

metrobasel

economic report 2013



© ruweba kommunikation ag

metrobasel – Perspektiven 2035

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung –

bestehende Visionen und deren Realisierbarkeit

Juni 2013

Impressum

Herausgeber

metrobasel
Plattform für die Entwicklung
der Metropolitanregion Basel

Geschäftsstelle

Aeschenvorstadt 4, 4051 Basel
Tel. +41 (0)61 272 11 44
Fax +41 (0)61 272 11 42
Mail: office@metrobasel.org
www.metrobasel.org

Geschäftsführung

Regula Ruetz
Direktorin und Delegierte des Vorstands metrobasel

Studienautoren Econlab

Dr. Markus Gmünder
Nils Braun
Sarah Luginbühl

Studienautoren Rapp Trans AG

Yves Gasser
Wolfgang Wahl

Review der Studie

Dr. Tina Haisch, Raumwirtschaft

Endredaktion

Regula Ruetz, Direktorin metrobasel

Grafik

ruweba kommunikation ag

Druck

Druckerei Bloch AG

Begleitgruppe

Daniel Allemann, *Walo Bertschinger AG und Delegierter
der BRB Bauunternehmer Region Basel*

Judith Arpagaus, *Fricktal Regio Planungsverband*

Omar Ateya, *Handelskammer beider Basel*

Matthias M. Baltisberger, *F. Hoffmann-La Roche AG*

Bernhard Berger, *Rapp Gruppe AG*

Martin Durchschlag, *HIAG Immobilien Holding AG*

Dr. Duvinage Frédéric, *TEB Trinationaler*

Eurodistrict Basel

Dr. Manuel Friesecke, *Regio Basiliensis*

Peter Gautschi, *Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt*

Dr. Dieter Gramberg, *Novartis Service Center*

Switzerland

Dr. Tina Haisch, *Raumwirtschaft*

Manuel Herz, *Manuel Herz Architekten*

Marco Husmann, *Burckhardt + Partner AG*

Dr. Martin Jann, *IBA Basel 2020*

Thomas Kessler, *Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt*

Dr. Beat Kiser, *DSM Nutritional Products AG*

Dr. Martin Kolb, *Amt für Raumplanung Kanton*

Basel-Landschaft

Jan Krarup, *Zwimpfer Partner Architekten SIA und*

Architekten-Quadrat Basel

Dr. Patrick Leypoldt, *Geschäftsstelle*

Agglomerationsprogramm Basel

Dirk Lohaus, *IBA Basel 2020*

Astrid Loquai, *Stadt Lörrach*

Sacha Marchal, *Burckhardt + Partner AG*

René Merz, *Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion BL*

Prof. Dr. Urs Müller, *Verband Schweizerischer*

Kantonalbanken

Rudolph Schiesser, *Hotel Les Trois Rois*

Copyright

© 2013 metrobasel, Basel

Das Copyright liegt bei metrobasel, Basel.

Der metrobasel Partner verpflichtet sich, den metrobasel economic report 2013 weder teilweise noch vollständig zu kopieren oder in anderer Form zu reproduzieren, um ihn so Dritten kostenlos oder gegen Vergütung weiterzugeben. Die Verwendung und Wiedergabe von Informationen aus dem metrobasel economic report ist unter folgender Quellenangabe gestattet: «Quelle: metrobasel economic report 2013 Datenlieferant(en)»

Vorwort

Auf Grundlage der im metrobasel economic report 2012 erarbeiteten Perspektiven für den Metropolitanraum Basel bis 2035 zeigt sich, dass die Bevölkerung gegenüber dem Jahr 2010 gemäss Basisszenario um 60'000 Personen, die Zahl der Erwerbstätigen um 22'000 Personen zunehmen wird. Im Pluszenario wird sogar mit einer Bevölkerungszunahme von gegen 200'000 Personen gerechnet. Da die Wirtschaft in der Nordwestschweiz wächst und mit ihr die Bevölkerung, welche immer mobiler wird, entsteht Druck auf die Siedlungsentwicklung. Ausserdem werden zusätzliche Pendlerströme entlang der Hauptachsen generiert. Die Folgen davon sind noch grössere Staus und überfüllte Züge, was die Infrastruktur massiv belastet. Durch effiziente und vorausschauende Planung können diese negativen Auswirkungen reduziert oder sogar ganz verhindert werden.

Welche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist aufgrund bisheriger Trends zu erwarten? Reichen die aktuellen raumplanerischen und verkehrlichen Instrumente für zukünftige Entwicklungen aus? Vor kurzem wurde in der Schweiz die Revision des Raumplanungsgesetzes beschlossen, welches eine Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete anstrebt sowie mit Hilfe des Instruments einer Mehrwertabgabe der Zersiedelung Einhalt gebieten will. Welche Auswirkungen haben solche und andere Steuerungsmöglichkeiten für das Erreichen der Zielbil-

der? Dies sind Fragen, denen die Studie nachgeht. Der Verein metrobasel hat hierzu die beiden in Raum- und Verkehrsfragen der Region erfahrenen Unternehmen Econlab und RappTrans AG beauftragt, eine Metastudie zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 2035 in der trinationalen Metropolitanregion Basel zu erarbeiten. Die Studie zeigt auf, welche raumplanerischen Visionen für unsere Region bestehen, ob diese mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten zu realisieren sind und welche weiteren Instrumente dafür notwendig sind. Die Arbeiten wurden von einer interdisziplinären Expertengruppe aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung begleitet, deren Mitwirkung hier herzlichst verdankt wird.

Den verantwortlichen Planern und Politikern, aber auch Wirtschaftsführern soll mit den Ergebnissen und Anregungen aus dem metrobasel economic report 2013 ein Hilfsmittel im Sinne einer Auslegung in die Hand gegeben werden, das ihnen erlaubt, schon heute langfristige Projekte zu planen und geeignete Massnahmen zu implementieren. Unser Ziel ist, aufzuzeigen, wie die Metropolitanregion nachhaltig entwickelt werden kann, damit sie auch weiterhin als bevorzugter Arbeits- und Lebensraum wahrgenommen wird und den zukünftigen Bedürfnisse der Menschen gerecht werden kann.

Regula Ruetz
Direktorin metrobasel

Executive Summary

Fragestellung

Was besagen die heutigen Zielbilder zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolitanregion Basel für die nächsten 20 Jahre? Welche Entwicklung der Siedlungsflächen ist aufgrund der Trends in der Vergangenheit zu erwarten? Reicht das gegenwärtige Planungsinstrumentarium oder braucht es zusätzliche Steuerungsinstrumente, um die gesetzten Ziele zu erreichen? Welche Einflüsse und Auswirkungen haben die Veränderungen auf den Verkehr? Diese Fragen stehen im Zentrum der vorliegenden Metastudie. Sie analysiert mehr als 20 bereits existierende Studien und Grundlagendokumente zur räumlichen Entwicklung der Metropolitanregion Basel. Die darin enthaltenen Visionen werden in dieser Studie auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Effektive Siedlungsentwicklung & Zielbild

Die Entwicklung der letzten zehn Jahre hat gezeigt, dass die grössten Wachstumsraten bezüglich der Bevölkerungszahl und der Siedlungsflächen in den ländlichen Gebieten und Regionalzentren der Metropolitanregion Basel zu verzeichnen sind. Dies sind zugleich auch jene Raumtypen, welche die grössten Baulandreserven aufweisen. Diese Entwicklung läuft der Zielvorstellung der Metropolitanregion Basel zuwider. Im Vordergrund steht eine auf Korridore ausgerichtete, axiale Entwicklungsstrategie mit ausgesuchten polykonzentrischen Entwicklungsschwerpunkten auch ausserhalb dieser Korridore. Zum inneren Korridor gehören beispielsweise das Birstal, das vordere Ergolzthal und die Achse Riehen Lörrach. Zum äusseren gehören zum Beispiel das hintere Leimental, das Laufental/Schwarzbubenland, das hintere Ergolzthal, das untere Fricktal, das Wiesental oder das Gebiet Haut-Rhin.

Die axiale Ausrichtung auf die Kernstadt wird sowohl beim ÖV wie auch beim MIV durch die aktuelle Verkehrsinfrastrukturpolitik unterstützt. Dabei wird künftig darauf zu achten sein, dass die von den Verkehrsknoten ausgehenden Wachstumsimpulse nicht die Zersiedelung der Landschaft vorantreiben. Fingerförmige Grünräume sollen als Puffer gegen eine weitere Ausdehnung dienen.

Um den Siedlungsdruck einzugrenzen, kann die Entwicklung mittels zweier Stossrichtungen gebremst werden: Zum einen durch gezielte Verdichtung im Bereich der inneren Korridore, zum anderen durch punktuelle, moderate Stärkung bereits etablierter Regionalzentren in den äusseren Korridoren. Den Gemeinden ausserhalb der Entwicklungsgebiete bzw. den ländlichen Räumen kommt die zwar nicht ausschliessliche aber wichtige Rolle zu, den Siedlungstrenngürtel aufrecht zu erhalten und die Naherholungsräume aufzuwerten. Das Nebeneinander von Entwicklungs- und Nicht-Entwicklungs- bzw. Ausgleichsräumen ist für das Erreichen der Zielvorstellungen von entscheidender Bedeutung.

In der planerischen Realität lässt sich heute allerdings nur schwer vorherbestimmen, wo und in welchem Ausmass und Zeitraum welche räumliche Entwicklung stattfindet. Deshalb wird beim Vergleich zwischen angestrebter und tatsächlicher Entwicklung der Metropolitanregion Basel grosser Handlungsbedarf deutlich.

Bisherige und neue Steuerungsinstrumente

Um diesen Handlungsbedarf aufzufangen, untersucht diese Studie eine Vielzahl an Planungsinstrumenten. Im Sinne einer Auswahl werden 17 verschiedene, übergeordnete Steuerungsinstrumente auf ihre

Wirkungsrichtung in Bezug auf die gewünschte Entwicklung der Metropolitanregion Basel analysiert. Diese Instrumente können in drei Kategorien unterteilt werden (vgl. Tab. 0.1): planerische Instrumente zur Angebotssteuerung (1 bis 8), hoheitliche Instrumente in Form von Geboten und Verboten (9 & 10), sowie mit monetären Anreizen verbundene Instrumente, die zugleich einen Ausgleichsmechanismus beinhalten (11 bis 17). Letztere sind weitestgehend neu und wurden bislang in der Praxis noch kaum umgesetzt.

Tabelle 0.1: Wirkungsentfaltung der Instrumente

	Effektivität Entwicklung nach innen	Effektivität Siedlungs- begrenzung
1 Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten	+	-
2 Festsetzung von Entwicklungsachsen	+	●
3 Festlegung von Siedlungstrenngürteln	●	+
4 Datenbank der Wirtschaftsoffensive	●	-
5 Ausbau Regio-S-Bahn	+	-
6 Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen	●	-
7 Priorisierung von Strassen	●	-
8 Neu- /Ausbau Tangentialverbindungen zwischen Zentren	-	--
9 Bauzonen/Neueinzonungen	+	-
10 Auszonungen	●	+
11 Mehrwertabgabe	+	●
12 Verursachergerechte Erschliessungsabgaben	+	+
13 Flächennutzungsabgaben	++	+
14 Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen	+	++
15 Flächenmanagement	+	●
16 Flächennutzungszertifikate	+	++
17 Kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen	●	++

++ = sehr hoch, + = hoch, ● = teils gegeben, - = eher gering, -- = sehr gering

Die heute zur Verfügung stehenden Instrumente (1 bis 10) sind stärker auf Entwicklungsgebiete ausgerichtet, da sie eine Entwicklung nach innen unterstützen. Für Nicht-Entwicklungsgebiete bzw. für die ländlichen Räume stellen die heutigen Instrumente hingegen weniger wirksame Lösungsansätze dar. Hier scheinen anreizorientierte Ansätze mit Ausgleichsmechanismen, die im Detail noch weiter zu konzipieren sind, eine vielversprechendere Lösung zu sein.

Auswirkung der Siedlungsentwicklung auf den Verkehr

Die Bevölkerungs- und Wirtschaftsprognosen zeigen, dass bezüglich der Pendlerströme zwischen den Teilräumen in der Metropolitanregion Basel gerade über die Landesgrenzen hinaus rasche und grosse Zuwachsraten auftreten können. Eine angemessene Verkehrsinfrastruktur kann dann nicht zeitgerecht bereitgestellt werden.

Zudem wird deutlich, dass in der Kernstadt und den zentrumsnahen Korridoren die gleiche Bevölkerungszunahme und wirtschaftliche Entwicklung nicht den selben Effekt erzeugt, wie dies im Umland der Fall ist. Erstere erleben durch die kurzen Wege eher eine relative Abnahme des motorisierten Verkehrsaufkommens und Förderung des Langsamverkehrs, während periphere Siedlungsräume häufig nur mit dem MIV zweckmässig erschlossen werden können, was wiederum Mehrverkehr nach sich zieht.

Bezüglich der Verkehrsinfrastrukturentwicklung zeigt sich, dass den grenzüberschreitenden ÖV-Angeboten ein hoher Stellenwert einzuräumen ist. Gleichzeitig helfen Park & Ride-Anlagen an geeigneten Standorten in den peripheren Räumen der Korridore, Engpässe im MIV-lastigen Grenzverkehr aufzufangen.

Thesen

Folgende Thesen lassen sich aus obigen Untersuchungsergebnissen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolitanregion Basel ableiten:

These 1 zur Zweiteilung in Entwicklungsräume und Nicht-Entwicklungsräume **Das synthetisierte Zielbild für die Metropolitanregion Basel bedeutet, dass in Zukunft nicht alle Teilräume ihr volles (Siedlungsflächen-) Wachstumspotenzial ausschöpfen können.**

Konkret sieht das Zielbild für den französischen Teilraum eine Entwicklung entlang der Achse Saint-Louis-EuroAirport vor und ein geringes Wachstum in den ländlichen Gemeinden wie z.B. im Canton de Ferrette. Analoges gilt auch für weitere Teilräume wie z.B. das Fricktal oder den Landkreis Lörrach.

These 2 zu den inneren Reserven in Verdichtungsräumen **Aufzonungen und Umzonungen schaffen neue Nutzungsflächen in starken Wachstumsgebieten und überbrücken die Zeit bis die bestehenden inneren Reserven von den Eigentümern ausgenützt werden.**

In gut erschlossenen Entwicklungsgebieten wie z.B. dem Dreispitz-Areal kann im Rahmen des Bebauungsplans – auch unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens – eine noch deutlich höhere Dichte angestrebt werden.

These 3 zu Neueinzonungen in Verdichtungsräumen

Sollten Neueinzonungen nötig werden, so eignen sich hierfür stadtnahe Gemeinden, welche über verkehrstechnisch gut erschlossene Gebiete und relativ wenig innere Reserven verfügen.

Stadtnahe Gemeinden im Ergolzthal, im Wiesental und im Birstal weisen am ehesten Neueinzonungsbedarf bis ins Jahr 2035 auf – insbesondere für den Fall, dass das metrobasel Bevölkerungsszenario PLUS Realität werden sollte.

These 4 zu ländlichen Räumen

Für ländliche Gebiete, welche gemäss Zielbild auf ein (Flächen-) Wachstum verzichten müssten, braucht es einen Ausgleichsmechanismus, damit keine Verlierer entstehen.

Neue, anreizorientierte Instrumente mit Ausgleichsmechanismen sind z.B. Vergütungen aus einem Mehrwertabgabefonds für Auszonungen, Flächennutzungszertifikate (marktwirtschaftliche Lösung) oder der kantonale Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen. Mit Blick auf eine mögliche Umsetzung gilt es, diese weiter zu konkretisieren und vertiefter zu prüfen.

These 5 zu Arbeitsflächen

Die Fokussierung in allen Teilräumen der Region auf wertschöpfungsintensive Branchen wie die Life Sciences-Industrie verhindert, dass eine Diskussion über die Neuansiedelung von verdrängtem, weniger wertschöpfungs- dafür flächenintensivem Gewerbe geführt wird.

Die Entwicklung des Rheinhafenareals führt zu einer Verdrängung flächenintensiver Branchen. Ohne eine entsprechende Planung riskiert der Metropolitanraum Basel, dass diese Branchen in periphere Gemeinden mit preisgünstigen Industrie- und Gewerbebezonen verdrängt werden.

These 6 zu Verkehrslösungen in den Korridoren

Die Förderung einer Axialentwicklung erhöht die Anforderungen an Verkehrslösungen innerhalb der Korridore.

Mit dem Bau von Verkehrsinfrastrukturen wird die räumliche Entwicklung massgeblich beeinflusst und gefördert. Der Ausbau der Regio-S-Bahn und damit einhergehend der Bau des Herzstücks sind Eckpfeiler einer solchen Förderung. Insbesondere die Y-Variante des Herzstücks könnte dazu beitragen, dass der zunehmende grenzüberschreitende Verkehr langfristig über den ÖV abgewickelt wird.

These 7 zu Verkehrslösungen zwischen den Korridoren

Neue oder ausgebaute, stadtferne Tangentialverbindungen können wirtschaftlich bedeutsam sein, sie fördern aber auch die Zersiedelung.

Die ehemals geplante Südumfahrung von der Nordtangente über Allschwil, Oberwil, Biel-Benken, Therwil nach Reinach hätte den Siedlungsdruck im hinteren Leimental deutlich erhöht. Neue Tangentialverbindungen sind, wenn überhaupt, nur für den ÖV und den Langsamverkehr mit dem Zielbild vereinbar.

These 8 zur Landschaft

Zur Aufrechterhaltung bestehender Frei- und Grünräume kommt den Siedlungstrenngürteln in den äusseren Korridoren der Entwicklungsachsen eine tragende Rolle zu. Sie sind dort auch bei einem Ausbau von Radialverbindungen zwingend beizubehalten.

Im Laufental besteht – ohne die heutigen Siedlungstrenngürtel «Heidengrund» um Laufen oder «Chleeboden» zwischen Zwingen und Dittingen – vor allem auch im Falle eines Ausbaus der H18 die Gefahr, dass sich die Siedlungsgebiete weiter ausdehnen und schliesslich wie in den inneren Korridoren zusammenwachsen. Dadurch würden nicht nur Frei- und Grünräume verloren gehen, sondern auch ökologische Vernetzungen zwischen der fingerartigen Grünraumstruktur entlang der Korridore.

These 9 zu neuen raumplanerischen Instrumenten

Das bisher verwendete, raumplanerische Instrumentarium setzt einseitig auf planerische Anreize zur Nutzung von Bauland. Langfristig sind auch Instrumente nötig, welche die Baurechte dynamisch nach Bedarf und nach raumordnerischen Kriterien verändern bzw. neu verteilen.

Entwicklungsschwerpunkte und daraus abgeleitete Bebauungspläne wie für Salina Raurica sind gute Instrumente, um eine neue oder weitergehende Nutzung innerhalb bestehender Siedlungsgebiete zu ermöglichen. Die Anwendung solcher angebotsorientierter Instrumente kann den Verbrauch von Bauzonen in der Peripherie drosseln (da ja die Attraktivität in den Entwicklungsgebieten gestärkt wird). Damit geht eine relative Senkung der Bodenpreise der schlechter erschlossenen, peripheren Bauzonen einher. Mittel- bis langfristig führen die vergleichsweise tiefen Bodenpreise jedoch dazu, dass diese Bauzonenreserven trotzdem ausgenutzt werden, wenn nicht (anreizorientierten) Instrumente hier neue Grenzen setzen.

These 10 zu neuen raumplanerischen Institutionen

Damit eine funktionalräumliche Planung in der Metropolitanregion Basel umgesetzt werden kann, braucht es überregionale Instrumente und eine hoheitlich befugte überregionale Raumentwicklungsinstitution.

Aufgrund der Komplexität der trinationalen Agglomeration mit ihren zahlreichen politisch-administrativen Grenzen, können die Modelle aus Hannover oder Stuttgart vorderhand kaum übertragen werden. Stattdessen könnten bestehende Planungsinstitutionen (z.B. Agglomerationsprogramm) gestärkt bzw. eigenständige Planungskörperschaften (z.B. aus ELBA hervorgehend) geschaffen werden, wobei zwingend gewisse hoheitliche Befugnisse der bisherigen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kantone/Cantons/Landkreis) an die überregionalen Planungskörperschaften zu übertragen sind.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	10
1.1	Hintergrund und Anlass der Studie	10
1.2	Übergeordnete Zielsetzungen und Abgrenzung	11
1.3	Leitfragestellungen	12
1.4	Studienaufbau	13
2	Grundlagen der räumlichen Entwicklung der Metropolitanregion Basel	14
2.1	Analyse der Zielbilder bisheriger Studien	16
2.1.1.	Unterschiede bei der inhaltlichen Ausrichtung	16
2.1.2	Unterschiede bei den Strategien	25
2.1.3	Unterschiede nach Teilräumen	30
2.2	Beobachtete heutige Siedlungsentwicklung	37
3	Erkenntnisse aus der Grundlagenanalyse und synthetisiertes Zielbild	44
3.1	Folgerungen aus der Grundlagenanalyse: „Zwischen Wunsch und Wirklichkeit“	44
3.2	Synthetisiertes Zielbild	46
4	Zur Wirkung der Steuerungsinstrumente	48
4.1	Auslegeordnung und Klassifizierung der Instrumente	48
4.2	Wirkungsrichtung der Instrumente mit Blick auf die gewünschte Entwicklung	57
4.3	Einschätzung der Erreichung der gewünschten Entwicklung	60
5	Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastrukturen	64
5.1	Pendlerströme in Abhängigkeit der Zielbilder	64
5.2	Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturen zur Erreichung der gewünschten Entwicklung	69
6	Anforderungen für eine Umsetzung der Vision(en)	71
6.1	Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse	71
6.2	Thesen für die raumordnungspolitische Diskussion	75
6.3	Ausblick	77
	Literaturverzeichnis	78
	Anhang	81

1. Einleitung

1.1 Hintergrund und Anlass der Studie

Der Think Tank metrobasel hat in seinem metrobasel economic report 2012, in welchem Studienergebnisse zum 2009 initiierten Masterprojekt 2020/35/50 veröffentlicht werden, verschiedene langfristige Entwicklungspfade von Wirtschaft und Bevölkerung der Metropolitanregion Basel aufgezeigt bzw. prognostiziert. Dabei wird davon ausgegangen, dass gemäss Basisszenario bis 2035 die Bevölkerung gegenüber 2010 um rund 60'000 Personen zunimmt, und die Anzahl der Erwerbstätigen um beinahe 22'000 Personen steigt. Ein positives Alternativszenario, das in erster Linie ein von der Pharmabranche ausgehendes höheres Wirtschaftswachstum unterstellt, prognostiziert, dass die Bevölkerung gar um 199'000 Personen und die Zahl der Erwerbstätigen um 124'000 wächst. Dies hat entsprechende Auswirkungen auf die Raumnutzung und -entwicklung.

Im Rahmen der vorliegenden Studie, die ebenfalls Teil des metrobasel Masterprojekts 2020/35/50 ist, sollen diese Implikationen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolitanregion Basel näher untersucht werden. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Raum- und Verkehrsplanung in der trinationalen Metropolitanregion Basel vor grossen Herausforderungen steht: einerseits angesichts der immer knapper werdenden Ressource Boden und andererseits aufgrund der Vielzahl an administrativen Grenzen.

Diese Erkenntnis ist an sich nicht neu. Es gibt bereits heute verschiedenste Studien und Grundlagendokumente, die sich der Raum- und Verkehrsplanung in der Metropolitanregion Basel vor diesem Hintergrund annehmen. Allerdings betrachten diese Studien häufig nur einen bestimmten Aspekt oder verfolgen unterschiedliche Zielsetzungen und Strategien. Eine Gesamtschau bzw. ein Vergleich der verschiedenen Grundlagen mit Blick auf die dahinter stehenden Zielbilder der räumlichen Entwicklung der trinationalen Agglomeration Basel fehlt bislang weitgehend. Noch wichtiger als dieser Vergleich ist aber auch die Beantwortung der Frage, ob und wie sich die zukünftigen Zielbilder überhaupt erreichen lassen, und welche Anstrengungen bzw. Instrumente es dafür braucht.

Vor diesem Hintergrund hat der Think Tank metrobasel die Firmen Econlab und RappTrans beauftragt, die vorliegende Studie mit dem Titel «Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 2035 – bestehende Visionen und deren Realisierbarkeit» zu erarbeiten. Es handelt sich dabei um eine sogenannte qualitative Meta-studie. Das heisst, die bestehenden Primär-Untersuchungen und Grundlagen werden aufgearbeitet und hinsichtlich der Leitfragestellungen ausgewertet.

Die Studie hat bezüglich der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolitanregion Basel nicht nur eine wissenschaftliche, sondern auch eine politische Dimension. Nämlich dann, wenn es darum geht, wirksame Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen, damit die bestehenden Visionen zur räumlichen Entwicklung in unserer grenzüberschreitenden Region auch Realität werden können.

Nachfolgend werden in diesem einleitenden Kapitel die übergeordneten Zielsetzungen dieser Metastudie sowie deren Abgrenzung kurz erläutert (vgl. Kapitel 1.2), gefolgt von einer Erörterung der Leitfragestellungen (vgl. Kapitel 1.3) und der Übersicht zum Aufbau der Studie bzw. der einzelnen Analyseschritte (vgl. Kapitel 1.4).

1.2 Übergeordnete Zielsetzungen und Abgrenzung

Im Mittelpunkt der gesamten Studie steht der Vergleich der heute verfügbaren Grundlagen und Studien zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der grenzüberschreitenden Metropolitanregion Basel hinsichtlich der darin postulierten Ziel- oder Zukunftsbilder, das heisst, der gewünschten räumlichen Entwicklung. In der Folge geht es aber auch um das Aufzeigen des sich daraus ergebenden Handlungsbedarfs mit Blick auf die Steuerungsmöglichkeiten.

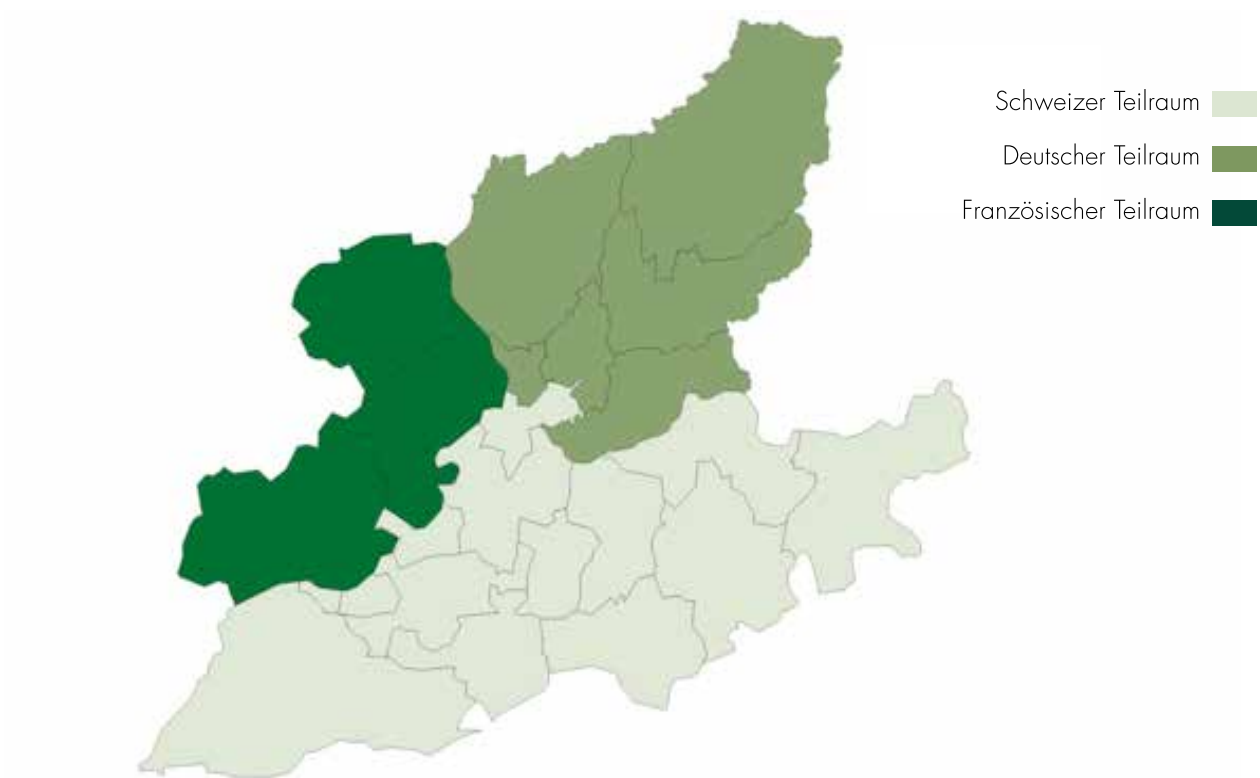
Dies impliziert die folgenden fünf übergeordneten Zielsetzungen, welche mit dieser Studie verfolgt werden:

1. Sämtliche relevanten (und jüngeren) Studien sowie Grundlagendokumente zur Raumentwicklung der Metropolitanregion Basel werden zusammengestellt und grob kategorisiert.
2. Auf Grundlage dieser Zusammenstellung werden im Anschluss, die expliziten und impliziten Zielbilder dieser Studien und Grundlagendokumente zur räumlichen Entwicklung nach Inhalten und Strategien systematisiert.
3. Ausgehend von der bisherig beobachteten Siedlungsentwicklung der letzten zehn Jahre wird abgeklärt, ob und in welchem Umfang die effektive Entwicklung mit den angestrebten Zielbildern korrespondiert.
4. Vor dem Hintergrund der heute verfügbaren Planungsinstrumente gilt es anschliessend zu überprüfen, ob und inwiefern sich die Ziel- und Zukunftsbilder zur räumlichen Entwicklung erreichen lassen. Damit soll gewissermassen das «Delta» zwischen der Vision und deren Realisierbarkeit aufgezeigt werden.
5. Die daraus hervorgehenden Schlussfolgerungen, was es zur Umsetzung der Zielbilder effektiv braucht, werden thesenartig und prägnant dargestellt. Sie sollen den raumplanerischen und politischen Entscheidungsträgern als Diskussionsgrundlage dienen.

Hinsichtlich der inhaltlichen Abgrenzung beziehen sich die Analysen und Ausführungen im Rahmen der vorliegenden Studie auf übergeordnete Planungsgrundlagen und räumliche Zielbilder. Im Vordergrund stehen damit Studien, welche die Region als Ganzes oder zumindest grössere Teilräume im Fokus haben, und kaum kommunale Dokumente und Grundlagen. Als Zeithorizont sind – in Abhängigkeit der Grundlagendokumente – die Jahre 2030 resp. 2035 vorgesehen. In methodischer Hinsicht handelt es sich hauptsächlich um eine raumwissenschaftliche Analyse, bzw. mit Blick auf die Instrumente um eine ökonomische. Die rechtlichen Aspekte bilden hingegen keinen Schwerpunkt dieser Studie.

Für die räumliche Abgrenzung der Metropolitanregion Basel wird vom gleichen Perimeter wie im metrobasel economic report von 2012 ausgegangen (vgl. Abb. 1.1). Der Perimeter erstreckt sich über eine Fläche von 2610 km², wobei das schweizerische Gebiet rund 50 %, das deutsche 31 % und das französische 19 % ausmachen. Innerhalb der Grenzen der Metropolitanregion lebten 2010 rund 917'000 Menschen, davon 66 % in der Schweiz, 24 % in Deutschland und 10 % in Frankreich. Die Metropolitanregion Basel wird für diese Studie in weitere Teilräume untergliedert. Diese sind der Kanton Basel-Stadt, der Kanton Basel-Landschaft (differenziert nach Bezirken), das Schwarzbubenland mit den solothurnischen Bezirken Thierstein und Dorneck, das Fricktal (Bezirke Rheinfelden und Laufenburg des Kantons Aargau), der District de Delémont des Kantons Jura, der Landkreis Lörrach auf deutscher sowie auf französischer Seite der Canton de Huningue, der Canton de Sierentz und der Canton de Ferrette .

Abbildung 1.1: Räumlicher Perimeter der Metropolitanregion Basel



Grafik: Econlab 2013

1.3 Leitfragestellungen

Während die oben genannten übergeordneten Zielsetzungen und die Abgrenzung gewissermassen den Rahmen für die vorliegende Studie bilden, helfen die Leitfragestellungen das konkrete Vorgehen näher zu definieren. Im Einzelnen stehen für die nachfolgenden Analyseschritte folgende Fragen im Vordergrund:

- Was postulieren die heutigen Zielbilder zur Siedlungsentwicklung mit Zeithorizont 2030/35?
- Was sind die Inhalte und Strategien dieser Zielbilder?
- Welche Entwicklung der Siedlungsflächen ist aufgrund der Trends in der Vergangenheit zu erwarten?
- Reichen die heutigen übergeordneten Instrumente wie beispielsweise die kantonalen Richtpläne in der Schweiz, die Regionalpläne in Deutschland, die Schémas de cohérence territoriale (SCOT) in Frankreich etc. oder braucht es zusätzliche Steuerungsinstrumente, um die Zielbilder zur Siedlungsentwicklung zu erreichen?
- Was sind die sich aus der Siedlungsflächenentwicklung ergebenden verkehrlichen Implikationen?
- Wo ergeben sich neue oder verstärkte Pendlerströme und was bedeutet dies für die Verkehrsinfrastrukturen?
- Wo könnten im Zusammenhang mit Steuerungsinstrumenten oder Massnahmen Volksabstimmungen notwendig sein?
- Tragen die Teilräume der Metropolitanregion Basel genügend dazu bei, um die Zielbilder zu erreichen?
- Was kann die Metropolitanregion Basel gegebenenfalls von anderen Regionen lernen?

1.4 Studienaufbau

Die Studie wurde in enger Abstimmung mit der metrobasel Begleitgruppe erstellt. Das heisst, dass der nachfolgend aufgeführte Aufbau und dessen Inhalte anlässlich von mehreren Sitzungen mit der Begleitgruppe diskutiert und festgelegt wurden. Dies schliesst aber nicht aus, dass einzelne Mitglieder der Begleitgruppe in gewissen Details auch eine von der Studie abweichende Meinung vertreten können. Zudem reflektiert der Aufbau die oben aufgeführten übergeordneten Zielsetzungen bzw. Leitfragestellungen.

Kapitel 2 fasst die Grundlagen zu den Zielbildern und die empirischen Erkenntnisse zur bisherigen Entwicklung der Metropolitanregion Basel zusammen. Hierzu werden die relevanten Studien qualitativ auf ihre Zielbilder hin ausgewertet (vgl. Kapitel 2.1). Kapitel 2.2 analysiert die tatsächliche Siedlungsentwicklung über die letzten Jahre anhand verschiedener Parameter und zeigt die Abweichungen vom gewünschten Entwicklungspfad auf.

