Kanton Basel-Stadt

Trinationale Verkehrsstudie 3Land

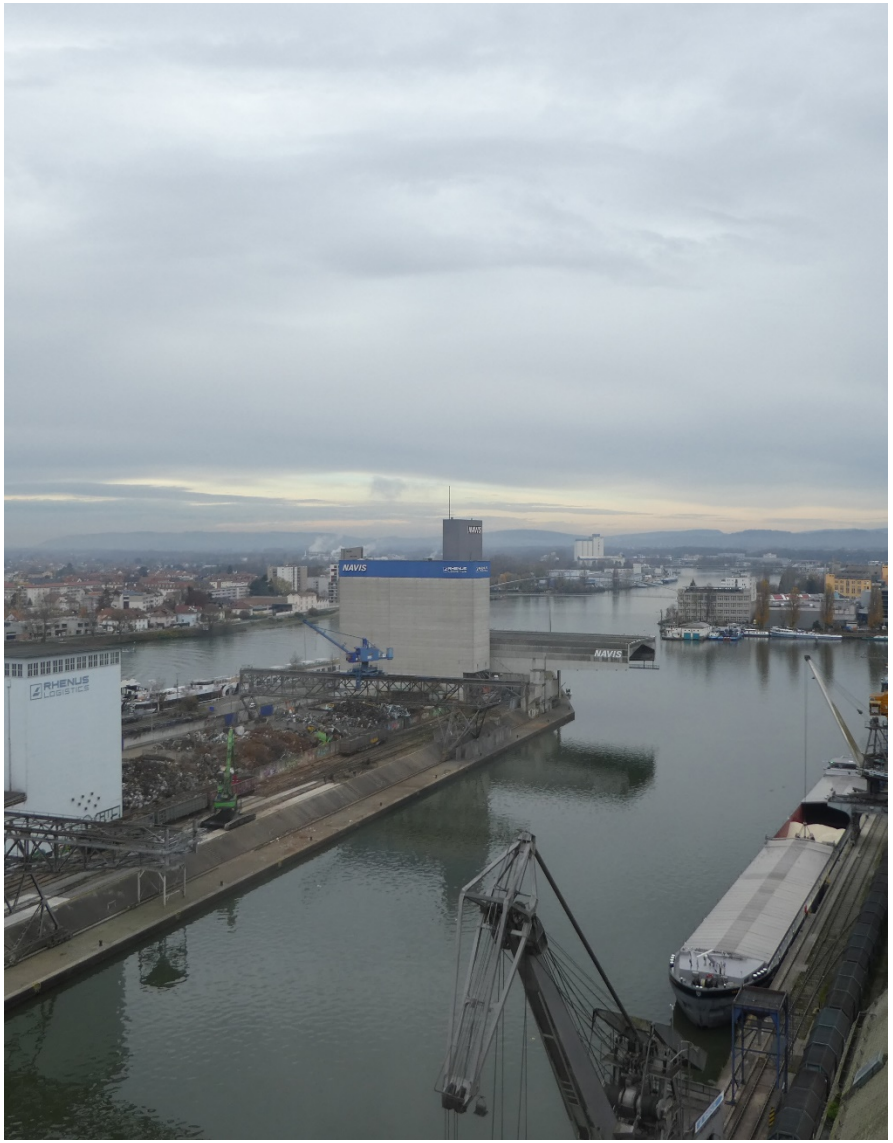
Barbara Auer, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Auslöser

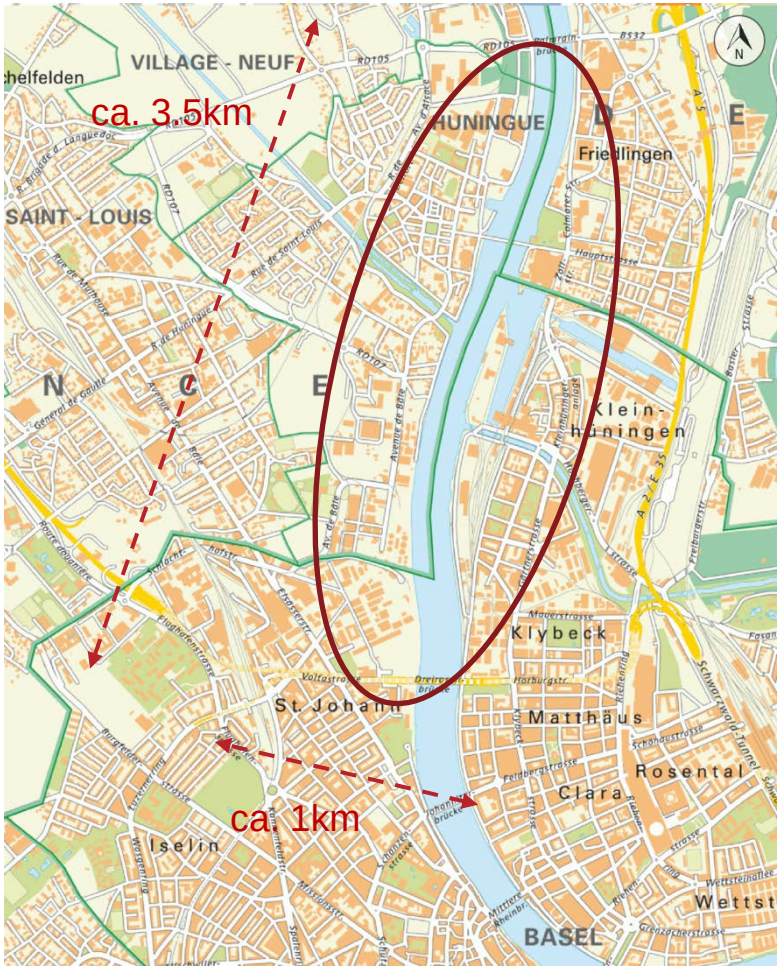
- Potential zur Umnutzung von Industrie-, Hafen- und Logistik-Gebieten im **3Land**.

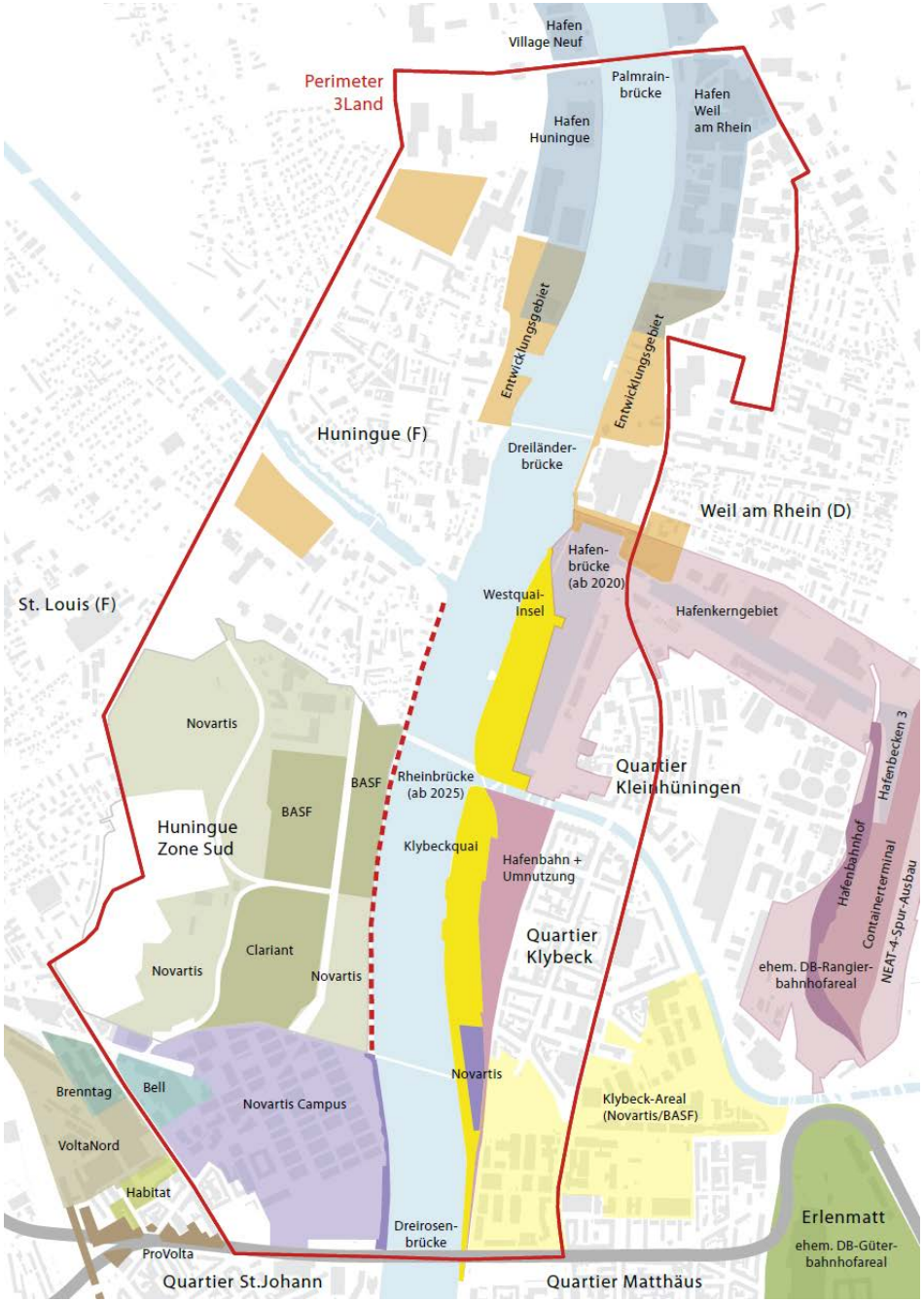
  → Idee der Transformation in neue, lebendige, gemischt genutzte Stadtteile.

