurzfassung



Inhalt

1. Einleitung	3
1.1. Anlass und Projektziele	3
1.2. Perimeter	3
2. Analyse	4
2.1. Der Hochrhein Korridor in Zahlen	4
2.2. Problemfelder des Hochrheins im Überblick	5
3. Auf dem Weg zum Zielbild	6
3.1. Leitsätze - wo wollen wir hin mit dem Hochrhein?	6
3.2. Die Strategie von Suffizienz & Effizienz und das Prinzip der kurzen Wege	8
4. Zielbild Hochrhein 2040	10
5. Massnahmenübersicht	14
6. Ausblick	16

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
DE - 76137 Karlsruhe

Dieses Projekt wurde unterstützt mit Mitteln
der Robert Bosch Stiftung.

06. Februar 2025

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.

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-

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.

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.

2. Analyse

2.1. Der Hochrhein Korridor in Zahlen

Bevölkerungsentwicklung 1990-2022 (Index 2000)

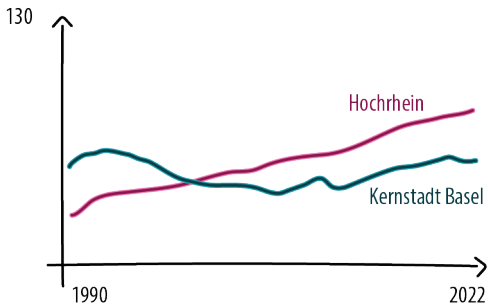
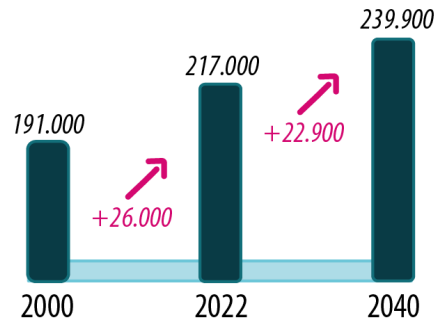


Abbildung 1: Vergleich Bevölkerungsentwicklung Korridor Hochrhein und Kernstadt Basel

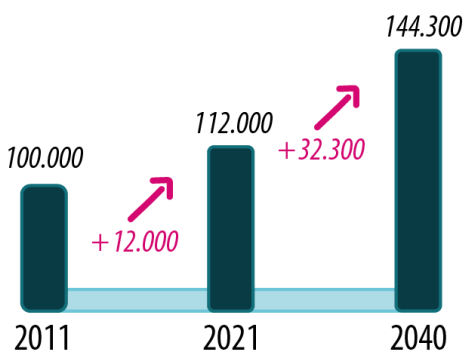
Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2000-2040



Hochrhein

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung seit 2000 und Prognose bis 2040

Beschäftigtenentwicklung und -prognose 2011-2040



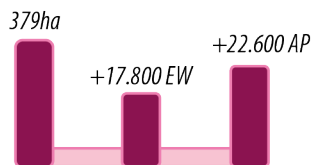
Hochrhein

Abbildung 3: Beschäftigtenentwicklung seit 2011 und Prognose bis 2040

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.

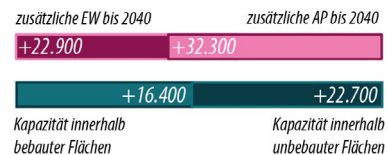
Flächen und Potenziale der Schwerpunktgebiete am Hochrhein bis 2040