In Kapitel 3 werden zuerst Folgerungen aus der Analyse der verschiedenen Zielbilder sowie der tatsächlich beobachteten Siedlungsentwicklung gezogen. Dabei erfolgt eine Zuordnung der Folgerungen aus der Grundlagenanalyse nach Inhalt und Strategie (vgl. Kapitel 3.1). Darauf aufbauend werden in Kapitel 3.2 die bestehenden Zielbilder zu einem gewissermassen synthetisierten Zielbild für die Metropolitanregion Basel verdichtet.

Gegenstand von Kapitel 4 ist die Analyse zur Wirkung der Steuerungsinstrumente. In einem ersten Schritt werden die verschiedenen Planungs- bzw. Steuerungsinstrumente vorgestellt und klassifiziert (vgl. Kapitel 4.1). In einem zweiten Schritt wird die Wirkung der Instrumente mit Blick auf die gewünschte Entwicklung analysiert. Zudem werden mögliche Zielkonflikte identifiziert (vgl. Kapitel 4.2). Zum Schluss dieses Kapitels erfolgt eine Einschätzung, ob und wie mit den Instrumenten die gewünschte Entwicklung erreicht werden kann. Dabei wird unter anderem auch auf die Effektivität und die Effizienz der einzelnen Instrumente sowie auf allfällige politische Hürden bei einer Umsetzung eingegangen (vgl. Kapitel 4.3).

Kapitel 5 beschreibt die verkehrlichen Aspekte der Zielbilder, indem die erwarteten Pendlerströme für das Jahr 2030 beurteilt werden. Es wird aufgezeigt, welche Faktoren speziell den Pendlerverkehr erzeugen und wie sich das Verkehrsverhalten zukünftig verändern kann. Die mit den Zielbildern zu erwartenden Probleme des Verkehrs werden mit den Zielen der Siedlungsentwicklung verglichen. Als Resultat werden Prioritäten bezüglich der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen in der Metropolitanregion Basel formuliert und entsprechende Instrumente vorgeschlagen.

In Kapitel 6 werden abschliessend die zentralen Erkenntnisse aus den einzelnen Arbeitsschritten der Studie zusammengefasst (vgl. Kapitel 6.1). Die daraus hervorgehenden Anforderungen für eine Umsetzung der Vision in die Wirklichkeit werden anhand von zehn Thesen für die raumordnungspolitische Diskussion aufgezeigt (vgl. Kapitel 6.2). Abschliessend wird im Sinne eines kurzen Ausblicks der weitere Vertiefungsbedarf angesprochen, der sich aus der vorliegenden Studie ergibt (vgl. Kapitel 6.3).

2. Grundlagen der räumlichen Entwicklung der Metropolitanregion Basel

Es gibt eine Vielzahl von Studien und Grundlegendokumenten zur Raumentwicklung der Metropolitanregion Basel. Im Rahmen der vorliegenden Metastudie wurden sämtliche jüngeren und verfügbaren Studien gesichtet und die relevantesten davon ausgewählt, um die dahinter stehenden Zielbilder miteinander zu vergleichen und entsprechende Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede zu erfassen. Zum besseren Verständnis und einfacheren Bezug zu den Studien in den einzelnen Kapiteln sind diese nachfolgend drei Kategorien zugeordnet.

Tabelle 2.1: Studien und Grundlegendokumente

Monothematische Studien	
Wirtschaft:	
1	Handelskammer beider Basel (Hrsg.) (2012): Wirtschaftsflächen Region Basel: Bestandsanalyse zur Potenzialentwicklung. Basel.
2	metrobasel (2012): Economic Report: Perspektiven 2035: Langfristige Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung in der Metropolitanregion Basel. Basel.
3	Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt (2012): Wirtschaftsbericht Basel-Stadt.
4	Credit Suisse Economic Research (Hrsg.) (2011): Kanton Basel-Landschaft: Wirtschaftsbericht. Zürich.
Wohnen:	
5	Metron (2012a): Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität – Teil 1: Resultate und Interpretationen. Brugg.

- 6 Metron (2012b): Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität – Teil 2: Grundlagen, Definitionen und Methodik. Brugg.

Verkehr:

- 7 PTV (2013): Grenzverkehr im trinationalen Eurodistrict Basel. Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel. Karlsruhe.
- 8 ECOS (2012): MicroCity Basel/Riehen/Lörrach/Weil/ St-Louis: Zentren für die nachhaltige Mobilität von morgen: Vorstudie im Rahmen der IBA Basel. Basel.

Planungsdokumente für Teilräume

- 9 Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.) (2009): Kantonaler Richtplan Basel-Stadt. Basel.
- 10 Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft (Hrsg.) (2010): Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft. Liestal.
- 11 Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau (Hrsg.) (2011): Kantonaler Richtplan Aargau. Aarau.
- 12 Amt für Raumplanung Solothurn (Hrsg.) (2000): Kantonaler Richtplan Solothurn. Solothurn.
- 13 Département de l'environnement et de l'équipement (Hrsg.) (2004): Plan directeur cantonal de Jura. Delémont.
- 14 O.T.E. Ingénierie (2011): SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz. Illkirch.
- 15 Regionalverband Hochrhein-Bodensee (1998): Regionalplan 2000, Waldshut-Tiengen.
- 16 Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt (Hrsg.) (2012): Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA): Synthesebericht. Liestal.

- 17 Fricktal Regio Planungsverband (Hrsg.) (2008): Fricktal Regio: Regionales Entwicklungskonzept Fricktal-Charta. Laufenburg.

Übergeordnete Planungsgrundlagen/Studien

- 18 Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (Hrsg.) (2012): Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation Teil 1: Hauptbericht. Liestal.
- 19.1 TEB (Hrsg.) (2009a): Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020: Band 1: Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel. Village Neuf.
- 19.2 TEB (Hrsg.) (2009b): Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020: Band 2: Die Entwicklungsstrategie. Village Neuf.
- 19.3 TEB (Hrsg.) (2009c): Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020: Band 3: Die TAB Projekte 2001-2007. Village Neuf.
- 20 ETH Studio Basel (Hrsg.) (2009): Metrobasel: Ein Modell einer europäischen Metropolitan-Region.
- 21 ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2012): Über Grenzen denken: Grenzüberschreitende Fragen der Raumentwicklung Deutschland-Schweiz. Hannover.
- 22 ETH Studio Basel (Hrsg.) (2006): Die Schweiz: Ein städtebauliches Portrait: Materialien. Basel.

Für die weiteren Ausführungen in Zusammenhang mit den untersuchten Studien wird bei Verweisen nachfolgend die Nummerierung gemäss Tabelle 2.1 verwendet.

2.1 Analyse der Zielbilder bisheriger Studien

Die verschiedenen Einzelstudien postulieren einerseits explizite, andererseits aber auch implizite Zielbilder. Um diese aus den Studien herausarbeiten zu können, wird nachfolgend eine Strukturierung vorgenommen, welche sich nach Inhalten, Strategien und geografischen Räumen ausrichtet.

1. In einem ersten Schritt wird auf die Unterschiede bezüglich der inhaltlichen Ausrichtungen der Zielbilder eingegangen. Diese inhaltlichen Aspekte lassen sich folgendermassen einordnen:

- Wohnen
- Landschaft
- Arbeiten
- Verkehr

2. In einem zweiten Schritt geht es darum, die Unterschiede in den Strategien der Zielbilder zu erläutern. Insgesamt lassen sich sechs Strategien bzw. Strategiepaare festhalten, wobei diese sich nicht zwangsläufig gegenseitig ausschliessen müssen:

- Angebotsorientierung
- Axialentwicklung
- Kleinräumigkeit (Administrativgrenzen)
- Nachfrageorientierung
- Polykonzentrische Entwicklung
- Grossräumigkeit (grenzüberschreitend)

3. In einem dritten Schritt werden die Zielbilder nach inhaltlicher Ausrichtung und Strategie den jeweiligen Metrobasel-Teilräumen zugeordnet. Diese Teilräume sind:

- Kernstadt (Basel-Stadt)
- Fricktal
- District de Delémont
- Landkreis Lörrach
- Kanton Basel-Landschaft
- Schwarzbubenland (Bezirke Thierstein und Dorneck)
- Pays de Saint-Louis

2.1.1 Unterschiede bei der inhaltlichen Ausrichtung

Wenngleich die einzelnen Studien bezüglich ihrer raumordnerischen Zielsetzungen unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte festlegen, so machen sie doch meist Aussagen zu vergleichbaren Themenbereichen. Ein Blick in die Planungsliteratur (vgl. z.B. Lendi & Elsasser 1991) zeigt, dass sich diese Inhalte typischerweise in vier thematische Bereiche aufteilen lassen. Dabei ist zugleich hervorzuheben, dass die hier differenzierten Teilgebiete stark miteinander verknüpft sind und deshalb nicht immer eindeutig voneinander getrennt werden können.

Eine zentrale Schlüsselgrösse in der Raumplanung ist die Bevölkerung. Ohne genaue Kenntnisse dazu können keine planerischen Massnahmen in die Wege geleitet werden. Die bevölkerungsrelevanten Aspekte werden in dieser Studie unter dem Begriff «Wohnen» behandelt. Eine weitere Schlüsselgrösse stellt die wirtschaftliche Entwicklung dar. Die Raumplanung und -entwicklung muss sich in den Rahmen der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung einfügen. Die diesbezüglichen Zusammenhänge werden unter dem Begriff «Arbeiten» aufgegriffen.

Der Lebensraum des Menschen ist geprägt durch die Gegebenheiten der natürlichen Umwelt. Gleichzeitig beeinflusst die Siedlungsentwicklung die Landschafts- und Grünräume. Die Aussagen zu den Zielbildern, die sich mit diesem Themenkomplex befassen, sind unter «Landschaft» zusammengefasst. Unter dem Begriff «Verkehr» wird auf sämtliche Aspekte eingegangen, welche die Mobilität der Menschen in der Metropolitanregion Basel betrifft. Dies umfasst sowohl den öffentlichen Verkehr (ÖV) als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder den kombinierten Verkehr.

Wohnen

Für die Siedlungsentwicklung spielen Bevölkerungsprognosen eine zentrale Rolle: Sie bilden gewissermassen den Rahmen für die Zielbilder. Bei den einzelnen Studien unterscheiden sich mitunter die Prognoseaussagen. Die Unterschiede sind jedoch weitgehend dadurch zu erklären, dass sowohl die zugrunde gelegten räumlichen Perimeter als auch die Zeithorizonte der einzelnen Studien voneinander abweichen.

Für die Metropolitanregion Basel rechnet metrobasel economic report 2012 (Studie 2)¹ auf Grundlage des Basisszenarios bis 2035 mit einer Zunahme der Bevölkerung von rund 917'000 (2010) auf gegen 977'000, was einem Wachstum von 6.5% über den gesamten Zeitraum oder jährlich 0.3% entspricht (vgl. Tab. 2.2). Die stärkste Zunahme in absoluten Zahlen wird dabei im Fricktal, im unteren und oberen Baselbiet, in Basel-Stadt sowie im französischen Teil der Metropolitanregion Basel erwartet. Kaum Wachstum weist demgegenüber der Landkreis Lörrach auf.

Tabelle 2.2: Prognose zur Bevölkerungsentwicklung, Perimeter metrobasel gemäss Basisszena

Region	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2035	Veränderung 2010-2035
metrobasel Schweiz	605'269	656'192	+50'923 (0.3% p.a.)
Basel-Stadt	189'431	198'119	+8'688 (0.2% p.a.)
Unteres Baselbiet	148'869	162'225	+13'356 (0.3% p.a.)
Oberes Baselbiet	106'162	115'574	+9'412 (0.3% p.a.)
Fricktal	72'612	87'197	+14'585 (0.7% p.a.)
Laufental/Schwarzbubenland	52'175	56'034	+3'859 (0.3% p.a.)
Delémont	36'020	37'043	+1'023 (0.1% p.a.)
metrobasel Deutschland	222'650	223'491	+841 (0.0% p.a.)
metrobasel Frankreich	89'137	97'046	+7'909 (0.3% p.a.)
metrobasel total	917'056	976'728	+59'672 (0.3% p.a.)

Quelle: metrobasel (2012), S. 57

Unter der Annahme, dass sich die Wirtschaft in der Metropolitanregion Basel gegenüber dem Basisszenario möglicherweise deutlich stärker entwickelt, geht der metrobasel economic report 2012 in einem positiven Alternativszenario (PLUS) davon aus, dass die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um rund 199'000 Personen auf 1'116'000 wächst². Dabei fällt auf, dass die Bevölkerung gegenüber dem Basisszenario insbesondere im deutschen Teil der Metropolitanregion Basel überproportional stark zunimmt.

1 Für die Nummerierung der einzelnen Studien vgl. Tab. 2.1.

2 Vgl. Tabelle A1 im Anhang.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation (Studie 18) macht ebenfalls Aussagen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung. Im Vergleich zum metrobasel economic report 2012 reicht der Zeithorizont jedoch nur bis 2030 und der räumliche Perimeter ist deutlich kleiner³. Auch wird eine andere Unterteilung der Teilräume vorgenommen, indem zwischen Kernstadt, inneren Korridoren, äusseren Korridoren, Regionalzentren und übrigen (ländlichem) Siedlungsgebiet unterschieden wird. Zwischen 2010 und 2030 rechnet man mit einer Bevölkerungszunahme um 45'000 Personen (vgl. Tab. 2.3). Unter Berücksichtigung des unterschiedlichen Perimeters und des leicht kürzeren Zeithorizonts liegt diese Zunahme in einer ähnlichen Grössenordnung wie jene im Basisszenario des metrobasel economic reports 2012.

In Abweichung von der Trendprognose wird gemäss Agglomerationsprogramm als Ziel jedoch eine andere Verteilung innerhalb der Teilräume angestrebt. Die Kernstadt und der innere Korridor sollen das Bevölkerungswachstum stärker absorbieren.

Tabelle 2.3: Prognose zur Bevölkerungsentwicklung, Perimeter Agglomerationsprogramm Basel gemäss Trend- und Zielszenario

		Wachstum 2010-2030	
Gebiet	Bevölkerung 2010	Trend	Ziel
Kernstadt	177'756	+5'000 (0.1% p.a.)	+ ca. 10'000 (0.3% p.a.)
Innere Korridore	323'787	+15'000 (0.2% p.a.)	+ ca. 23'000 (0.3% p.a.)
Äussere Korridore	79'267	+8'000 (0.5% p.a.)	+ ca. 3'000 (0.2% p.a.)
Regionalzentren	89'603	+8'000 (0.5% p.a.)	+ ca. 8'000 (0.4% p.a.)
Übriges Siedlungsgebiet	97'634	+9'000 (0.4% p.a.)	+ ca. 1'000 (0.1% p.a.)
Agglomeration	768'047	+45'000 (0.3% p.a.)	+ ca. 45'000 (0.3% p.a.)

Quelle: Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 98f, BFS STATPOP (2010), Genesis Regionaldatenbank Deutschland (2010), Insee (2010).

Quantifizierte Aussagen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung für den Zeithorizont 2030 finden sich auch in Studienband 2 des Trinationalen Eurodistricts Basel (Studie 19.2). Hierbei ist hervorzuheben, dass sich die Aussagen auf den inneren Perimeter der Trinationalen Agglomeration Basel beziehen. Dieser ist mit 53 Gemeinden nur etwa halb so gross wie der Perimeter des Agglomerationsprogramms. Bis 2030 wird von einem Bevölkerungszuwachs von insgesamt rund 11'000 Personen ausgegangen, wobei für Basel-Stadt gar eine Bevölkerungsabnahme prognostiziert wird⁴. Auch unter Berücksichtigung des kleineren Perimeters ist davon auszugehen, dass die Werte dieser Studie deutlich zu tief sind.

Ausgehend von diesen prognostizierten Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung steht im Bereich Wohnen daher die Frage im Vordergrund, wie da die Ausweitung der Siedlungsflächen zu bremsen ist. So steht bei fast allen Studien eine Siedlungsentwicklung nach innen im Brennpunkt⁵. Diese sieht eine Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet vor und mitunter auch Umzonungen an geeigneten Standorten. Neueinzonungen, welche eine Erweiterung der Siedlungsflächen mit sich bringen, sind hingegen zu

3 Der Perimeter des Agglomerationsprogramms umfasst z.B. nicht den District de Delémont, nur bestimmte Gemeinden des Landkreises Lörrach sowie nur einen Teil des Fricktals und des Schwarzbubenlands.

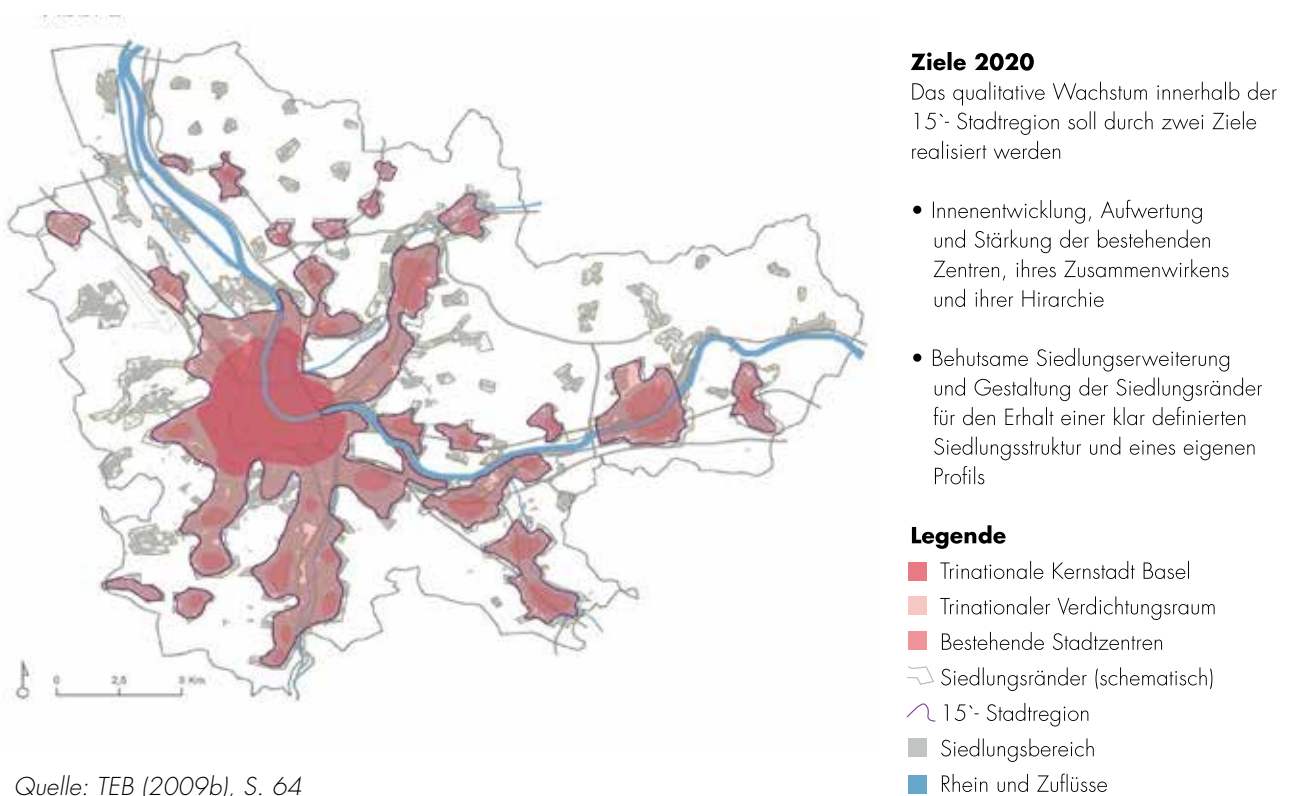
4 Vgl. Tabelle A2 im Anhang.

5 Vgl. Studien 2, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19.2 und 21 gemäss Tabelle 2.1.

begrenzen. Bei den meisten Studien werden Neueinzonungen nicht explizit ausgeschlossen. So sind im Falle eines grösseren erwarteten (lokalen) Bevölkerungswachstums Neueinzonungen zwar möglich, jedoch immer anhand gewisser Kriterien oder Umstände. Exemplarisch hierfür ist die Formulierung aus dem Agglomerationsprogramm (Studie 18, S. 96): «[...] in gut begründeten Fällen bleiben ausgewählte Neueinzonungen an gut ÖV-erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C)⁶ jedoch vorbehalten.» Die Reduktion des Flächenverbrauchs pro Kopf stellt eine zusätzliche Bestrebung im Hinblick auf die Begrenzung des Siedlungsgebiets dar. Im Vergleich zum Bevölkerungswachstum hat diese angestrebte Reduktion einen grösseren Einfluss auf den steigenden Bedarf an Wohnfläche (vgl. Studie 5).

Eng verknüpft mit der Siedlungsentwicklung ist die bereits vorhandene verkehrliche Erschliessung eines Gebietes. Damit ebenfalls verbunden ist wiederum der Anspruch, dass die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen soll, da die Kernstadt sowie andere Zentren bzw. Achsen verkehrlich bereits heute am besten erschlossen sind. Entsprechend häufig findet dieser Punkt, Verdichtung entlang bestehender Verkehrsinfrastrukturen, auch Eingang in die Zielbilder⁷. So soll zum Beispiel gemäss Studienband 2 des Trinationalen Eurodistricts Basel (Studie 19.2) eine Siedlungsverdichtung innerhalb der «15'-Stadtregion» erfolgen. Dieser beschreibt den Agglomerationsgürtel, der von der Kernstadt innerhalb von 15 Minuten mit dem ÖV erreichbar ist (vgl. Abb. 2.1). Entlang dieser Verkehrsachsen und -knotenpunkte gilt es Verdichtungen vorzunehmen, um der wachsenden Bevölkerung und dem steigenden Bedarf an Bruttogeschossflächen gerecht zu werden.

Abbildung 2.1: Zielbild einer Siedlungsentwicklung innerhalb der 15'-Stadtregion



6 ÖV-Güteklassen von A (sehr gute Erschliessung) bis D (geringe Erschliessung) oder keine Güteklasse (marginale oder keine ÖV-Erschliessung), vgl. ARE (2011, S. 8)

7 Vgl. Studien 5, 10, 13, 15, 16 und 19.2 gemäss Tabelle 2.1.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Förderung der polyzentrischen Siedlungsstruktur. Während beim Trinationalen Eurodistrict Basel (Studie 19.2) generell die Entwicklung einer polyzentrischen Siedlungsstruktur als Ziel genannt wird, führt das Agglomerationsprogramm (Studie 18) explizit die Stärkung von Regionalzentren und Entwicklungsschwerpunkten insbesondere im Umfeld von Bahnhöfen auf. Diese Zentren sollen dabei nicht nur im Bereich Wohnen, sondern auch in ihrer Funktion als Standorte für Arbeit, Versorgung und Freizeit gestärkt werden. Die Schaffung neuer, attraktiver Wohnräume in (kern-)städtischem bzw. kernstadtnahem Gebiet und in den (Regional-)Zentren reduziert den Siedlungsdruck auf das Umland. An den prioritären Standorten wie zum Beispiel in der Kernstadt müssen demnach – im Sinne einer Pull-Strategie – Angebote geschaffen werden, um zu verhindern, dass auf die aus raumplanerischer Sicht ungünstiger gelegenen Räume ausgewichen wird (vgl. Studie 5). Dadurch soll der Siedlungsdruck auf das Umland bzw. den ländlichen Raum reduziert werden, um so eine haushälterische Nutzung des Bodens auch in den peripheren Räumen zu erreichen (vgl. Studien 9, 10, 18).

Der Richtplan des Kantons Aargau (Studie 11) sowie die Fricktal-Charta (Studie 17) thematisieren (für das Fricktal) – auch mit Blick auf die Stärkung einer übergeordneten Siedlungsentwicklung – explizit die Möglichkeit von Gemeindefusionen. Diese können einen positiven Effekt haben, indem sie einerseits eine übergeordnete Raumentwicklung fördern. Andererseits kann es auch zu negativen Zersiedelungseffekten kommen: Dann nämlich, wenn zwei Gemeinden mit der Zeit zusammenwachsen, welche bislang bezüglich ihres Siedlungskörpers räumlich getrennt sind. Dadurch würde auf Kosten der Grün- und Freiflächen ein durchgehender Siedlungsteppich entstehen.

Arbeiten

Prognostizierte Werte zur Entwicklung von Arbeitsplätzen finden sich in den untersuchten und verfügbaren Studien keine. Als Proxy wird daher auf die Prognosen gemäss metrobasel economic report 2012 (Studie 2) zu den Erwerbstätigen zurückgegriffen. Auf Grundlage des Basisszenarios wird innerhalb der Metropolitanregion Basel zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme der Erwerbstätigen um rund 22'000 von 496'000 auf 518'000 gerechnet (vgl. Tab. 2.4). Absolut betrachtet verzeichnet Basel-Stadt die stärkste Zunahme, gefolgt vom unteren Baselbiet und dem Fricktal. Demgegenüber wird im Laufental/Schwarzbubenland sowie im oberen Baselbiet sogar von einer leichten Abnahme ausgegangen.

Tabelle 2.4: Prognose zu den Erwerbstätigen, Perimeter metrobasel gemäss Basisszenario

Region	Erwerbstätige 2010	Erwerbstätige 2035	Veränderung 2010-2035
metrobasel Schweiz	372'357	394'513	+22'156 (0.2% p.a.)
Basel-Stadt	173'004	188'376	+15'372 (0.3% p.a.)
Unteres Baselbiet	75'584	79'565	+3'981 (0.2% p.a.)
Oberes Baselbiet	54'722	54'617	-105 (0.0% p.a.)
Fricktal	33'244	36'076	+2'832 (0.3% p.a.)
Laufental/Schwarzbubenland	17'245	16'771	-474 (-0.1% p.a.)
Delémont	18'558	19'107	+549 (0.1% p.a.)
metrobasel Deutschland	100'329	100'414	85 (0.0% p.a.)
metrobasel Frankreich	23'795	23'226	-569 (-0.1% p.a.)
metrobasel total	496'481	518'153	+21'672 (0.2% p.a.)

Das positive Alternativszenario (PLUS) geht von einer deutlich höheren Zunahme der Erwerbstätigen aus: Im gleichen Zeitraum würde die Zahl der Erwerbstätigen von circa 496'000 um mehr als 124'000 Personen auf über 620'000 anwachsen⁸. Auch hier würde gegenüber dem Basisszenario insbesondere im deutschen Teil der Metropolitanregion Basel die Zahl der Erwerbstätigen überproportional zunehmen.

Bei den Wirtschaftsflächen wird ähnlich wie beim Wohnen eine Entwicklung durch Verdichtung in den bereits gut erschlossenen Räumen angestrebt. Wie der Bericht der Handelskammer beider Basel (Studie 1) aufzeigt, wird bei dieser Zielsetzung deutlich, dass damit eine Konkurrenzsituation bzw. ein Konfliktpotenzial zwischen Wohn- und Arbeitsflächen entstehen kann. Auch bei einer mehrheitlichen Entwicklung der Wirtschaftsflächen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets werden Neueinzonungen von solchen Flächen nicht kategorisch ausgeschlossen.

Die meisten Studien und Grundlagendokumente fokussieren sich im Bereich Arbeiten vor allem auf wertschöpfungsintensive Branchen mit vergleichsweise geringem Flächenbedarf – dies vor allem an bestimmten Entwicklungsschwerpunkten⁹. Diese Ausrichtung führt aber dazu, dass keine heterogene wirtschaftliche Raumstruktur im Sinne eines ausgewogenen Mix aus wertschöpfungsstarken und weniger wertschöpfungsintensiven Branchen entstehen kann. Es fehlen zum Beispiel Aussagen in welchen Gebieten bzw. auf welchen Wirtschaftsflächen sich flächenintensive Wirtschaftsnutzungen wie zum Beispiel die Logistik ansiedeln sollen.

Erschwerend kommt hinzu, dass das Angebot an zentral gelegenen, unbebauten Wirtschaftsflächen in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen ist. Die grossen Reserven an unbebauten Flächen liegen häufig in den ländlichen, verkehrstechnisch schlecht erschlossenen Gebieten. Dies leistet der Verlagerung von insbesondere flächenintensiven Nutzungen in die Peripherie Vorschub.

Einzig bezüglich der Unternehmensstruktur finden sich Zielsetzungen, wonach zu verhindern ist, dass eine Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen stattfindet. Dies soll durch ein gut organisiertes Flächenmanagement erreicht werden: Im Falle einer Verdrängung aufgrund übergeordneter (Raum-) Entwicklungsprozesse sollen wenn immer möglich Ersatzstandorte zur Verfügung gestellt werden (vgl. Studien 1 & 9).

Bei der Benennung der Branchen, welche in der Metropolitanregion Basel primär zu fördern sind, wird in den meisten Grundlagendokumenten und Studien auf die Pharmaindustrie bzw. die Life Sciences-Industrie verwiesen. Sie gilt es zu sichern und zu stärken. Gleichzeitig ist man sich des Klumpenrisikos einer allzu einseitigen Ausrichtung auch bewusst (vgl. Studie 2). Aus diesem Grund soll ein genereller Ausbau unternehmerischer Innovations-, Forschungs- und Hightech-Aktivitäten angestrebt und auch weitere Branchen wie die Agroindustrie, Medizinaltechnik, Investitionsgüterindustrie, Logistik und der Finanzsektor gestärkt werden.

Landschaft

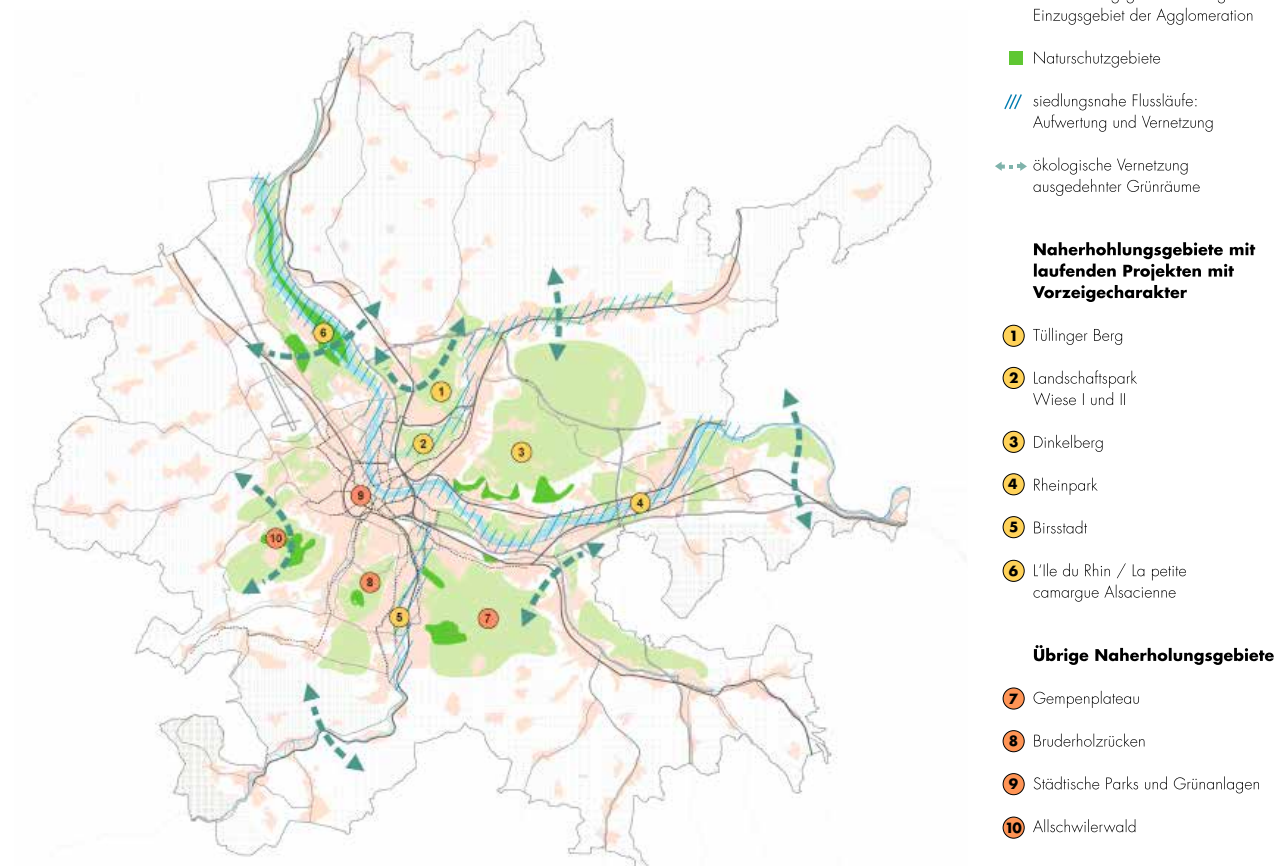
Mit Blick auf die Entwicklung der Landschaft und Naturräume sind sich die Studien dahingehend einig, dass die bestehenden Grünräume und Freiflächen zu erhalten sowie wenn möglich aufzuwerten sind. Hingegen zeigen sich in der räumlichen Anordnung der Grünflächen innerhalb der Metropolitanregion Basel Unterschiede, da sich diese primär aus der angestrebten Siedlungsstruktur ableitet. Einer dieser

8 Vgl. Tabelle A3 im Anhang.

9 Vgl. Studien 3, 4, 9, 10, 11 und 12 gemäss Tabelle 2.1.

Ansätze ist die fingerartige Grünraumstruktur, welche sich aus der naturräumlichen Gliederung der Metropolitanregion Basel bei einer Raumentwicklung entlang der Täler bzw. Achsen ergibt (vgl. Studie 18). Dabei sollen die radialen Siedlungsachsen jeweils durch diese fingerartigen Grünraumstrukturen voneinander getrennt werden, welche ebenfalls eine radiale Ausrichtung von der Kernstadt in die Agglomeration aufweisen (vgl. Abb. 3).

Abbildung 2.2: Zukunftsbild Landschaft und Grünräume 2030



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 112

Ein weiteres Schlüsselement im Kontext des Bereichs Landschaft sind sogenannte Siedlungstrenngürtel, welche der polyzentrischen Siedlungsstruktur entspringen. Diese Gürtel umschliessen jeweils einzelne Zentren bzw. Siedlungsgebiete und sorgen somit für eine klare Abgrenzung zwischen den einzelnen Siedlungen. Laut Richtplan des Kantons Basel-Landschaft (Studie 10, S. 18) erfüllen sie folgende Aufgaben: «Durch Siedlungstrenngürtel ist sicherzustellen, dass die Siedlungen nicht beliebig zusammenwachsen, die Siedlungskörper als solche noch erkennbar bleiben und wichtige ökologische Vernetzungsachsen (grossräumiger Biotopverbund) nicht verloren gehen.»

Da die Metropolitanregion sehr stark durch den Rhein, sowie viele andere Flussläufe geprägt ist, liegt ein grosses Augenmerk auf der Bedeutung des Gewässernetzes. Es wird angestrebt, Flussläufe vermehrt und noch intensiver als Naherholungsgebiete und Ausgleichsräume zu nutzen. Daher ist den Fließgewässern generell mehr Beachtung zu schenken. Zum Beispiel indem sie durch Renaturierungen und Öffnungen aufgewertet werden¹⁰.