Planungsvereinbarung 3Land über eine koordinierte trinationale Entwicklung der Städte Basel, Huningue und Weil am Rhein.



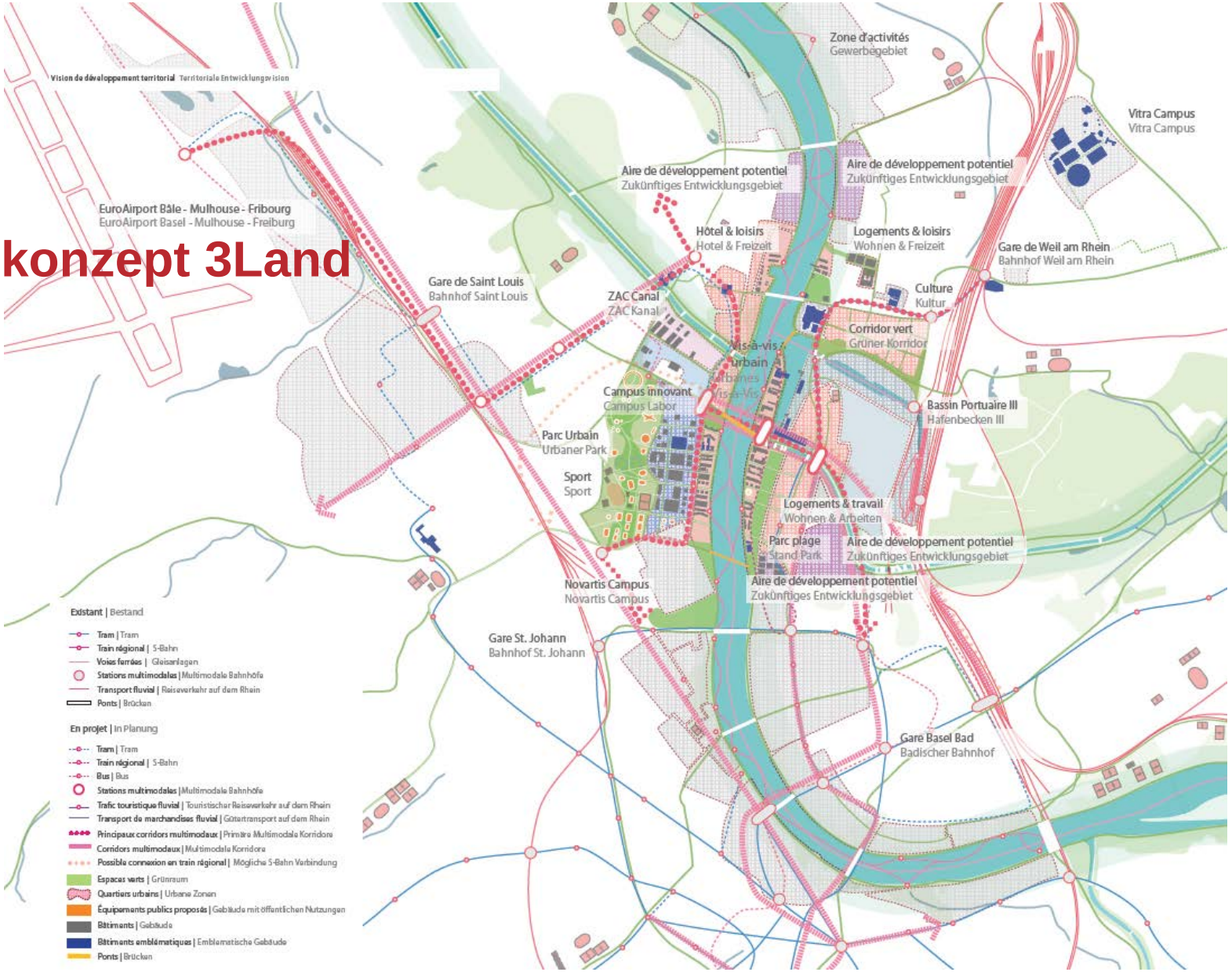
3Land


VILLAGE - NEUF
ca. 3.5km
HUNINGUE
Friedlingen
SAINT - LOUIS
Klein-
hüningen
Klybeck
St. Johann
Matthäus
Rosental
Clara
ca. 1km
Iselin
BASEL


Perimeter
3Land
Hafen
Village Neuf
Palmrain-
brücke
Hafen
Huningue
Hafen
Weil
am Rhein
Entwicklungsgebiet
Entwicklungsgebiet
Huningue (F)
Dreiländer-
brücke
Weil am Rhein (D)
Hafen-
brücke
(ab 2020)
Westquai-
Insel
Hafenkerngebiet
St. Louis (F)
Novartis
BASF
Rheinbrücke
(ab 2025)
Quartier
Kleinhüningen
Huningue
Zone Sud
BASF
Klybeckquai
Hafenbahn +
Umnutzung
Hafenbecken 3
Hafenbahnhof
Containerterminal
NEAT-4-Spur-Ausbau
Quartier
Klybeck
Clariant
Novartis
Novartis
ehem. DB-Rangier-
bahnhofareal
Novartis
Brenntag
Bell
Novartis Campus
Klybeck-Areal
(Novartis/BASF)
VoltaNord
Habitat
Dreirosen-
brücke
Erlenmatt
ehem. DB-Güter-
bahnhofareal
ProVolta
Quartier St.Johann
Quartier Matthäus

Planungsprozess 3Land

Raumkonzept 3Land



Planungsvereinbarung 3Land

Ziele in Bezug auf Verkehr

- Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr

  → proportionaler Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirken

- Bessere grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen

  → Gebiet dem jeweiligen Entwicklungsstand entsprechend sehr gut mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreichbar

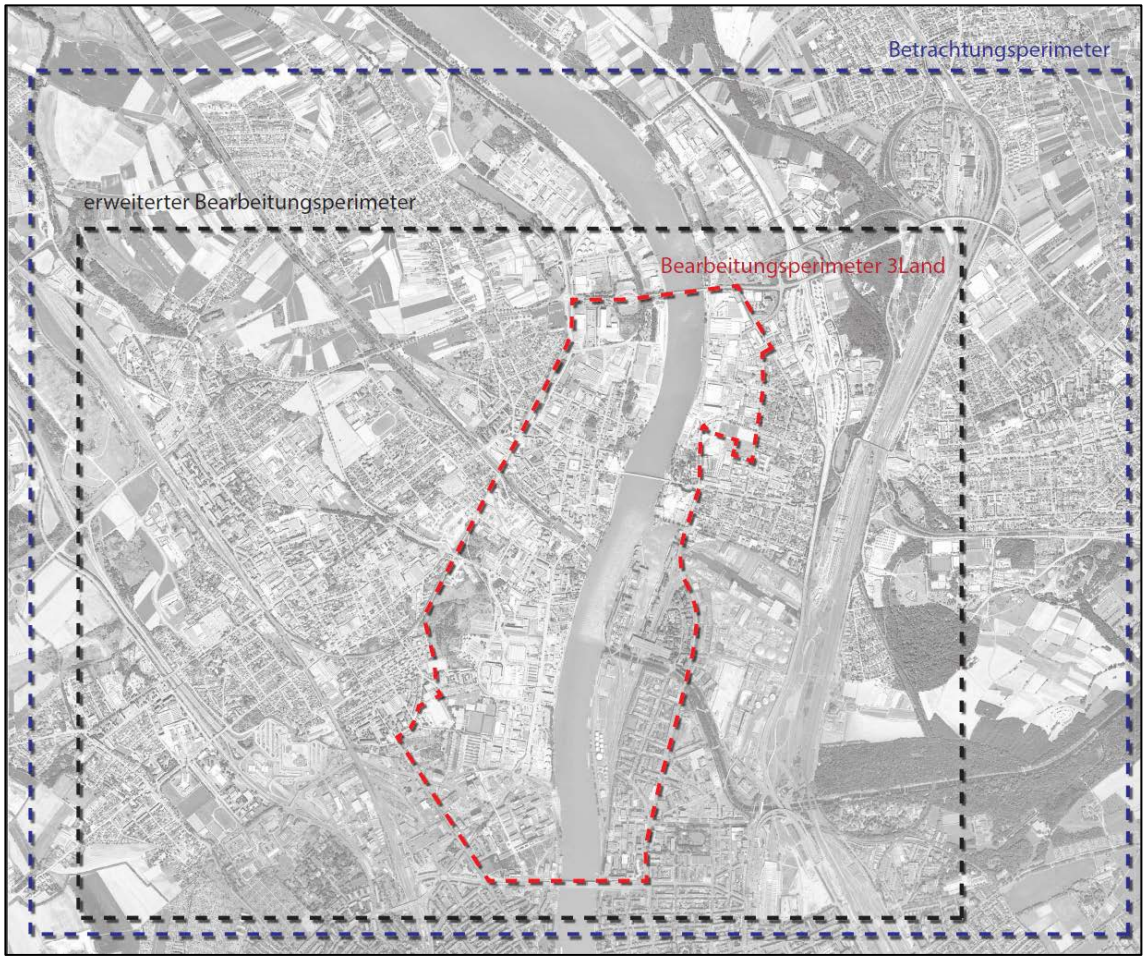
- Öffnung von grossen, monofunktional genutzten, abgeschlossenen Arealen

  → mit einer neuen, engmaschigeren Erschliessungsstruktur

- Zugänglichkeit und Durchgängigkeit der Rheinufer sowie Schaffung von mehr Grün- und Freiräumen