Hochrhein

Abbildung 4: Flächenpotenziale und Bauzonenkapazitäten

Bauzonenkapazität am Hochrhein



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

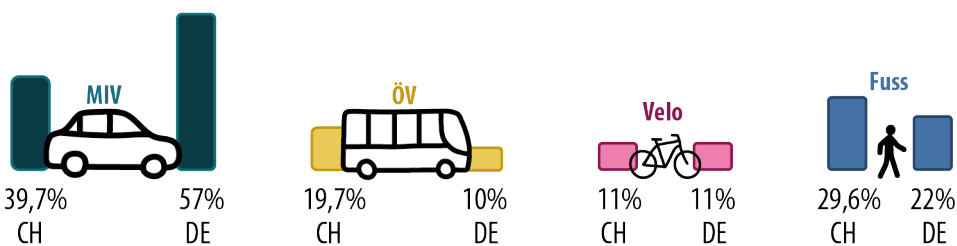
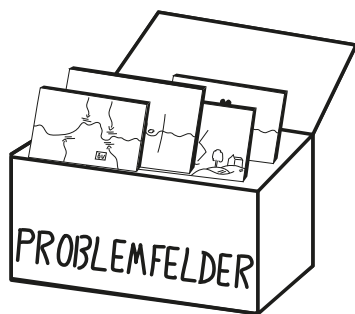


Abbildung 5: Verkehrsmittelanteile DE/CH

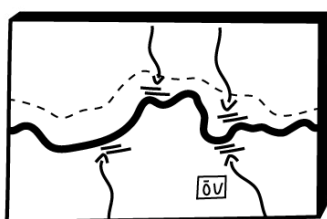
Quelle: Agglo Basel - Entwurf AP 5

2.2. Problemfelder des Hochrheins im Überblick



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 Schwächen, sondern Arbeitsaufträge ver-

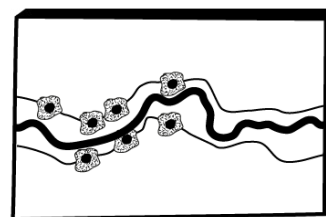
standen werden und konzeptionell gezielt wieder aufgegriffen werden, um eine regional spezifische und zukunftsfähige Entwicklung ermöglichen zu können.



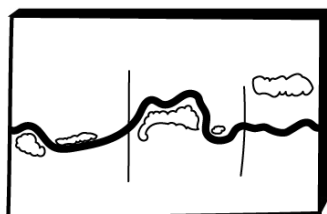
Fehlende Nord-Süd Verbindungen im ÖV-Netz widersprechen den Pendlerbeziehungen



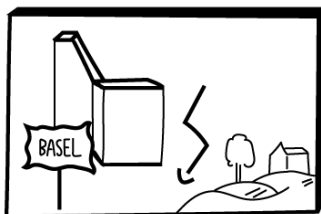
Langfristige Situation in den Ortsdurchfahrten nach Eröffnung der A98 ohne Strassenumgestaltung



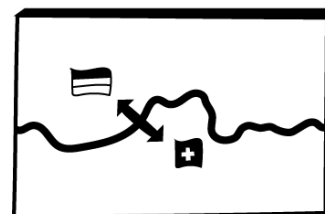
Bahnhofsumfelder an vielen Stellen wenig entwickelt und zeigen keine Antwort auf die geplante Elektrifizierung



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 baulichen 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.

3. 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.

3.1. 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 Grenzräumen 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 Grenzräumen 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.

3.2. 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 Nutzendichte – 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.

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 Hochrhein zugrunde gelegt.

4. 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.



Verdichtungspotenziale in bestehenden Siedlungsstrukturen prüfen!

Potenzialbereiche innerhalb bestehender Siedlungsgrenzen bieten im Sinne einer suffizienten Entwicklung des Hochrheins die Möglichkeit durch Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsprojekte massgeblich zur Wohnraumentwicklung beizutragen. Dabei sollen vor allem Areale und Baulücken genutzt werden, die über eine qualitative verkehrliche Erschliessung im Sinne von ÖV, Velo- und Fusswegen verfügen. Unter Berücksichtigung der Lage und Erschliessungsqualität kann die bauliche Entwicklung dieser Standorte die Umsetzung der angestrebten 15-Minuten-Räume fördern. Festzuhalten ist, dass trotz baulicher Weiterentwicklung die Ortsbildqualität erhalten werden soll.



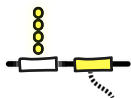
Grünes Rückgrat – vielfältige Landschaftsbereiche bewahren!

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!