10 Vgl. Studien 10, 12, 16, 18 und 19.2 gemäss Tabelle 2.1.

Neben den Gewässern sind auch stadtnahe Grünflächen, sowie Orte der Natur im Siedlungsraum zu sichern und zu entwickeln¹¹. Sie dienen der ansässigen Bevölkerung ebenfalls als Naherholungsgebiete und fördern die Artenvielfalt der heimischen Flora und Fauna. Um diese zu erhalten, sollte es eine Vernetzung der äusseren und der inneren Landschaftsräume sowie der Orte der Natur im Siedlungsraum geben. Landschaftsschutzgebiete sind gesetzlich festzulegen und langfristig zu sichern.

Verkehr

Im Bereich Verkehr bestehen für den Zeithorizont 2030 quantitative Prognosen für das Aufkommen. Die Prognose aus dem Agglomerationsprogramm (Studie 18) geht innerhalb dessen Perimeter von einer Erhöhung der Personenfahrten von rund 13 % aus (vgl. Tab. 2.5). Demgegenüber sieht das verkehrliche Zielszenario bei insgesamt beinahe gleich hoher Zunahme der Personenfahrten vor allem eine Umverteilung zwischen MIV und ÖV (vgl. Tab. 2.6) vor.

Tabelle 2.5: Prognose der Verkehrsentwicklung (Personenfahrten DWV), Basis Trendszenario

Personenfahrten	2008	2030	Veränderung 2008-2030
ÖV	407'700	490'500	+82'900 (+20%)
MIV	1'321'800	1'457'700	+135'800 (+10%)
LV (Velo)	k.A.	k.A.	k.A.
ÖV + MIV	1'729'500	1'948'200	+218'700 (+13%)

Quelle: Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 100
DWV: Durchschnittlicher Werktagerverkehr

Tabelle 2.6: Prognose der Verkehrsentwicklung (Personenfahrten DWV), Basis Zielszenario

Personenfahrten	2008	2030	Veränderung 2008-2030
ÖV	407'700	567'700	+160'000 (+40%)
MIV	1'321'800	1'371'800	+50'000 (+4%)
LV (Velo)	k.A.	k.A.	+9'000 (Steigerung)
ÖV + MIV	1'729'500	1'939'500	+210'000 (+12%)

Quelle: Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 100
DWV: Durchschnittlicher Werktagerverkehr

Die Entwicklung des Verkehrs ist stark an die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung gekoppelt bzw. oftmals sogar die Hauptsteuerung für die Entwicklungen in diesen Bereichen. Es sind vor allem die übergeordneten Studien und Grundlagendokumente, welche die verkehrlichen Aspekte ansprechen. Als allgemeine Zielsetzungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind der nachhaltige Ausbau, die Optimierung, die Erhöhung des Erreichbarkeitsniveaus und die Förderung regionaler, nationaler und internationaler Verkehrsverbindungen für Personen und Güter zu nennen.

Im Bereich des ÖV wird ein weiterer Netzausbau angestrebt sowie eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs (LV) gefordert (vgl. Studien 18, 19.2). Dies beinhaltet

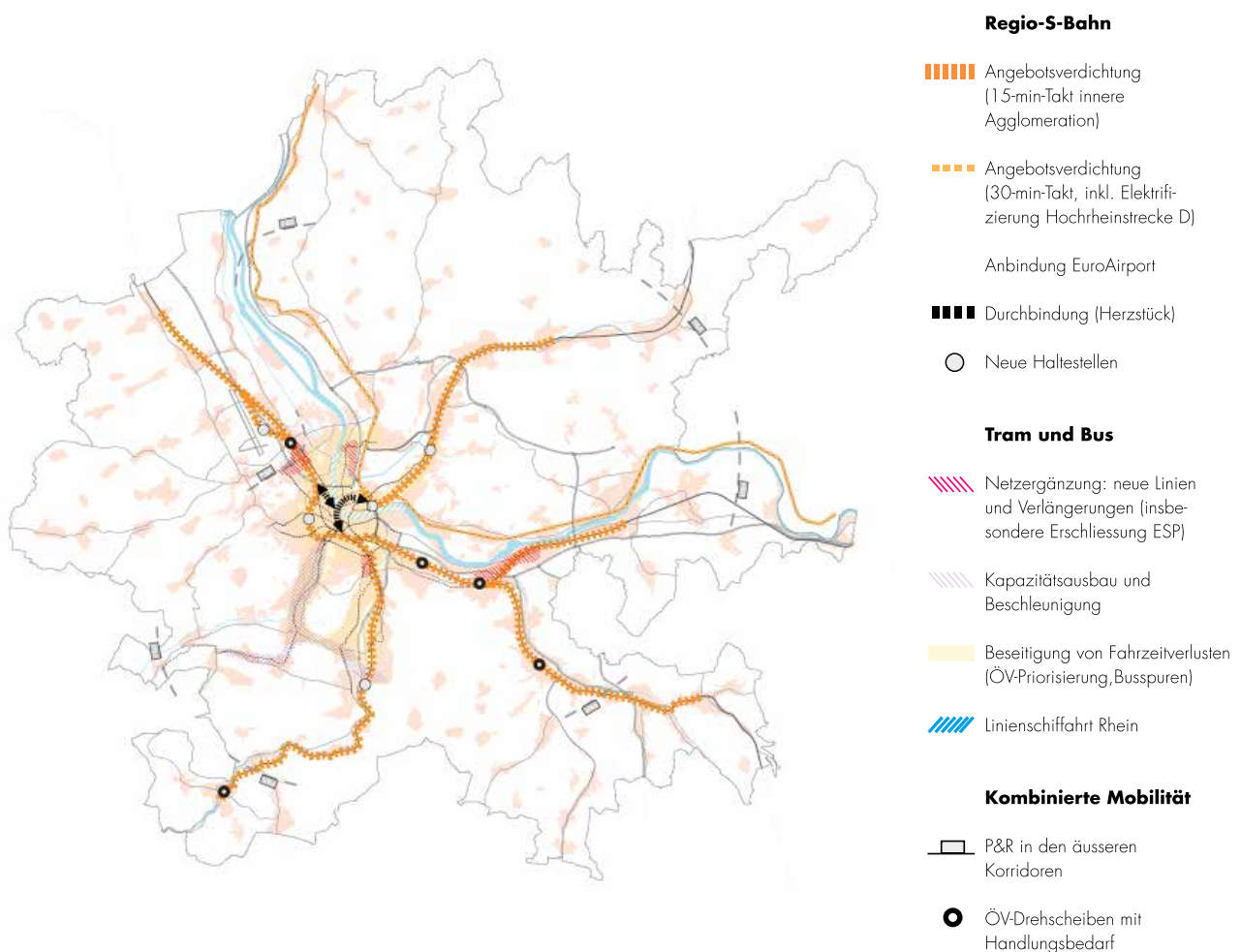
¹¹ Vgl. Studien 8, 9, 11, 16, 18 und 21 gemäss Tabelle 2.1..

unter anderem einen Ausbau der Tramlinien über die Grenzen hinaus (Tram Nr. 3, 8 und 11) und die angemessene Erschliessung von Gebieten mit aus planerischer Sicht hohem Entwicklungspotenzial (vgl. Studien 7 & 21).

Mehrfach wird auch der Ausbau und die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn aufgrund der Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung implizit oder explizit postuliert¹². Einen Teil dieses Ausbaus betrifft das Herzstück der Regio-S-Bahn, jedoch auch den Ausbau der S-Bahn bzw. die Taktverdichtung in die Agglomerationen, kombiniert mit einer Fokussierung auf Entwicklungsschwerpunkte bei S-Bahnhaltestellen.

Um den Pendlerverkehr vermehrt auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, sehen die Zielbilder im Bereich Verkehr weitere angebotsseitige Massnahmen wie zum Beispiel den Ausbau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen vor¹³. Als Standorte für Umsteigeknotenpunkte mit P&R-Anlagen stehen das Sundgau, Saint-Louis, der südliche Schwarzwald oder Weil am Rhein im Vordergrund.

Abbildung 2.3: Zukunftsbild Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität 2030



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 117

12 Vgl. Studien 2, 7, 10, 17, 18, 19.2 und 21 gemäss Tabelle 2.1.

13 Unter Park & Ride-Anlagen sind Abstellmöglichkeiten für Personenwagen und unter Bike & Ride-Anlagen Fahrradabstellanlagen in der Nähe von ÖV-Haltestellen gemeint. Vgl. Studien 1, 7, 8, 18 und 19.2 gemäss Tabelle 2.1.

Klare Zielsetzungen, die gegen eine weitere Erschliessung kleinerer Ortschaften insbesondere durch einen Ausbau von Strassen sprechen, finden sich in der Studie 19.2. Begründet wird dies mit dem Erhalt zusammenhängender Freiräume, welcher durch den Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur ansonsten gefährdet wäre.

Weitere Massnahmen für Optimierungen beim MIV umfassen die Kanalisierung des Verkehrsflusses und die räumliche Begrenzung des Aufkommens (vgl. Studien 17, 18). Der MIV soll räumlich vom LV getrennt und hauptsächlich auf die Hochleistungs- und die Hauptverkehrsstrassen gelenkt werden (vgl. Studien 1, 10, 16). Diese Zielsetzung hilft auch die Behinderungen des ÖV durch den MIV zu reduzieren (vgl. Studie 9). Um den Verkehrsfluss möglichst aufrecht zu erhalten, gilt es Kapazitätsengpässen auf den Hochleistungsstrassen entgegenzuwirken (vgl. Studien 1, 9, 21).

Eine starke Förderung parallel zum ÖV verlangen die Zielbilder auch beim Langsamverkehr. Dies soll durch den Ausbau eines Haupttroutennetzes für den Fussgänger- und Veloverkehr ermöglicht werden (vgl. Studien 8, 17, 18). Hauptkriterium in Bezug auf ein solches Haupttroutennetz stellt die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger dar.

Im Bereich des Güterverkehrs und der Güterlogistik sollte eine verstärkte trinationale Kooperation helfen, die Steuerung für die gesamte Metropolitanregion Basel zu sichern. Der Güterverkehr ist zunehmend von der Strasse auf die Schiene zu verlagern¹⁴. Dies bedingt eine gute Erschliessung der Wirtschaftsstandorte für den Güterverkehr und eine Infrastruktur für die Güterlogistik, um optimale Transportflüsse zu garantieren.

2.1.2 Unterschiede bei den Strategien

Angebotsortierung und/oder Nachfrageorientierung

Die meisten der untersuchten Studien verfolgen implizit oder explizit eine angebotsorientierte Strategie im Zuge der Siedlungs- oder Wirtschaftsentwicklung¹⁵. Der angebotsorientierte Ansatz setzt dabei aktiv Anreize für die Siedlungsentwicklung und beinhaltet unter anderem eine gezielte Steuerung der Siedlungsentwicklung entlang der verkehrlich bereits gut erschlossenen Gebiete. Es wird nicht abgewartet, wie sich die Siedlungsstrukturen entwickeln um danach auf diese Entwicklung zu reagieren, sondern die Siedlungsentwicklung wird aktiv dahin gesteuert, wo bereits ein hoher Standard an Infrastruktur vorhanden ist.

Eine Angebotsorientierung bedeutet damit auch Implementierung oder Stärkung von Pull-Faktoren für die Siedlungsentwicklung. Beispiele hierfür sind im verkehrlichen Bereich eine Optimierung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (z.B. Takterhöhung der S-Bahn) oder aber die Definition von Entwicklungsschwerpunkten.

Gleichzeitig sollte sich ein angebotsorientierter Ansatz aber nicht nur damit befassen, in welchen Räumen eine aktive Siedlungsentwicklung gefördert werden soll. Vielmehr bedürfte es auch expliziter Aussagen zu den Nicht-Entwicklungsgebieten. Damit umfasste eine aktive Siedlungsentwicklung auch eine klare Planung der Gebiete, welche nicht als Siedlungsschwerpunkte klassifiziert sind.

¹⁴ Vgl. Studien 1, 12, 15 und 21 gemäss Tabelle 2.1.

¹⁵ Vgl. vor allem die Studien 1, 3, 4, 5, 6, 8, 16, 18 und 20 gemäss Tabelle 2.1.

Im Gegensatz zum angebotsorientierten Ansatz verfolgt die PTV-Studie zum Grenzverkehr im Trinationalen Eurodistrict Basel (Studie 7) eine stärker nachfrageorientierte Strategie. Der nachfrageorientierte Ansatz entspricht einer nachfragegetriebenen Verkehrspolitik. Es wird abgewartet, an welchen Orten Entwicklungsschwerpunkte und Siedlungsansammlungen entstehen, um diese Gebiete dann verkehrlich zu erschliessen.

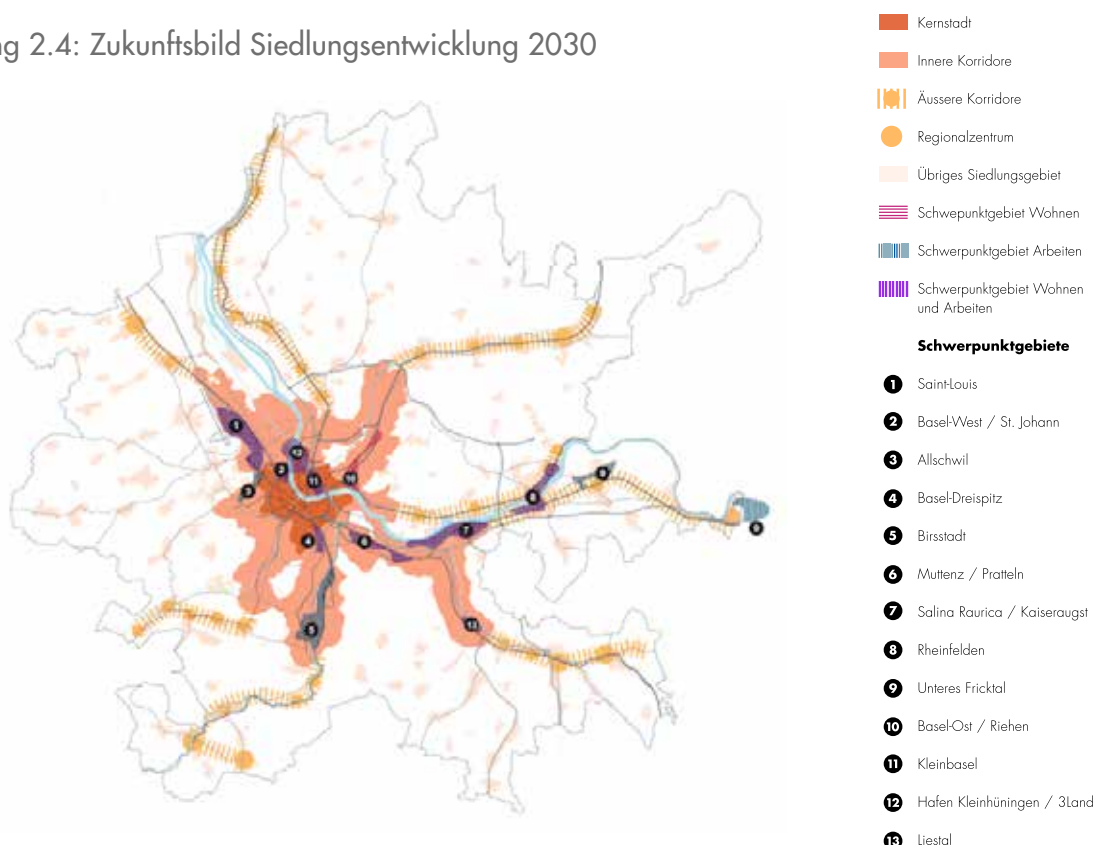
Dieser Strategie fehlt jedoch das Setzen von Anreizen, um eine gezielte Siedlungsentwicklung zu fördern. Eine auf diese Weise nachfragegetriebene Verkehrspolitik bedingt eine grössere raumplanerische Eingriffstiefe und starke Raumplanungsinstitutionen. Ansonsten besteht die Gefahr einer unkontrollierten und unkoordinierten Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung.

Axialentwicklung und/oder Polykonzentrische Entwicklung

Das Agglomerationsprogramm (Studie 18) wie auch die Metron-Studien (Studien 5 & 6) sehen Vorteile in einer axialen Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. Die Axialentwicklung sieht eine Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung in der Kernstadt, den inneren Korridoren und den Regionalzentren vor, welche bereits verkehrlich gut erschlossen sind. Somit steuert diese Strategie die Siedlungserweiterungen hinsichtlich der Erschliessungsqualitäten. Verdichtungen in der Kernstadt, den inneren Korridoren und den Regionalzentren fördern die Schaffung von neuem Wohnraum. Zwischen den Korridoren wird eine fingerartige Grünraumstruktur angestrebt, welche die Korridore voneinander trennen soll (vgl. Abb. 2.4).

Eine Axialentwicklung begrenzt zugleich die Siedlungsentwicklung in mit dem ÖV erschlossenen Gebieten, welche nicht Teile der Entwicklungsschwerpunkte darstellen. Damit soll auch einer Neuansiedlung peripherer Einkaufsnutzungen bis zu einem gewissen Grad entgegenwirkt werden. Dies bedeutet letztlich, dass die Siedlungsentwicklung in den äusseren Korridoren und den übrigen Gemeinden verlangsamt wird.

Abbildung 2.4: Zukunftsbild Siedlungsentwicklung 2030



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (2012), S. 94

Die Strategie einer polykonzentrischen Entwicklung ist vor allem in den kantonalen Richtplänen und den weiteren regionalen Studien vertreten¹⁶. Die polykonzentrische Entwicklung legt den Fokus auf die Stärkung der Zentrenstruktur. Die Entwicklungsschwerpunkte oder Zentren sind jeweils Mittelpunkt der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Um diese Zentren zieht sich ein Siedlungstrenngürtel, welcher als Naherholungsgebiet und als klare Abgrenzung zwischen den Siedlungen dient.

Diese Zentren sollten verkehrlich gut miteinander vernetzt werden, was nebst radialen vor allem auch tangentialen Verbindungen erfordert. Gerade Tangentialverbindungen bzw. entsprechende tangentiale leistungsfähige Strassenverkehrsinfrastrukturen bergen jedoch die Gefahr einer Zersiedelung und Zerschneidung der Grünflächen.

Der Umstand, dass der polykonzentrische Ansatz einen vergleichsweise hohen Stellenwert in den regionalen Studien und Grundlagendokumenten besitzt, ist auf den Anspruch einer für alle Teilräume gleichberechtigten Siedlungsentwicklung bzw. die jeweilige Stärkung der eigenen Zentren zurückzuführen. Demgegenüber wird bei den eher überregionalen Studien vermehrt auf eine aus der Kernstadt Basel ausgehende Entwicklung gesetzt. Damit akzeptiert man, dass nicht alle Teilräume eine vergleichbare Siedlungsentwicklung anstreben dürfen, ohne dass die Metropolitanregion Basel weiter zersiedelt wird.

Kleinräumigkeit (Administrativgrenzen) oder Grossräumigkeit (grenzüberschreitend)

Der kleinräumige Ansatz steht stellvertretend für die Orientierung an den politisch-administrativen Grenzen. Im Vordergrund steht die Fokussierung auf die eigene Teilregion sowie auf eigene, teilregionsspezifische Interessen. Dementsprechend ist diese Stossrichtung insbesondere bei den Planungsdokumenten für einzelne Teilräume wie den kantonalen Richtplänen zu finden¹⁷, da sich diese explizit auf das Gebiet der jeweiligen Kantone beziehen. Auch die Wirtschaftsberichte der Kantone Basel-Stadt (Studie 3) und Basel-Landschaft (Studie 4) sind dem kleinräumigen Ansatz zuzuordnen. Sie konzentrieren sich jeweils stark auf die Anliegen der einzelnen Kantone und gehen dabei nicht oder sehr bedingt auf die Bedürfnisse oder Zielvorstellungen anderer Teilgebiete ein.

Demgegenüber verfolgt der grossräumige Ansatz eine grenzüberschreitende Perspektive. Das heisst aber nicht, dass die Charakteristika der einzelnen Teilregionen ausser Acht gelassen werden. Im Vordergrund stehen vielmehr funktionalräumliche Verflechtungen und weniger politisch-administrative Grenzen, welche die Teilräume festlegen. Entsprechend sind es vor allem die Studien und Grundlagendokumente grenzüberschreitender Organisationen, welche den grossräumigen Ansatz verfolgen¹⁸. Allerdings fehlt es beim grossräumigen Ansatz ausnahmslos an einer dahinter stehenden Institution, welche auch über tatsächliche hoheitliche Handlungsbefugnisse verfügt. Diese liegen nach wie vor bei den kleinräumigen Gebietskörperschaften, was entsprechender Koordinations- und Kooperationsanstrengungen bedarf.

Übersicht Strategien

Zusammenfassend lassen sich die Zielbilder der untersuchten Studien und Grundlagendokumente wie folgt den verschiedenen strategischen Stossrichtungen zuordnen (vgl. Tab. 2.7). Dabei wird deutlich, dass keine Studie bzw. kein Zielbild ausschliesslich eine einzige Strategie verfolgt. Vielmehr ergibt sich häufig ein Mix verschiedener, sich ergänzender Strategien.

16 Vgl. z.B. die Studien 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 oder 17 gemäss Tabelle 2.1.

17 Vgl. Studien 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 17 gemäss Tabelle 2.1.

18 Vgl. Studien 2, 5, 6, 7, 8, 16, 18, 19.1-19.3, 20, 21, 22 gemäss Tabelle 2.1.

Tabelle 2.7: Zuordnung der den Studien hinterlegten Zielbilder nach strategischer Ausrichtung

Studie	Angebotsorientiert	Nachfrageorientiert
1: Wirtschaftsflächen Region Basel HKBB (2012)	X	
2: economic report metrobasel (2012)	(X)	
3: Wirtschaftsbericht Kanton Basel-Stadt (2012)	X	(X)
4: Wirtschaftsbericht Basel-Landschaft (2011)	X	(X)
5, 6: Bev. entwicklung & Wohnraumkapazität Metron (2012)	X	
7: Grenzverkehr im TEB PTV (2013)		X
8: MicroCity Ecos (2012)	X	
9: Richtplan Kanton Basel-Stadt (2009)	(X)	
10: Richtplan Kanton Basel-Landschaft (2010)	(X)	
11: Richtplan Kanton Aargau (2011)	(X)	
12: Richtplan Kanton Solothurn (2000)	(X)	
13: Plan directeur cantonal de Jura (2004)	(X)	
14: SCOT O.T.E Ingénierie (2006)	(X)	
15: Regionalplan Hochrhein-Bodensee (1998)	(X)	
16: ELBA Kanton Basel-Landschaft (2012)	X	(X)
17: Fricktalcharta Fricktal Regio (2008)	(X)	
18: Aggloprogramm Basel 2. Generation (2012)	X	
19.1 – 19.3: Entwicklungsstrategie 2020 TEB (2009)		(X)
20: metrobasel comic ETH Studio Basel, (2009)	X	
21: Über Grenzen denken ETH Studio Basel (2012)	(X)	
22: Die Schweiz: ein städtebauliches Portrait ETH Studio Basel (2006)		

X: trifft zu, (X): trifft teilweise zu

Axialentwicklung	Polykonz. Entwicklung	Kleinräumig	Grossräumig
	(X)	(X)	
(X)			X
		X	(X)
		X	
X			X
(X)			X
	X		X
	(X)	X	
(X)	(X)	X	
(X)	(X)	X	
	(X)	X	
	(X)	X	
	(X)	X	
	X	X	
X			X
(X)	X	X	
X			X
(X)	(X)		X
	(X)		X
X			X
(X)	(X)		X

2.1.3 Unterschiede nach Teilräumen

Kernstadt

Durch die bereits starke Entwicklung der Kernstadt, soll sich laut der Zielbilder nichts Grundlegendes verändern. Basel soll nach wie vor das Zentrum für Beschäftigungswachstum, aber auch Wohnraumschaffung, Verdichtung und Aufwertung in der Metropolitanregion Basel darstellen. Der Fokus liegt dabei auf der Verdichtung, der Transformation und einer hochwertigen ÖV-Erschliessung. Die Potenziale im Bestand sollen optimal in Bezug auf die Wohnraumschaffung sowie auf die Wirtschaftsflächen ausgenutzt werden.

Der kantonale Richtplan Basel-Stadt (Studie 9) definiert für die Kernstadt zwei Kategorien von Schwerpunkten. Einerseits die wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete und andererseits die Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, welche unter anderem auch die Schwerpunkte Wohnen und Mischgebiet beinhalten.

- Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete:
Novartis Campus, F. Hoffmann-La Roche, Messe Schweiz, Rosental-Areal, Chemieareale Klybeck, Dreispitz, Äusseres St. Johann, Wolf
- Schwerpunkte Wohnen:
Stadtabschluss Nordwest, Stadtabschluss Ost, Spitalareal Felix Platter
- Schwerpunkte Mischgebiet:
Dreispitz, Standort Bernoulli-Weg, Gebiet Klybeckquai und Rheinquai, Stettenfeld Riehen, Niederholz Riehen, Gebiet Westquai (Option)

Auffallend ist, dass das Dreispitz-Areal als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet wie auch als Schwerpunkt Mischgebiet definiert wird. Dieses Miteinander von wirtschaftlicher und wohnlicher Nutzung wird anhand der Abbildung 2.5 veranschaulicht. Sie zeigt, wie sich das Dreispitz-Areal in Zukunft entwickeln und aussehen könnte.

Abbildung 2.5: Entwicklungsplanung Dreispitz: Nutzungsplanung



Quelle: Christoph Merian Stiftung (2011)

Kanton Basel-Landschaft inkl. Subräume

Im Vergleich zum baselstädtischen Richtplan, werden beim kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (Studie 10) Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung definiert. Diese Gebiete sind Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vorbehalten, können jedoch auch für Mischnutzungen zur Verfügung stehen. Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind:

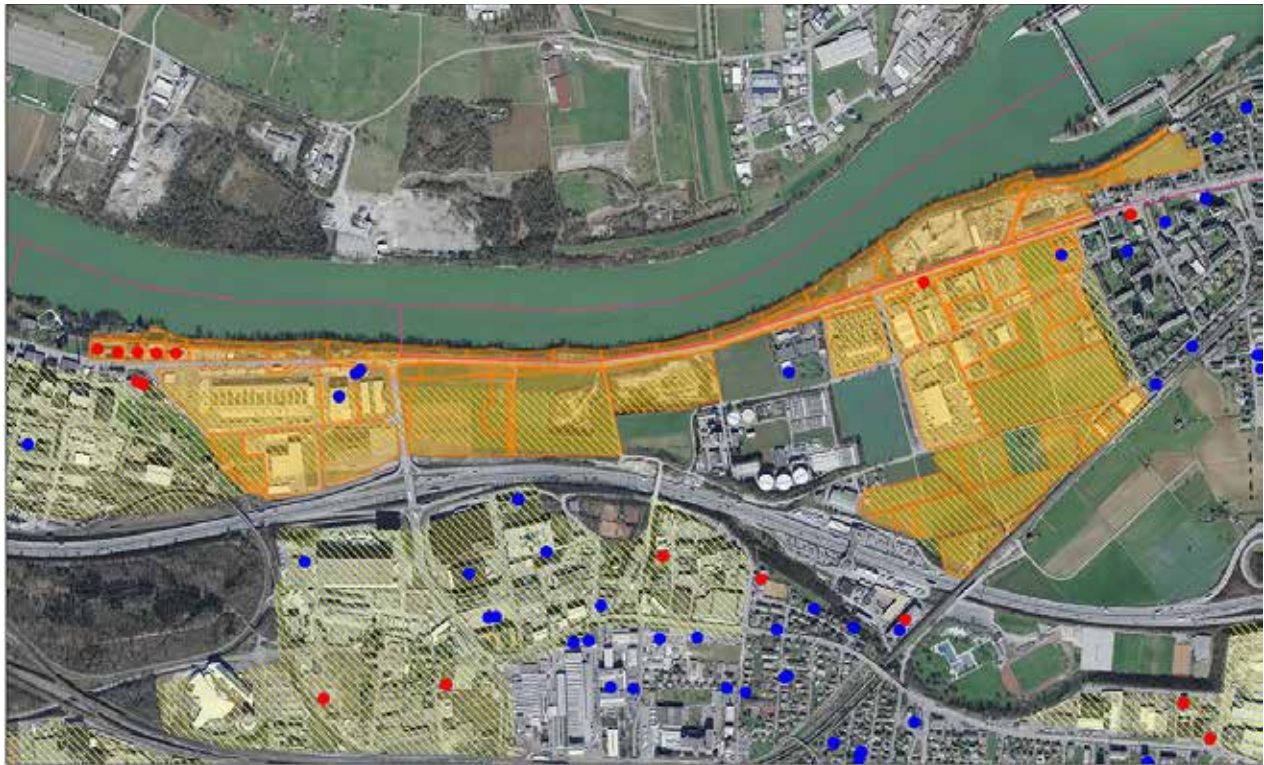
- Bezirk Arlesheim: Aesch (Aesch Nord), Allschwil (Bachgraben), Arlesheim (Im Tal), Birsfelden (Hafen), Münchenstein, Muttenz, Pratteln, Reinach
- Bezirk Liestal: Bubendorf (Talhaus), Frenkendorf (Hülften), Füllinsdorf, Lausen, Liestal
- Bezirk Laufen: Laufen (Keramik)
- Bezirk Sissach: Itingen (Gstadmatt), Sissach (Brühl)

Neben diesen im Richtplan ausgeschiedenen Arbeitsgebieten hat auch die Baselbieter Wirtschaftsinitiative vier strategische Areale definiert. Diese sind:

- ABB in Arlesheim und Münchenstein
- Dreispitz in Münchenstein
- Salina Raurica in Pratteln und Augst
- Ergolzachse (zwischen Muttenz und Sissach)

Die vier Areale, welche aus 37 strategischen Arealen ausgewählt wurden, werden mit erster Priorität entwickelt. Sie sollen zu attraktiven Standorten werden, um neue Unternehmen im Kanton anzusiedeln. Ausschlaggebend für diese Priorisierung sind unter anderem die relativ zentrumsnahe Lage, eine bestehende Infrastruktur und eine bereits gute Verkehrserschliessung. Abbildung 2.6 zeigt die Lage des strategischen Areals Salina Raurica.

Abbildung 2.6: Salina Raurica



Quelle: Kanton Basel-Landschaft: Baselbieter Wirtschaftsoffensive (2013)

Unter raumplanerischen und funktionalräumlichen Gesichtspunkten lässt sich der Kanton Basel-Landschaft grob in einen unteren und oberen Kantonsteil einordnen. Das untere Baselbiet hat im Gegensatz zum Oberbaselbiet den Vorteil, dass es nahe der Kernstadt und Teil der Kernagglomeration ist. Die meisten Gemeinden des unteren Baselbietes fallen in den inneren Korridor und sind somit Verdichtungsräume. Dies bedingt jedoch mit Fokus auf eine Axialentwicklung eine forcierte Verdichtung und eine klare Abtrennungen zu Nachbargemeinden des äusseren Korridors oder der übrigen Gemeinden.

Derart klare Trennungen würde es beispielsweise als Abgrenzungen zu den Gemeinden Schönenbuch, Biel-Benken, Ettingen und Pfeffingen benötigen. Werden diese schrittweise immer besser an das ÖV-Netz angebunden, besteht ansonsten die Tendenz zu Verschmelzungen oder Zusammenschlüssen mit den Nachbargemeinden. Aus Sicht einer polykonzentrischen Strategie gilt es daher, die Entwicklung ausserhalb der Schwerpunkte zu reduzieren. Im Grossen und Ganzen sind die verschiedenen Zielbilder hinsichtlich des unteren Baselbietes jedoch kongruent.

Im Oberbaselbiet gibt es hinsichtlich des Zielbildes einer Axialentwicklung einige Gemeinden des äusseren Korridors, welche sich zwischen Gemeinden des inneren Korridors und den Regionalzentren

befinden. Bei diesen äusseren Korridorgemeinden besteht die Gefahr, dass auch dort, beeinflusst durch die Nachbargemeinden eine weitere Siedlungsflächenzunahme stattfindet. Für die äusseren Korridore spielen gerade im Oberbaselbiet Siedlungstrengürtel eine wichtige Rolle, um einer weiteren Zersiedelung entgegenzuwirken.

Weiter finden sich im Oberbaselbiet zahlreiche Gemeinden, welche sich aus raumplanerischer Sicht nicht als Wachstumsräume eignen. Explizite Ziele oder Strategien für deren Zukunft fehlen jedoch oftmals. Moderate Weiterentwicklung oder eine Verlangsamung der Entwicklung sind die einzigen Anhaltspunkte. Dies kann insofern zu einem Problem werden, da auch diese Gemeinden einen gewissen Anspruch auf eine weitere Entwicklung geltend machen können und sich nicht mit der ihnen zugeordneten Rolle ohne klare Perspektiven abfinden.

Eine Gefahr mit Blick auf eine Axialentwicklung können zudem Ansiedlungen flächenintensiver Gewerbebetriebe im übrigen Siedlungsgebiet, jedoch nahe den inneren Korridoren bergen. Diese Tendenz wird unterstützt durch die Forderung des Wirtschaftsberichtes Basel-Landschaft (Studie 4) nach tieferen Steuerbelastungen für Unternehmen in den ländlichen Gebieten des Baselbietes. Diese Gebiete nahe den inneren Korridoren wären somit steuergünstig und durch die Nähe zu den Entwicklungsgebieten verkehrlich immer noch gut erschlossen. Inwiefern diese Standorte eine echte Alternative insbesondere für verdrängte, flächenintensive Branchen darstellen ist allerdings fraglich. Aus übergeordneter Perspektive würde ein solcher Prozess einer vermehrten Axialentwicklung zuwiderlaufen – nicht zuletzt aufgrund des damit verbundenen steigenden Verkehrsaufkommens.

Fricktal

Laut kantonalem Richtplan Aargau (Studie 11) gibt es im Fricktal drei wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, welche wiederum in Substandorte unterteilt sind:

- Kaiseraugst/Rheinfelden (Rinau/Gstalte/Pfaffenacher/Hirsrüti, Weiherfeld West)
- Rheinfelden-Ost/Möhlin (Industrie Möhlin, Saline/Chleigrüt, Bahnhof Möhlin)
- Sisslerfeld (Eiken-Rüti, Nase/Sandacher/Sisslerfeld)

Das Fricktal verfügt mit Rheinfelden über ein starkes regionales Zentrum. Durch die Steuervorteile, welche das Fricktal gegenüber anderen Teilgebieten hat, sowie die Grenznähe zu Deutschland und die in der Vergangenheit starke wirtschaftliche Entwicklung, haben Rheinfelden oder Gemeinden wie Möhlin auch für die Zukunft ein hohes Entwicklungspotenzial. Das bereits vorhandene hohe Bevölkerungswachstum des Fricktals kann durch eine weiterhin starke Wirtschaftsentwicklung noch beschleunigt werden.