  → hohe städtebauliche und Freiraum-Qualität mit grosser Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr

Projektperimeter Verkehrsstudie



Projektziele Verkehrsstudie

- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Aufzeigen des Handlungs- und Entwicklungsspielraums im 3Land anhand verschiedener Szenarien
- Abschätzung der Auswirkungen in Bezug auf Verkehrssituation, Umweltfaktoren, Qualität öffentlicher Raum und städtebauliche Situation
- Entwicklung eines Gesamtmobilitätskonzepts inkl. erforderliche Massnahmen
- Schaffen von Grundlagen für politische Entscheidungs- und Mitwirkungsprozesse

Vorgehen

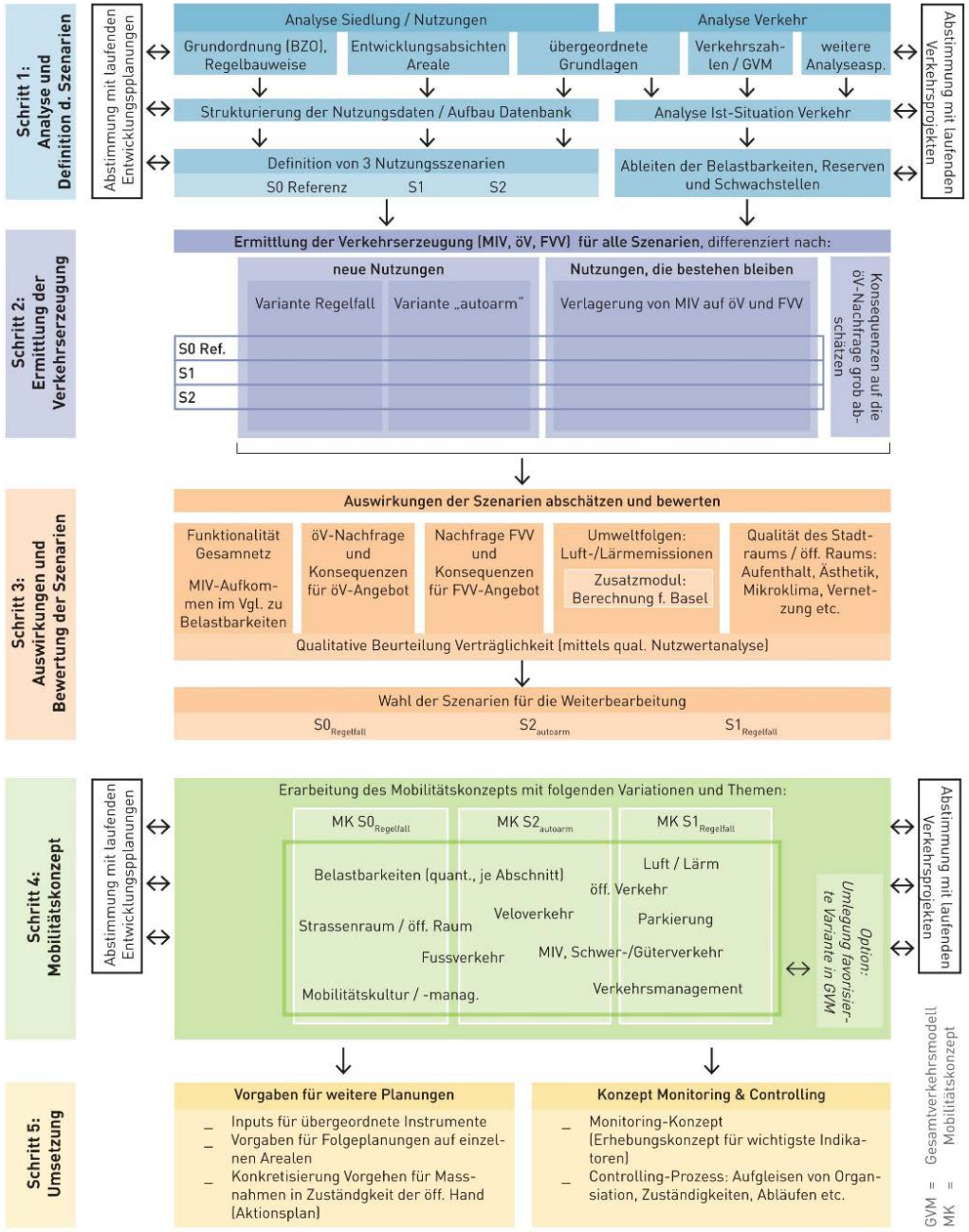
Schritt 1:
Analyse,
Definition der Szenarien

Schritt 2:
Verkehrsermittlung

Schritt 3:
Szenarienbewertung,
Wahl der Szenarien

Schritt 4:
Mobilitätskonzepte

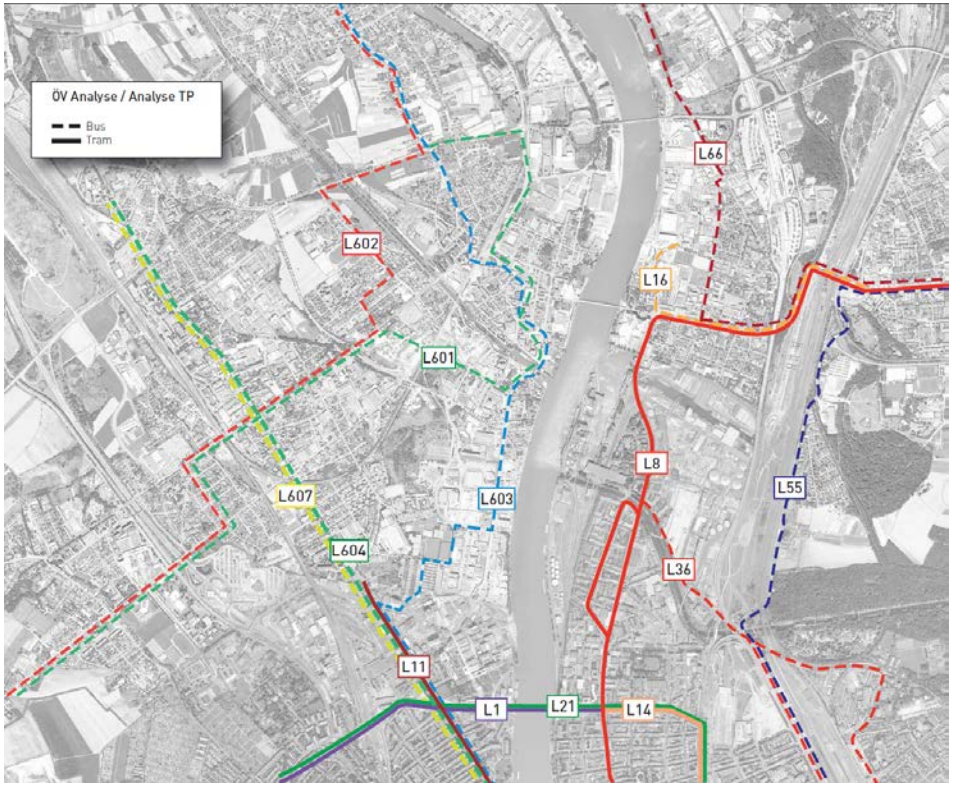
Schritt 5:
Umsetzung



1. Analyse – Verkehrliche Ausgangslage

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

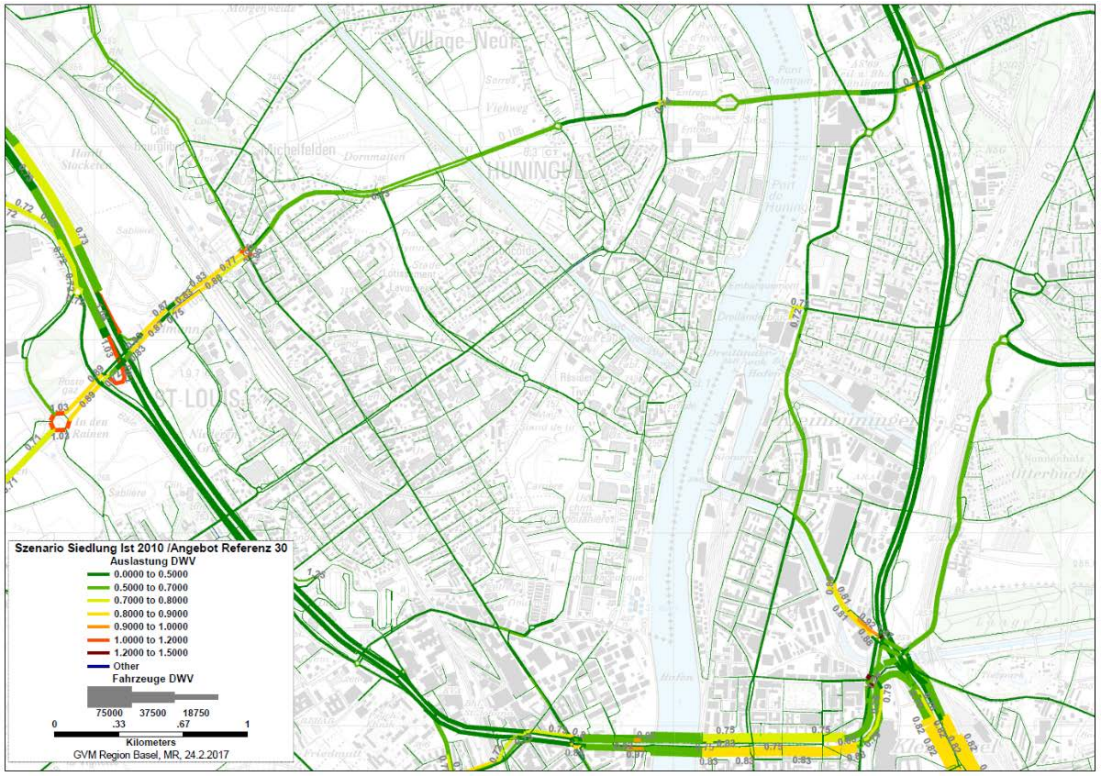
- verschiedene Ausbaustandards, unterschiedliche Qualität des ÖV in den drei Ländern
- kein länderübergreifendes Tarifsystem vorhanden
- ungenügende Vernetzung über den Rhein
- Kapazitätsengpässe auf diversen Linien
- mangelhafte Erschliessung der Rheininsel