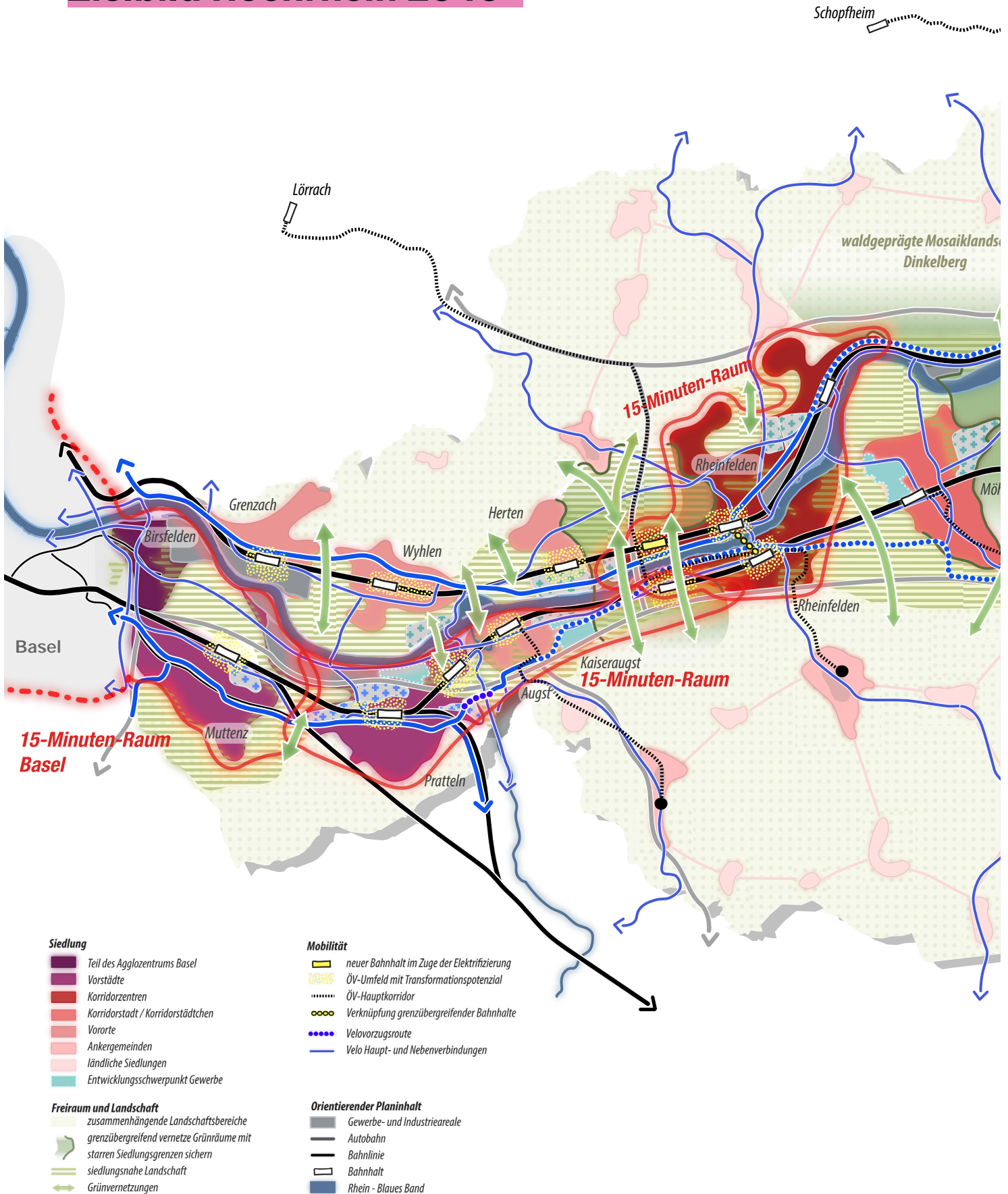
Das Velonetz erhält innerhalb des Zielbilds eine besondere Bedeutung - regional sollen auf beiden Seiten des Rheins Velovorzugsrouten mit ausreichenden Querungsmöglichkeiten realisiert werden. Ein engmaschiger Ausbau des Velonetzes ist innerhalb der 15-Minuten-Räume für eine flächendeckende Erreichbarkeit 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.