Diese Entwicklungen können bei einem gewissen Ausmass der Axialentwicklung entgegenwirken. Dehnt sich zum Beispiel Rheinfelden (CH) mehr und mehr aus, kommt es zu einer Verschmelzung mit anderen, in der Nähe gelegenen Gemeinden (z.B. Möhlin). Die Lage des Fricktals zwischen den beiden Metropolitanräumen Basel und Zürich begünstigt einen solchen Prozess. Das Zielbild einer Axialentwicklung müsste hier Massnahmen treffen, damit das Wachstum im Fricktal nicht ausschliesslich flächenhaft erfolgt. Aus der Perspektive einer polykonzentrischen Entwicklung wären Siedlungstrengürtel eine gute Alternative, um die weitere Siedlungsflächenausweitung in Grenzen zu halten.

Schwarzbubenland

Der solothurnische Richtplan (Studie 12) definiert zwei Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung innerhalb des Perimeters der Metropolitanregion Basel. Die Planungsanweisungen beinhalten lediglich eine gute verkehrliche Erschliessung und eine Nutzung, welche auf die örtlichen Gegebenheiten ausgerichtet ist.

Diese Arbeitsplatzgebiete überörtlicher Bedeutung sind:

- Dornach
- Breitenbach/Büsserach

Das Schwarzbubenland verfügt im Vergleich zu anderen Teilgebieten nur über wenige regionale Zentren. Eine angestrebte polykonzentrische Entwicklung bietet deshalb für diese Region kaum eine befriedigende Antwort für die Entwicklung.

Auch in der wirtschaftlichen Entwicklung sind keine klaren Tendenzen auszumachen. Hier liegt der Grund ebenfalls teilweise in den fehlenden Regionalzentren. Als eine Ausnahme kann man die Gemeinde Dornach sehen, welche eingebettet in das untere Baselbiet eine Gemeinde der Kernagglomeration darstellt. So bildet Dornach zusammen mit den sieben basellandschaftlichen Gemeinden Birsfelden, Muttenz, Münchenstein, Arlesheim, Aesch, Pfeffingen und Reinach die sogenannte Birsstadt. Die kantonsübergreifende Planung zeigt sich auch anhand der Drehscheibe Dornach-Arlesheim und dem Ausbau und der Aufwertung des gemeinsamen Bahnhofgebietes.

District de Delémont

Im kantonalen Richtplan des Kantons Jura werden primär drei Hauptzentren erwähnt (vgl. Abb. 2.7):

- Delémont
- Porrentruy
- Saignelégier

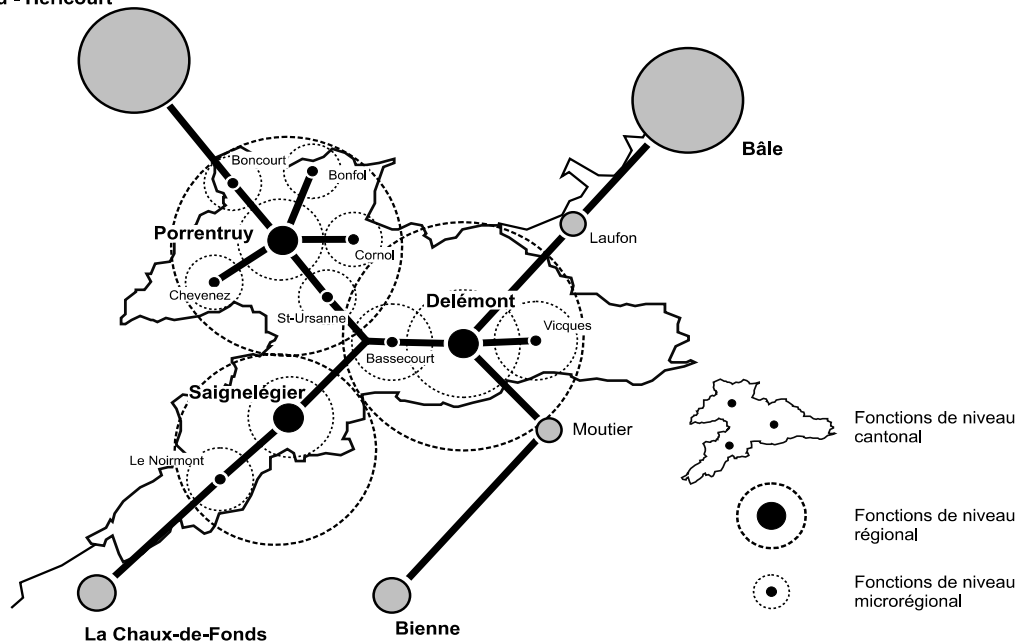
Für die Metropolitanregion Basel ist im Kanton Jura hauptsächlich der District de Delémont von Belang, was Abbildung 2.7 veranschaulicht. Laufen dient dabei als Verbindungsstück zwischen Basel und Delémont und gewinnt dadurch als Regionalzentrum noch mehr an Bedeutung.

Das Zielbild einer Axialentwicklung ist für den District de Delémont aber keine befriedigende Antwort, da der Bezirk nicht Teil eines Korridors oder einer Entwicklungsachse ist. Eine polykonzentrische Entwicklung ist hier naheliegend mit Delémont als starkem Regionalzentrum. Deshalb wird auch mehrfach die wichtige Verbindung zwischen Basel und Delémont betont.

Dem Kanton Jura fehlt jedoch die unmittelbare Nähe zur Kernstadt Basel. Es ist das einzige Teilgebiet der Metropolitanregion Basel, welches nicht an den Kanton Basel-Stadt angrenzt. Dies lässt den District de Delémont auch bei der zukünftigen Entwicklung oftmals blass aussehen, da weitergehende Ziele hinsichtlich einer überregionalen Entwicklung wenig ersichtlich sind.

Abbildung 2.7: Zentren des Kantons Jura

Aire urbaine de Belfort-Montbéliard - Héricourt



Quelle: Plan directeur cantonal de Jura (2004)

Landkreis Lörrach

Das Konzept der Entwicklungsschwerpunkte ist im deutschen Regionalplan (Studie 1.5) wenig verbreitet. An ihrer Stelle werden den Gemeinden und den Städten schwerpunktmässige (Wirtschafts-)Funktionen zugeteilt. Diese werden folgendermassen unterteilt und zugeordnet.

Schwerpunkte für Dienstleistungen:

- Lörrach und Weil am Rhein (gemeinsames Oberzentrum)
- Schopfheim, Rheinfelden (D) und Bad Säckingen (Mittelzentren)

Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe in den Entwicklungsachsen:

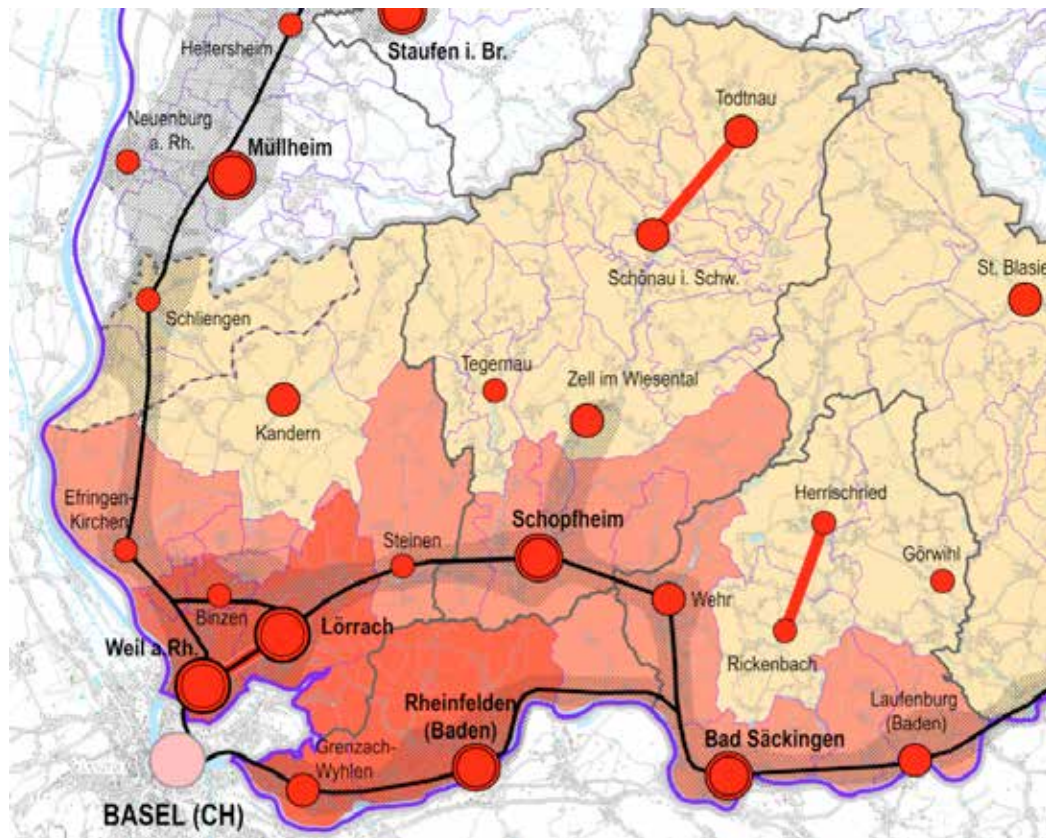
- Lörrach und Weil am Rhein (gemeinsames Oberzentrum)
- Schopfheim, Rheinfelden (D) und Bad Säckingen (Mittelzentren)
- Grenzach-Wyhlen (Unterzentrum)
- Binzen, Efringen-Kirchen, Steinen und Maulburg (Kleinzentren)

Gewerblich-industrielle Standorte ausserhalb der Entwicklungsachsen:

- Kandern (Unterzentrum)

Auffallend bei der Klassifizierung der Gemeinden ist die klare Trennung in unterschiedliche Zentren und ihre hierarchische Anordnung. Diese Klassifizierung spricht demnach für eine eher polykonzentrische Entwicklung, da jedes dieser Zentren mit einer jeweiligen Stellung und Aufgabe ausgestattet wurde. Zudem liegt in den Regionalplänen ein starker Fokus auf Tangentialverbindungen zwischen diesen Zentren. Diese polykonzentrische Struktur lässt sich anhand der Abbildung 2.8 gut veranschaulichen.

Abbildung 2.8: Ausschnitt Strukturkarte: Teilgebiet Hochrhein-Bodensee



Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee (2010)

Das deutsche Teilgebiet der Metropolitanregion Basel beinhaltet gemäß einer angestrebten Axialentwicklung zwei innere Korridore. Einerseits ist es der Korridor Basel-Weil am Rhein und andererseits der Korridor Riehen-Lörrach. Zu diesen zwei inneren Korridoren kommen einige Regionalzentren hinzu, welche insgesamt einen starken Entwicklungsraum bilden. Dennoch kann man anhand der Regionalpläne von einer eher polykonzentrischen Entwicklung des deutschen Teilgebietes ausgehen.

Pays de Saint-Louis

Die Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplänen sind vergleichbar mit den sites d'activités économiques des französischen SCOT. Sie werden wie folgt in drei Kategorien gegliedert (Studie 14):

- Site d'activités motrices: bevorzugte Standorte für dienstleistungsorientierte bzw. arbeitsplatzintensive Nutzungen, sowie für Wohnnutzungen östlich, südlich und westlich des EuroAirport (Technoport/golf urbain/cité des affaires, Gare Ouest/Quartier du Lys, Technoparc)

- Sites d'activités rhénans: Standorte am Rhein in Huningue/Village-Neuf und südlich von Kembs, bestehende industrielle/gewerbliche Nutzungen
- Sites d'activités de grande emprise: Flächen für kleine und mittlere Unternehmen, welche ursprünglich einen siedlungsnahen Standort hatten, in Bartenheim, Sierentz und im Hinterland zur Unterstützung des lokalen Gewerbes (Ranspach-le-Bas, Attenschwiller-Wentzwiller, Leymen)

Die sites d'activités économiques definieren wirtschaftliche Schwerpunktgebiete, welche für zukünftige Entwicklungen prioritär behandelt werden. Auffallend bei diesen Ausscheidungen von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten ist jeweils das Fehlen von vorgesehenen Flächen für flächenintensive, weniger wertschöpfungsintensive Branchen.

Gemäss dem Zielbild mit Fokus auf eine Axialentwicklung, verfügt der Teilraum Pays de Saint-Louis einzig über einen Entwicklungsraum oder einen sogenannten inneren Korridor, welcher sich von der Kernstadt bis nach Saint-Louis (inkl. EuroAirport) hinzieht. Ansonsten besteht dieses Teilgebiet nur aus übrigem Siedlungsgebiet, welches nicht für weitere Entwicklungen vorgesehen ist. Als Unterstützung für diesen inneren Korridor könnte die geplante Verlängerung der Tramlinie 3 wirken, welche vom Burgfelderplatz zum Bahnhof Saint-Louis verlaufen würde.

Das Zielbild dieses inneren Korridors steht jedoch im Gegensatz zum prognostizierten und in der Vergangenheit beobachteten Bevölkerungswachstum, welches unter anderem sehr stark in den übrigen Siedlungsgebieten des Pays de Saint-Louis stattfindet. Zudem definiert der SCOT Entwicklungsgebiete, welche weniger mit dem Zielbild einer Axialentwicklung kongruent sind. Als Beispiel wäre hier die Ansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen im Hinterland zur Unterstützung des lokalen Gewerbes zu nennen. Solche Ansiedlungen ziehen eine Siedlungsentwicklung nach sich. Dies widerspricht jedoch den Zielen einer Axialentwicklung, welche für diese Gebiete eine Verlangsamung der Entwicklung vorsieht.

2.2 Beobachtete heutige Siedlungsentwicklung

Die Analyse der Zielbilder nach Strategien und Teilräumen macht deutlich, dass zukünftig in der Peripherie nur ein sehr geringes Wachstum oder gar Nullwachstum möglich sein soll, während die Zentren bzw. die inneren Korridore das Bevölkerungswachstum hauptsächlich absorbieren. Die zugrundeliegende Überlegung dabei ist, dass die Zersiedelung im Sinne von Landverbrauch gestoppt und ein Verkehrskollaps vermieden werden soll. Mit Blick auf die Vergangenheit wird in der Folge untersucht, wie nahe die bisherige Siedlungsentwicklung diesem Ideal kommt.

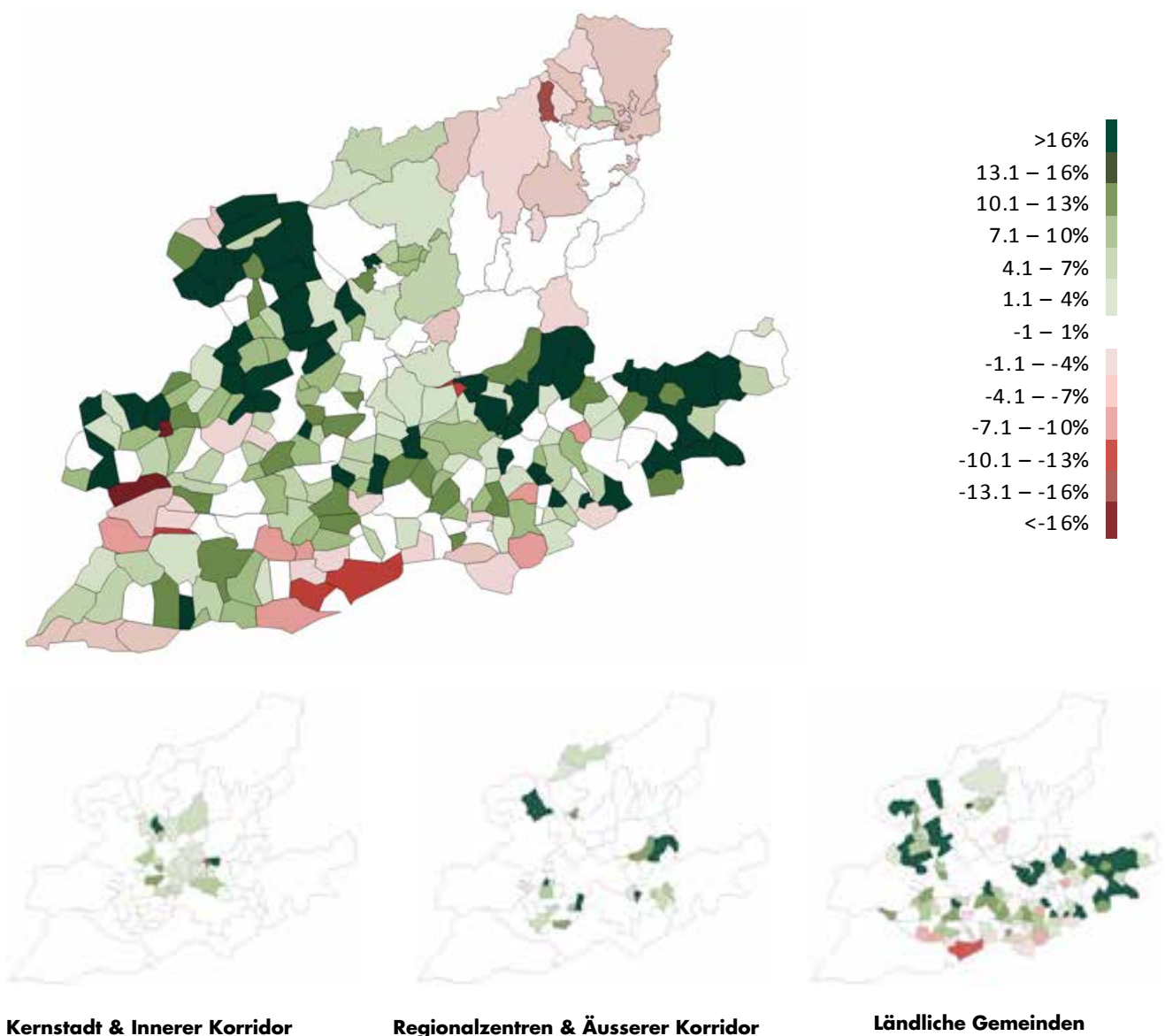
Bevölkerung

Die Bevölkerung der Metropolitanregion Basel wuchs in den letzten 10 Jahren¹⁹ um 4.7 % oder knapp 41'000 Personen. Kartographisch (vgl. Abb. 2.9) scheint auf der Nord-Süd-Achse in den sehr peripheren Lagen ein Bevölkerungsrückgang stattzufinden, und zwar zugunsten des Agglomerationsgürtels um die Kernstadt. Betrachtet man jedoch drei Raumtypen des Agglomerationsprogramms so zeigt sich bereits optisch, dass die Kernstadt kaum wächst und der innere Korridor nur moderat. Demgegenüber nimmt die Bevölkerung in den Regionalzentren und im äusseren Korridor vermehrt bzw. in den peripheren, ländlichen Gebieten noch stärker zu, obwohl hier gewisse Gemeinden auch einen Bevölkerungsrückgang verzeichnen.

¹⁹ Die detailliertesten Daten liegen für die drei Länder für unterschiedliche Zeiträume vor: Schweiz: 2002 und 2012, Deutschland 2001 und 2011, Frankreich 1999 und 2009.

Die graphische Repräsentation widerspiegelt zwar die grundsätzliche Entwicklung gut, wirkt jedoch etwas trügerisch, da die Fläche der Gemeinden abgebildet wird und nicht deren Bevölkerungszahl als Basis. Tabelle 2.8 fasst die unterschiedlichen Raumtypen zusammen und zeigt, dass in den peripheren Gebieten (ländliche und äussere Korridorgemeinden) ein ca. doppelt so rasantes Wachstum stattfindet wie im inneren Korridor oder den Regionalzentren. Die Kernstadt selbst wächst im Vergleich dazu kaum mehr mit 0.3 % (oder 550 Personen zwischen 2002 und 2012).

Abbildung 2.9: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre



Quelle: BFS ESPOP 2002, BFS STATPOP 2012 Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2001 und 2011, Insee 1999 und 2009. Grafik: Econlab 2013.

Anmerkung: Unter ländlichen Gemeinden werden sogenannte übrige Gemeinden (d.h. Gürtelgemeinden ausserhalb des Korridors) und ländliche Gemeinden im engeren Sinne (d.h. Nicht-Gürtelgemeinden und nicht Teil des Korridors) zusammengefasst; in den drei unteren Grafiken sind nur die Agglomerationsprogrammgemeinden eingefärbt.

Tabelle 2.8: Beobachtete heutige Bevölkerungsentwicklung nach Raumtyp, Perimeter Agglomerationsprogramm

Raumtyp	Entwicklung der letzten 10 Jahre
Ländliche Gemeinden	+9.7%
Äusserer Korridor	+8.1%
Regionalzentren	+4.7%
Innerer Korridor	+4.5%
Kernstadt	+0.3%

Quelle: BFS ESPOP 2002, BFS STATPOP 2012 Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2001 und 2011, Insee 1999 und 2009. Berechnungen: Econlab 2013.

Der dynamischste Teilraum ist mit Abstand das Fricktal mit einer Bevölkerungszunahme um 18.3 % in den letzten 10 Jahren gefolgt vom französischen Teilraum mit 9.5 %. Im Norden (deutscher Teilraum mit 1.9 %, Basel-Stadt mit 0.4 %) ist demgegenüber ein eher geringes Wachstum zu beobachten (vgl. Tab. 2.9).

Tabelle 2.9: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre, Perimeter metrobasel

Region	Entwicklung der letzten 10 Jahre
metrobasel Schweiz	5.0%
Basel-Stadt	0.4%
Unteres Baselbiet	4.8%
Oberes Baselbiet	5.3%
Fricktal	18.3%
Laufental/Schwarzbubenland	6.1%
Delémont	4.5%
metrobasel Deutschland	1.9%
metrobasel Frankreich	9.5%
metrobasel total	4.7%

Quelle: BFS ESPOP 2002, BFS STATPOP 2012 Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2001 und 2011, Insee 1999 und 2009. Berechnungen: Econlab 2013.

Wohnflächen

Die Problematik der Bevölkerungszunahmen in der Peripherie wird durch eine Zunahme der Wohnfläche pro Kopf verstärkt, da dies insbesondere in dispers besiedelten Gebieten den Siedlungsflächenverbrauch erhöht. Aufgrund der Bodenpreise ist wenig überraschend, dass die städtisch geprägten Raumtypen (v.a. Kernstadt und Regionalzentren) mit weniger als 46m² den geringsten Wohnflächenverbrauch pro Kopf aufweisen (vgl. Tab. 2.10). Die Veränderungsdaten zeigen in diesem kurzen Beobachtungszeitraum jedoch eine leichte Attraktivitätsverbesserung der Kernstadt mit einem Flächenzuwachs von 1.5m² pro Jahr oder mehr als doppelt so viel wie in den anderen Raumtypen. Das prozentuale Wachstum ist dabei in den anderen Raumtypen überall fast gleich stark, was wegen des höheren Ausgangsniveaus der peripheren Gebiete zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der ländlichen Gebiete führt.

Tabelle 2.10: Wohnflächenentwicklung der letzten 2 bzw. 3 Jahre, Perimeter Agglomerationsprogramm

Raumtyp	Fläche pro Kopf 2011 (in m ²)	Veränderung p.a. (in m ²)	Veränderung p.a. (in %)
Kernstadt	45.8	1.5	1.6%
Innere Korridore	46.8	0.7	0.7%
Äussere Korridore	48.3	0.6	0.6%
Regionalzentren	45.1	0.5	0.6%
Ländliches Siedlungsgebiet	54.6	0.7	0.6%
Agglomeration (ohne Frankreich)	47.9	0.9	0.9%

Quelle: BFS Gebäude-und Wohnungsstatistik 2009 und 2011, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2008 und 2011. Berechnung: Econlab 2013.

Auf regionaler Ebene ist in Tabelle 2.11 der deutlich geringere Wohnflächenbedarf im deutschen Teilraum auffällig (Deutschland: 42.4m² im Jahr 2011, Schweiz: 50.0m²). Weiter kann der leichte Rückgang im Fricktal um 0.2m² wahrscheinlich auf das rasante Bevölkerungswachstum zurückgeführt werden, mit welchem die Bauindustrie nicht ganz mithalten kann.

Tabelle 2.11: Wohnflächenentwicklung der letzten 2 bzw. 3 Jahre, Perimeter metrobasel

Region	Fläche pro Kopf 2011 (in m ²)	Veränderung p.a. (in m ²)	Veränderung p.a. (in %)
metrobasel Schweiz	50.0	1.0	1.0 %
Basel-Stadt	46.5	1.4	1.6 %
Unteres Baselbiet	50.3	0.9	0.9 %
Oberes Baselbiet	50.9	1.1	1.1 %
Fricktal	53.7	-0.2	-0.2 %
Laufental/Schwarzbubenland	54.6	0.7	0.7 %
Delémont	50.1	0.5	0.5 %
metrobasel Deutschland	42.4	0.5	0.6 %
metrobasel Frankreich	N/A	N/A	N/A
metrobasel total (ohne Frankreich)	48.0	0.8	0.9%

Quelle: BFS Gebäude-und Wohnungsstatistik 2009 und 2011, BFS STATPOP 2011, BFS ESPOP 2009, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2008, 2009, 2011. Berechnung: Econlab 2013.

Siedlungsflächen für Wohngebäude

Das Bevölkerungswachstum bedeutet zwangsläufig, dass bei einer Trendfortschreibung vor allem der Mehrverkehr aus der Peripherie und in periphere Gebiete stark zunehmen wird (vgl. Kapitel 5.1). Kombiniert mit der Wohnflächenzunahme pro Kopf ist überdies auch von einer Siedlungsflächenzunahme (für Wohngebäude) auszugehen. Diese schlägt sich jedoch aufgrund der unterschiedlichen baulichen Dichten regional unterschiedlich stark nieder. Das Laufental/Schwarzbubenland, welches relativ dispers bebaut/besiedelt ist, wuchs in den letzten 10 Jahren mit 6.1 % am drittstärksten (nach dem Fricktal

und dem Elsass) und weist mit 54.6m² den höchsten Siedlungsflächenverbrauch für Wohngebäude pro Kopf aller Teilräume auf. Dies führt zur grössten flächenmässigen Ausdehnung von Wohngebäuden aller Teilräume (vgl. Tab. 2.12).

Tabelle 2.12: Veränderung der Siedlungsfläche für Wohngebäude, Perimeter metrobasel

Region	Entwicklung Siedlungsflächen (Wohngebäude) in % p.a.
metrobasel Schweiz	1.0%
Basel-Stadt	0.2%
Unteres Baselbiet	0.6%
Oberes Baselbiet	1.2%
Fricktal	1.3%
Laufental/Schwarzbubenland	1.5%
Delémont	1.0%
metrobasel Deutschland	0.7%
metrobasel Frankreich	N/A
metrobasel total (ohne Frankreich)	0.9%

Quelle: BFS Arealstatistik 1997 und 2009, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2008 und 2011. Berechnung: Econlab 2013.

Die unterschiedlich dichten Bauweisen treten in Tabelle 2.13 noch stärker zu Tage. Wiederum ist es das ländliche Siedlungsgebiet zusammen mit den Regionalzentren, welches auch flächenmässig deutlich am stärksten expandiert. Dies steht in klarem Widerspruch zum Zielbild.

Tabelle 2.13: Veränderung der Wohngebäudeflächen, Perimeter Agglomerationsprogramm

Gebiet	Entwicklung Siedlungsflächen (Wohngebäude) in % p.a.
Kernstadt	0.2%
Innere Korridore	0.6%
Äussere Korridore	0.8%
Regionalzentren	1.3%
Ländliches Siedlungsgebiet	1.5%
Agglomeration	0.9%

Quelle: BFS Arealstatistik 1997 und 2009, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2008 und 2011. Berechnung: Econlab 2013.

Bauzonen

Die Möglichkeit zur Fortschreibung dieses nicht-zielbildkonformen Trends hängt direkt von der Begrenztheit der baurechtlichen Möglichkeiten ab. Die grössten Expansionsmöglichkeiten gemäss geltender Zonenordnung und im Verhältnis zur bestehenden Siedlungsgrösse haben jedoch wiederum die peripheren Gebiete inklusive der Regionalzentren (vgl. Tab. 2.14). In anderen Worten: Es ist ohne zusätzliche Massnahmen nicht mit einer zielbildkonformen Entwicklung zu rechnen.

Tabelle 2.14: Anteil Bauzonenreserven an der Gesamtbauzone 2012, Perimeter Agglomerationsprogramm Schweiz

Region	Unüberbaute Bauzonen im Verhältnis zur Gesamtbauzone
Kernstadt	2.1% bis 4.9%
Innere Korridore	7.0% bis 11.8%
Äussere Korridore	11.1% bis 16.5%
Regionalzentren	16.7% bis 22.1%
Ländliches Siedlungsgebiet	13.8% bis 20.9%

Quelle: ARE Bauzonenstatistik 2007 und 2012. Berechnungen: Econlab 2013.

Anmerkung: Die Bandbreiten ergeben sich aus der Unsicherheit bei der Zählung der Freiflächen anhand von Luftbildern.

Die untere Grenze der Bauzonenreserven kann als gesichertes Minimum angesehen werden.

Wenn man von administrativen Grenzen ausgeht, weisen die Aargauer Bezirke mit bis zu einem Viertel Bauzonenreserveanteil das grösste flächenmässige Expansionspotential auf. Das Laufental/Schwarzbubenland verfügt ebenfalls noch über sehr grosse Reserven mit bis zu 19 % Reserveanteil. Der Bezirk Dorneck bildet eine kleine Ausnahme und hat eine kleinere, wenn auch immer noch verhältnismässig grosse Bauzonenreserve von bis zu 13 %. Damit ist das Dorneck vergleichbar mit dem Oberbaselbiet. Demgegenüber haben der Kanton Basel-Stadt und das Unterbaselbiet eher geringe unüberbaute Bauzonen (vgl. Tab. 2.15). Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch diese Gebiete noch bedeutende innere Nutzungsreserven aufweisen. Zudem könnten noch weitere Wohnflächen mittels Auf- und Umzonungen geschaffen werden.

Sollten dennoch Neueinzonungen benötigt werden, so sind diese am ehesten in relativ kernstadtnahen Gemeinden zu vollziehen. Auf Grundlage von Fachgesprächen und unter Berücksichtigung

- (i) der Baulandreserven,
- (ii) der inneren Reserven,
- (iii) der allgemeinen Bebauungsdichte,
- (iv) des Bevölkerungswachstums und
- (v) der verkehrlichen Erschliessung

könnten bis 2035 am ehesten die in Abbildung 2.10 aufgezählten Gemeinden auf Neueinzonungen angewiesen sein. Es handelt sich dabei neben der Stadt Basel um Gemeinden des inneren Korridors (im Wiesental, im Ergolzthal, im Birstal) und um die Regionalzentren Kaiseraugst, Rheinfelden (D und CH) und Stein.

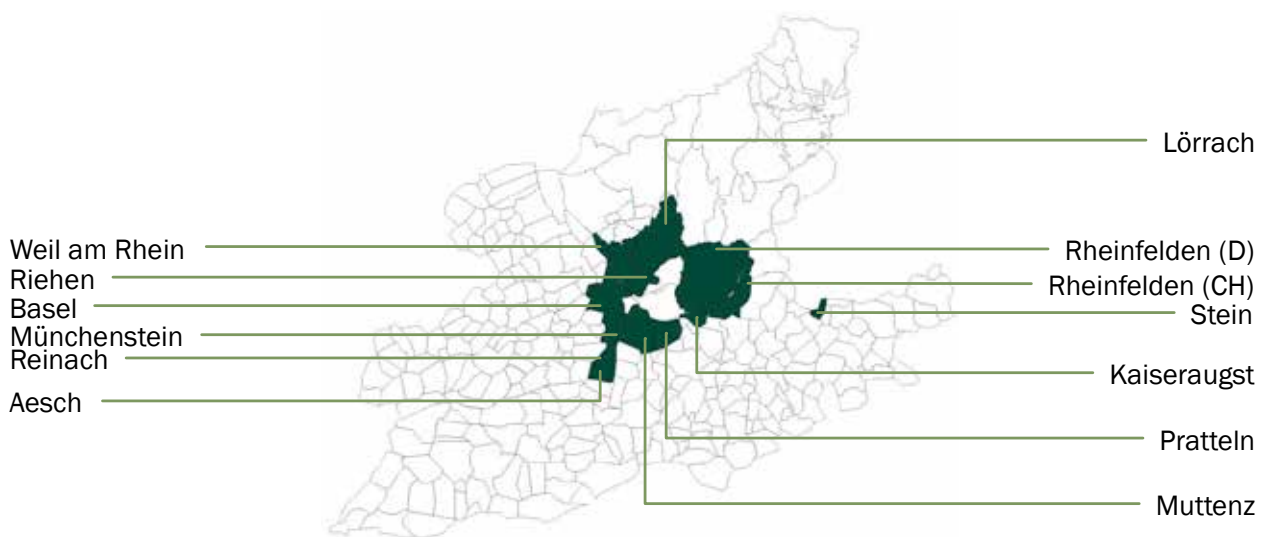
Tabelle 2.15: Anteil Bauzonenreserven an der Gesamtbauzone 2012, Perimeter metrobasel Schweizer Teilraum

Region	Unüberbaute Bauzonen im Verhältnis zur Gesamtbauzone
Basel-Stadt	2.9% bis 6.1%
Bezirk Arlesheim	3.9% bis 8.5%
Bezirk Liestal	11.3% bis 16.4%
Bezirk Sissach	8.6% bis 14.0%
Bezirk Waldenburg	9.6% bis 15.9%
Bezirk Laufen	11.8% bis 18.8%
Bezirk Dorneck	5.8% bis 13.0%
Bezirk Thierstein	9.1% bis 18.2%
Bezirk Laufenburg	19.3% bis 25.8%
Bezirk Rheinfelden	16.1% bis 21.4%
District de Delémont	13.6% bis 19.2%

Quelle: ARE Bauzonenstatistik 2012. Berechnungen: Econlab 2013.

Anmerkung: Die Bandbreiten ergeben sich aus der Unsicherheit bei der Zählung der Freiflächen anhand von Luftbildern. Die untere Grenze der Bauzonenreserven kann als gesichertes Minimum angesehen werden.

Abbildung 2.10: Gemeinden mit möglichem Neueinzonungsbedarf bis 2035



Quelle: Einschätzung der Autorenschaft (unterstützt durch Fachgespräche) auf Basis der Baulandreserven, inneren Reserven, der allgemeinen Bebauungsdichte, des Bevölkerungswachstums und der verkehrlichen Erschliessung. Grafik: Econlab 2013.

3. Erkenntnisse aus der Grundlagenanalyse und synthetisiertes Zielbild

3.1 Folgerungen aus der Grundlagenanalyse: «Zwischen Wunsch und Wirklichkeit»

Auf Grundlage der Analyse zu den verschiedenen Zielbildern sowie der tatsächlich beobachteten Siedlungsentwicklung lassen sich insgesamt acht zentrale Folgerungen ziehen. Bei der Mehrheit steht aus strategischer Sicht die räumliche Gliederung nach axialen oder polykonzentrischen Mustern im Vordergrund. Sie definieren die Entwicklungsrichtung, welcher die Metropolitanregion Basel in Zukunft folgen sollte. Dabei ist entscheidend, dass die Eigenheiten der Teilräume angemessen berücksichtigt werden. Nachfolgende Tab. 3.1 veranschaulicht, auf welche Inhalte und Strategien sich die einzelnen Folgerungen beziehen.