1. Analyse – Verkehrliche Ausgangslage

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Kapazitätsengpässe insbesondere bei Grenzübergängen und bei Anschlüssen ans übergeordnete Netz
- neues Erschliessung für Rheininsel erforderlich
- kaum Möglichkeiten für Ausbau (kein Platz, teuer, übergeordnetes Netz ebenfalls am Limit)



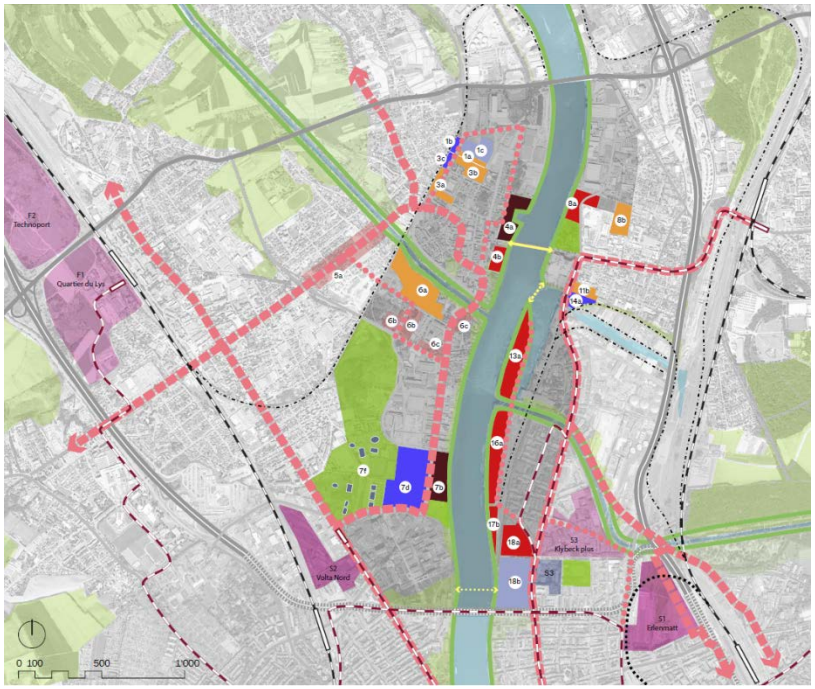
1. Analyse – Verkehrliche Ausgangslage

Fuss- und Veloverkehr (FVV):

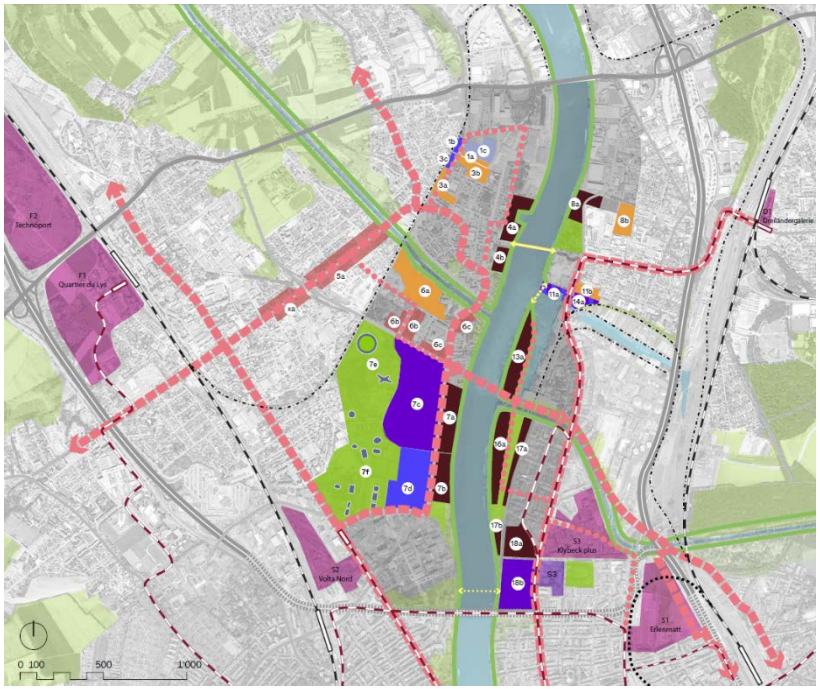
- diverse Netzlücken insbesondere entlang Rheinufer
- fehlende Querbeziehungen über den Rhein, grosse Distanz zwischen Dreirosenbrücke und Dreiländerbrücke
- mangelnde Qualität und Attraktivität der Infrastrukturen

2. Verkehrsermittlung – Szenarien zukünftige Nutzung

- 2 Nutzungsszenarien mit unterschiedlich starker Entwicklung/Umnutzung
- jeweils differenziert nach geltendem PP-Reglement (MIV-Anteil wie heute) und mit autoreduzierten Ansätzen



Szenario S1R (Regelfall)
Szenario S1A (autoreduziert)



Szenario S2R (Regelfall)
Szenario S2A (autoreduziert)

2. Verkehrsermittlung – Entwicklung E / AP

Szenarien	Ref. S0 3Land	S1 3Land	S2 3Land
	EW	EW	EW
Huningue /F	4'800	7'230	8'370
Weil / D	270	1'080	1'110
Basel / CH	6'150	8'950	11'780
Total	**11'220**	**17'260**	**21'260**

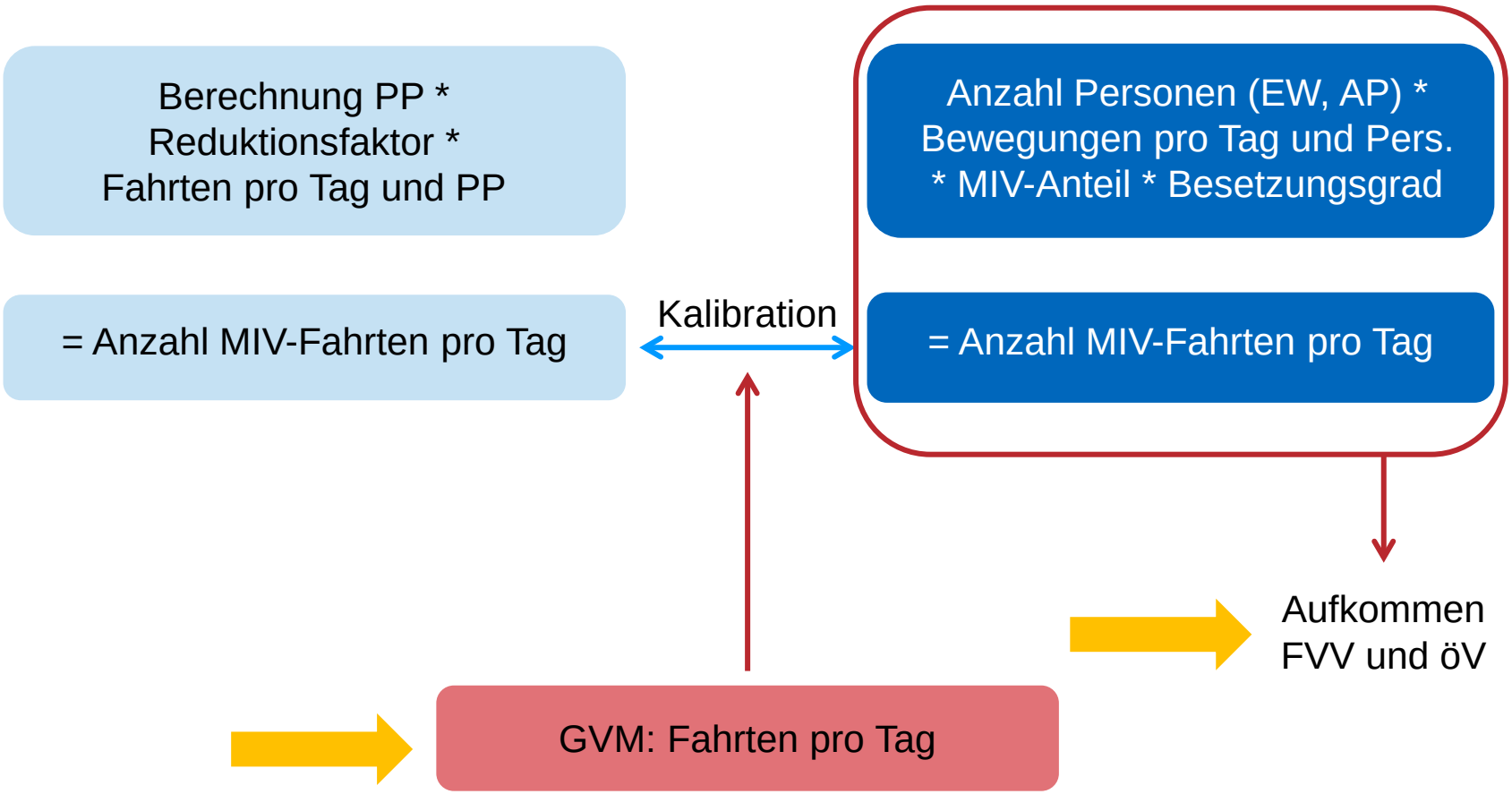
+54% +89%

Szenarien	Ref. S0 3Land	S1 3Land	S2 3Land
	AP	AP	AP
Huningue /F	3'450	7'130	12'110
Weil / D	1'850	2'020	2'500
Basel / CH	14'280	20'750	25'040
Total	**19'580**	**29'900**	**39'650**