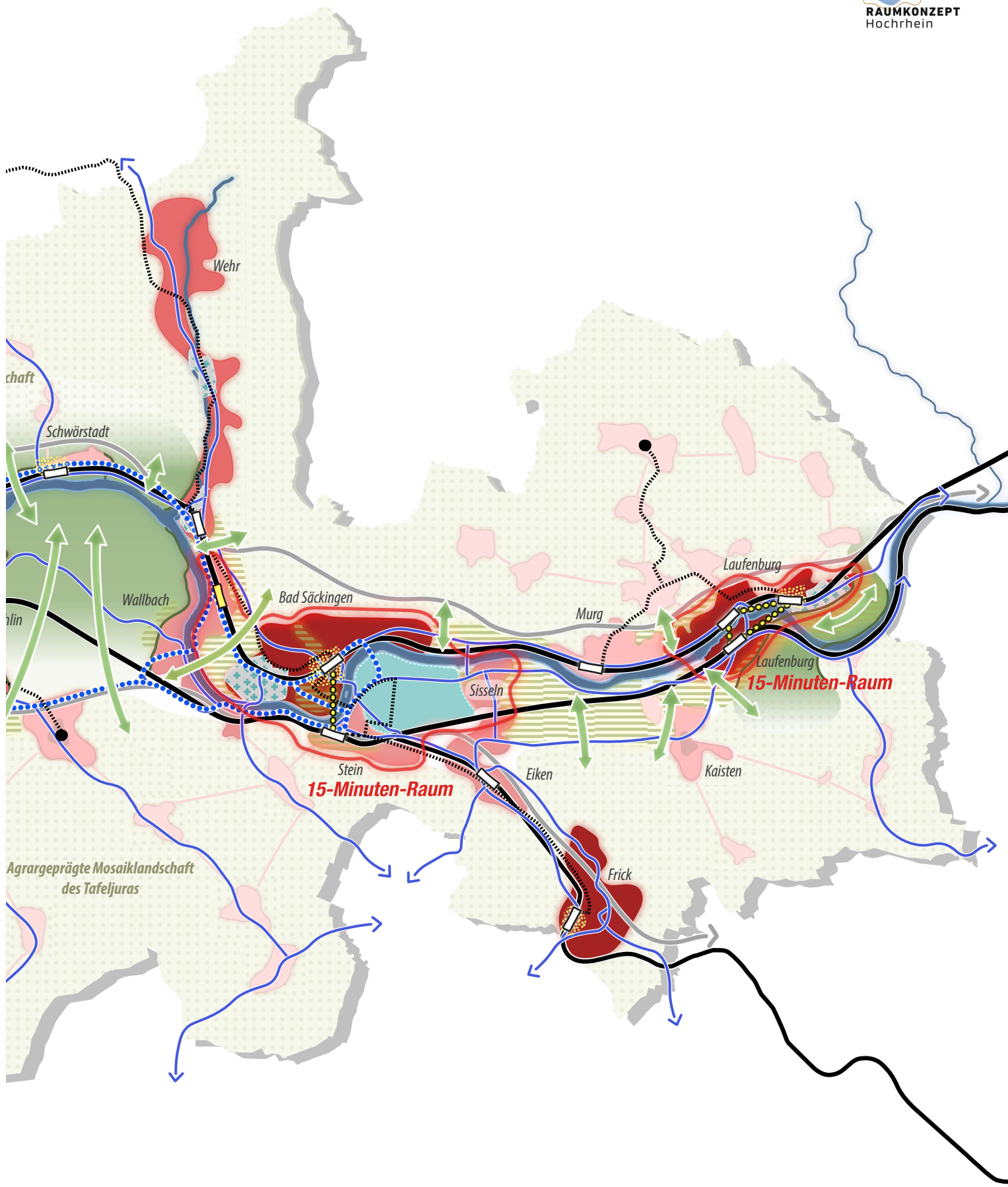


15-Minuten-Räume als vielfältige Zentren am Hochrhein fördern!

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





Agrargeprägte Mosaiklandschaft
des Tafeljuras

Laufenburg
15-Minuten-Raum

Stein
15-Minuten-Raum

5. 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, Rheinfeldern (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 Ausbauschrift), 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

6. 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!