Tabelle 3.1: Zuordnung der Folgerungen aus der Grundlagenanalyse nach Inhalt und Strategie

	Angebot/Nachfrage	Axial/Polykonz.	Gross-/Kleinräumig
Wohnen	(2) (1)	(3)	(6)
Arbeiten	(2)	(4)	(7)
Landschaft		(5)	
Verkehr		(5)	
Allgemein		(8)	(8)

Folgerung 1

Die bisherige räumliche Siedlungsentwicklung zeigt, dass bei einer mehrheitlichen Nachfrageorientierung von einer Diskrepanz zwischen den Zielbildern und der effektiv zu erwartenden zukünftigen Entwicklung auszugehen ist.

In der planerischen Realität lässt sich nur schwer vorherbestimmen, wo konkret und in welchem Ausmass und Zeitraum welche räumliche Entwicklung stattfindet. Häufig wird die tatsächliche Nutzung des Entwicklungspotenzials auch von Zufallsfaktoren bestimmt. Zwar geben Richtpläne die Rahmenbedingungen vor bzw. stecken den Entfaltungsspielraum ab, doch ohne zugleich gezielte Anreize zu setzen, bleibt die Entwicklungssteuerung reaktiv. Das heisst, dem Entwicklungsdruck dynamischer Gestaltungsprozesse nachgebend statt gestaltend und mitbestimmend.

Folgerung 2

Mittels einer stärkeren Angebotsorientierung anstelle einer Nachfrageorientierung können die Zielbilder besser erreicht werden.

Es gilt, gezielte Entwicklungsschwerpunkte oder Siedlungsinfrastrukturen im Rahmen einer Angebotsorientierung zu schaffen. Damit kann proaktiv auf die Zielbilder hingewirkt werden. Allerdings ist zu beachten, dass eine alleinige Angebotsausrichtung auch Risiken birgt: Natürliche Entwicklungsmecha-

nismen könnten dadurch unterdrückt werden oder es wird diesen entgegengewirkt. Damit würde der Aufwand, um das angestrebte Entwicklungsziel zu erreichen, in umgekehrtem Verhältnis zum Nutzen stehen. Die Planung läuft Gefahr, mit überbeurteilten Massnahmen an den realen Bedürfnissen der lokalen Akteure bzw. der Bevölkerung und Wirtschaft vorbeizuschliessen.

Folgerung 3

Zur Erreichung der Zielbilder sind auch klare Strategien/Massnahmen für die ländlichen Räume (ausserhalb der Entwicklungsachsen bzw. Korridore) erforderlich. Solche liegen derzeit kaum vor.

In einer funktionalräumlichen Gliederung kommt für jedes Gebiet eine bestimmte Eignung zum Tragen. Ist die Funktion im räumlichen Gefüge mit geringerem monetären/wirtschaftlichen Nutzen verbunden, sind entsprechende Ausgleichsmechanismen zu schaffen, welche öffentliche Güter wie Flächenfreihaltung oder Grünräume abgelten (z.B. für die Bewahrung intakter Naturlandschaften und damit das Anbieten qualitativ hochwertiger Erholungsräume durch bewussten Wachstumsverzicht = Inwertsetzung der Landschaft).

Folgerung 4

Die aktuellen Planungen zur Wirtschaftsflächenentwicklung unterstützen eine Axialentwicklung.

Standortentscheide der Wirtschaft hängen zu einem grossen Teil von der Erschliessungsqualität ab – sei es für die Zulieferung oder die Erreichbarkeit durch die Arbeitskräfte. Entsprechend zielen viele Wirtschaftsförderungsmassnahmen darauf ab, mit günstig gelegenen und bereits gut erschlossenen Standorten neue Unternehmen anzulocken. Häufig spielt auch die räumliche Nähe zu vor- oder nachgelagerten Wirtschaftsaktivitäten oder der Zugang zum Arbeitsmarkt bei der Standortwahl eine zentrale Rolle.

Folgerung 5

Eine (poly-) konzentrische Entwicklung erhöht aufgrund von Quererschliessungen mittels Tangentialverbindungen den Druck auf Siedlungstrenngürtel.

Die Konzentration auf die Entwicklung regionaler Zentren birgt immer auch die Gefahr, dass die Anziehungskraft eines solchen Entwicklungsknotens das aus gesamträumlicher Sicht ideale Mass übersteigt. Denn neben der primären Ausrichtung auf die Verbindung zur Kernstadt gewinnen parallel dazu die intra-regionalen Querverbindungen zwischen den Subzentren an Bedeutung. Damit wird nicht nur die Rolle der Kernstadt im «Städtenetz» geschwächt sondern der fingerartig ausgerichtete Grünflächenverbund stark beeinträchtigt.

Folgerung 6

Kleinräumige, hoheitliche Planung fördert weitere, über die Zielbilder hinausgehende Schaffung von Wohnraum im übrigen, ländlichen Raum.

Wenn die klassische Gemeindeautonomie insbesondere auf der planungsrechtlichen Ebene unangestastet bleibt und die kommunalen Kompetenzen in Sachen (räumlicher) Entwicklung derart weit reichen, ist damit zu rechnen, dass jede Gemeinde ein grundlegendes Interesse daran hat, mindestens den Besitzstand zu wahren. Im Normalfall wird versucht, zu prosperieren und damit Wachstum (an Einwohnern oder Arbeitsplätzen) anzustreben. Solange das individuelle Verlangen nach einem «Häuschen im Grünen» gesellschaftlich verankert bleibt, wird dem Wettbewerb ländlicher Gemeinden um neue Einwohner weiter Vorschub geleistet.

Folgerung 7

Durch die Fokussierung auf wertschöpfungsintensive Branchen bleibt unklar, wohin weniger wertschöpfungsintensive Branchen/Gewerbeunternehmen verlagert/verdrängt werden.

Für die räumliche Entwicklung der Metropolitanregion Basel ist von grosser Bedeutung, einen ausgewogenen Branchenmix zu erhalten. Und zwar nicht nur aus Sicht der Arbeitgeber, sondern in erster Linie auch zur Sicherstellung von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Zudem darf die Rolle des lokalen bzw. regionalen Gewerbes als Zulieferer für wertschöpfungsintensivere Branchen nicht vergessen werden.

Folgerung 8

Planungsdokumente mit Fokus auf die Axialentwicklung sind eher grossräumig ausgelegt, jedoch (im Gegensatz zu Richtplänen) weniger verbindlich. Es stellt sich daher die Frage nach übergeordneten Planungsinstitutionen mit klaren Handlungsbefugnissen.

Übergeordnete Problemstellungen wie die räumliche bzw. verkehrliche Erschliessung einer Metropolitanregion bedürfen entsprechender planerischer Instrumente und Institutionen, die über die heutigen politisch-administrativen Grenzen (v.a. auf Gemeindeebene) hinausgehen. Begleitend sind auf dieser neuen räumlichen und funktionalen Ebene geeignete Ausgleichsmechanismen zu schaffen, die den Ausfall von Einnahmen auf Seiten der Gemeinde kompensieren bzw. gewisse Einschränkungen in deren Planungsautonomie wettmachen.

3.2 Synthetisiertes Zielbild

Wie die Ausführungen in Kapitel 2.1 aufgezeigt haben, bestehen für die Metropolitanregion Basel verschiedene implizite und explizite Zielbilder. Für die in Kapitel 4 vorzunehmende Analyse der Steuerungsinstrumente werden daher die verschiedenen Visionen zu einem zusammenfassenden und somit gewissermassen synthetisierten Zielbild verdichtet.

Das Agglomerationsprogramm bildet eine wichtige Grundlage für das synthetisierte Zielbild der Metropolitanregion Basel. Das heisst, im Vordergrund steht eine eher angebotsorientierte, axial ausgerichtete, grossräumige Entwicklungsstrategie. Gegenüber diesem Leitbild aus dem Agglomerationsprogramm werden im synthetisierten Zielbild zusätzlich die äusseren Korridore mit einer polykonzentrischen Entwicklungsstrategie stärker betont.

Die aktuelle Verkehrsinfrastrukturpolitik bzw. die damit verbundenen, geplanten Verkehrsprojekte unterstützen die axiale Entwicklung mit Ausrichtung auf die Kernstadt. Dies sowohl auf Ebene des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17, Verlängerung der Linie 14 nach Augst, Ausbau der Tramlinie 8 nach Weil, geplanter Ausbau der Tramlinie 3 nach Saint-Louis, Planung der Durchmesserlinie Herzstück Regio S-Bahn), als auch auf Ebene des motorisierten Individualverkehrs (Ausbau H18).

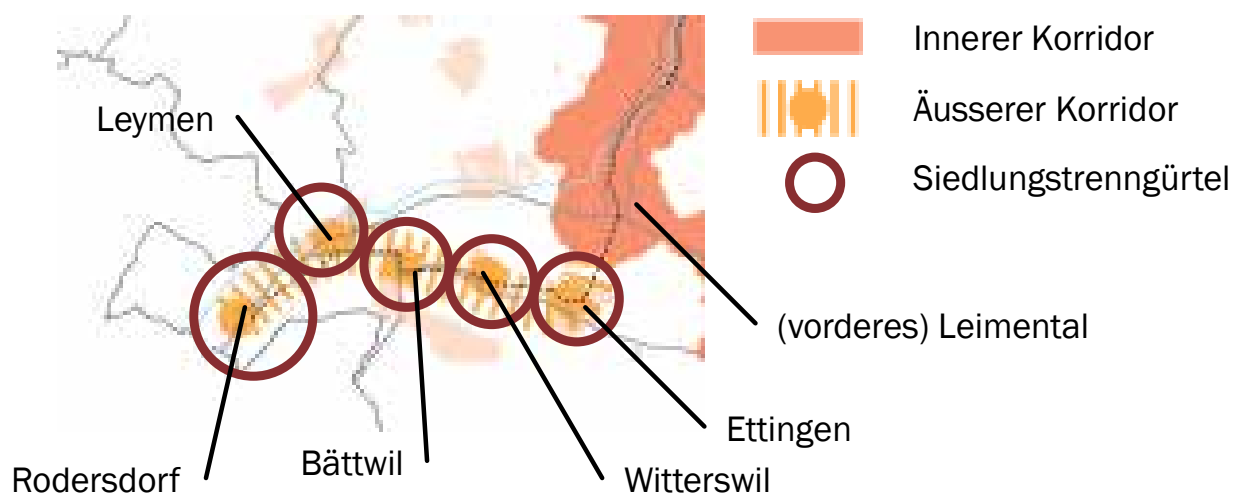
Beim Ausbau der Siedlungs- und Verkehrsachsen ist darauf zu achten, dass ausreichende Pufferzonen in Form von Grünräumen vorhanden sind. Diese sollen zum einen der Zersiedelung entgegenwirken und zum andern das Naherholungsgebiet aufwerten. Idealerweise bilden die verschiedenen Grünräume

einen landschaftlichen Vernetzungsperimeter, der auch wesentlich zur Erhaltung der Artenvielfalt beitragen kann (z.B. Revitalisierung der Birsebene zwischen Aesch und Reinach als Aufwertung einer urbanen Flusslandschaft).

Um den Siedlungsdruck besser in Grenzen zu halten, bietet sich eine abgestufte Entwicklung der Achsen an. Dabei sollen die inneren Korridore gezielt verdichtet und bereits existierende Regionalzentren in den äusseren Korridoren punktuell gestärkt werden (z.B. Positionierung von Laufen als multifunktionales Subzentrum für Wohnen, Arbeiten und Einkaufen auch für das Schwarzbubenland).

Gemeinden ausserhalb der Entwicklungsgebiete bzw. die ländlichen Räume sollen vorab siedlungsflächenmässig nicht weiter wachsen. Im Vordergrund steht hierbei eine Siedlungsbegrenzung, auch um die Siedlungstrenngürtel aufrecht zu erhalten (zur Rolle der Siedlungstrenngürtel im hinteren Leimental vgl. Abb. 3.1). Solchen Ausgleichsräumen kommt in den Zielvorstellungen eine tragende Rolle zu. Sie sollen die gesamträumliche Landschaftsqualität erhalten und die Naherholungsräume wahren respektive aufwerten. Etwaige Einbussen hinsichtlich der Erschliessungsqualität in peripheren Gebieten sind durch geeignete Massnahmen abzufedern (Inwertsetzung intakter Landschaft).

Abbildung 3.1:



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm (2012). Grafik: Econlab 2013.

4. Zur Wirkung der Steuerungsinstrumente

4.1 Auslegeordnung und Klassifizierung der Instrumente

Wie lässt sich das synthetisierte Zielbild für die Metropolitanregion Basel konkret erreichen? Hierfür stehen verschiedene Planungs- bzw. Steuerungsinstrumente zur Verfügung, welche die räumliche Entwicklung direkt oder indirekt beeinflussen. Aus Gründen der Praktikabilität kann in der vorliegenden Studie nur eine gewisse Auswahl näher erörtert werden. Im Vordergrund stehen daher übergeordnete Steuerungsinstrumente, wie sie im schweizerischen Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), in den kantonalen Richtplänen, dem deutschen Regionalplan für die Region Hochrhein-Bodensee sowie im SCOT für die cantons de Huningue et de Sierentz vorgesehen sind. Ausgehend von diesen Planungsgrundlagen und -dokumenten werden nachfolgend 17 verschiedene Instrumente diskutiert und beurteilt. Sie lassen sich in die folgenden drei Kategorien einteilen:

- Planerische Instrumente (vorwiegende Angebotssteuerung):
Hierbei handelt es sich um Ansätze, bei denen primär proaktiv Anreize für die Siedlungsentwicklung gesetzt werden. Sie sind in erster Linie behördenverbindlich.
- Hoheitliche Instrumente (vorwiegende Nachfragesteuerung):
Diese Kategorie beeinflusst meist unmittelbar die baulichen Bodennutzungsmöglichkeiten. Sie wirken daher direkt eigentümerverbindlich. Mittels Geboten und Verboten werden Art und Ausmass der Bodennutzung direkt festgelegt.
- Anreizorientierte Instrumente mit Ausgleichsmechanismen:
Die Steuerung der räumlichen Entwicklung und der Bodennutzung erfolgt bei diesen Instrumenten verstärkt über monetäre Anreize, die sich auch am Verursacherprinzip orientieren.

Nebst dieser groben Einteilung nach Kategorien können die einzelnen Instrumente aber auch hinsichtlich ihrer Wirkungsdimensionen unterschieden werden. Diese beziehen sich zunächst auf die Frage, welche Auswirkungen die Instrumente auf die Nutzungs- und Verfügungsrechte für eine bauliche Bodennutzung («Baurechte») haben und wie zielgenau sie ihre Wirkung entfalten:

- Veränderung der Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung:
Im Kontext der Raumplanung werden die Rechte zur Bodennutzung für die Grundeigentümer häufig verändert. So wird bei der Einzonung einer Parzelle plötzlich eine bauliche Bodennutzung ermöglicht, welche vorher nicht zulässig war. Allerdings können die Rechte auch dahingehend verändert werden, dass im Falle einer Auszonung von bisher unbebautem Bauland eine bauliche Bodennutzung nicht länger möglich ist. Auf diese Weise kann über die Veränderung der Rechte einerseits eine bauliche Bodennutzung ermöglicht, andererseits diese aber auch eingeschränkt werden.

- Nutzung der Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung:
Raumplanerische Instrumente können neben einer Veränderung der Rechte auch die Nutzung bestehender Rechte fördern. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn eine eingezonte aber bislang noch unbebaute Parzelle durch den Ausbau einer Verkehrsinfrastruktur (z.B. S-Bahn-Haltestelle) eine Aufwertung erfährt. Hierdurch wird die effektive bauliche Nutzung attraktiver. Demgegenüber können gewisse Instrumente dazu beitragen, dass die Nutzung bestehender Rechte gemindert wird. Dann zum Beispiel, wenn im Rahmen eines Finanzausgleichs Gemeinden bewusst auf ein weiteres (Siedlungsflächen-) Wachstum verzichten um die übergeordnete Zielsetzung einer Begrenzung der Siedlungsflächen zu unterstützen. Im Gegenzug würden sie eine entsprechende monetäre Kompensation von den (Agglomerations-) Gemeinden erhalten, für welche ein Wachstum vorgesehen ist. Somit kann die Nutzung bestehender Rechte gezielt gefördert, aber auch gemindert werden.
- Räumliche Zielgenauigkeit:
Sie klärt gewissermassen, auf welcher Massstabebene die Instrumente ihre Wirkungen entfalten. Dabei kann zwischen einer zonengenauen bzw. parzellenscharfen, einer kommunalen oder einer regionalen bzw. grenzüberschreitenden Wirkung unterschieden werden.

Tabelle 4.1: Übersicht der Instrumente nach Kategorie und Wirkungsdimension

	Veränderung der Rechte	Nutzung der Rechte	Räumliche Zielgenauigkeit
Instrumentenkategorie 1: Planerisch			
1 Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten	Ermöglicht	Fördert	Kommunal/Zonen
2 Festsetzung von Entwicklungsachsen		Fördert	Regional/Interkommunal
3 Festlegung von Siedlungstrenggürteln	(Schränkt ein)		Zonen
4 Datenbank der Wirtschaftsoffensive		Fördert	Regional (Kanton)
5 Ausbau Regio-S-Bahn		Fördert	Regional
6 Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen		(Fördert)	Regional
7 Priorisierung von Strassen		(Fördert) (Mindert)	Regional
8 Neu- /Ausbau Tangentialverbindungen zwischen Zentren		Fördert	Regional
Instrumentenkategorie 2: Hoheitlich			
9 Bauzonen/Neueinzonungen	Ermöglicht		Zonen

10 Auszonungen	Schränkt ein		Zonen
Instrumentenkategorie 3: Anreize/Ausgleich			
11 Mehrwertabgabe		(Fördert)	Regional (Kanton)
12 Verursachergerechte Erschliessungsabgaben		Fördert Mindert	Kommunal
13 Flächennutzungsabgaben	(Schränkt ein)	Fördert	Regional (Kanton)
14 Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen	Ermöglicht Schränkt ein		Zonen
15 Flächenmanagement		Fördert Mindert	Zonen/Kommunal
16 Flächennutzungszertifikate	Schränkt ein	Fördert Mindert	Regional
17 Kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen		Mindert	Kommunal

Die Instrumentenkategorie 3 umfasst weitestgehend neue Instrumente, die in der Metropolitanregion Basel oder anderswo bislang nicht oder nur sehr partiell umgesetzt wurden.

(1) Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten

Die Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten geht häufig mit einer Veränderung der Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung einher. Insbesondere dann, wenn die Festlegung auch mit Umzonungen verbunden ist. Die Definition von Entwicklungsschwerpunkten fördert gleichzeitig aber auch gezielt die Nutzung bestehender Rechte.

Die kantonalen Richtpläne definieren Entwicklungsschwerpunkte häufig nach Nutzungsart (Arbeiten, Wohnen, Mischnutzungen) und/oder im Umfeld von Bahnhöfen oder S-Bahn-Haltestellen. Die Wirkungsgenauigkeit dieses planerischen Instruments liegt hauptsächlich auf kommunaler Ebene.

Der Richtplan des Kantons Basel-Landschaft setzt Zentrumsgemeinden fest, welche gewissermassen auch mit Entwicklungsschwerpunkten vergleichbar sind. Diese sind: Arlesheim, Laufen, Liestal, Muttenz, Oberwil, Pratteln und Reinach (vgl. Studie 10 in Tab. 2.1). Anhand der räumlichen Lage dieser Zentren ist eine Unterstützung einer Axialentwicklung naheliegend.

Der Richtplan des Kantons Aargau definiert Entwicklungsschwerpunkte von kantonalen Bedeutung. Innerhalb des Perimeters dieser Studie sind dies hauptsächlich die Entwicklungsschwerpunkte Rheinfelden-Ost/Möhlin und Sisslerfeld (vgl. Studie 11 in Tab. 2.1). Aufgrund der Fokussierung auf dieses Zentrum ist hier eher von einer Unterstützung für eine polykonzentrische Entwicklung auszugehen.

Entwicklungsschwerpunkte im engeren Sinn sind aber vor allem diejenigen Areale, welche prioritär für eine bestimmte Entwicklung gekennzeichnet werden. Als Beispiel hier die vier strategischen Areale zu nennen, welche von der Baselbieter Wirtschaftsoffensive definiert wurden (vgl. Kapitel 2.1.3 – Teilraum Bl).

Auch die Handelskammer beider Basel definiert in ihrem Bericht zu den Wirtschaftsflächen der Region Basel (Studie 1 in Tab. 2.1) Arealstandorte und analysiert deren Potenziale. Im Kanton Basel-Stadt wurden folgende Areale

betrachtet: das Flughafenareal, die schweizerischen Rheinhäfen, der Novartis Campus, das Roche-Areal, das Rosental, St. Johann Nord, das Klybeck und das Dreispitz-Areal. Im Kanton Basel-Landschaft sind es die Areale: Allschwil Bachgraben, Pratteln Mitte und Pratteln West, Polyfeld MuttENZ, Schweizerhalle Pratteln/MuttENZ, Salina Raurica, Münchenstein «Gstad», Arlesheim «Im Tal», Dornach West, Reinach Kägen/Hinterkirch und Aesch Nord.

(2) Festsetzung von Entwicklungsachsen

Die Festsetzung von Entwicklungsachsen hat im Vergleich zu den Entwicklungsschwerpunkten keinen Einfluss auf die Veränderung der Rechte. Mit der Bestimmung solcher Achsen wird aber die Nutzung bereits bestehender Rechte gefördert.

Entwicklungsachsen werden in den kantonalen Richtplänen meist entlang bereits gut erschlossener Verkehrsachsen definiert, wodurch eine weitere Zersiedelung verhindert werden soll. Die Wirkungsgenauigkeit liegt bei diesem planerischen Instrument auf regionaler oder interkommunaler Ebene. Anhand der räumlichen Struktur wird klar das Zielbild einer Axialentwicklung unterstützt. Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft bestimmt das Leimental/Birseck, das Laufental, das Rheintal, das Ergolzthal und das Waldenburgertal zu Siedlungsentwicklungsachsen.

Kantonsübergreifend wurden Entwicklungsachsen durch das Agglomerationsprogramm Basel festgelegt, wobei diese als innere und äussere Korridore definiert werden. Diese umfassen das Birstal/Laufental, das Ergolzthal, das Leimental, das Fricktal, den Hochrhein (D), das Wiesental (D), den Oberrhein (D), den Haut-Rhin und das Sundgau (F). Diese Korridore decken grösstenteils die dicht besiedelten Teile der kernstadtnahen Agglomeration ab.

(3) Festsetzung von Siedlungstrenngürteln

Die Festlegung von Siedlungstrenngürteln kann einen Einfluss auf die Veränderung der Rechte haben. Sie schränken die Möglichkeit von baulicher Bodennutzung ein, da Einzonungen in Siedlungstrenngürteln oder deren Bebauen ausgeschlossen sind. Aber auf die Nutzungen der Rechte hat die Festlegung von Siedlungstrenngürteln keinen Einfluss.

Solche Trenngürtel werden an den Rändern der Siedlungsgebiete festgelegt, um deren weitere Ausdehnung zu verhindern und die Naherholungsgebiete zu sichern. Dieses planerische Instrument hat eine zonenscharfe, räumliche Zielgenauigkeit.

Durch die klare räumliche Begrenzung der Siedlungsgebiete im Sinne eines grünen Gürtels unterstützt dieses Instrument eine polykonzentrische Entwicklung. Siedlungstrenngürtel werden in den vier kantonalen Richtplänen erwähnt und teilweise auch örtlich festgelegt.

Der Baselbieter Richtplan definiert die örtlichen Siedlungstrenngürtel jeweils in verschiedenen Bezirken. Diese sind im Falle des im Bezirks Arlesheim: Oberwil/Therwil (Bernhardsberg), Therwil/Ettingen (Brimatten), Binningen/Basel (Bruderholz), Münchenstein (Brüglingen), Therwil/Reinach (Chäppeli), Reinach/Aesch (Fiechtenacker), MuttENZ/Pratteln (Lachmatt), Oberwil/Biel-Benken (Löli) und Allschwil/Schönenbuch (Ziegelschür) (vgl. Studie 10 in Tab. 2.1).

(4) Datenbank der Wirtschaftsoffensive

Datenbanken zu Wirtschaftsflächen dienen als informationsbeschaffendes Instrument, welches die Nutzung der Rechte fördert. Durch die Informationsbereitstellung von nutzbaren Arealen, kann die bauliche

Bodennutzung angekurbelt werden. Dieses planerische Instrument hat eine Wirkungsgenauigkeit auf regionaler Ebene, da solche Datenbanken über zu entwickelnde Areale jeweils für einen bestimmten Kanton erstellt werden.

Die Baselbieter Wirtschaftsoffensive definiert in ihrer Datenbank insgesamt 37 strategische Areale im Kanton Basel-Landschaft. Vier davon werden als prioritäre Entwicklungsareale klassifiziert: das ABB-Areal, das Dreispitz-Areal, Salina Raurica und die Ergolzachse (vgl. Kanton Basel-Landschaft 2013).

(5) Ausbau Regio-S-Bahn

Mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn wird die Nutzung bestehender Rechte gefördert. Durch eine verbesserte Erschliessung oder den Bau neuer Haltestellen kann die bauliche Nutzung von zuvor unbebautem Bauland attraktiver und somit gefördert werden. Auf eine Veränderung der Rechte hat dieses planerische Instrument aber keinen Einfluss.

In den kantonalen Richtplänen liegt der Fokus bezüglich der Regio-S-Bahn meist auf einer Takterhöhung in den jeweils relevanten Gebieten. Dieser Ausbau erhöht die Kapazität und kann somit nebst anderen Instrumenten dazu beitragen, den MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren.

Die Wirkungsgenauigkeit ist bei diesem Instrument auf regionaler Ebene anzusiedeln. Als Beispiel für einen Ausbau der Regio-S-Bahn ist das «Herzstück Regio-S-Bahn» zu nennen. Geplant ist eine unterirdische S-Bahn-Durchmesserlinie zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB sowie später auch mit einem Abzweiger zum Bahnhof St. Johann (Y-Variante). Sie sorgt für schnellere Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und, was noch wichtiger ist, in die inneren und äusseren Korridore.

Abbildung 4.1: Variante Mitte und Y des Herzstücks der Regio-S-Bahn



Herzstück
Variante Mitte



Herzstück
Variante Y

(6) Park und Ride-/Bike und Ride-Anlagen

Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen fördern eine Nutzung der bestehenden Rechte und erzeugen wie auch der Ausbau der Regio-S-Bahn ein Angebot. Sie unterstützen eine bauliche Bodennutzung im Umkreis der Anlagen, ohne wie die Mehrheit der planerischen Instrumente eine Veränderung der Rechte mit sich zu bringen.

P&R- und B&R-Anlagen dienen dazu, vor allem für Pendler Anreize zu schaffen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die räumliche Zielgenauigkeit dieses planerischen Instruments liegt auf regionaler Ebene.

Mögliche Standorte für P&R- und B&R-Anlagen werden in der MicroCity Studie vorgestellt. Diese sind: Riehen und Lössach (Stettenfeld), Weil am Rhein (Vitra-Museum), Saint-Louis (Bahnhof) sowie in der Lössacher Innenstadt (vgl. Studie 8 in Tab. 2.1). Solche Anlagen können für den zukünftig steigenden Grenzverkehr als Instrument zur Verlagerung zugunsten des ÖV dienen. Gerade beim MIV-lastigen Grenzverkehr liessen sich Kapazitätsengpässe mit Hilfe dieses Instruments zumindest teilweise auffangen.

(7) Priorisierung von Strassen

Die Priorisierung von Strassen geht ohne die Veränderung der Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung einher. Jedoch kann die Nutzung der Rechte im Bezug auf eine bauliche Bodennutzung sowohl positiv als auch negativ tangiert werden. Wird eine Strasse nicht priorisiert, mindert dies die Nutzung der Rechte (hinsichtlich einer baulichen Bodennutzung), im umgekehrten Fall wird diese Nutzung jedoch gefördert.

Die Wirkungsgenauigkeit der Priorisierung von Strassen als planerisches Instrument liegt auf regionaler Ebene. Sie wird vor allem in den deutschen Regionalplänen explizit als planerisches Instrument angewendet.

Der Regionalplan Hochrhein/Bodensee definiert drei verschiedene Kategorien von Strassen. Zur Kategorie I gehören Strassen für den grossräumigen Verkehr (Autobahnen), welche Verbindungen zwischen Verdichtungsräumen und Oberzentren sicherstellen. Strassen der Kategorie II sind für den überregionalen Verkehr mit Verbindungen von Mittelzentren und Oberzentren bestimmt und Kategorie III beinhaltet Strassen für den regionalen Verkehr, welche Unter- und Kleinzentren verbinden (vgl. Studie 15 in Tab. 2.1).

(8) Neu- / Ausbau Tangentialverbindungen zwischen Zentren

Tangentialverbindungen zwischen den Zentren fördern die Nutzung der Rechte. Sie ermöglichen eine bessere Vernetzung der Zentren untereinander und können als Gegenstück zu den Entwicklungsachsen angesehen werden. Durch eine bessere Vernetzung der Zentren kann die bauliche Nutzung zuvor ungenutzten Baulands gefördert werden.

Der deutsche Regionalplan definiert Tangentialverbindungen anhand der Priorisierung von Strassen, welche jeweils gewisse Zentren miteinander verbinden. Die Wirkungsgenauigkeit dieses planerischen Instruments liegt auf regionaler Ebene.

Ein Beispiel für eine solche Tangentialverbindung für den Schweizer Teilraum der Metropolitanregion Basel wäre die ehemals geplante Südumfahrung. Diese sollte hauptsächlich die Kantonsstrassen entlasten und für eine schnellere Umfahrung der Stadt Basel sorgen. Trotz positiven Effekten, welche solche

Tangentialverbindungen haben können, bergen sie die Gefahr, die Zersiedelung zu verstärken. Durch Tangentialverbindungen werden ländliche Gemeinden attraktiver, da solche Verkehrsinfrastrukturen immer auch neue Räume erschliessen.

(9) Bauzonen / Neueinzonungen

Die Festlegung von Bauzonen – sei es im Rahmen von Neu- oder Umzonungen – bewirken eine Veränderung der Rechte. Dadurch wird eine bauliche Bodennutzung ermöglicht, welche zuvor nicht gegeben war.

Obwohl im Einzelfall die Gemeinden für die Festlegung der Bauzonen zuständig sind, so sind Neueinzonungen nur unter gewissen, in den Richtplänen festgehaltenen Bedingungen möglich. Zum Beispiel wenn die Kapazitäten der erschlossenen Bauzonen tiefer liegen als der objektiv festgestellte Entwicklungsbedarf der kommenden 15 Jahre. Die entsprechenden Nachweise, dass diese Bedingungen erfüllt sind, haben dabei die Gemeinden zu erbringen. Die räumliche Zielgenauigkeit dieses hoheitlichen Instruments ist auf Zonenebene anzusetzen.

(10) Auszonungen

Auszonungen bewirken eine Veränderung der Rechte, indem sie die Möglichkeit zur baulichen Bodennutzung einschränken. Rückzonungen von überschüssigen Baulandreserven verringern die Menge an Flächen für bauliche Nutzungen. Auszonungen können eng verbunden sein mit der Entschädigung für Rückzonungen aus der Mehrwertabgabe oder der flächengleichen Kompensation bei Neueinzonungen. All diese Instrumente können eine Siedlungsbegrenzung effektiv unterstützen, da sie entweder die Bauzonen verringern oder zumindest das Mengenkontingent an Bauzonen stabil halten. Die Zielgenauigkeit dieses hoheitlichen Instruments ist zonenscharf.

(11) Mehrwertgabe

Die Mehrwertabgabe, welche in der Schweiz aufgrund des revidierten Raumplanungsgesetzes in den nächsten Jahren nun überall eingeführt werden muss, bedeutet an sich zunächst keine Veränderung der Rechte. In Abhängigkeit der Ausgestaltung kann sie aber die Nutzung der Rechte für eine bauliche Bodennutzung fördern. Nämlich dann, wenn aufgrund einer frühzeitigen Fälligkeit der Abgabe die Mobilisierung von Bauland unterstützt wird.

Je nach Verwendungszweck des Aufkommens aus der Mehrwertabgabe beinhaltet das Instrument einen Ausgleichsmechanismus. Dies ist dann der Fall, wenn die mit der Mehrwertabgabe generierten Mittel für entschädigungspflichtige Auszonungen überdimensionierter Bauzonenreserven verwendet werden²⁰.

Die räumliche Zielgenauigkeit der Mehrwertabgabe liegt auf regionaler bzw. kantonaler Ebene, da sie von den einzelnen Kantonen umgesetzt wird. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass das Instrument der Mehrwertabgabe in der Metropolitanregion Basel bereits seit den 1970er Jahren durch den Kanton Basel-Stadt erfolgreich angewendet wird. Sie kommt bei Ein- und Umzonungen zum Einsatz und schöpft 50 % des planungsbedingten Mehrwerts ab. Die zu entrichtende Abgabe wird zweckgebunden zur Schaffung neuer oder für die Aufwertung bestehender Grünräume und Freiflächen im Kanton Basel-Stadt eingesetzt.

(12) Verursachergerechte Erschliessungsabgaben

Durch verursachergerechte Erschliessungsabgaben wird das zersiedelte Bauen auf der «grünen Wiese» teurer. Die Abgaben beinhalten auch die übergeordnete Erschliessungs- und Versorgungsinfrastruktur

20 Nähere Angaben zur Mehrwertabgabe finden sich in Müller-Jentsch & Gmünder (2013).

und orientieren sich somit an den Grenzkosten der Infrastrukturerschliessung²¹ anstelle der Durchschnittskosten.

Als anreizorientiertes Instrument kann es einerseits die Nutzung der Rechte in verdichteten Räumen fördern, da dort die Grenzkosten der Erschliessung vergleichsweise tiefer sind. In wenig verdichteten, peripheren Räumen kann andererseits eine (aus übergeordneter Sicht) gewünschte Minderung der Rechte eintreten, da dort die Grenzkosten über den Durchschnittskosten liegen und sich dadurch eine bauliche Bodennutzung nicht länger lohnt.

Verursachergerechte Erschliessungsabgaben haben in erster Linie eine kommunale Zielgenauigkeit. Sie führen innerhalb einer Gemeinde zu einer gewissen Steuerung der Siedlungsentwicklung nach innen.

(13) Flächennutzungsabgaben

Flächennutzungsabgaben stellen eine Lenkungsabgabe dar. Mit deren Hilfe wird über monetäre Anreize, durch die Verteuerung baulich genutzter Flächen der Schutz von Freiflächen unterstützt. Mittels Gewichtungsfaktoren des flächenbezogenen Abgabesatzes lässt sich die Steuerungswirkung dahingehend erhöhen, dass in peripheren Gebieten mit einem hohen Bodenverbrauch höhere Abgaben zu entrichten sind als in zentralen und verdichteten Räumen. Die Mittelverwendung sieht eine aufkommensneutrale Pro-Kopf-Rückerstattung vor, wodurch das Instrument auch einen gewissen Ausgleichsmechanismus aufweist²².