+53% +103%

- sehr grosses Entwicklungspotenzial – insbesondere in Huningue (F) und Basel, Quartiere Kleinhüningen / Klybeck
- weitere grosse Planungen im Umfeld (Technoport / Quartier du Lys, Volta Nord…)

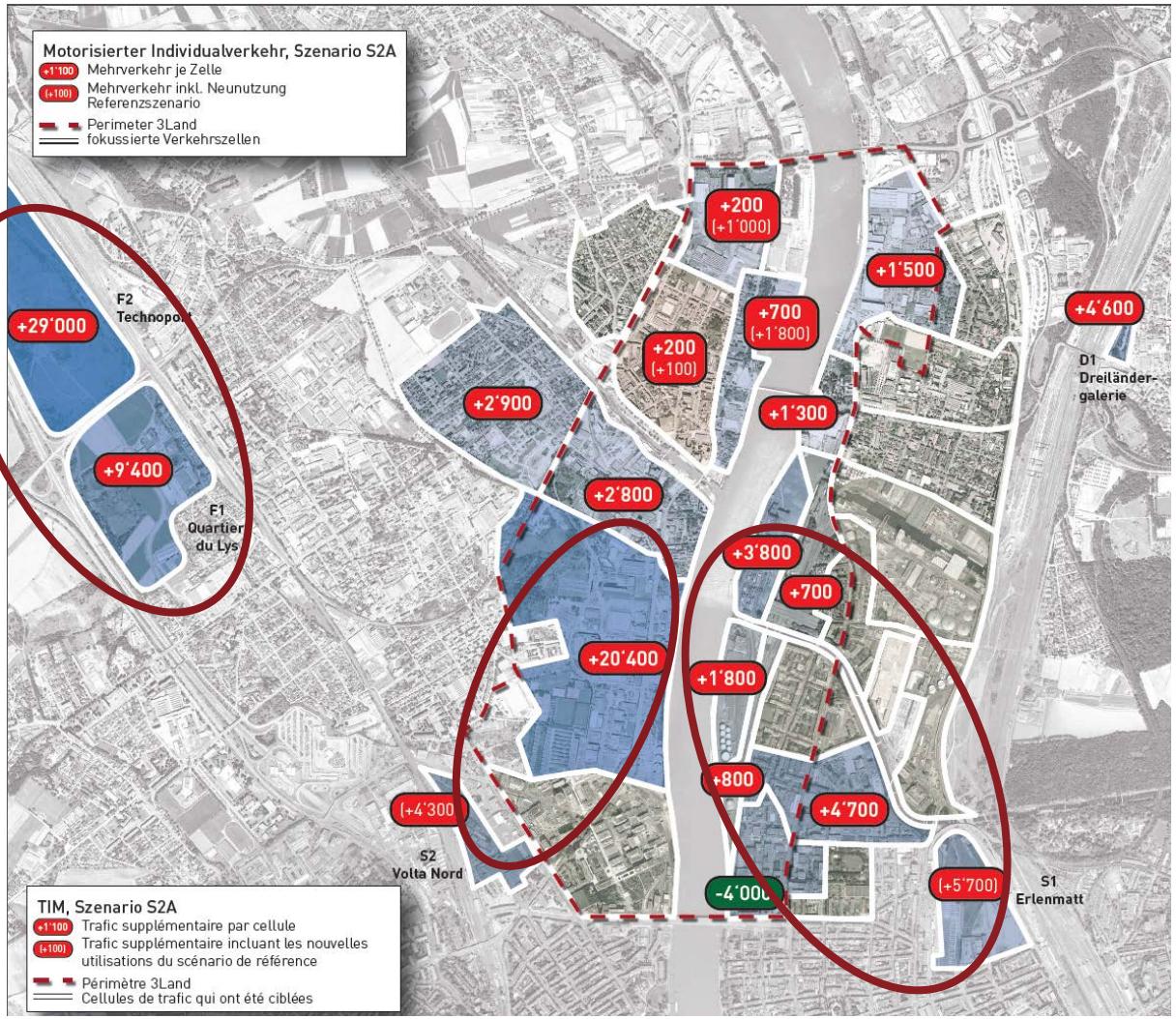
2. Verkehrsermittlung – Methodik



2. Verkehrsermittlung – Verkehrliche Entwicklung MIV

S2A
MIV-Mehrfahrten:
+80’000

(S1R = +57’000)

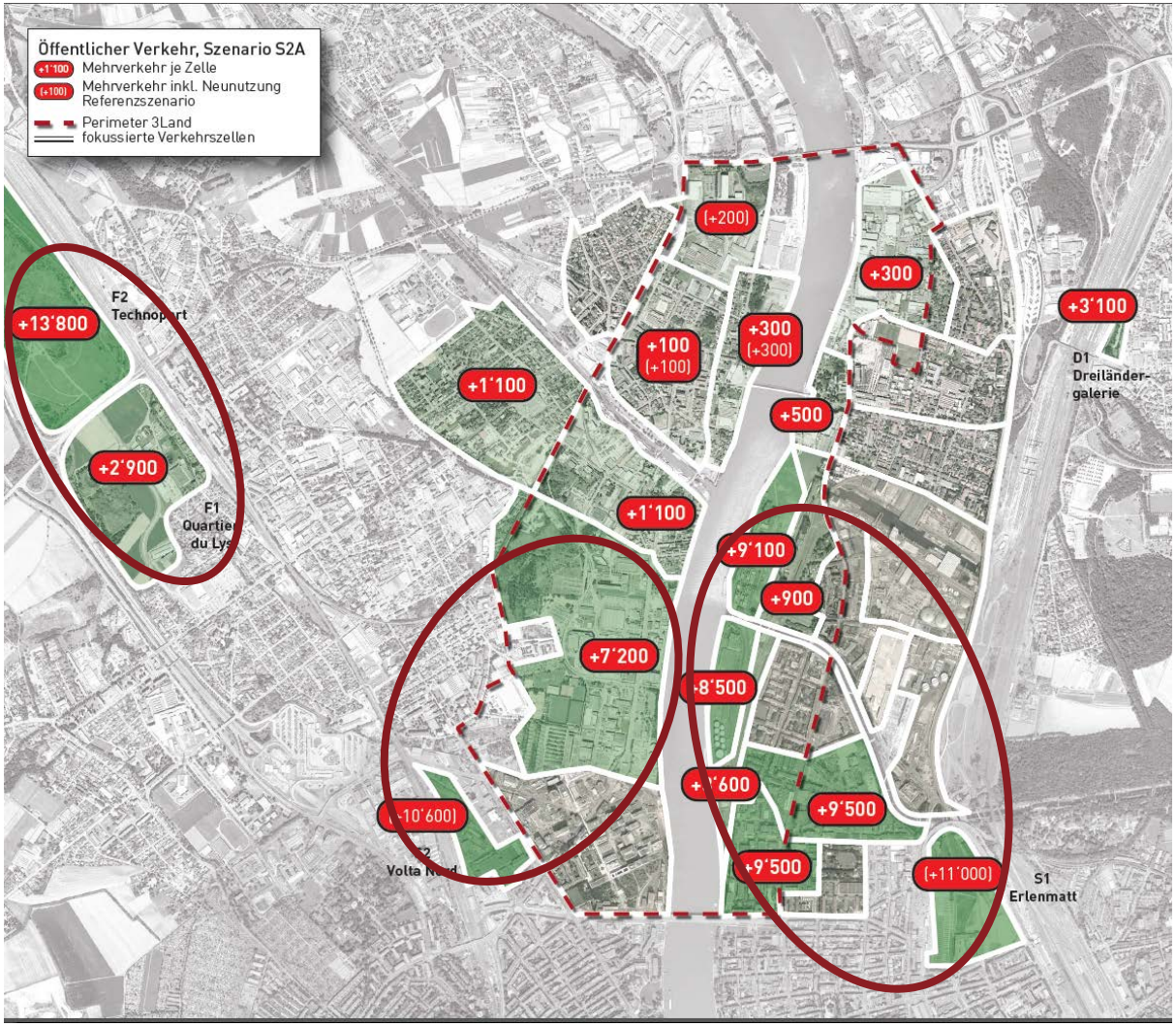


besonders starke Zunahmen

2. Verkehrsermittlung – Verkehrliche Entwicklung ÖV

S2A
ÖV-Mehrfahrten:
+72’000

(S1R = +35’000)



besonders starke Zunahmen

2. Verkehrsermittlung – Fazit

Erkenntnisse aus Verkehrsermittlung:

- stark wachsende Mobilitätsbedürfnisse
- braucht Gesamtverkehrskonzeption mit Push- & Pull-Strategie sowie aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung

Handlungsbedarf:

- MIV: bereits heute nahe an Kapazitätsgrenzen, Ausbau nur begrenzt möglich
  → MIV aus neuen Nutzungen minimieren
  → durch Verlagerungen beim Bestand neue Reserven schaffen
- ÖV: starke Zunahme (auch durch Verlagerung aus Bestand)
  → erfordert intensiven Ausbau
- Fuss- und Veloverkehr (FVV): starke Zunahme
  → erfordert intensiven Ausbau und Attraktivierung

