

## Eine Zukunft zu Dritt : Entwicklungsstrategie 2020 Un Avenir à Trois : Stratégie de Développement 2020

Band 1: Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel  
Tome 1 : Les fondamentaux de l'Agglomération Trinationale de Bâle





# Inhalt Sommaire

|       |                                                                                                                                                         |    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
|       | Vorwort<br>Avant propos                                                                                                                                 | 5  |
|       | Einleitung<br>Introduction                                                                                                                              | 7  |
| 1     | Die Trinationale Agglomeration Basel: Ein trinationaler Lebensraum<br>L'Agglomération Trinationale de Bâle: un bassin de vie trinational                | 11 |
| 1.1   | Das Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel – TAB<br>Périmètre de l'Agglomération Trinationale de Bâle – ATB                                       | 11 |
| 1.2   | Die Trinationale Agglomeration Basel: Herz einer trinationalen Metropole?<br>L'Agglomération Trinationale de Bâle, coeur d'une métropole trinationale ? | 17 |
| 1.2.1 | Metropole<br>Métropole                                                                                                                                  | 20 |
| 1.2.2 | Metropolitanraum<br>L'aire métropolitaine                                                                                                               | 21 |
| 1.2.3 | Die Metropolregionen<br>Les régions métropolitaines                                                                                                     | 23 |
| 1.3   | Schlussfolgerung<br>Conclusion                                                                                                                          | 25 |

|       |                                                                                                                                                    |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2     | Die Trinationale Agglomeration Basel: Ein zusammenwachsendes Gebiet<br>L'Agglomération Trinationale de Bâle: un territoire de plus en plus intégré | 27 |
| 2.1   | Siedlungsstruktur<br>Urbanisation                                                                                                                  | 27 |
| 2.1.1 | Siedlung und Landschaft<br>Urbanisation et paysage                                                                                                 | 27 |
| 2.1.2 | Siedlungsentwicklung und Grenzen<br>Urbanisation et frontières                                                                                     | 36 |
| 2.2   | Der Rhein<br>Le Rhin                                                                                                                               | 40 |
| 2.3   | Bevölkerung<br>Population                                                                                                                          | 50 |
| 2.3.1 | Alter der Bevölkerung<br>Âge de la population                                                                                                      | 56 |
| 2.3.2 | Ausländische Bevölkerung<br>Population étrangère                                                                                                   | 57 |
| 2.4   | Arbeitsplätze<br>Emplois                                                                                                                           | 61 |
| 2.4.1 | Arbeitsplatzgebiete<br>Pôles d'emplois                                                                                                             | 61 |
| 2.4.2 | Grenzgänger<br>Frontaliers                                                                                                                         | 65 |
| 2.5   | Verkehr<br>Transports                                                                                                                              | 67 |
| 2.5.1 | Das Straßennetz<br>Le réseau de transport routier                                                                                                  | 68 |
| 2.5.2 | Park & Ride<br>Les Parking-relais                                                                                                                  | 73 |
| 2.5.3 | Der öffentliche Verkehr<br>Le réseau de transports en commun                                                                                       | 73 |

|       |                                                                                                                                                                                                 |     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.6   | Schlussfolgerung<br>Conclusion                                                                                                                                                                  | 78  |
| 3     | <a href="#">Die Trinationale Agglomeration Basel: Das Gebiet in der Raumplanung</a><br><a href="#">L'Agglomération Trinationale de Bâle: un territoire à plusieurs niveaux de planification</a> | 81  |
| 3.1   | Leitfaden zu den Planungssystemen in der Trinationalen Agglomeration Basel<br>Introduction aux systèmes de planification au sein de<br>l'Agglomération Trinationale de Bâle                     | 82  |
| 3.1.1 | Die europäischen Leitlinien<br>Les principes directeurs au niveau européen                                                                                                                      | 84  |
| 3.2   | Überblick über die Planungssysteme<br>Vue d'ensemble des systèmes de planification                                                                                                              | 86  |
| 3.2.1 | Das Planungssystem in der Schweiz<br>Le système de planification en Suisse                                                                                                                      | 86  |
| 3.2.2 | Das Planungssystem in Deutschland<br>Le système de planification en Allemagne                                                                                                                   | 87  |
| 3.2.3 | Das Planungssystem in Frankreich<br>Le système de planification en France                                                                                                                       | 88  |
| 3.3   | Die Finanzierungsprogramme für Infrastrukturprojekte<br>Les programmes de financement des projets d'infrastructure                                                                              | 90  |
| 3.3.1 | Strategische Leitlinien für das Programm INTERREG IV Oberrhein<br>Lignes stratégiques pour le programme INTERREG IV Rhin Supérieur                                                              | 90  |
| 3.3.2 | Agglomerationsprogramm Basel<br>Le programme d'Agglomération de Bâle                                                                                                                            | 93  |
| 3.3.3 | Städtebauförderung Baden-Württemberg<br>Städtebauförderung Baden-Württemberg                                                                                                                    | 95  |
| 3.3.4 | Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 Elsass<br>Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 Alsace                                                                                              | 99  |
| 3.4   | Überblick über die Inhalte der Planungsdokumente<br>Aperçu des orientations stratégiques des documents de planification                                                                         | 103 |