Bezüglich der Veränderung der Rechte bedeuten Flächennutzungsabgaben eine gewisse Einschränkung, da eine bauliche Bodennutzung neu abgabepflichtig ist. Andererseits fördert sie durch den Gewichtungsfaktor auch die Nutzung bestehender Rechte, insbesondere an zentraleren Standorten innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets.

Flächennutzungsabgaben weisen eine regionale Zielgenauigkeit auf. Innerhalb eines vermutlich regionalen oder kantonalen Abgabeperimeters unterstützt das Instrument die Entwicklung nach innen.

(14) Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen

Die flächengleiche Kompensation bei Einzonungen entspricht der Idee einer Realkompensation und hat damit die Bedeutung eines expliziten Ausgleichsmechanismus. Das heisst, dass bei Neueinzonungen eine äquivalente Fläche an Bauland ausgezont und wieder als Landwirtschaftsfläche ausgewiesen werden muss. Durch diesen Mechanismus wird die Gesamtmenge an Bauland faktisch eingefroren²³.

Bei diesem Instrument werden die Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung umfassend geändert. Durch die Neueinzonung wird eine bauliche Bodennutzung an einem Standort ermöglicht und über die flächengleiche Kompensation an einem anderen Standort ausgeschlossen.

Das Instrument der flächengleichen Kompensation bedingt eine parzellenscharfe planerische Festlegung der ein- und auszunehmenden Flächen und hat daher eine sehr hohe räumliche Zielgenauigkeit.

Durch die gezielte, planerische Festlegung dieser Flächen kann das Instrument die Siedlungsentwicklung von der Peripherie in Entwicklungsschwerpunkte verlagern.

21 Für Details zum Konzept verursachergerechter Erschliessungsabgaben vgl. Gmünder (2010).

22 Zur Ausgestaltung einer solchen Flächennutzungsabgabe vgl. B,S,S. (2012).

23 Für Details zu diesem Mechanismus vgl. B,S,S. (2011).

(15) Flächenmanagement

Flächenmanagement als Instrument umfasst primär eine Analyse der potenziellen Nutzungsmöglichkeiten von Brachen oder bereits entwickelten Wirtschaftsflächen. Dabei geht es um die Optimierung der Nutzung solcher Flächen und die Verhinderung von Verdrängungen gewisser Branchen oder Industrien.

Es wird dabei an den bestehenden Rechten bezüglich der baulichen Bodennutzung festgehalten. Durch die Analyse erfolgt im Anschluss mitunter eine Feinsteuerung, indem die Nutzung der Rechte durch bestimmte Akteure gefördert oder auch gemindert wird.

Flächenmanagement hat eine hohe lokale Zielgenauigkeit, da es sich auf bestimmte Standorte innerhalb einer Gebietskörperschaft bezieht.

(16) Flächennutzungszertifikate

Handelbare Flächennutzungszertifikate als anreizorientiertes Instrument implizieren einen Handel von Verfügungsrechten über die bauliche Flächennutzung. Ausgehend von einem Kontingent an Zertifikaten werden diese an die Grundeigentümer abgegeben, welche dann untereinander mit den Zertifikaten handeln können. Eine bauliche Flächennutzung ist nur dann möglich, wenn der Grundeigentümer über eine ausreichende Zahl an Zertifikaten verfügt. Dieses Instrument bietet die Möglichkeit, ein gewisses Mengenziel zu halten, gleichzeitig ermöglicht es den Grundeigentümern weiterhin, ihre Fläche baulich zu nutzen.

Handelbare Flächennutzungszertifikate bedeuten einerseits durch die Kontingentierung eine Einschränkung der Rechte. Andererseits wird die Nutzung der Rechte über den Handel (Kauf oder Verkauf der Zertifikate) an zentraleren Standorten tendenziell gefördert und an periphereren Standorten gemindert, wodurch sich insgesamt auch eine eher regionale Zielgenauigkeit ergibt²⁴.

In der Praxis wurden handelbare Flächennutzungszertifikate im europäischen Kontext in dieser Form noch nirgends umgesetzt. Allerdings gelangen Flächennutzungszertifikate in der amerikanischen Raumplanungspraxis bereits seit den 1970er Jahren unter dem Begriff «Transferable Development Rights» zur Anwendung²⁵. Bei geeigneter Ausgestaltung stellen sie ein zielsicheres und effizientes Instrument dar – vor allem hinsichtlich einer effektiven Begrenzung des Siedlungsflächenverbrauchs.

(17) Kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen (zu Siedlungsentwicklungen)

Der Finanzausgleich innerhalb der Kantone der Metropolitanregion Basel ist gegenwärtig ein reines Finanz- und Lastenausgleichsinstrument ohne direkten Bezug zur räumlichen Entwicklung oder anderen Leistungen übergeordneter Bedeutung. Der Finanzausgleich könnte aber – gekoppelt an gewisse Leistungen – eine grosse Hebelwirkung entfalten. Solche Leistungen könnten zum Beispiel die Freihaltung der Landschaft oder die Bereitstellung von Freizeit- und Erholungsräumen darstellen. Diese Leistungen würden dann durch den Finanzausgleich und somit von der Allgemeinheit finanziell abgegolten. Als anreizorientiertes Instrument könnte somit eine ungewünschte Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum verhindert werden. Zudem dürfte eine solche Verknüpfung generell die Zahlungsbereitschaft der Gemeinden erhöhen und umgekehrt den finanzschwächeren Gemeinden eine stärkere Verhandlungsposition bringen. Die Erreichung übergeordneter kantonaler und regionaler Entwicklungsziele, könnte so in einer gegenseitig gewinnbringenden Weise vorangetrieben werden.

24 Zur genauen Funktionsweise des Handels von Flächennutzungszertifikaten vgl. Gmünder (2010).

25 Eine Übersicht zu Anwendungsbeispielen von Transferable Development Rights bietet Pruetz (2003).

Bezogen auf die Rechte bedeutet eine derartige Umgestaltung des Finanzausgleichs keine Veränderung für eine bauliche Bodennutzung. Durch die Leistungsvereinbarungen ergibt sich aber auch eine Minderung bei der Nutzung bestehender Rechte seitens der ländlichen Gemeinden. Sie würden jedoch über den Finanzausgleich für den damit einhergehenden Wachstumsverzicht abgegolten. Die räumliche Zielgenauigkeit ist entsprechend auf der kommunalen Ebene anzusiedeln.

Natürlich bedarf eine derartige Ausgestaltung des kantonalen Finanzausgleichs für die einzelnen Teilräume der Metropolitanregion Basel noch weiterer Konkretisierungen. Diese können jedoch im Rahmen der vorliegenden Studie nicht vorgenommen werden.

4.2 Wirkungsrichtung der Instrumente mit Blick auf die gewünschte Entwicklung

Wirkungsrichtungen bei den Rechten einer baulichen Bodennutzung

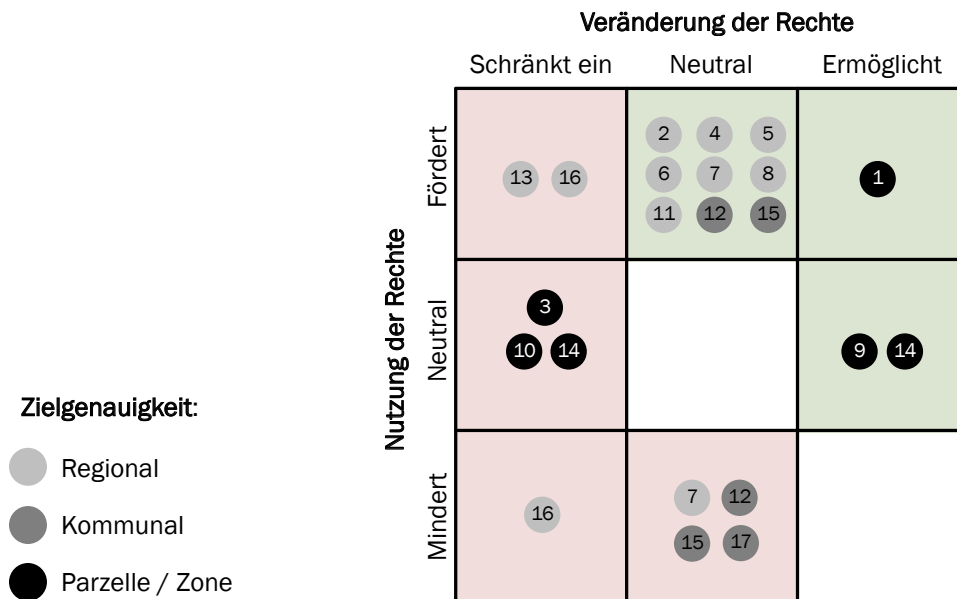
Die Instrumente können wie oben aufgezeigt eine Wirkung hinsichtlich einer Veränderung oder einer Nutzung der Rechte bezüglich einer baulichen Bodennutzung hervorrufen. Abbildung 4.2 veranschaulicht dies, wobei sich die einzelnen Nummern auf die Instrumentenummern aus Kapitel 4.1 bzw. Tabelle 4.1 beziehen.

Die grün eingefärbten Felder der Matrix zeigen jene Instrumente auf, welche hauptsächlich für Entwicklungsgebiete geeignet sind. Die rosa eingefärbten Felder hingegen beziehen sich auf Instrumente, welche vorwiegend für Nicht-Entwicklungsgebiete bzw. ländliche Gebiete in Frage kommen. Auffallend ist, dass Instrumente für Entwicklungsgebiete hinsichtlich einer Veränderung der Rechte eine bauliche Bodennutzung ermöglichen und im Falle der Nutzung bestehender Rechte diese fördert. Im Gegensatz dazu wirken Instrumente für Nicht-Entwicklungsgebiete, indem sie eine bauliche Bodennutzung einschränken und die Nutzung der bestehenden Rechte mindern.

Hervorzuheben ist hier sicher Instrument (16), die Flächennutzungszertifikate. Dieses Instrument bedingt einerseits eine Veränderung der Rechte, indem es eine bauliche Bodennutzung einschränkt. Andererseits kann es die Nutzung der Baurechte fördern, aber auch mindern. Gerade für Nicht-Entwicklungsgebiete ist dieses Instrument sehr vielfältig einsetzbar.

Auch das Festsetzen von Entwicklungsschwerpunkten (1) kann ein starkes planerisches Instrument darstellen, da es zum einen vor allem bei Umzonungen eine Veränderung der Rechte bedingen kann und somit neue bauliche Bodennutzungen ermöglicht. Zum anderen fördert es gezielt die Nutzung der Baurechte.

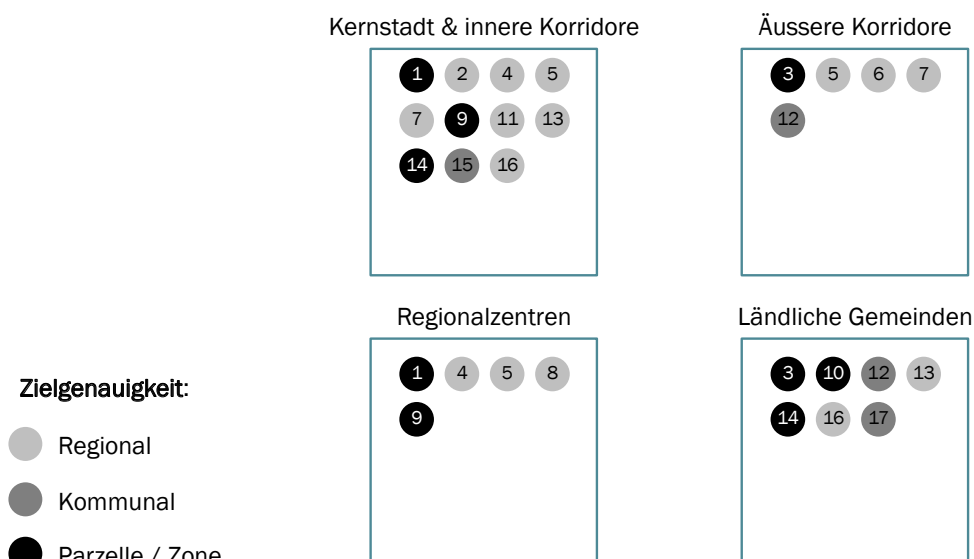
Abbildung 4.2: Wirkungsbereiche der Instrumente bezüglich der Rech



Grafik: Econlab 2013.

Abbildung 4.3 veranschaulicht die Wirkungsbereiche der Instrumente nach funktionalen Teilräumen. Man erkennt eine klare Tendenz der Wirkung von planerischen Instrumenten (1 bis 8) in den Entwicklungsgebieten, das heisst in der Kernstadt, den inneren Korridoren und den Regionalzentren. Der Wirkungsbereich von anreizorientierten Instrumenten (11 bis 17) liegt mehrheitlich in den äusseren Korridoren und den ländlichen Gemeinden und somit in den Nicht-Entwicklungsgebieten.

Abbildung 4.3: Wirkungsbereiche der Instrumente nach Teilräumen



Grafik: Econlab 2013.

Planerische Instrumente wie das Festsetzen von Entwicklungsschwerpunkten (1) und Entwicklungsachsen (2) bieten sich vor allem für die Korridore Birstal (Birsstadt), Leimental, Ergolzthal, Haut-Rhin/Sundgau, Oberrhein, Wiesental, Hochrhein und Teile des Fricktals an.

Die anreizorientierten Instrumente wie eine flächengleiche Kompensation (14) bei Einzonungen oder Flächennutzungszertifikate (16) haben ihren Wirkungsbereich vermehrt in den äusseren Korridoren und den ländlichen Gemeinden. Im Oberbaselbiet sind dies beispielsweise Gemeinden des Waldenburger-tals wie Hölstein, Lampenberg und Oberdorf. Im französischen Teilraum gibt es grosse Gebiete, welche aus ländlichen Gemeinden wie Muespach, Wentzwiller, Knoeringue etc. bestehen. Auch im Landkreis Lörrach gibt es einige Gemeinden, welche im Wirkungsbereich solcher anreizorientierter Instrumente liegen.

Mögliche Zielkonflikte aufgrund der Instrumente

Die Analyse der Instrumente zeigt, dass gewisse einer Entwicklung mit Fokus auf das synthetisierte Zielbild entgegenwirken können. Solche möglichen Zielkonflikte sind insgesamt bei vier Instrumenten denkbar.

Instrument 3 – Festlegung von Siedlungstrenngürteln:

Im Falle einer ausgeprägten Axialentwicklung ist die Festlegung von Siedlungstrenngürteln vor allem innerhalb der inneren Korridore mitunter als kritisch zu beurteilen. Bei verdichteten Entwicklungsachsen wie zum Beispiel dem Birstal, dem vorderen Leimental oder dem vorderen Ergolzthal fügt sich eine fingerartige Grünraumstruktur zwischen den Achsen besser in die Raumstruktur ein, als wenn Siedlungstrenngürtel innerhalb der Korridore festgelegt werden. Siedlungstrenngürtel sind vor allem mit Blick auf die ländlichen Räume ein hilfreiches Instrument. Sie können zum Beispiel in den ländlichen Gebieten des Landkreises Lörrach, des Fricktals sowie an den peripheren Standorten im Pays de Saint-Louis aktiv eine Siedlungsbegrenzung unterstützen. Ebenso ist das Instrument der Siedlungstrenngürtel in den äusseren Korridoren als sinnvoll zu erachten, um ein unerwünschtes Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete zu verhindern.

Instrument 5 – Ausbau Regio-S-Bahn:

Ein Ausbau der Regio-S-Bahn unterstützt stark eine Axialentwicklung. Dennoch kann sie auch eine ungewollte weitere Ausdehnung der Siedlungsflächen mit sich bringen. Takterhöhungen oder der Bau neuer S-Bahn-Haltestellen bedingen daher flankierende Massnahmen. Ansonsten würde eine weitere Zersiedelung der Metropolitanregion eintreten. Durch den Ausbau der Regio-S-Bahn erfolgt eine Attraktivitätssteigerung der nun besser erreichbaren Standorte, was zu einem unkontrollierten Wachstum führen kann. Um dies zu verhindern, sind flankierende Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung notwendig.

Instrument 7 – Priorisierung von Strassen:

Ein potenzieller Zielkonflikt besteht auch bei der Priorisierung von Strassen. Hier führt nicht das Instrument an sich zu einem Zielkonflikt, aber es kann aufgrund von falsch geleiteten Priorisierungen zu solchen kommen. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn sich diese weniger am Zielbild selbst, sondern vielmehr an der beobachteten Verkehrsnachfrage orientiert. Eine nachfrageorientierte Priorisierung von Strassen könnte dann zu einem unbeabsichtigten Wachstum in der Peripherie (ländliche Gemeinden) führen.

Instrument 8 – Neu- /Ausbau Tangentialverbindungen:

Der Neu- oder Ausbau von leistungsfähigen Tangentialinfrastrukturen zwischen Zentren unterstützt eine polykonzentrische Entwicklung. Dies kann vor allem in den (äusseren) Korridoren dem Zielbild einer vorwiegend axial ausgerichteten Entwicklung zuwider laufen. Denn solche leistungsfähige tangentiale (Strassen-) Verkehrsinfrastrukturen durchschneiden auch Frei- und Grünräume. In der Folge werden Siedlungstrenngürtel aufgebrochen, so dass die Gefahr besteht, dass Siedlungsgebiete rascher zusammenwachsen.

4.3 Einschätzung der Erreichung der gewünschten Entwicklung

Zur Wirkungsentfaltung der Instrumente

Bereits aufgrund der Auslegeordnung und des Wirkungsbeschriebs der 17 Instrumente wird deutlich, dass diese in unterschiedlicher Art und Weise auf das synthetisierte Zielbild einwirken können. Um die Wirkungsentfaltung der Instrumente besser beurteilen zu können, werden diese nachfolgend anhand von drei Kriterien bewertet. Die Kriterien stellen dabei wichtige Parameter zur Erreichung des übergeordneten Zielbilds dar.

- **Effektivität Entwicklung nach innen:**
Bei diesem Kriterium steht die Steuerung der Siedlungsentwicklung nach innen, sowie die weitere Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete im Vordergrund (v.a. Kernstadt, innere Korridore, Regionalzentren). Namentlich sind dies Basel-Stadt, das Leimental und das Birstal, das vordere Ergolzthal, die Achse Riehen-Lörrach, Weil am Rhein und Saint-Louis.
- **Effektivität Siedlungsbegrenzung:**
Hier geht es darum, wie gut die einzelnen Instrumente eine weitere Ausbreitung der Siedlungsflächen eindämmen können. Dieses Kriterium bezieht sich insbesondere auf die ländlichen Räume der Metropolitanregion Basel, welche nicht innerhalb der Entwicklungsachsen bzw. Korridore liegen aber auch auf die äusseren Korridore (Hinteres Leimental, Laufental/Schwarzbubenland, hinteres Ergolzthal, Hochrhein, Wiesental, Oberrhein und Haut-Rhin).
- **Dynamische Effizienz:**
Dieses Kriterium beschreibt einerseits wie effizient das jeweilige Instrument hinsichtlich seiner Wirkung zu beurteilen ist. Andererseits steht auch die Fähigkeit im Vordergrund, wie rasch das Instrument auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann, ohne die inhaltlichen Zielsetzungen aus den Augen zu verlieren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass jene Instrumente, welche bereits heute zur Verfügung stehen und in der Planungspraxis angewendet werden (Instrumente 1 bis 10), in erster Linie bezüglich ihrer Effektivität zur Förderung einer Entwicklung nach innen und Konzentration auf die bestehenden Siedlungsgebiete als mehr oder weniger hoch einzuordnen sind (Ausnahme: Instrument 8, vgl. Tab. 4.2). Hinsichtlich einer tatsächlichen Begrenzung der Siedlungsentwicklung sind diese planerischen und hoheitlichen Instrumente jedoch als wenig effektiv zu beurteilen (Ausnahmen: Instrumente 3, 10).

Diese Beurteilung begründet sich auch aus der Beobachtung, dass die Siedlungsentwicklung in den vergangenen Jahren gerade in den ländlichen Gemeinden des Fricktals, des Landkreises Lörrach oder des Pays de Saint-Louis überproportional zugenommen hat (vgl. Kapitel 2.2) und es somit bislang nicht zu einer wirksamen Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums gekommen ist.

Tabelle 4.2: Beurteilung der Wirkungsentfaltung der Instrumente

	Effektivität Entwicklung nach innen	Effektivität Siedlungs- begrenzung	(Dynam.) Effizienz
1 Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten	+	-	●
2 Festsetzung von Entwicklungsachsen	+	●	●
3 Festlegung von Siedlungstrenggürteln	●	+	●
4 Datenbank der Wirtschaftsoffensive	●	-	+
5 Ausbau Regio-S-Bahn	+	-	●
6 Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen	●	-	●
7 Priorisierung von Strassen	●	-	●
8 Neu- /Ausbau Tangentialverbindungen zwischen Zentren	-	--	●
9 Bauzonen/Neueinzonungen	+	-	●
10 Auszonungen	●	+	●
11 Mehrwertabgabe	+	●	+
12 Verursachergerechte Erschliessungsabgaben	+	+	++
13 Flächennutzungsabgaben	++	+	+
14 Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen	+	++	+
15 Flächenmanagement	+	●	●
16 Flächennutzungszertifikate	+	++	++
17 Kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen	●	++	+

+ + = sehr hoch, + = hoch, ● = teils gegeben, - = eher gering, -- = sehr gering

Bei den bislang noch nicht oder kaum umgesetzten Instrumenten (Instrumente 11 bis 17), welche verstärkt über (monetäre) Anreize wirken und zugleich einen Ausgleichsmechanismus implizieren, ist aufgrund theoretischer Überlegungen von einer vergleichsweise hohen Effektivität bezüglich der Entwicklung nach innen auszugehen. Noch deutlicher zeigt sich jedoch das Potenzial dieser Instrumente beim Kriterium einer

effektiven Siedlungsbegrenzung. Dort sind die anreizorientierten Instrumente den bisherigen planerischen und hoheitlichen deutlich überlegen (zumindest in der Theorie aufgrund ihrer Wirkungsmechanismen). Bezüglich des Kriteriums der dynamischen Effizienz sind die planerischen und hoheitlichen Instrumente 1 bis 10 mit Ausnahme des Instruments 4 als eher durchschnittlich zu beurteilen. Sie brauchen für die Umsetzung häufig mehrere Jahre und müssen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen periodisch immer wieder angepasst werden. Demgegenüber weisen die anreizorientierten Instrumente 11 bis 17 mit einem impliziten oder expliziten Ausgleichsmechanismus eine höhere Effizienz auf (Ausnahme: Instrument 15). Zwar bringen auch diese Instrumente einen gewissen Umsetzungsaufwand mit sich. Allerdings führt die Einführung eines Preismechanismus (Instrumente 11, 12, 13, 15, 17) dazu, dass sich der Preis im Falle sich verändernder Rahmenbedingungen automatisch anpasst und nicht gleich das gesamte Instrument einer grundsätzlichen Anpassung bedarf.

Zur Frage der Trägerebene und Referendumswahrscheinlichkeit

Mit Blick auf die Beurteilung der verschiedenen Instrumente stellt sich auch die Frage nach der geeigneten Trägerebene sowie im Rahmen der Umsetzung nach allfälligen politischen Hürden (vgl. Tab. 4.3).

Tabelle 4.3: Institutionelle Trägerebene und Referendumswahrscheinlichkeit

	Trägerebene (idealerweise)	Referendum möglich
1 Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten	(Über-)Regional	
2 Festsetzung von Entwicklungsachsen	(Über-)Regional	
3 Festlegung von Siedlungstrenngürteln	Regional	
4 Datenbank der Wirtschaftsoffensive	Regional	
5 Ausbau Regio-S-Bahn	(Über-)Regional	X
6 Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen	(Über-)Regional	
7 Priorisierung von Strassen	(Über-)Regional	
8 Neu- /Ausbau Tangentialverbindungen zwischen Zentren	(Über-)Regional	X
9 Bauzonen/Neueinzonungen	Regional	(X)
10 Auszonungen	Regional	
11 Mehrwertabgabe	Kantonal	X
12 Verursachergerechte Erschliessungsabgaben	Kommunal	
13 Flächennutzungsabgaben	(Über-)Regional	X
14 Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen	(Über-)Regional	X
15 Flächenmanagement	(Über-)Regional	
16 Flächennutzungszertifikate	(Über-)Regional	X
17 Kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen	Kantonal	X

Es fällt auf, dass die Mehrheit der planerischen (1 bis 8) und hoheitlichen Instrumente (9, 10) idealerweise auf einer regionalen oder überregionalen Trägerebene anzusiedeln wären. Dies erfordert letztlich auch eine Orientierung an den funktionalräumlichen Strukturen. In der Praxis sind es heute aber weitgehend die einzelnen Kantone, Landkreise oder Cantons bzw. sogar Gemeinden, welche in der Metropolitanregion Basel diese Instrumente unter Berücksichtigung der politisch-administrativen Grenzen einsetzen. Auch bei den anreizorientierten Instrumenten bietet sich mehrheitlich eine überregionale Trägerebene an.

Bezüglich der Frage nach den politischen Hürden wäre vor allem beim Ausbau von übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen in den Schweizer Teilräumen der Metropolitanregion Basel jeweils mit einem Referendum zu rechnen. Konkret werden im Falle umfangreicher Ausbauten der Regio-S-Bahn (z.B. Herzstück) oder von Strassenverkehrsinfrastrukturen jeweils Volksabstimmungen nötig sein. Grundsätzlich ist auch bei gewissen anreizorientierten Instrumenten wie beispielsweise Flächennutzungsabgaben, flächengleichen Kompensationen, Flächennutzungszertifikaten oder einer Neugestaltung des kantonalen Finanzausgleichs von einem jeweiligen Referendum auszugehen²⁶.

Fazit zu den Steuerungsmöglichkeiten

Hinsichtlich einer abschliessenden Beurteilung der heute zur Verfügung stehenden und zukünftig denkbaren Steuerungsinstrumente für die räumliche Entwicklung der Metropolitanregion Basel lassen sich folgende zentralen Aspekte festhalten:

- Die bisherigen Instrumente sind hinsichtlich ihrer Abdeckung der Teilräume sowie ihrer Wirkungsentfaltung zwar notwendig, aber nicht hinreichend. Sie konzentrieren sich mehrheitlich auf die Entwicklungsgebiete. Für Nicht-Entwicklungsgebiete bzw. die ländlichen Räume stellen die heutigen Instrumente keine wirksamen Lösungsansätze dar. Auch werden von den einzelnen Teilräumen bislang noch wenige Anstrengungen unternommen, aktiv neue Instrumente zum Beispiel mit expliziten Ausgleichsmechanismen zu entwickeln. Oder anders formuliert: Die einzelnen Teilräume der Metropolitanregion Basel, welche grösstenteils auch die Träger dieser Instrumente sind, tragen zu wenig bei, damit das übergeordnete Zielbild mit Blick auf den Zeithorizont 2035 auch tatsächlich erreicht werden kann.
- Als wichtige bzw. notwendige planerische Instrumente zur Angebotssteuerung mit Blick auf eine Axialentwicklung sind folgende Instrumente hervorzuheben:
 - Instrument 1 – Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten
 - Instrument 2 – Festsetzung von Entwicklungsachsen
 - Instrument 3 – Festlegung von Siedlungstrenngürteln
 - Instrument 5 – Ausbau Regio-S-Bahn
 - Instrument 6 – Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen
- Gleichzeitig braucht es aber weitere, vor allem anreizorientierte Instrumente, welche sich aktiv der Begrenzung der Siedlungsentwicklung in den Nicht-Entwicklungsgebieten bzw. den ländlichen Räumen annehmen. Vielversprechende Ansätze sind an dieser Stelle ein System mit handelbaren Flächennutzungszertifikaten (Instrument 16) sowie eine Neugestaltung des kantonalen Finanzausgleichs inklusive Leistungsvereinbarungen bezüglich einer Begrenzung des weiteren Wachstums von ländlichen Gemeinden (Instrument 17).

²⁶ Dieser Sachverhalt hat sich auch bei der Einführung einer schweizweiten Mehrwertabgabe im Rahmen der Teilrevision des RPG gezeigt, welche am 3. März 2013 in einer eidgenössischen Volksabstimmung angenommen wurde.

Es ist klar, dass diese Instrumente gegenwärtig noch nicht umsetzungsreif sind. Mit Blick auf das Zielbild und den Zeithorizont 2035 könnten sie aber einen wichtigen, ja zentralen Beitrag leisten.

5. Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastrukturen

5.1 Pendlerströme in Abhängigkeit der Zielbilder

Die Zielbilder des Agglomerationsprogramms Basel (Studie 18)²⁷ und das Basisszenario des metrobasel economic report 2012 (Studie 2) zeichnen eine nahezu identische Entwicklungstendenz der Einwohnerzahlen von 0.3 % p.a. auf. Die Zahl der Erwerbstätigen steigt im metrobasel Perimeter um 0.2 % p.a.

Auf den Verkehrsnetzen müsste die Zunahme der Pendlerströme, welche massgeblich durch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwächse verursacht wird, erwartungsgemäss eine ähnliche Tendenz zeigen. Für die zukünftigen Verkehrsaufkommen im Pendlerverkehr sind aber noch weitere Einflussfaktoren massgebend:

- Räumliche Lage der Entwicklungsschwerpunkte von Wohnen und Arbeiten
- Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmittelangebot (Infrastruktur, Mobilitätskosten)
- Verkehrsverhalten bezüglich Zeitaufwand und Tageszeit von Arbeitswegen
- In der Region Basel haben die Landesgrenzen einen zusätzlichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen

Die Zunahme der Bevölkerung wird in den beiden genannten Studien für die Teilräume der Metropolregion Basel quantifiziert. Die wirtschaftliche Entwicklung in Form von Entwicklungsschwerpunkten für Arbeitsplätze ist nur im Agglomerationsprogramm und nur für das schweizerische Staatsgebiet detailliert bekannt. Die beiden Strukturwerte Einwohner und Arbeitsplätze sind jedoch die wichtigsten Faktoren in der Berechnung der zukünftigen Verkehrserzeugung.

Für die quantitative Betrachtung der Pendlerströme kann daher nur auf das Agglomerationsprogramm mit dem dafür aufbereiteten Gesamtverkehrsmodell der Region Basel abgestützt werden. Diese Berechnung ergibt gemäss Trendszenario insgesamt eine Zunahme der Personenfahrten (DWV) von +13 % zwischen dem Jahr 2008 und 2030 (vgl. Tab. 2.5; entspricht einem Zuwachs von 0.5 % p.a.).

Eine Gegenüberstellung dieser Berechnung mit der im metrobasel economic report 2012 skizzierten Entwicklung ist dennoch möglich. Aufgrund ähnlicher Zielbilder bezüglich der Bevölkerungsentwicklungen und grossräumig (pro Teilraum) gesehen ähnlichen Arbeitsplatzentwicklungen, ist die Verkehrsprognose aus dem Agglomerationsprogramm auch mit dem metrobasel economic report 2012 interpretierbar.

27 Die Nummern beziehen sich jeweils auf die in Tabelle 2.1 aufgeführten Studien.

Räumliche Entwicklung von Quell- und Zielverkehr

Die Verkehrszunahmen sind in den einzelnen metrobasel-Teilräumen sehr unterschiedlich. Der Quell- und Zielverkehr nimmt im Raum Birsfelden-Muttenz-Pratteln-Augst überproportional um +25 % zu, auch im Fricktal ist die Verkehrszunahme mit +22 % deutlich über dem Durchschnitt von +13 % (Studie 18, S. 204f.). Dies korrespondiert mit dem hohen Zuwachs an Erwerbstätigen im Basisszenario des metrobasel economic report 2012 in den Teilräumen Fricktal (0.3 % p.a.) und unteres Baselbiet (+0.2 % p.a.; vgl. Tab. 2.4). Im positiven Alternativszenario (PLUS) ist der Zuwachs an Erwerbstätigen und Einwohnern noch ausgeprägter. Für dieses hohe Szenario existiert keine vergleichbare Berechnung im Gesamtverkehrsmodell. In der Kernstadt ist hingegen bis 2030 nur ein durchschnittlicher Zuwachs von +17 % beim Quell- und Zielverkehr feststellbar (vgl. Studie 18, S. 205). Dies obwohl die wirtschaftliche Entwicklung in Prozenten ähnlich gross ist wie im Fricktal (vgl. Studie 2, Datentabelle Erwerbstätige, Referenzszenario, S. 60). Die vergleichsweise gedämpfte Verkehrszunahme in der Kernstadt ist auf die kürzeren Wege und einen erhöhten Anteil an Langsamverkehr durch Fussgänger und Velofahrende zurückzuführen²⁸.

Sowohl das Prinzip der kurzen Wege durch verdichtetes Bauen und Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten als auch die zahlreichen Fördermassnahmen des Agglomerationsprogramms zum Langsamverkehr, verringern den errechneten Verkehrszuwachs im Verhältnis zu wirtschaftlicher Entwicklung und Bevölkerungswachstum. Sollte die Bevölkerungszunahme für die Kernstadt – wie im PLUS Szenario des metrobasel economic report 2012 ausgewiesen – fast viermal so gross ausfallen wie beim Agglomerationsprogramm, würde die Verkehrszunahme natürlich höher ausfallen und wäre neu zu berechnen und zu beurteilen.

Einen zusätzlichen Hinweis zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Basel gibt die Ende Mai 2013 vorgestellte Studie «Stiig-um» zum Gegenvorschlag der Städte-Initiative²⁹: Der Bericht kommt zum Schluss, dass die bisher geplanten Massnahmen zwar das prognostizierte Verkehrswachstum bis 2020 vermeiden können, aber keine weitere wesentliche Reduktion des heutigen Verkehrsaufkommens bringen. Das Reduktionsziel von -10 % bei der städtischen Verkehrsleitung bis 2020 sei grundsätzlich erreichbar. Hierfür wären jedoch zusätzliche Massnahmen zu den heute geplanten nötig, welche spürbare Einschränkungen des Autoverkehrs enthalten müssten³⁰.

Zusammenfassend bewirkt die Bevölkerungszunahme innerhalb des Kernbereichs der Agglomeration und der zentrumsnahen Korridore eine geringere Verkehrszunahme, als dies bei gleicher Bevölkerungszunahme im Umland der Fall ist.

Zukünftiges Angebot an Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittelwahl

Ein deutliches Verkehrswachstum wird zwischen der Flughafenregion und den umliegenden Regionen erwartet (Studie 18, S. 204f.). Dies ist zu einem grossen Teil auf die verbesserte Verkehrserschliessung des EuroAirports mit dem geplanten Schienenanschluss zurückzuführen, der eine regionale Nachfragesteigerung auslösen wird.