3. Szenarienbewertung – Bewertungskriterien

- Verkehr (V)
  - Modalsplit
  - Mehrverkehr motorisierter Individualverkehr (MIV)
  - Potenzial ÖV-Fahrgast Bewegungen
  - Potenzial Fuss-/Veloverkehr (FVV)
  - Kosten für Verkehr (Grössenordnung)
- Stadtraum/Freiraum (S)
  - Freiraum, öffentlicher Raum
  - Urbanität
  - Städtebau / Stadtbild
- Umwelt/Wirtschaft/Gesellschaft (U)
  - Luftbelastung
  - Lärmbelastung
  - Wirtschaftliche Impulse
  - Zielerreichung der Planungsvereinbarung
  - Akzeptanz der Bevölkerung

Szenario S2
autoreduziert (S2A)

und

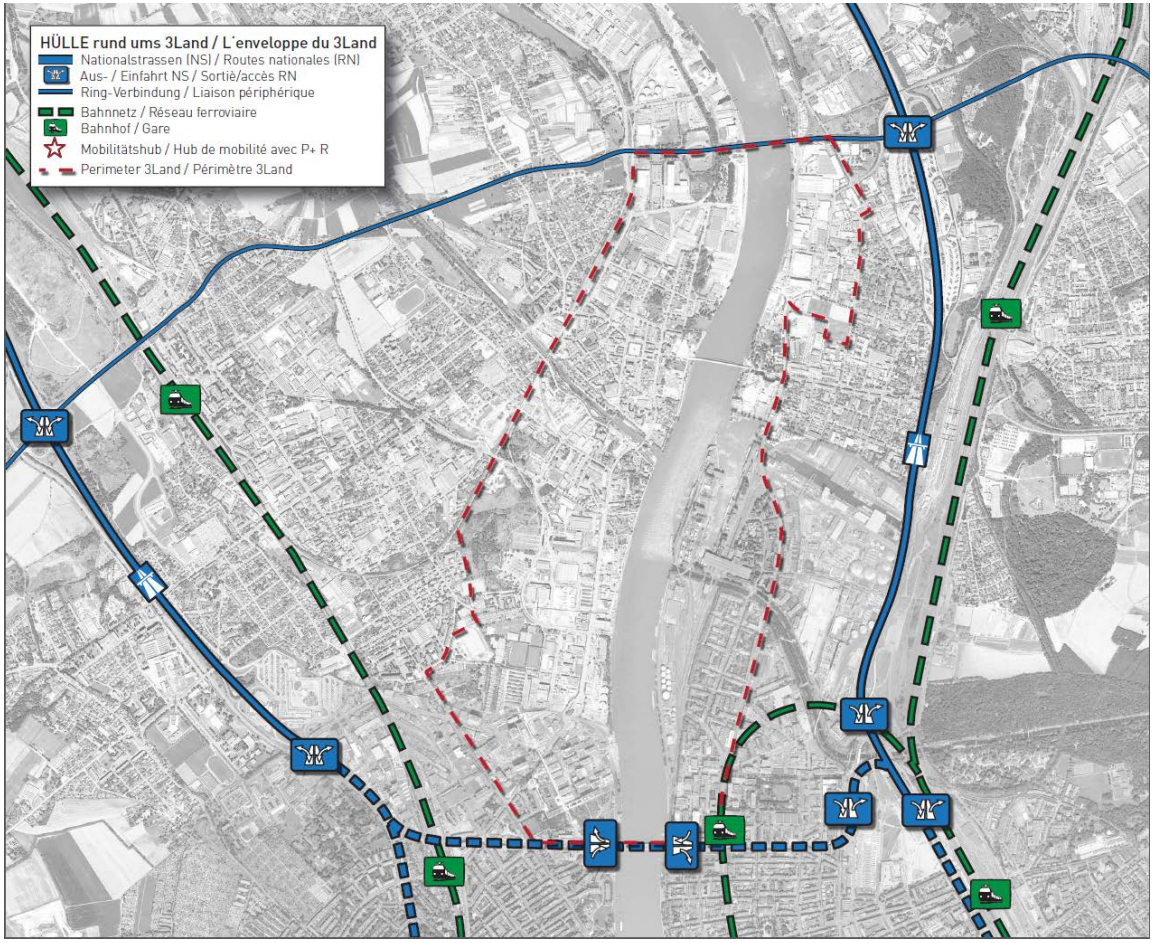
Szenario S1
Regelfall (S1R)

4. Mobilitätskonzept – Planungsansätze

Makrostruktur – 3Land Hülle mit Mobilitätshubs

- 3Land-Hülle als Basis für das Mobilitätskonzept
- Verkehr «von aussen» entlang der Hülle an Mobilitätshubs sammeln und bündeln – Umstieg von Bahn/MIV auf Feinverteiler ÖV/FVV

→ Ziel: alle Quartiere optimal mit allen Mobilitätshubs vernetzen



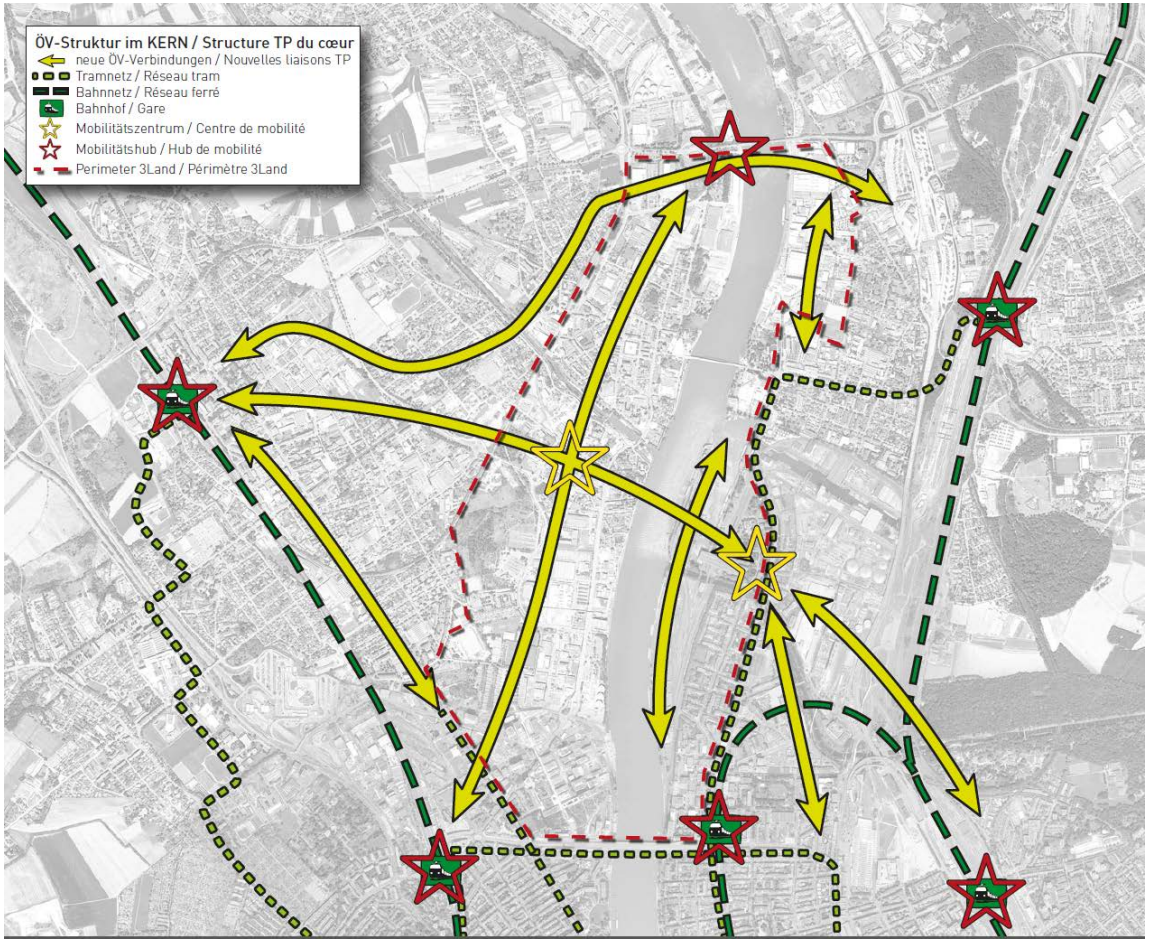
4. Mobilitätskonzept – Planungsansätze

ÖV-Struktur im Kern – Vernetzen der Quartiere und Mobilitätszentren

→ sehr hohe Attraktivität des ÖV

- direkt, möglichst umsteigefrei
- kurze Reisezeiten
- häufige Verbindungen, Fahrplanstabilität
- genügend Kapazitäten

→ Es braucht eine neue Rheinbrücke mit ÖV und Mobilitätszentren als Umsteigedrehscheibe



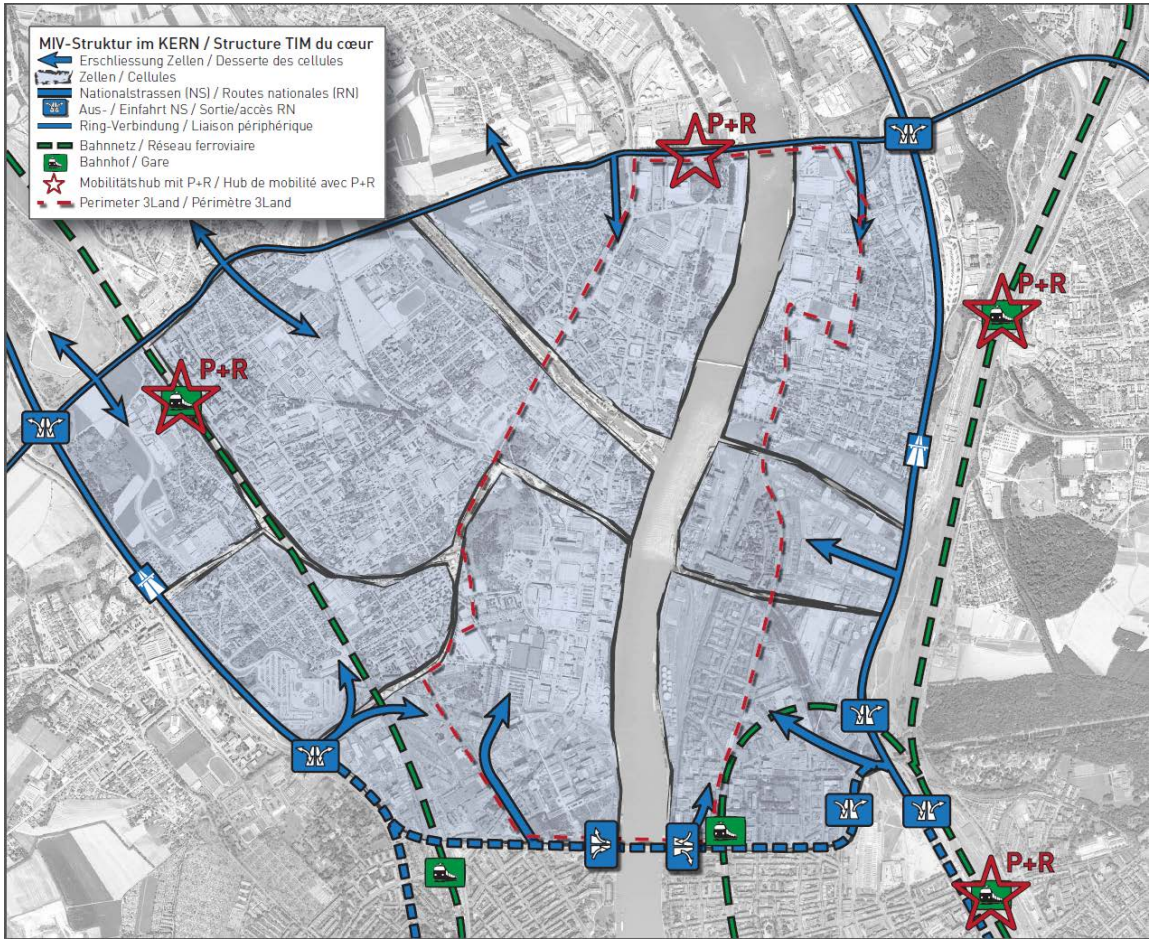
4. Mobilitätskonzept – Planungsansätze

MIV-Struktur im Kern – Bündelung mit Sticherschliessungen

→ Erreichbarkeit gewährleisten, Durchgangs- und Binnenverkehr minimieren

- Bündelung auf Hülle und Sticherschliessungen
- Verkehrsmanagement, Durchfahrtswiderstand
- P+R entlang Hülle

→ Keine MIV-Verbindung über neue Rheinbrücke



4. Mobilitätskonzept – Planungsansätze

Struktur FVV im Kern

Routen
- Direkte, schnelle Verbindungen zwischen Quartieren und Mobilitätshubs

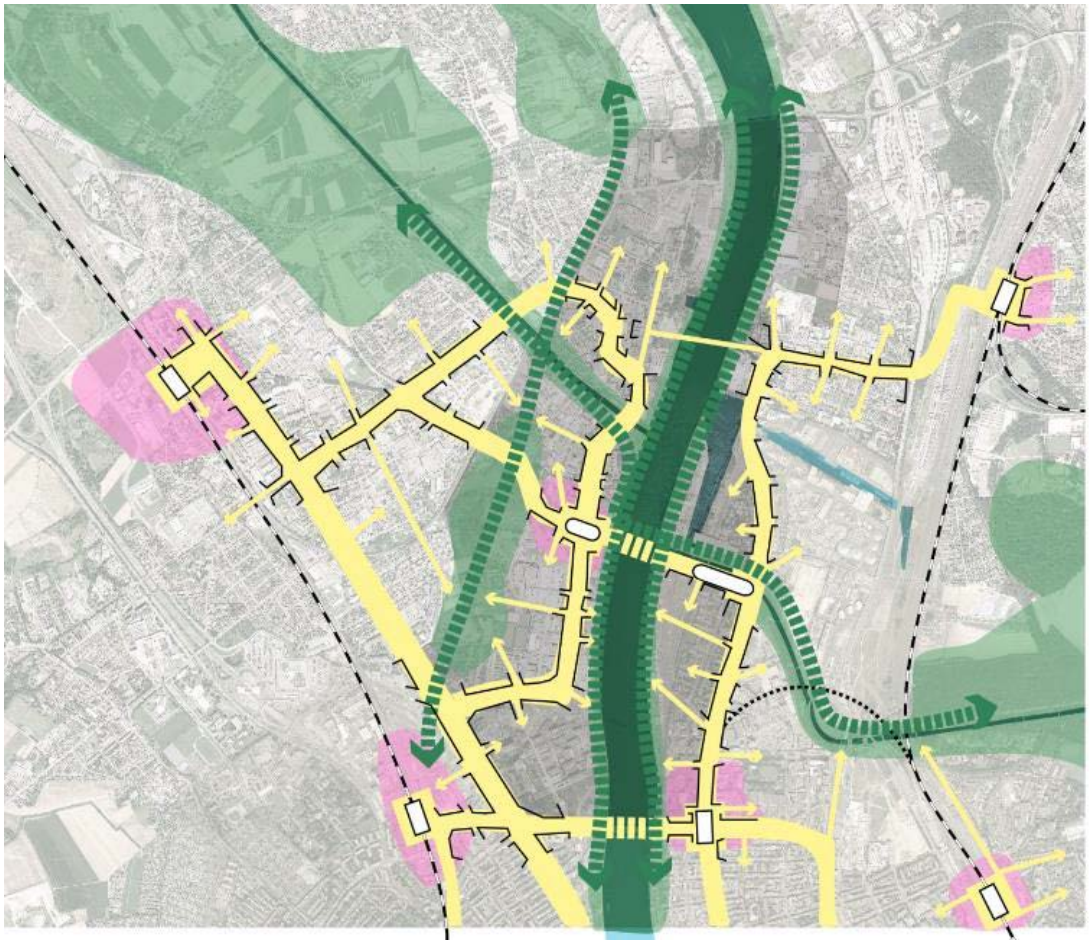
Kammern
- Engmaschiges Feinverteilernetz in Quartieren (Mischverkehr)

Services
- Veloabstellplätze, Velostationen / Veloserviceleistungen
- Bike-Sharing

4. Mobilitätskonzept – Planungsansätze

Struktur Stadtraum

- Verdichtung und Aufwertung rund um die Mobilitätshubs
- Aufwertung der strukturierenden Achsen als Lebensräume
- Quervernetzung mit den Quartieren und Grünräumen



4. Mobilitätskonzept – Teilkonzepte

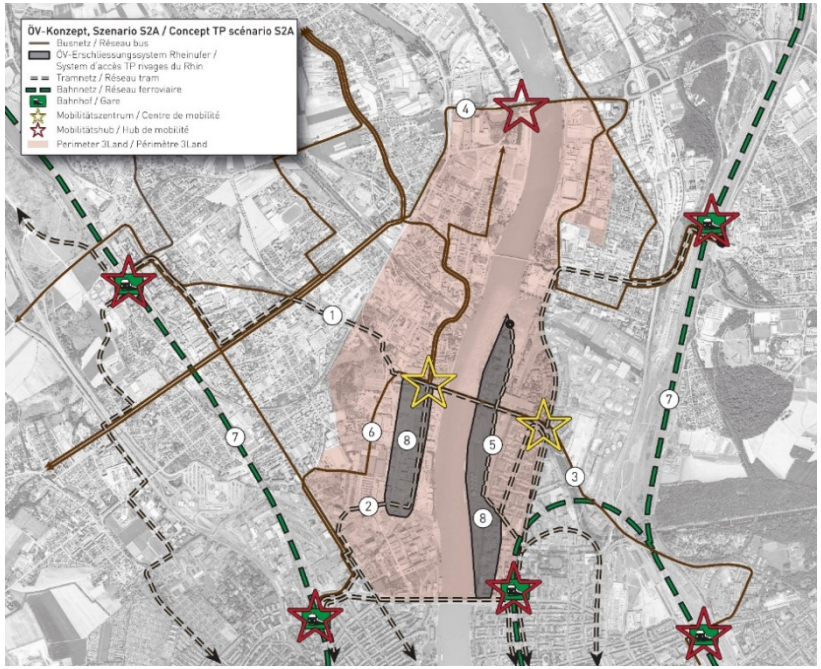
Teilkonzepte inkl. Massnahmenliste

Massnahmenliste
- Wirkung / Ziel
- Priorität
- Zuständigkeiten

→ Übersicht

Aktionsplan
- Nächste Schritte
- Lead
- Termin

→ Arbeitsinstrument



Massnahmenliste öV (S2A)