28 Der Langsamverkehr geht nicht in die Verkehrserzeugungsberechnung von Quell- und Zielverkehr mit ein.

29 2010 hat das Basler Stimmvolk den Gegenvorschlag zur Städte-Initiative angenommen, der den ÖV, sowie den Fuss- und Veloverkehr fördern will. Der §13 des Umweltschutzgesetzes hält fest, dass die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs bis 2020 um 10 % reduziert werden soll. Davon ausgenommen sind Autobahnen.

30 Medienmitteilung Amt für Mobilität vom 23.05.2013

Die Tramverlängerungen nach Saint-Louis und Weil am Rhein verbessern das ÖV-Angebot nach Basel und ermöglichen zusammen mit der Park & Ride-Strategie ein einfacheres Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖV für den Arbeitsweg, aber auch für den Freizeitverkehr. In diesen Regionen ist eine deutliche Steigerung des heute tiefen ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ersichtlich (Karte 3.7 im Kartenband zu Studie 18). Der ÖV-Anteil liegt jedoch nach wie vor tiefer als in vergleichbaren Regionen auf Schweizer Seite. Die grösste Veränderung beim ÖV bringt die Taktverdichtung bei der Regio-S-Bahn zusammen mit dem Herzstück. Die Erreichbarkeit des Zentrums per ÖV verbessert sich dadurch und es wird zukünftig möglich sein, mit der gleichen Reisezeit längere (Pendler-) Distanzen zurückzulegen.

Auf der Strasse ist bis zum Jahr 2030 in erster Linie eine Beseitigung bestehender Engpässe im vorhandenen Strassennetz vorgesehen. Dies erfolgt durch den Kapazitätsausbau auf den Nationalstrassen und Verkehrsmanagementmassnahmen im untergeordneten Netz. Zur Steigerung der Siedlungsverträglichkeit sind einzelne Umfahrungsstrassen geplant. Beim motorisierten Pendlerverkehr zielt die Strategie klar in Richtung kombinierte Mobilität: Die Errichtung von Park & Ride-Anlagen in den äusseren Korridoren, um für den Weg in die Kernstadt auf das regionale Tram- und Bahnnetz umsteigen zu können, wird vorangetrieben. Die flächige Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration, flankierende Massnahmen im Strassenraum und die Dosierung der Einfahrtsachsen unterstützen diese Teilstrategie beim MIV. Für die städtische Bevölkerung bietet sich dank Car-Sharing vermehrt eine Mobilitätsform, welche ohne persönlichen Fahrzeugbesitz auskommt und eine bewusste sowie effiziente Wahl des Verkehrsmittels fördert.

Zwischen der Region Birsfelden, Muttenz, Pratteln und Augst und sowie den umliegenden Regionen wird im Modell ein verstärkter Pendlerstrom vorhergesagt. Als Folge der Arbeitsplatzentwicklung in den Industriezonen von Schweizerhalle über Salina Raurica bis ins untere Fricktal wird auf der Korridorachse südlich vom Hochrhein eine deutliche Verkehrszunahme erwartet. Durch die neuen Wohnnutzungen auf der Deutschen Seite am Hochrhein und den zukünftigen Arbeitsplatzgebieten auf Schweizer Seite ist zudem eine erhöhte Verkehrsnachfrage auf dieser Tangentialachse über den Rhein denkbar.

In erster Linie muss eine Angebotsverdichtung durch die Regio-S-Bahn erfolgen (die S1/S11 und auch bei der S6 bis Waldshut). Ein zukünftiger 15 Min.-Takt auf der S-Bahn bis Rheinfelden benötigt jedoch auch ÖV-Linien, welche die Feinerschliessung der Arbeitsgebiete übernehmen (wie z.B. das Tram in Salina Raurica). Andernfalls steigt auf der Strasse der Druck auf das untergeordnete Netz weiter, weil die Nationalstrasse ihre Kapazität zu Spitzenstunden bereits heute erreicht. Am Hochrhein liegen zudem zwei radiale Verkehrskorridore praktisch parallel, auf deutscher und auf Schweizer Seite. Dort wo diese Verkehrskorridore sich fast begegnen (Rheinfelden, Bad Säckingen) sind kurze Tangentialverbindungen mit dem ÖV prüfenswert.

Verkehrsverhalten

Die Mehrzahl der Berufstätigen in der Schweiz zieht gemäss der Strukturerhebung 2011 immer noch das Auto für den Berufsweg vor. Doch der ÖV als Transportmittel wird bei den Pendlern immer beliebter. Die in Basel-Stadt wohnhaften Berufspendler sind dabei schweizweit führend. Aber auch bei den Berufspendlern aus dem Baselbiet benutzen weniger als die Hälfte den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei den Zupendlern aus dem Ausland fällt der Modalsplit deutlich zugunsten des Autos aus: Die Erhebungen des Trinationalen Eurodistricts Basel an den Grenzzollstellen zeigen beim Modalsplit einen MIV-Anteil von 79 % im Pendler-Grenzverkehr mit Deutschland und von 87 % mit Frankreich (Studie 7, S. 147f.).

Abbildung 5.1: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

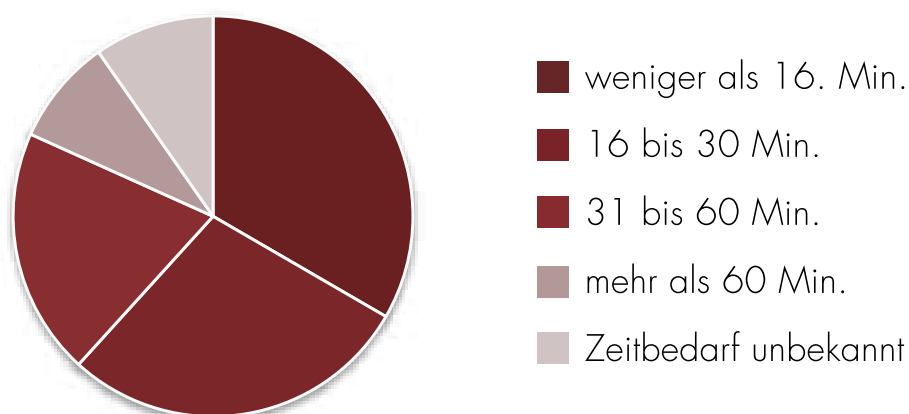


Quelle CH: Strukturerhebung BFS 2011, ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach Wohnkanton
Quelle D, F: Verkehrserhebung an den Grenzübergängen des TEB (MIV, ÖV und LV), Stand: 02.03.2012

Der Modalsplit wird sich zukünftig zum ÖV hin verschieben, laut dem Agglomerationsprogramm (Studie 18) sind über 25 % Zuwachs beim ÖV-Anteil machbar. Dieser grosse Zuwachs erfolgt jedoch nur in heute unterdurchschnittlich mit dem ÖV versorgten Regionen und unter der Voraussetzung, dass das Angebot deutlich verbessert wird. Umgekehrt erfordert der Zuwachs in bereits gut mit dem ÖV versorgten Regionen (insbesondere in der Kernagglomeration und in den Korridorachsen) grössere Anstrengungen. Hierbei können neben den «harten» Infrastrukturmassnahmen zur Steigerung der ÖV-Nutzung auch vermehrt «weiche» Faktoren wie betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen die Attraktivität des ÖV weiter fördern.

Für einen Arbeitsweg benötigen Pendler in der Schweiz nach aktuellsten Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BFS) im Schnitt 30 Minuten. Dies sind 7 Minuten mehr als noch im Jahr 2000. Dieser Zeitaufwand ist schweizweit ziemlich stabil und dürfte auch für die Agglomeration Basel gelten. Dass der Weg zur Arbeit immer länger dauert, liegt gemäss Angaben des BFS an den immer längeren Wegstrecken.

Abbildung 5.2: Zeitbedarf für den Arbeitsweg in der Schweiz, pro Weg



Quelle: Strukturerhebung BFS 2011, Ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach Kanton

Zusätzlich zur oben beschriebenen Bereitschaft für zeitaufwändigere Arbeitswege führen die geplanten Verringerungen der Reisezeiten (primär auf ÖV-Strecken, z.B. infolge Herzstück oder Schienenanschluss Euroairport) zu noch längeren Pendlerstrecken. Dies vergrössert aus volkswirtschaftlicher Sicht das Einzugsgebiet der Kernstadt und erhöht entsprechend den volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Verkehrsnachfrage steigt dadurch jedoch auf den beschleunigten Zulaufachsen zur Kernstadt. Aus raumplanerischer Sicht wird dadurch die unerwünschte Siedlungsentwicklung an der Peripherie angetrieben.

Laut dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms besteht das Ziel darin, die Siedlungsentwicklung primär entlang der Regio-S-Bahn Achsen stattfinden zu lassen. Mit den Haltepunkten in den Regionalzentren bzw. Siedlungsschwerpunkten in den Korridoren wird die Zersiedelung zwar vordergründig nicht gefördert. Bezieht man jedoch die Park & Ride-Standorte an der S-Bahn mit ein, sind auch Wegekettensysteme denkbar, die dem Ziel der inneren Verdichtung abträglich sind. Es ist daher unabdingbar, die Wirkung zur inneren Verdichtung bei derartigen Verkehrsmassnahmen zu prüfen.

Des Weiteren ist der Tageszeitpunkt von Pendlerfahrten als zukünftiges Verhaltensmuster zu hinterfragen. Wenn die Arbeitgeber die Präsenz am Arbeitsplatz flexibler zulassen oder der Unterrichtsbeginn von Bildungseinrichtungen angepasst wird, besteht für Pendler die Möglichkeit, den Spitzenstunden des Verkehrs auszuweichen. Solche Massnahmen können in der Summe die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen besser über den Tagesverlauf verteilen. Die Dimensionierung von Verkehrsanlagen, welche sich heute hauptsächlich am Spitzenaufkommen orientiert, könnte reduziert werden.

Grenzverkehr

Einer vertieften Berücksichtigung bedürfen vor allem die zukünftig wachsenden Verkehrsströme aus dem Elsass und dem südbadischen Raum in die Stadt Basel, welche hauptsächlich aus Arbeitspendlern bestehen. Alleine aus Saint-Louis und Umgebung sowie dem Sundgau/Haut-Rhin nehmen die täglichen Personenfahrten nach Basel von heute rund 20'000 auf 50'000 im Jahre 2030 zu. Die Personenfahrten nach Basel aus dem deutschen Gebiet steigen von 67'000 auf 83'000. In Anbetracht des auch zukünftig hohen MIV-Anteils bei diesen Pendlern ist ein Handlungsbedarf absehbar.

Bei den grenzüberschreitenden Pendlerverkehrsströmen sind kurzfristige Veränderungen binnen weniger Jahre möglich. Die Gründe können steuerrechtlicher, politischer oder wirtschaftlicher Natur sein, deren Auslöser im Vergleich zu den Jahrzehnte dauernden Planungen von Verkehrsprojekten abrupt auftreten. Bei allen Entwicklungsszenarien des metrobasel economic report 2012 sind überproportionale Zunahmen beim grenzquerenden Personenverkehr wahrscheinlich, da eine wirtschaftliche Tendenz besteht, Entwicklungsunterschiede mit Personen- aber auch Güterströmen auszugleichen. Es wird auch davon ausgegangen, dass zukünftig das grosse französische Arbeitskraftpotenzial bei einer steigenden Arbeitslosigkeit in Frankreich für die Schweiz relevanter würde. Der Pendlerverkehr zwischen dem Elsass und der Stadt Basel, aber auch aus dem Elsass ins schweizerische Umland, kann demnach eine starke Zunahme erfahren. Die Ausgangslage der Verkehrsbeziehung präsentiert sich dabei stark MIV-orientiert (vgl. Studie 7). Eine hohe Priorität müsste daher den grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere den ÖV-Verbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich – beigemessen werden. Die Feinerschliessung mit dem ÖV auf französischer Seite gestaltet sich aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur im Elsass jedoch schwierig.

Implikationen aus Zielbildern und Pendlerströmen

Durch die Kombination der Zielbilder für die Siedlungsentwicklung und der vorangehend beschriebenen Pendlerströme lassen sich folgende Beobachtungen ableiten:

- In der Kernstadt erzeugt die gleiche Bevölkerungszunahme und wirtschaftliche Entwicklung weniger Verkehr als im Umland (kurze Wege, Fördermassnahmen LV).
- Die Pendlerströme über die Grenzen können aufgrund ihrer sprunghaften Entwicklung und ihres hohen MIV-Anteils zum akuten Problem in der Kernagglomeration werden.
- Es gibt Siedlungsräume in der Region, die nur mit dem MIV zweckmässig erschlossen werden können. Für Zielfahrten des Pendlerverkehrs in die Kernstadt empfiehlt sich aus Sicht solcher Räume die kombinierte Mobilität.
- Reisezeitverkürzungen (wie z.B. durch das Herzstück und den Schienenanschluss EuroAirport) führen zu längeren Pendlerdistanzen bei gleichbleibendem Zeitaufwand. Dies kann zu unerwünschten Zersiedelungseffekten führen.

5.2 Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturen zur Erreichung der gewünschten Entwicklung

Wenn die Zielbilder zur Siedlungsentwicklung erreicht werden sollen, müssen unterstützend zu den planerischen und anreizorientierten Instrumenten, folgende Prioritäten bezüglich der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen im Raum Basel formuliert werden:

Tabelle 5.1: Prioritäten bei der Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Anforderungen an Verkehrsinfrastrukturen	Instrumente aus verkehrlicher Sicht
Hohe Priorität für grenzüberschreitende ÖV-Angebote	Neue Institutionen und Finanzierungsmodelle, für den grenzüberschreitenden ÖV in der Metropolitanregion Basel
Disperse Siedlungsverteilung erfordert nach wie vor MIV	Park & Ride zum Umstieg auf den ÖV am Siedlungsrand der Kernagglomeration
In der Kernagglomeration ist der Langsamverkehr zu fördern. Das Langsamverkehrsangebot soll als Anreiz für verdichtete Siedlungsentwicklung in den (Regional) Zentren dienen.	Durchmischte Nutzungsplanung für die «Stadt der kurzen Wege». Verkehrsmanagement, Parkraumbewirtschaftung und Gesamtverkehrskonzepte als flankierende Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs
Verstärkte Berücksichtigung der raumplanerischen Wirkung von neuen Verkehrsinfrastrukturen	Berücksichtigung möglicher Zersiedelungseffekte in der Massnahmenbewertung (Anwendung des Wirkungskriteriums der inneren Verdichtung), als Voraussetzung für die Finanzierung und Aufnahme in langfristige Planungsdokumente.

Grenzüberschreitender ÖV

Die wachsenden Pendlerströme über die Landesgrenzen bilden aus verkehrlicher Sicht den grössten Handlungsbedarf. Insbesondere die sich möglicherweise kurzfristig ändernden, starken Zuwachsraten des Grenzverkehrs zusammen mit dem hohen MIV-Anteil können die Siedlungsattraktivität in der Kernagglomeration mindern. Es entstünden erhöhte Strassenverkehrsbelastungen und ein weiterer Parkierungsdruck, welcher zunehmend auch Wohngebiete betrifft. Ein Grundproblem besteht darin, dass die wirtschaftlichen Auslösefaktoren rascher ändern als sinnvolle Verkehrsinfrastrukturen (Projekte wie Regio-S-Bahn, Tramverlängerungen, Herzstück mit Y-Variante) angeboten werden können. Trinationale Partnerschaften und Institutionen, auch zur Finanzierung grenzüberschreitender Massnahmen, können dem entgegenwirken. Das Agglomerationsprogramm wäre eine Institution zur integralen Lenkung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel. Mit dem Pendlerfonds des Kantons Basel-Stadt besteht auch ein erstes Instrument für kleinere Projekte auch ausserhalb der Stadt, die auf Antrag finanziell unterstützt werden.

MIV in den weniger dicht besiedelten Gebieten

Die gewachsene Struktur der Siedlungsgebiete ausserhalb der Kernagglomeration und der Korridore soll beibehalten werden. In topographisch bedingt sehr dispers verteilten Siedlungsgebieten wie dem Sundgau, dem Schwarzbubenland oder im Schwarzwald ist die Erschliessungsqualität mit dem ÖV nicht in gleichem Masse wie mit dem Individualverkehr zu erreichen. Das Auto ist hier oft das zweckmässigste Verkehrsmittel. Für Fahrten in die Kernagglomeration sind die Umsteigepunkte auf den ÖV (oder auch auf ein anderes, siedlungsverträgliches Individualverkehrsmittel wie z.B. die Elektromobilität, siehe Studie 8) in Form von Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen wichtig.

Diese Form der Pendlermobilität soll vorwiegend den bestehenden MIV-Verkehr reduzieren, jedoch nicht zusätzliche Pendler im Umland ansiedeln. Hierfür sind wiederum die anreizorientierten Instrumente massgebend, wie sie im vorangehenden Kapitel beschrieben wurden.

Langsamverkehr in der Stadt

Das Zielbild forciert die Verdichtung in der Kernagglomeration. Die innere Verdichtung kann gemäss den Steuerungsinstrumenten 1 und 5 aus Kapitel 4 gefördert werden (vgl. Tab. 4.1). Zusätzlich können die langsamen Mobilitätsformen in den verdichteten Räumen zur Attraktivität der Kernstadt beitragen. Falls die täglichen Besorgungen in kurzer Fussdistanz erledigt werden können, oder der Arbeitsweg zeitsparend mit dem Velo bewältigt wird, übt dies für bestimmte Bevölkerungsgruppen einen Anreiz (eine steigende Anziehungskraft) für verdichtetes Wohnen aus. Der Raumbedarf für die Verkehrsinfrastruktur lässt sich damit reduzieren und die Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen. Damit der Langsamverkehr attraktiv ist, muss der motorisierte Verkehr durch flankierende Massnahmen räumlich kanalisiert werden.

Zersiedelungseffekt von neuen Verkehrsinfrastrukturen

Die Siedlungskorridore des Zielbilds sollen die langfristige räumliche Entwicklung und Verteilung von Wirtschaft und Bevölkerung steuern. Beim individuellen Entscheid bezüglich des Wohn- und Arbeitsortes spielt für viele Menschen die verfügbare Mobilitätsform – hier zunehmend auch die Mobilitätskosten – bzw. die jeweilige verkehrliche Standortattraktivität eine wichtige Rolle. Ebenso achten Unternehmen bei Ihrer Standortwahl auf eine gute Erreichbarkeit für ihre Arbeitskräfte und je nach Branche auch auf die Erschliessung aus Sicht des Güterverkehrs (Möglichkeit der Logistik über die Strasse, Schiene oder Wasserwege).

Das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen beeinflusst demnach die Siedlungsentwicklung in direkter Weise, umgekehrt muss die zunehmende Mobilitätsbereitschaft bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Diese gegenseitige Wechselwirkung von Raum- und Verkehrsplanung ist für die Umsetzung der Zielbilder entscheidend und muss verstärkt einbezogen werden. Im Rahmen der vorhandenen Instrumente kann versucht werden, diese zu steuern indem beispielsweise geeignete Verkehrsmassnahmen (ohne grosse Push-Faktoren für Zersiedlungseffekt) in den Planungsdokumenten (kantonale Richtpläne, SCOT Huningue und Sierentz, Regionalplan Hochrhein/Bodensee) verankert werden. Die neuen Verkehrsinfrastrukturen bilden gleichsam Ansätze für den Einsatz als (in einem gewissen Sinne auch anreizorientierte) Steuerungsinstrumente in der Raumplanung.

6. Anforderungen für eine Umsetzung der Vision(en)

6.1 Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse

Als Hauptkenntnisse aus der Grundlagenanalyse zu den heutigen Visionen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie aus der Beurteilung bestehender und auch neuer Steuerungsmöglichkeiten lassen sich die nachfolgenden Punkte festhalten:

(1) Die bisherige Siedlungsentwicklung ist nicht nachhaltig und widerspricht dem synthetisierten Zielbild der Metropolitanregion Basel. Sie findet weniger in den bereits überbauten als vielmehr in den schlecht erschlossenen, peripheren Gebieten statt.

Die in den letzten zehn Jahren grösste Dynamik in der Bevölkerungsentwicklung ist im Fricktal mit einer Zunahme um rund 18 % zu beobachten. Diese fällt damit knapp doppelt so hoch aus wie im französischen Teilraum, welcher am zweitstärksten wächst. Die geringsten Veränderungen waren mit +2 % im deutschen Teilraum und in der Kernstadt (0.4 %) auszumachen.

Auch flächenmässig (sowohl bei den Wohn- als auch bei den Wohngebäudeflächen) sind es wiederum die ländlichen Siedlungsgebiete zusammen mit den Regionalzentren, welche klar am stärksten expandieren. Damit stehen sie in deutlichem Widerspruch zum Zielbild. Ebendiese Teilräume haben auch die grössten Baulandreserven: Die Bezirke Laufenburg und Rheinfelden bewegen sich dabei im 20 %-Bereich, die Bezirke Liestal, Laufen und Delsberg weisen im Schnitt ebenfalls Reserven im Bereich um 15 % auf. Einzig im Kanton Basel-Stadt und im Unterbaselbiet liegen die Reserven deutlich unter 10 %. Dies sind denn auch die Teilräume, welche am ehesten auf Neueinzonungen angewiesen sein könnten. Es handelt sich dabei neben Basel-Stadt um Gemeinden des inneren Korridors (im Wiesental, im Ergolzthal, im Birstal) und um die Regionalzentren Kaiseraugst, Rheinfelden (D und CH) und Stein.

Insgesamt bedeutet dies, dass ohne zusätzliche raumplanerische Massnahmen bzw. Instrumente nicht mit einer zielbildkonformen Entwicklung zu rechnen ist. Insbesondere weil wegen grosser Bauzonenreserven an peripheren Lagen auch mittel- bis langfristig kaum Grenzen gesetzt werden.

(2) Als Konsequenz aus dem synthetisierten Zielbild ist in planerischer Hinsicht eine Zweiteilung der Räume in Entwicklungsgebiete und Nicht-Entwicklungsgebiete erforderlich.

Die Kernstadt Basel gehört in allen funktionalen Bereichen zum aktiv zu entwickelnden Schwerpunktgebiet (Förderung der kurzen Wege, des Langsamverkehrs, der inneren Verdichtung und Aufwertung urbaner Grünflächen).

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es einige Gemeinden, die ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte bzw. der Korridore liegen und sich damit eher qualitativ (Aufwertung der Grün- und Erholungsräume) als quantitativ (Flächenverbrauch) orientieren müssen. Um dafür Akzeptanz zu schaffen, wird es auch (innerkantonale) Ausgleichsmassnahmen benötigen. Damit kann die Entwicklungsdynamik gezielt gesteuert werden, ohne dass sie durch hoheitliche Grabenkämpfe erstickt wird.

Das hohe Entwicklungspotenzial des Fricktals birgt ausgehend von der Sogwirkung (beispielsweise des Regionalzentrums Rheinfelden) die Gefahr eines ausufernden Flächenverbrauchs. Dieser wird nur schwer in die richtigen Bahnen zu lenken sein, solange auf überregionaler Ebene die entsprechenden Instrumente noch nicht implementiert sind.

Auch im Schwarzbubenland, im jurassischen Teilraum und im deutschen Teilraum ist der Trend zur Stärkung der Regionalzentren sehr ausgeprägt und der Umgang mit den nicht aktiv zu entwickelnden Gebieten entsprechend schwierig.

Im französischen Teilraum liegt der Entwicklungsschwerpunkt Saint-Louis zwar kernstadtnah und damit zielbildgerecht. In der Realität jedoch wachsen in erster Linie die ländlichen Gebiete und leisten der Zersiedelung Vorschub. Dadurch verursachen sie zunehmende Verkehrsprobleme.

(3) Die bisherigen Instrumente sind hinsichtlich ihrer Abdeckung der Teilräume sowie bezüglich ihrer Wirkungsentfaltung zwar notwendig, aber nicht hinreichend.

Die bisherigen Instrumente konzentrieren sich mehrheitlich auf die Entwicklungsgebiete. Für Nicht-Entwicklungsgebiete bzw. die ländlichen Räume stellen die heutigen Instrumente zu wenig wirksame Lösungsansätze dar. Zugleich wird der Entwicklung neuer Strategien und Ansätze zur aktiven Siedlungsbegrenzung noch nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt. Damit tragen die politisch-administrativen Teilräume der Metropolitanregion Basel, welche grösstenteils auch die Träger solcher Instrumente sind, insgesamt zu wenig bei, damit das übergeordnete Zielbild mit Blick auf den Zeithorizont 2035 auch tatsächlich erreicht werden kann.

(4) Eine konsequente Umsetzung der hoheitlichen Instrumente mit Blick auf eine Siedlungsbegrenzung im Sinne des übergeordneten Zielbilds scheitert meist an den Partikularinteressen der einzelnen Teil- und Subräume (v.a. Gemeinden).

Die grosse Akzeptanz eines polykonzentrischen Entwicklungsansatzes und damit die Chance, das «eigene Lokal- oder Regionalzentrum» bei den potenziellen Wachstumsgewinnern der räumlichen Entwicklung zu sehen und aktiv in diese Richtung zu steuern, widerspricht jedoch häufig der aus übergeordneter Sicht optimalen räumlichen Verteilung der Lebensfunktionen. In der Realität steht für die (gewählten) Entscheidungsträger im Vordergrund, für ihren Teilraum einen möglichst grossen Gewinn zu erzielen.

(5) Die meisten übergeordneten Planungen bzw. die dahinter stehenden Zielbilder sind in hoheitlicher Hinsicht meist nur wenig verbindlich. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die Metropolitanregion Basel über keine übergeordnete Planungs- oder Raumentwicklungsinstitution verfügt, welche hoheitliche Befugnisse besitzt und diese auch ausüben kann.

Wie der untenstehende Exkurs über überregionale Beispiele für Planung zeigt, gibt es in Deutschland entsprechende Institutionen, welche auf regionaler Ebene für Raumentwicklungsplanungen verantwortlich sind und entsprechende Befugnisse haben. Solche Beispiele könnten auch als Modell für die Metropolitanregion Basel dienen, wenngleich die Landesgrenzen erschwerend hinzukommen.

(6) Aus den Analysen zur Verkehrsentwicklung wird ersichtlich, dass die Pendlerströme über die Landesgrenzen rasche und grosse Zuwachsraten erfahren können. Eine angemessene Verkehrsinfrastruktur kann dann nicht zeitgerecht bereitgestellt werden.

In der Kernstadt und den zentrumsnahen Korridoren erzeugt die gleiche Bevölkerungszunahme und wirtschaftliche Entwicklung nicht den gleichen Effekt wie dies im Umland der Fall ist. Erstere erleben durch die kurzen Wege eher eine relative Abnahme des motorisierten Verkehrsaufkommens und Förderung des LV, während periphere Siedlungsräume häufig nur mit dem MIV zweckmässig erschlossen werden können, was wiederum Mehrverkehr nach sich zieht.

Um Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, sind neben der Einrichtung von Park & Ride-Anlagen verschiedene weitere Massnahmen denkbar, um in der Summe die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen besser über den Tagesverlauf zu verteilen. So ist zum Beispiel der Tageszeitpunkt von Pendlerfahrten als zukünftiges Verhaltensmuster zu hinterfragen. Wenn die Präsenzzeiten am Arbeitsplatz flexibler gestaltet würden bestünde für Pendler die Möglichkeit, den Spitzenstunden des Verkehrs auszuweichen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass bei der individuellen Wohn- und Arbeitsortwahl die verfügbare Mobilitätsform und zunehmend auch immer mehr die Mobilitätskosten für die Standortattraktivität eine zentrale Rolle spielen.

(7) Zur integralen Lenkung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Metropolitanregion Basel sowie der Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen braucht es trinationale Partnerschaften und Institutionen wie das Agglomerationsprogramm. Diese müssen aber mit der entsprechenden politischen Legitimation für eine planerische Tragweite ausgestattet sein.

In einem ganzheitlichen Planungsansatz steht die Bereitstellung und Finanzierung eines adäquaten grenzüberschreitenden ÖV-Angebots an erster Stelle. Dies schliesst dabei auch die Einrichtung von Park & Ride-Anlagen am Siedlungsrand der Kernagglomeration ein. Generell ist bei der Bewertung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in jedem Fall das innere (Siedlungs-) Verdichtungspotenzial zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Bremsung der Zersiedelungseffekte.

Exkurs: Beispiele für überregionale Planung

Beispiel Region Hannover:

Am 1. November 2001 wurde mit Inkrafttreten des Regionsgesetzes, der damalige Landkreis und der Kommunalverband Grossraum Hannover zu einer grossen Einheit zusammengeschlossen. Damit entstand die neue Region Hannover, welche ein Gebiet von 21 Städten und Gemeinden umfasst. Sie übernahm Aufgaben der Bezirksregierungen und von der Landeshauptstadt Hannover.

Das politische Gremium wird durch die Regionsversammlung gebildet, welche wie auch der Regionspräsident direkt von der Bevölkerung gewählt wird. Nebst der Effizienz welche ein solcher Zusammenschluss mit sich bringt, ging es bei der Regionsbildung aber auch um eine gerechtere Aufteilung der Lasten. Trägerin der Sozial- und Jugendhilfekosten ist die Region Hannover, die Leistungen werden in den Städten und Gemeinden bearbeitet und das Geld kommt von der Region, welche sich unter anderem über Zuweisungen des Landes finanziert.

Somit bilden die 21 Gemeinden und Städte eine Solidargemeinschaft. Die Zusammenarbeit ist deutlich enger geworden, denn die neue Gebietskörperschaft bzw. überregionale Institution verfügt über entsprechende hoheitliche Befugnisse (vgl. Region Hannover, 2013).

Beispiel Verband Region Stuttgart:

Durch ein Gesetz des Landes Baden-Württemberg wurde 1994 der Verband Region Stuttgart gegründet. In Form einer Körperschaft des öffentlichen Rechts ist der Verband die politische Ebene der Region Stuttgart. Das regionale Parlament besteht aus einer Regionalversammlung, welche alle 5 Jahre direkt von der Bevölkerung gewählt wird.

Zu den gesetzlich übertragenen Pflichtaufgaben des Verbands Region Stuttgart gehören Themen wie die Regionalplanung, die Regionalverkehrsplanung und die Wirtschafts- und Tourismusförderung. Freiwillig kann sich die Region aber auch in anderen Themen einbringen wie beispielsweise in den Bereichen Sport und Kultur.

Die Spitze des Verbands Region Stuttgart bilden der ehrenamtliche Vorsitzende und die hauptamtliche Regionaldirektorin. Die Regionalversammlung, welche über entsprechende Geschäfte befinden kann, besteht aus mindestens 80 und maximal 96 ehrenamtlichen Mitgliedern und beinhaltet den Stadtkreis Stuttgart sowie die fünf Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und den Rems-Murr-Kreis. Finanziert wird der Verband Region Stuttgart aus Umlagen und weiteren Zuwendungen (vgl. Verband Region Stuttgart 2013).

6.2 Thesen für die raumordnungspolitische Diskussion

Ausgehend von den verschiedenen Analyseschritten sowie den in Kapitel 6.1 aufgeführten wichtigsten Erkenntnissen sind nachfolgend zehn zentrale Thesen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Metropolitanregion Basel aufgeführt. Sie stellen ein Kondensat dar und abstrahieren daher notgedrungen von vielen der in dieser Studie untersuchten Details. Die Thesen richten sich in erster Linie an Entscheidungsträger von Raumentwicklungsfragen in der Metropolitanregion Basel. Sie sollen eine Diskussionsgrundlage darstellen, mit welchen Handlungsmöglichkeiten ein übergeordnetes Zielbild zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erreicht werden kann.

These 1 zur Zweiteilung in Entwicklungsräume und Nicht-Entwicklungsräume

Das synthetisierte Zielbild für die Metropolitanregion Basel bedeutet, dass in Zukunft nicht alle Teilräume ihr volles (Siedlungsflächen-) Wachstumspotenzial ausschöpfen können.

Konkret sieht das Zielbild für den französischen Teilraum eine Entwicklung entlang der Achse Saint-Louis-EuroAirport vor und ein geringes Wachstum in den ländlichen Gemeinden wie z.B. im Canton de Ferrette. Analoges gilt auch für weitere Teilräume wie z.B. das Fricktal oder den Landkreis Lörrach.

These 2 zu den inneren Reserven in Verdichtungsräumen

Aufzonungen und Umzonungen schaffen in starken Wachstumsgebieten neue Nutzungsflächen und überbrücken die Zeit bis die bestehenden inneren Reserven von den Eigentümern ausgenützt werden.

In gut erschlossenen Entwicklungsgebieten wie z.B. dem Dreispitz-Areal kann im Rahmen des Bebauungsplans – auch unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens – eine noch deutlich höhere Dichte angestrebt werden.

These 3 zu Neueinzonungen in Verdichtungsräumen

Sollten Neueinzonungen nötig werden, so eignen sich hierfür stadtnahe Gemeinden, welche über verkehrstechnisch gut erschlossene Gebiete und relativ wenig innere Reserven verfügen.

Stadtnahe Gemeinden im Ergolzthal, im Wiesental und im Birstal weisen am ehesten Neueinzonungsbedarf bis ins Jahr 2035 auf – insbesondere für den Fall, wenn das metrobasel Bevölkerungsszenario PLUS Realität werden sollte.

These 4 zu ländlichen Räumen

Für ländliche Gebiete, welche gemäss Zielbild auf ein (Flächen-) Wachstum verzichten müssten, braucht es einen Ausgleichsmechanismus, damit keine Verlierer entstehen.

Neue, anreizorientierte Instrumente mit Ausgleichsmechanismen sind z.B. Vergütungen aus einem Mehrwertabgabefonds für Auszonungen, Flächennutzungszertifikate (marktwirtschaftliche Lösung) oder der kantonale Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen. Mit Blick auf eine mögliche Umsetzung gilt es, diese weiter zu konkretisieren und vertiefter zu prüfen.

These 5 zu Arbeitsflächen

Die Fokussierung in allen Teilräumen der Region auf wertschöpfungsintensive Branchen wie die Life Sciences-Industrie verhindert, dass eine Diskussion über die Neuansiedelung von verdrängtem, weniger wertschöpfungs- dafür flächenintensivem Gewerbe geführt wird.

Die Entwicklung des Rheinhafenareals führt zu einer Verdrängung flächenintensiver Branchen. Ohne eine entsprechende Planung riskiert der Metropolitanraum Basel eine Verdrängung dieser Branchen in periphere Gemeinden mit preisgünstigen Industrie- und Gewerbebezonen.

These 6 zu Verkehrslösungen in den Korridoren

Die Förderung einer Axialentwicklung erhöht die Anforderungen an Verkehrslösungen innerhalb der Korridore.

Mit dem Bau von Verkehrsinfrastrukturen wird die räumliche Entwicklung massgeblich beeinflusst und gefördert. Der Ausbau der Regio-S-Bahn und damit einhergehend der Bau des Herzstücks sind Eckpfeiler einer solchen Förderung. Insbesondere die Y-Variante des Herzstücks könnte dazu beitragen, dass der zunehmende grenzüberschreitende Verkehr langfristig über den ÖV abgewickelt wird.