Nr.	Massnahme	Takt (Vorschlag)	Priorität 3Land	Massnahme im AP 3G (Priorität)	Kosten (CHF)	Ziel, Wirkung	Fertigstellung / IBN (grob geschätzt)	Zuständigkeit
Ö 1	neue Tramverbindung von Kleinhüningen via neue Rheinbrücke zum Bahnhof St. Louis (angebunden an Mobilitätshub neuer Tiefbahnhof Klybeck oder Badischer Bahnhof; Option: Verlängerung nach Technoport/EuroAirport)	5'-Takt (bei S2A)	A	Ö29 (C), Ö31 (C), Ö37 (C)	Brücke ~ 76 Mio.; K'hüningen - Hafen ~ 27 Mio.; Huningue - Saint-Louis ~ 82.5 Mio. (AP 3G)	Verbindet die grössten Entwicklungsgebiete des 3Lands ideal untereinander und mit der Hülle ("Lebensader des 3Lands"), wobei die neue Rheinbrücke als starke Verbindung des 3Lands ihre Wirkung entfalten kann und die beiden Mobilitätszentren optimal verknüpft werden.	2028	Kanton BS, Huningue, 3 Weil a.R. (für Brücke

Aktionsplan öV (S2A) Anhang 4

Nächste Schritte?	Lead?	Bis wann?
a) Grundstückverfügbarkeit Huningue	a) Huningue	a) bis Mitte 2018
b) Kosten-Nutzen-Verfeinerung, grobe technische Machbarkeitsabklärung	b) 3Land	b) bis Ende 2018
c) ÖV-Angebotsplanung (für alle 3Länder)	c) Kanton BS, SLA	c) bis Mitte 2019
d) Wettbewerb Brücke	d) Huningue oder Kanton BS	d) bis Ende 2020
e) Betriebs- und Gestaltungskonzept, Vorstudie für Unterführung Huningue Pont bis St. Louis Bahnhof	e) SLA	e) bis Ende 2020
f) Vorprojekt	f) Huningue oder Kanton BS	f) bis Ende 2021

4. Mobilitätskonzept – Wichtigste Massnahmen

- **Neue Rheinbrücke für FVV und ÖV**
  - FVV braucht zwingend eine weitere zentrale Verbindung
  - Neue Rheinbrücke bildet Grundlage für direkte, schnelle ÖV-Verbindungen (Vernetzung von Quartieren und Hubs)
  - Funktionale, städteräumliche und symbolische Bedeutung
  - Voraussetzung für quantitative und qualitative Entwicklung im 3Land
- **ÖV-Erschliessung Rheininsel / Zone Sud**
- **Rheinuferwege** (inkl. Hafenbrücke)
- **Punktuelle Kapazitätsausbauten MIV** (v.a. RD 105)
- **Umgestaltung Verbindungsstrassen zwischen / innerhalb Quartieren** (Durchfahrtswiderstand erhöhen, Optimierung FVV, Aufenthaltsqualität)

5. Umsetzung – Erkenntnisse

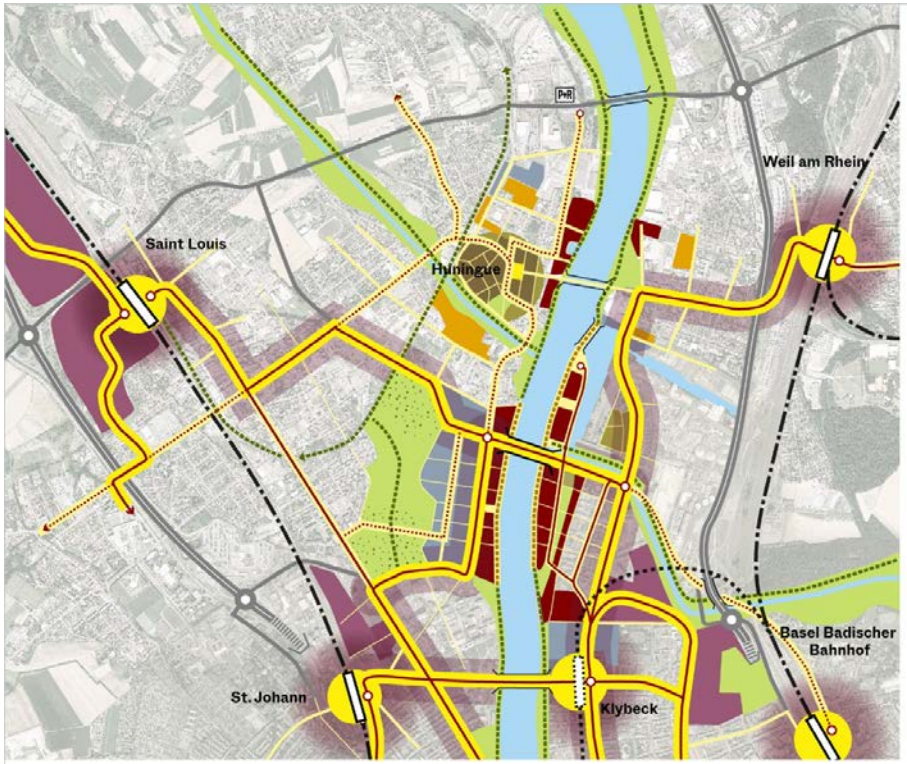
Wichtigste Erkenntnisse:

→ Konsequente, aktive Lenkung der steigenden Mobilitätsnachfrage mittels Push- und Pull-Strategie sowie Monitoring & Controlling

- Neue Nutzungen: möglichst hoher Anteil ÖV und FVV
- Verlagerungen aus dem Bestand vom MIV auf den ÖV

→ autoreduziertes Szenario (S2A)

- grösster Handlungsspielraum für die Zukunft
- höchste städtebauliche Qualität
- bestmögliche Integration des Verkehrs

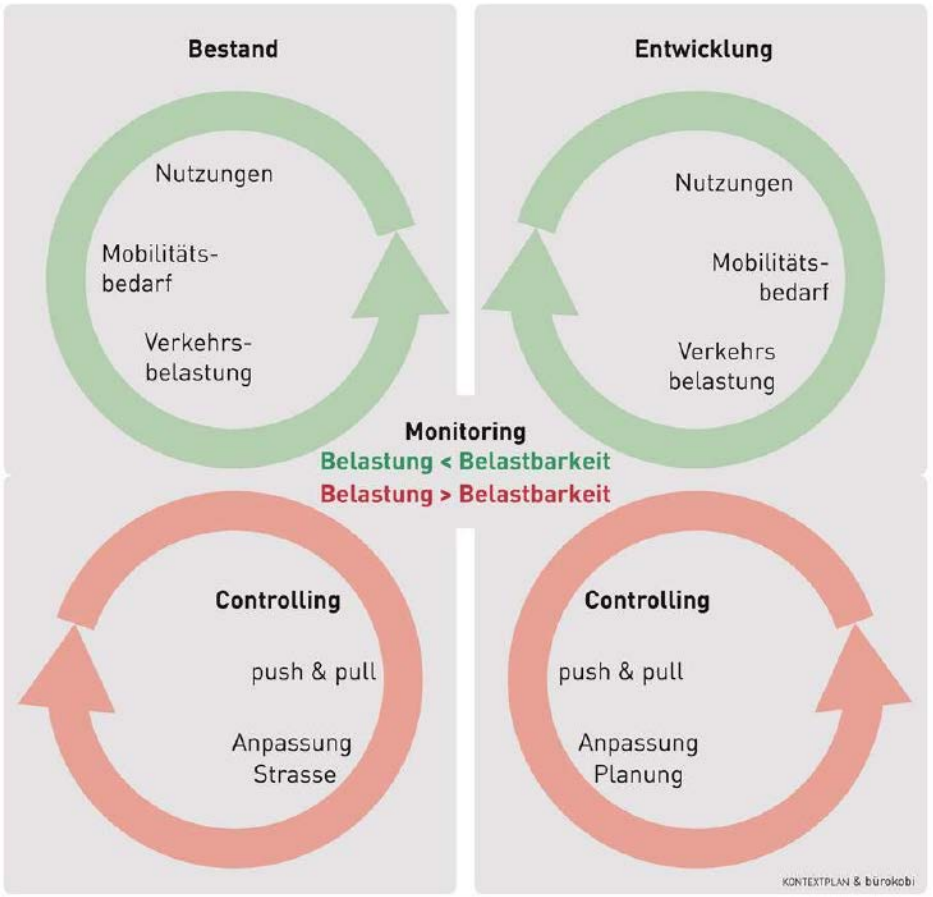


5. Umsetzung – Monitoring & Controlling

Aktive Steuerung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung!

Ziele:

- Kenntnis über die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- frühzeitiges Erkennen von Entwicklungen und Trends
- Schaffung von Entscheidungs-grundlagen für das aktive Steuern der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- frühzeitiges Handeln zur Schaffung von Reserven für künftige Entwicklungen



Fazit: Herausforderungen

- Länderübergreifende Planung
  → unterschiedliche Prioritäten, Prozesse, Gesetze, PP-Reglemente…
- Neue Rheinbrücke
  → Verfügbarkeit Grundstücke, Finanzierung (F/CH)
- Erschliessung der Rheininsel
  → Hafenbahn, bestehende Wohnquartiere im Umfeld
- Unterschiedliche Kulturen in den 3 Ländern…
- Konkurrierende Drittprojekte, insbesondere Technoport / Quartier du Lys
  → grosses Verkehrsaufkommen (MIV-orientiert), wenig Einflussmöglichkeiten
- Verbindlichkeit der Planungen
  → bisher «nur» Konzepte / Planungsvereinbarung und Projektbeschlüsse
- Mitwirkung der Bevölkerung
  → Vorbehalte in den angrenzenden Quartieren

Fazit: Erfolgsfaktoren

- Planungsvereinbarung als wichtige Grundlage der Zusammenarbeit über die Grenzen und Bekenntnis zu wichtigen Aspekten (nachhaltige Entwicklung)
- Wille, Offenheit für kreative Ideen, hohe Dynamik, neue Prozesse
- «Kümmerer» → Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Fragen und Diskussion

Danke für Ihr Interesse!