These 7 zu Verkehrslösungen zwischen den Korridoren

Neue oder ausgebaut, stadtferne Tangentialverbindungen können wirtschaftlich bedeutsam sein, sie fördern aber auch die Zersiedelung.

Die ehemals geplante Südumfahrung von der Nordtangente über Allschwil, Oberwil, Biel-Benken, Therwil nach Reinach hätte den Siedlungsdruck im hinteren Leimental deutlich erhöht. Neue Tangentialverbindungen sind, wenn überhaupt, nur für den ÖV und den Langsamverkehr mit dem Zielbild vereinbar.

These 8 zur Landschaft

Zur Aufrechterhaltung bestehender Frei- und Grünräume kommt den Siedlungstrenngürteln in den äusseren Korridoren der Entwicklungsachsen eine tragende Rolle zu. Sie sind dort auch bei einem Ausbau von Radialverbindungen zwingend beizubehalten.

Im Laufental besteht – ohne die heutigen Siedlungstrenngürtel «Heidengrund» um Laufen oder «Chleeboden» zwischen Zwingen und Dittingen – vor allem auch im Falle eines Ausbaus der H18 die Gefahr, dass sich die Siedlungsgebiete weiter ausdehnen und schliesslich wie in den inneren Korridoren zusammenwachsen. Dadurch würden nicht nur Frei- und Grünräume verloren gehen, sondern auch ökologische Vernetzungen zwischen der fingerartigen Grünraumstruktur entlang der Korridore.

These 9 zu neuen raumplanerischen Instrumenten

Das bisher verwendete raumplanerische Instrumentarium setzt einseitig auf planerische Anreize zur Nutzung von Bauland. Langfristig sind auch Instrumente nötig, welche dynamisch die Baurechte nach Bedarf und nach raumordnerischen Kriterien verändern bzw. neu verteilen.

Entwicklungsschwerpunkte und daraus abgeleitete Bebauungspläne wie für Salina Raurica sind gute Instrumente, um eine neue oder weitergehende Nutzung innerhalb bestehender Siedlungsgebiete zu ermöglichen. Die Anwendung solcher angebotsorientierten Instrumente kann den Verbrauch von Bauzonen in der Peripherie drosseln (da ja die Attraktivität in den Entwicklungsgebieten gestärkt wird). Damit geht eine relative Senkung der Bodenpreise der schlechter erschlossenen, peripheren Bauzonen einher. Mittel- bis langfristig führen die vergleichsweise tiefen Bodenpreise jedoch dazu, dass diese Bauzonenreserven trotzdem ausgenützt werden, wenn keine (anreizorientierten) Instrumente hier neue Grenzen setzen.

These 10 zu neuen raumplanerischen Institutionen

Damit eine funktionalräumliche Planung in der Metropolitanregion Basel umgesetzt werden kann, braucht es überregionale Instrumente und eine hoheitlich befugte überregionale Raumentwicklungsinstitution.

Aufgrund der Komplexität der trinationalen Agglomeration mit ihren vielen politisch-administrativen Grenzen, können die Modelle aus Hannover oder Stuttgart vorderhand kaum übertragen werden. Stattdessen könnten bestehende Planungsinstitutionen (z.B. Agglomerationsprogramm) gestärkt bzw. eigenständige Planungskörperschaften (z.B. aus ELBA hervorgehend) geschaffen werden, wobei zwingend gewisse hoheitliche Befugnisse der bisherigen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kantone/Cantons/Landkreis) an die überregionalen Planungskörperschaften zu übertragen sind.

6.3 Ausblick

Die vorliegende Studie liefert Antworten auf die in Kapitel 1.3 gestellten Leitfragestellungen. Sie zeigt, dass zwischen den bestehenden Visionen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Metropolitanregion Basel und deren Realisierung aus verschiedenen Gründen vorderhand eine grosse Lücke klafft. Gleichzeitig haben sich aus den verschiedenen Analyseschritten neue Fragen und Aspekte ergeben, welche in dieser Studie zwar thematisiert aber noch vertiefter behandelt werden müssen.

Für die ländlichen Gemeinden, die aufgrund des Zielbilds letztlich auf weiteres Wachstum verzichten sollen, braucht es klare Strategien. Instrumente mit Ausgleichsmechanismen liefern hierfür einen Lösungsansatz. Die Detailkonzeption und Umsetzung beispielsweise eines neuen Finanzausgleichs mit Leistungsvereinbarungen muss aber noch genauer abgeklärt werden.

Mit Blick auf eine hoheitlich befugte Raumentwicklungsinstitution gilt es, die nächsten Schritte bis zur politischen Machbarkeit festzulegen und zu erarbeiten. Die Beispiele aus Deutschland zeigen, dass dies grundsätzlich möglich ist. In welcher Form solche Institutionen aus anderen Regionen auf die komplexere Metropolitanregion Basel übertragen werden können, bedarf aber sicher noch weiterer Abklärungen.

In der Quintessenz geht es letztlich nun aber darum, die aus der Studie hergeleiteten Thesen im Sinne von Denkanstössen in die politischen Diskussion um die Siedlungs- und Raumentwicklung der Metropolitanregion einfließen zu lassen und in jenen Bereichen, in denen ein Konsens bezüglich eines grossen Handlungsbedarfs besteht, prioritär weiter zu vertiefen.

Literaturverzeichnis

Amt für Raumplanung Solothurn (Hrsg.) (2000):

Kantonaler Richtplan Solothurn. Solothurn.

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2011):

ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE.

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2012):

Über Grenzen denken: Grenzüberschreitende Fragen der Raumentwicklung Deutschland-Schweiz. Hannover.

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt (Hrsg.) (2010):

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft. Liestal.

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, Tiefbauamt (Hrsg.) (2012):

Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA): Synthesebericht. Liestal.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.) (2009):

Kantonaler Richtplan Basel-Stadt. Basel.

B,S,S. (2011):

Konzepte zur Bauzonenverkleinerung. Abklärungen der monetären Folgen von vier verschiedenen Konzepten, Studie im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Basel.

B,S,S. (2012):

Abgaben für eine ökologische und haushälterische Flächennutzung, Ausgestaltung und Auswirkungen eines Instruments zur Steuerung und Ökologisierung der Flächennutzung, Studie im Auftrag des Bundesamts für Umwelt (BAFU). Basel.

Credit Suisse Economic Research (Hrsg.) (2011):

Kanton Basel-Landschaft: Wirtschaftsbericht. Zürich.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau (Hrsg.) (2011):

Kantonaler Richtplan Aargau. Aarau.

Département de l'environnement et de l'équipement (Hrsg.) (2004):

Plan directeur cantonal de Jura. Delémont.

ECOS (2012):

MicroCity Basel/Riehen/Lörrach/Weil/St-Louis: Zentren für die nachhaltige Mobilität von morgen: Vorstudie im Rahmen der IBA Basel 2020. Basel.

ETH Studio Basel (Hrsg.) (2006):

Die Schweiz: Ein städtebauliches Portrait: Materialien. Basel.

ETH Studio Basel (Hrsg.) (2009):

Metrobasel: Ein Modell einer europäischen Metropolitan-Region. Basel.

Fricktal Regio Planungsverband (Hrsg.) (2008):

Fricktal Regio: Regionales Entwicklungskonzept Fricktal-Charta. Laufenburg.

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel (Hrsg.) (2012):

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation Teil 1: Hauptbericht. Liestal.

Gmünder, M. (2010):

Raumplanung zwischen Regulierung und Markt. Eine ökonomische Analyse anreizorientierter Instrumente in der Raumplanung. Rüegger: Zürich/Chur.

Handelskammer beider Basel (Hrsg.) (2012):

Wirtschaftsflächen Region Basel: Bestandsanalyse zur Potenzialentwicklung. Basel.

Kanton Basel-Landschaft (Hrsg.) (2013):

Baselbieter Wirtschaftsoffensive. Liestal.

Lendi, M. & Elsasser, H. (1991):

Raumplanung in der Schweiz, eine Einführung. vdf. Zürich.

metrobasel (2012): Economic Report: Perspektiven 2035:

Langfristige Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung in der Metropolitanregion Basel. Basel.

Metron (2012a):

Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität – Teil 1: Resultate und Interpretationen. Metron Raumentwicklung AG. Brugg.

Metron (2012b):

Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumkapazität – Teil 2: Grundlagen, Definitionen und Methodik. Metron Raumentwicklung AG. Brugg.

Müller-Jentsch, D. & Gmünder, M. (2013):

Das revidierte Raumplanungsgesetz aus ökonomischer Sicht, Die Volkswirtschaft, 1/2–2013.

O.T.E. Ingénierie (2011):

SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz. Illkirch.

PTV (2013):

Grenzverkehr im trinationalen Eurodistrict Basel. Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel. Karlsruhe.

Pruetz, R. (2003):

Beyond Takings and Givings. Saving Natural Areas, Farmland and Historic Landmarks with Transfer of Development Rights and Density Transfer Charges, Arje Press, Marina del Rey

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt (2012):

Wirtschaftsbericht Basel-Stadt. Basel.

Region Hannover (2013):

Die Verwaltung der Region Hannover. Hannover. <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover>

Regionalverband Hochrhein-Bodensee (1998):

Regionalplan 2000, Waldshut-Tiengen.

TEB – Trinationaler Eurodistrict Basel (Hrsg.) (2009a):

Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020:

Band 1: Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel. Village Neuf.

TEB – Trinationaler Eurodistrict Basel (Hrsg.) (2009b):

Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020:

Band 2: Die Entwicklungsstrategie. Village Neuf.

TEB – Trinationaler Eurodistrict Basel (Hrsg.) (2009c):

Eine Zukunft zu Dritt: TAB – Entwicklungsstrategie 2020:

Band 3: Die TAB Projekte 2001-2007. Village Neuf.

Verband Region Stuttgart (2013):

Politik und Verwaltung des Verbands Region Stuttgart. Stuttgart. <http://www.region-stuttgart.org/politik-und-verwaltung>

Anhang

Tabelle A1: Prognose zur Bevölkerungsentwicklung, Perimeter metrobasel gemäss Positivszenario

Region	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2035	Veränderung 2010-2035
metrobasel Schweiz	605'269	734'680	+129'411 (0.8% p.a.)
Basel-Stadt	189'431	218'530	+29'099 (0.6% p.a.)
Unteres Baselbiet	148'869	181'788	+32'919 (0.8% p.a.)
Oberes Baselbiet	106'162	130'211	+24'049 (0.8% p.a.)
Fricktal	72'612	97'171	+24'559 (1.2% p.a.)
Laufental/Schwarzbubenland	52'175	63'842	+11'667 (0.8% p.a.)
Delémont	36'020	43'138	+ 7'118 (0.7% p.a.)
metrobasel Deutschland	222'650	262'725	+40'075 (0.7% p.a.)
metrobasel Frankreich	89'137	118'655	+29'518 (1.2% p.a.)
metrobasel total	917'056	1'116'060	+199'004 (0.8% p.a.)

Quelle: metrobasel (2012), S. 63

Tabelle A2: Prognose zur Bevölkerungsentwicklung, Perimeter TAB-Raum bis 2030

Region	Bevölkerungsentwicklung bis 2030
Basel-Landschaft	Stagnation
Basel-Stadt	-7'500
Aargau	+3'000
Deutscher Teil	+10'000
Französischer Teil	+5'500
TAB-Raum	+11'000

Quelle: TEB (2009b), S. 43

Tabelle A3: Prognose zu den Erwerbstätigen, Perimeter metrobasel gemäss Positivszenario

Region	Erwerbstätige 2010	Erwerbstätige 2035	Veränderung 2010-2035
metrobasel Schweiz	372'357	456'361	+84'004 (0.8% p.a.)
<i>Basel-Stadt</i>	173'004	231'400	+58'396 (1.2% p.a.)
<i>Unteres Baselbiet</i>	75'584	86'491	+10'907 (0.5% p.a.)
<i>Oberes Baselbiet</i>	54'722	58'688	+3'966 (0.3% p.a.)
<i>Fricktal</i>	33'244	42'180	+8'936 (1.5% p.a.)
<i>Laufental/Schwarzbubenland</i>	17'245	17'652	+407 (0.1% p.a.)
<i>Delémont</i>	18'558	19'951	+1'393 (0.3% p.a.)
metrobasel Deutschland	100'329	129'971	+29'642 (1.0% p.a.)
metrobasel Frankreich	23'795	34'411	+10'616 (1.5% p.a.)
metrobasel total	496'481	620'743	+124'262 (0.9% p.a.)

Quelle: metrobasel (2012), S. 60

Tabelle A4: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre, je Gemeinde

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2012	Einwohner 2002	Veränderung p.a. (in %)
Basel	Basel-Stadt	165'526	164'916	0.0%
Bettingen	Basel-Stadt	1'160	1'170	-0.1%
Riehen	Basel-Stadt	20'694	20'633	0.0%
Aesch (BL)	Bezirk Arlesheim	10'219	9'903	0.3%
Allschwil	Bezirk Arlesheim	19'893	18'243	0.9%
Arlesheim	Bezirk Arlesheim	9'072	8'833	0.3%
Biel-Benken	Bezirk Arlesheim	3'181	2'775	1.4%
Binningen	Bezirk Arlesheim	14'815	14'271	0.4%
Birsfelden	Bezirk Arlesheim	10'277	10'337	-0.1%
Bottmingen	Bezirk Arlesheim	6'187	5'632	0.9%
Ettlingen	Bezirk Arlesheim	4'886	4'868	0.0%
Münchenstein	Bezirk Arlesheim	11'716	11'620	0.1%
Muttenz	Bezirk Arlesheim	17'339	16'712	0.4%
Oberwil (BL)	Bezirk Arlesheim	10'724	9'586	1.1%
Pfeffingen	Bezirk Arlesheim	2'210	2'096	0.5%
Reinach (BL)	Bezirk Arlesheim	18'662	18'556	0.1%
Schönenbuch	Bezirk Arlesheim	1'416	1'320	0.7%
Therwil	Bezirk Arlesheim	9'784	8'776	1.1%
Arisdorf	Bezirk Liestal	1'612	1'394	1.5%
Augst	Bezirk Liestal	840	942	-1.1%
Bubendorf	Bezirk Liestal	4'392	4'325	0.2%
Frenkendorf	Bezirk Liestal	6'296	5'915	0.6%
Füllinsdorf	Bezirk Liestal	4'310	4'160	0.4%
Giebenach	Bezirk Liestal	1'029	794	2.6%
Hersberg	Bezirk Liestal	316	265	1.8%
Lausen	Bezirk Liestal	4'868	4'815	0.1%
Liestal	Bezirk Liestal	13'705	12'656	0.8%
Lupsingen	Bezirk Liestal	1'359	1'262	0.7%
Pratteln	Bezirk Liestal	15'280	14'928	0.2%
Ramlinsburg	Bezirk Liestal	672	681	-0.1%
Seltisberg	Bezirk Liestal	1'289	1'281	0.1%
Ziefen	Bezirk Liestal	1'572	1'401	1.2%
Anwil	Bezirk Sissach	580	506	1.4%
Böckten	Bezirk Sissach	777	721	0.8%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2012	Einwohner 2002	Veränderung p.a. (in %)
Buckten	Bezirk Sissach	686	670	0.2%
Buus	Bezirk Sissach	954	961	-0.1%
Diepflingen	Bezirk Sissach	645	503	2.5%
Gelterkinden	Bezirk Sissach	5'733	5'497	0.4%
Häufelingen	Bezirk Sissach	280	271	0.3%
Hemmiken	Bezirk Sissach	272	294	-0.8%
Ittingen	Bezirk Sissach	2'018	1'671	1.9%
Känerkinden	Bezirk Sissach	479	489	-0.2%
Kilchberg (BL)	Bezirk Sissach	156	103	4.2%
Läufelingen	Bezirk Sissach	1'293	1'240	0.4%
Maisprach	Bezirk Sissach	929	905	0.3%
Nusshof	Bezirk Sissach	249	193	2.6%
Oltingen	Bezirk Sissach	475	397	1.8%
Ormalingen	Bezirk Sissach	1'976	1'776	1.1%
Rickenbach (BL)	Bezirk Sissach	575	561	0.2%
Rothenfluh	Bezirk Sissach	778	687	1.3%
Rümlingen	Bezirk Sissach	368	334	1.0%
Rünenberg	Bezirk Sissach	764	737	0.4%
Sissach	Bezirk Sissach	6'256	5'524	1.3%
Tecknau	Bezirk Sissach	856	847	0.1%
Tenniken	Bezirk Sissach	866	921	-0.6%
Thürnen	Bezirk Sissach	1'353	1'185	1.3%
Wenslingen	Bezirk Sissach	699	679	0.3%
Wintersingen	Bezirk Sissach	615	599	0.3%
Wittinsburg	Bezirk Sissach	412	386	0.7%
Zeglingen	Bezirk Sissach	454	467	-0.3%
Zunzgen	Bezirk Sissach	2'492	2'438	0.2%
Arboldswil	Bezirk Waldenburg	529	495	0.7%
Bennwil	Bezirk Waldenburg	641	620	0.3%
Bretzwil	Bezirk Waldenburg	764	768	-0.1%
Diegten	Bezirk Waldenburg	1'556	1'452	0.7%
Eptingen	Bezirk Waldenburg	514	571	-1.0%
Hölstein	Bezirk Waldenburg	2'365	2'119	1.1%
Lampenberg	Bezirk Waldenburg	517	480	0.7%
Langenbruck	Bezirk Waldenburg	952	976	-0.2%
Lauwil	Bezirk Waldenburg	322	332	-0.3%
Liedertswil	Bezirk Waldenburg	166	164	0.1%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2012	Einwohner 2002	Veränderung p.a. (in %)
Niederdorf	Bezirk Waldenburg	1'748	1'812	-0.4%
Oberdorf (BL)	Bezirk Waldenburg	2'335	2'300	0.2%
Reigoldswil	Bezirk Waldenburg	1'545	1'513	0.2%
Titterten	Bezirk Waldenburg	412	399	0.3%
Waldenburg	Bezirk Waldenburg	1'191	1'282	-0.7%
Blauen	Bezirk Laufen	675	670	0.1%
Brislach	Bezirk Laufen	1'610	1'456	1.0%
Burg im Leimental	Bezirk Laufen	256	257	0.0%
Dittingen	Bezirk Laufen	753	706	0.6%
Duggingen	Bezirk Laufen	1'421	1'226	1.5%
Grellingen	Bezirk Laufen	1'781	1'617	1.0%
Laufen	Bezirk Laufen	5'322	5'031	0.6%
Liesberg	Bezirk Laufen	1'170	1'172	0.0%
Nenzlingen	Bezirk Laufen	427	381	1.1%
Roggenburg	Bezirk Laufen	285	254	1.2%
Röschenz	Bezirk Laufen	1'838	1'677	0.9%
Wahlen	Bezirk Laufen	1'343	1'279	0.5%
Zwingen	Bezirk Laufen	2'180	2'031	0.7%
Eiken	Bezirk Laufenburg	2'136	1'831	1.6%
Frick	Bezirk Laufenburg	5'050	4'169	1.9%
Gansingen	Bezirk Laufenburg	972	920	0.6%
Gipf-Oberfrick	Bezirk Laufenburg	3'349	2'958	1.2%
Herznach	Bezirk Laufenburg	1'391	1'104	2.3%
Hornussen	Bezirk Laufenburg	870	814	0.7%
Kaisten	Bezirk Laufenburg	2'566	2'146	1.8%
Laufenburg	Bezirk Laufenburg	3'267	1'993	5.1%
Münchwilen (AG)	Bezirk Laufenburg	893	603	4.0%
Oberhof	Bezirk Laufenburg	586	541	0.8%
Oeschgen	Bezirk Laufenburg	910	805	1.2%
Schwaderloch	Bezirk Laufenburg	683	650	0.5%
Sisseln	Bezirk Laufenburg	1'461	1'307	1.1%
Ueken	Bezirk Laufenburg	842	728	1.5%
Wittnau	Bezirk Laufenburg	1'161	1'135	0.2%
Wölflinswil	Bezirk Laufenburg	988	799	2.1%
Zeihen	Bezirk Laufenburg	1'060	879	1.9%
Mettauertal	Bezirk Laufenburg	1'913	1'870	0.2%
Bättwil	Bezirk Dorneck	1'186	1'094	0.8%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2012	Einwohner 2002	Veränderung p.a. (in %)
Büren (SO)	Bezirk Dorneck	965	895	0.8%
Dornach	Bezirk Dorneck	6'325	5'952	0.6%
Gempen	Bezirk Dorneck	852	727	1.6%
Hochwald	Bezirk Dorneck	1'288	1'169	1.0%
Hofstetten-Flüh	Bezirk Dorneck	3'114	2'817	1.0%
Metzerlen- Mariastein	Bezirk Dorneck	920	828	1.1%
Nuglar-St. Pantaleon	Bezirk Dorneck	1'473	1'369	0.7%
Rodersdorf	Bezirk Dorneck	1'274	1'299	-0.2%
Seewen	Bezirk Dorneck	998	998	0.0%
Witterswil	Bezirk Dorneck	1'387	1'307	0.6%
Bärschwil	Bezirk Thierstein	819	881	-0.7%
Beinwil (SO)	Bezirk Thierstein	283	323	-1.3%
Breitenbach	Bezirk Thierstein	3'572	3'226	1.0%
Büsserach	Bezirk Thierstein	2'052	1'900	0.8%
Erschwil	Bezirk Thierstein	893	928	-0.4%
Fehren	Bezirk Thierstein	631	556	1.3%
Grindel	Bezirk Thierstein	471	499	-0.6%
Himmelried	Bezirk Thierstein	925	964	-0.4%
Kleinfützel	Bezirk Thierstein	1'248	1'236	0.1%
Meltingen	Bezirk Thierstein	618	593	0.4%
Nunningen	Bezirk Thierstein	1'851	1'869	-0.1%
Zullwil	Bezirk Thierstein	618	602	0.3%
Hellikon	Bezirk Rheinfelden	781	768	0.2%
Kaiseraugst	Bezirk Rheinfelden	5'482	4'229	2.6%
Magden	Bezirk Rheinfelden	3'791	3'124	2.0%
Möhlin	Bezirk Rheinfelden	10'454	8'382	2.2%
Mumpf	Bezirk Rheinfelden	1'291	1'182	0.9%
Obermumpf	Bezirk Rheinfelden	1'001	1'039	-0.4%
Olsberg	Bezirk Rheinfelden	356	336	0.6%
Rheinfelden	Bezirk Rheinfelden	12'172	10'720	1.3%
Schupfart	Bezirk Rheinfelden	758	679	1.1%
Stein (AG)	Bezirk Rheinfelden	2'978	2'455	2.0%
Wallbach	Bezirk Rheinfelden	1'844	1'579	1.6%
Wegenstetten	Bezirk Rheinfelden	1'035	1'023	0.1%
Zeiningen	Bezirk Rheinfelden	2'220	1'889	1.6%
Zuzgen	Bezirk Rheinfelden	852	815	0.4%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2012	Einwohner 2002	Veränderung p.a. (in %)
Bassecourt	District de Delémont	3'492	3'337	0.5%
Boécourt	District de Delémont	885	857	0.3%
Bourrignon	District de Delémont	272	297	-0.9%
Châtillon (JU)	District de Delémont	452	380	1.8%
Corban	District de Delémont	462	460	0.0%
Courchapoix	District de Delémont	421	405	0.4%
Courfaivre	District de Delémont	1'597	1'579	0.1%
Courrendlin	District de Delémont	2'595	2'435	0.6%
Courroux	District de Delémont	3'134	2'809	1.1%
Courtételle	District de Delémont	2'459	2'174	1.2%
Delémont	District de Delémont	11'808	11'456	0.3%
Develier	District de Delémont	1'394	1'299	0.7%
Ederswiler	District de Delémont	119	122	-0.2%
Glovelier	District de Delémont	1'192	1'133	0.5%
Mervelier	District de Delémont	527	599	-1.3%
Mettembert	District de Delémont	114	130	-1.3%
Montsevelier	District de Delémont	509	523	-0.3%
Movelier	District de Delémont	379	394	-0.4%
Pleigne	District de Delémont	381	409	-0.7%
Rebeuvelier	District de Delémont	385	349	1.0%
Rossemaison	District de Delémont	585	512	1.3%
Saulcy	District de Delémont	258	274	-0.6%
Soulce	District de Delémont	236	249	-0.5%
Soyhières	District de Delémont	483	489	-0.1%
Undervelier	District de Delémont	291	308	-0.6%
Vermes	District de Delémont	308	337	-0.9%
Vicques	District de Delémont	1'795	1'657	0.8%
Vellerat	District de Delémont	71	65	0.9%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2011	Einwohner 2001	Veränderung p.a. (in %)
Grenzach-Wyhlen	Hochrhein	14'122	13'834	0.2%
Rheinfelden (D)	Hochrhein	32'453	32'153	0.1%
Schwörstadt	Hochrhein	2'411	2'485	-0.3%
Inzlingen	Lörrach und Inzlingen	2'462	2'580	-0.5%
Lörrach	Lörrach und Inzlingen	48'626	46'272	0.5%
Bad Bellingen	Markgräflerland und Kandertal	4'004	3'836	0.4%
Binzen	Markgräflerland und Kandertal	2'902	2'545	1.3%
Efringen-Kirchen	Markgräflerland und Kandertal	8'228	8'108	0.1%
Eimeldingen	Markgräflerland und Kandertal	2'439	2'152	1.3%
Fischingen	Markgräflerland und Kandertal	691	588	1.6%
Kandern	Markgräflerland und Kandertal	8'137	7'888	0.3%
Malsburg-Marzell	Markgräflerland und Kandertal	1'433	1'528	-0.6%
Rümmingen	Markgräflerland und Kandertal	1'664	1'539	0.8%
Schallbach	Markgräflerland und Kandertal	719	672	0.7%
Schliengen	Markgräflerland und Kandertal	5'320	5'011	0.6%
Wittlingen	Markgräflerland und Kandertal	973	890	0.9%
Hasel	Mittleres Wiesental	1'136	1'137	0.0%
Hausen im Wiesental	Mittleres Wiesental	2'325	2'382	-0.2%
Maulburg	Mittleres Wiesental	4'013	3'986	0.1%
Schopfheim	Mittleres Wiesental	18'991	19'231	-0.1%
Steinen	Mittleres Wiesental	10'186	10'040	0.1%
Aitern	Oberes Wiesental	553	580	-0.5%
Böllen	Oberes Wiesental	91	107	-1.6%
Fröhnd	Oberes Wiesental	479	486	-0.1%
Häg-Ehrsberg	Oberes Wiesental	865	872	-0.1%
Kleines Wiesental	Oberes Wiesental	2'891	2'996	-0.4%
Schönau im Schwarzwald	Oberes Wiesental	2'395	2'548	-0.6%
Schönenberg	Oberes Wiesental	333	344	-0.3%
Todtnau	Oberes Wiesental	4'843	5'198	-0.7%
Tunau	Oberes Wiesental	188	179	0.5%
Utzenfeld	Oberes Wiesental	611	617	-0.1%
Wembach	Oberes Wiesental	333	293	1.3%
Wieden	Oberes Wiesental	566	587	-0.4%
Zell im Wiesental	Oberes Wiesental	5'892	6'221	-0.5%
Weil am Rhein	Weil am Rhein	30'011	29'264	0.3%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2009	Einwohner 1999	Veränderung p.a. (in %)
Bendorf	Canton de Ferrette	232	216	0.7%
Bettlach	Canton de Ferrette	323	256	2.4%
Biederthal	Canton de Ferrette	336	304	1.0%
Bouxwiller	Canton de Ferrette	445	420	0.6%
Courtavon	Canton de Ferrette	332	336	-0.1%
Durlinsdorf	Canton de Ferrette	467	500	-0.7%
Durmenach	Canton de Ferrette	968	892	0.8%
Ferrette	Canton de Ferrette	864	1'072	-2.1%
Fislis	Canton de Ferrette	440	400	1.0%
Kiffis	Canton de Ferrette	243	224	0.8%
Kœstlach	Canton de Ferrette	505	404	2.3%
Levoncourt	Canton de Ferrette	248	232	0.7%
Liebsdorf	Canton de Ferrette	341	260	2.7%
Ligsdorf	Canton de Ferrette	320	320	0.0%
Linsdorf	Canton de Ferrette	324	304	0.6%
Lucelle	Canton de Ferrette	37	56	-4.1%
Lutter	Canton de Ferrette	296	288	0.3%
Mœrnach	Canton de Ferrette	561	556	0.1%
Mooslargue	Canton de Ferrette	524	328	4.8%
Muespach	Canton de Ferrette	867	856	0.1%
Muespach-le-Haut	Canton de Ferrette	995	808	2.1%
Oberlarg	Canton de Ferrette	152	120	2.4%
Oltingue	Canton de Ferrette	727	788	-0.8%
Raedersdorf	Canton de Ferrette	522	512	0.2%
Roppentzwiller	Canton de Ferrette	743	652	1.3%
Sondersdorf	Canton de Ferrette	336	328	0.2%
Vieux-Ferrette	Canton de Ferrette	580	500	1.5%
Werentzhouse	Canton de Ferrette	576	572	0.1%
Winkel	Canton de Ferrette	340	304	1.1%
Wolschwiller	Canton de Ferrette	470	432	0.8%
Attenschwiller	Canton de Huningue	889	836	0.6%
Blotzheim	Canton de Huningue	4'060	3'597	1.2%
Buschwiller	Canton de Huningue	942	856	1.0%
Folgensbourg	Canton de Huningue	797	648	2.1%
Hagenthal-le-Bas	Canton de Huningue	1'084	1'016	0.7%
Hagenthal-le-Haut	Canton de Huningue	588	400	3.9%
Hégenheim	Canton de Huningue	3'176	2'628	1.9%

Gemeinde	Subraum	Einwohner 2009	Einwohner 1999	Veränderung p.a. (in %)
Hésingue	Canton de Huningue	2'424	1'912	2.4%
Huningue	Canton de Huningue	6'589	6'154	0.7%
Knoeringue	Canton de Huningue	354	256	3.3%
Leymen	Canton de Huningue	1'142	1'020	1.1%
Liebenswiller	Canton de Huningue	196	188	0.4%
Michelbach-le-Bas	Canton de Huningue	715	680	0.5%
Michelbach-le-Haut	Canton de Huningue	509	492	0.3%
Neuwiller	Canton de Huningue	535	500	0.7%
Ranspach-le-Bas	Canton de Huningue	648	632	0.3%
Ranspach-le-Haut	Canton de Huningue	591	400	4.0%
Rosenau	Canton de Huningue	2'088	1'876	1.1%
Saint-Louis	Canton de Huningue	19'755	19'933	-0.1%
Village-Neuf	Canton de Huningue	3'635	3'020	1.9%
Wentzwiller	Canton de Huningue	722	552	2.7%
Bartenheim	Canton de Sierentz	3'610	2'851	2.4%
Brinckheim	Canton de Sierentz	354	364	-0.3%
Dietwiller	Canton de Sierentz	1'383	1'140	2.0%
Geispitzen	Canton de Sierentz	441	418	0.5%
Helfrantzkirch	Canton de Sierentz	790	784	0.1%
Kappelen	Canton de Sierentz	520	476	0.9%
Kembs	Canton de Sierentz	4'455	3'704	1.9%
Kœtzingue	Canton de Sierentz	550	476	1.5%
Landser	Canton de Sierentz	1'562	1'716	-0.9%
Magstatt-le-Bas	Canton de Sierentz	448	400	1.1%
Magstatt-le-Haut	Canton de Sierentz	267	216	2.1%
Rantzwiller	Canton de Sierentz	788	680	1.5%
Schlierbach	Canton de Sierentz	1'175	932	2.3%
Sierentz	Canton de Sierentz	2'848	2'428	1.6%
Steinbrunn-le-Bas	Canton de Sierentz	629	668	-0.6%
Steinbrunn-le-Haut	Canton de Sierentz	588	536	0.9%
Stetten	Canton de Sierentz	313	288	0.8%
Uffheim	Canton de Sierentz	885	800	1.0%
Wahlbach	Canton de Sierentz	452	340	2.9%
Waltenheim	Canton de Sierentz	545	496	0.9%
Zaessingue	Canton de Sierentz	316	268	1.7%

Quelle: BFS STATPOP 2012, BFS ESPOP 2002, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2001 und 2011, Insee 1999 und 2009.

metrobasel – Partner (Stand Mai 2013)

Wir danken für die Partnerschaft und/oder Projektunterstützung.

Acino Pharma AG • Actelion Pharmaceuticals Ltd. • Agglomerationsprogramm Basel • Airport Casino und Airport Hotel • ARB Angestelltenvereinigung Region Basel • Architekten Quadrat Basel • Baader Architekten AG BSA SIA • BaselArea (Wirtschaftsförderung Basel-Stadt und Basel-Landschaft) • BASF Schweiz AG • Birstal: Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Pfeffingen, Reinach • Blaser Architekten AG • BLT Baselland Transport AG • Burckhardt+Partner AG • BRB Bauunternehmer Region Basel • Brenntag Schweizerhall AG • Bund Schweizer Architekten • BVB Basler Verkehrs-Betriebe • Christ & Gantenbein AG • Clariant Produkte (Schweiz) AG • Datalynx AG • Degelo Architekten • Deloitte AG • Diener & Diener Architekten • Dolder Group • DSM Nutritional Products • E. Gutzwiller & Cie Banquiers • Ernst & Young • EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg • fadeout – Corporate TV • F. Hoffmann-La Roche AG • Forum Regio Plus (Verein zur Förderung des Schwarzbubenlandes) • Gasverbund Mittelland GVM • Gebäudeversicherung Kanton Basel-Stadt • GSI Bau- und Wirtschaftsingenieure AG • Handelskammer beider Basel • Hecht Immo Consult AG • Helvetia Versicherungen • Herzog & de Meuron Architekten • HIAG Immobilien Holding AG • Hochschule für Gestaltung und Kunst der FHNW • Hotel Les Trois Rois • IBA Basel 2020 • Industrielle Werke Basel IWB • Jakob Müller Holding AG • Kanton Basel-Landschaft • Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt • Kraftwerk Birsfelden AG • La Roche 1787 • LGT Bank • Lonza Group AG • MCH Group AG • Merian Iselin Spital • Mirabaud & Cie Banquiers Privés • Morger + Dettli Architekten AG BSA/SIA • Novartis International AG • Planungsverband Fricktal Regio • PricewaterhouseCoopers • Promotion Laufental • Regio Basiliensis • Rapp Gruppe • Stadt Liestal • Stadt Lörrach mit Wohnbau Lörrach und Sparkasse Lörrach-Rheinfelden • Stiftung Sympany • Syngenta Crop Protection AG • Trinationaler Eurodistrict Basel TEB/Eurodistrict trinational de Bâle ETB • usic Regionalgruppe Basel • VISCHER Anwälte und Notare • Vitra • Weleda AG • Wirtschaftskammer Baselland • Wirtschaftsregion Südwest • Zwimpfer Partner Architekten SIA

Privatpersonen:

Zurzeit wird metrobasel von gegen 200 Privatpersonen unterstützt.

metrobasel
economic report 2013