|       |                                                                                                                                                                            |            |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.5   | Schlussfolgerung<br>Contenu                                                                                                                                                | 109        |
| 4     | <u>Der TEB Verein – Governancestruktur eines konkreten trinationalen Vorhabens</u><br><u>ETB – une structure de gouvernance au service d'un projet trinational concret</u> | <u>111</u> |
| 4.1   | Die Organisation des TAB-Verein und Übergang zum TEB<br>Le fonctionnement de l'association ATB et le passage à l'ETB                                                       | 112        |
| 4.2   | Die Finanzierung von Arbeit und Projekten des TAB-Vereins (2002-2006)<br>Les financements des activités et des projets de l'association ATB                                | 115        |
| 4.3   | Die weiteren Einrichtungen der trinationalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit<br>Les autres initiatives de la coopération transfrontalière                             | 118        |
| 4.3.1 | Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz<br>La conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur                                                             | 118        |
| 4.3.2 | Infobest PALMRAIN : Eine Dienstleistungseinrichtung für die Bevölkerung<br>Infobest PALMRAIN : Une structure au service de la population                                   | 124        |
| 4.3.3 | metrobasel: Die Initiative privater und öffentlicher Akteure aus Basel<br>metrobasel: l'initiative des acteurs privés et publics de Bâle                                   | 125        |
| 4.3.4 | Trinationales Umweltzentrum – TRUZ<br>Centre trinational pour l'environnement                                                                                              | 126        |
| 4.4   | Schlussfolgerung<br>Conclusion                                                                                                                                             | 131        |

# Vorwort Préface



*Trinationaler Eurodistrict Basel, gegründet 26. Januar 2007 in Saint Louis  
L'Eurodistrict Trinational de Bâle crée le 26 janvier 2007 à Saint Louis*

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Eine Zukunft zu Dritt“ so lautet der Titel der Entwicklungsstrategie 2020 des Trinationalen Eurodistricts Basel. Grundlagen für diese Strategie sind die Überlegungen aus der gemeinsamen Arbeit der trinationalen Agglomeration Basel. Schon der Titel zeigt an, was die Überzeugung und der Antrieb all derer ist, die Verantwortung tragen für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Region um Basel: die Zukunft dieser Region kann nur durch eine intensive Kooperation zu Dritt nachhaltig gesichert werden, das heisst durch eine konkrete Zusammenarbeit der deutschen, der französischen und der Schweizer Partner.

Dabei ist das Leben über die Grenze hinweg in diesem Raum schon längst eine Realität. Das gilt für eine Vielzahl von Lebensbereichen, wie die Wirtschaft und die Arbeitswelt, die Kultur, Bildung und Gesundheit und auch die Freizeit und den Tourismus. Entsprechend ist es auch eine gelebte Realität für eine breite Palette an Akteuren, von den Unternehmen über die, die politische Verantwortung tragen bis hin zu den Vereinen, Verbänden und vor allem auch den Bürgerinnen und Bürgern unserer Region.

Wenn wir mit dieser gelebten Realität Schritt halten und ihr gerecht werden wollen, brauchen wir mutige Ideen und belastbare Projekte, die von allen Beteiligten und Betroffenen mitgetragen werden. Ziel muss es sein, die Wirkungen der nationalen Grenzen dort, wo sie die regionale Entwicklung behindern, zu mindern und zu beseitigen und sie dort, wo sie Chancen darstellen im Wettbewerb der Regionen, entschlossen

Chers lecteurs,

„Un avenir à Trois,; voici le titre de la stratégie de développement 2020 de l'Eurodistrict Trinational de Bâle. Cette stratégie se base sur le travail réalisé au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Le titre illustre la conviction et la motivation de ceux qui sont en charge du développement de la région transfrontalière autour de Bâle: l'avenir de cette région ne peut être garanti qu'à trois, par la collaboration concrète des partenaires allemands, français et suisses.

Le quotidien au sein de notre région se vit depuis longtemps par delà les frontières. C'est la réalité dans de nombreux domaines de la vie économique, du monde du travail, de la culture, de l'éducation et la santé, mais aussi des loisirs et du tourisme. C'est également une réalité pour un large éventail d'acteurs, depuis les entreprises en passant par les responsables politiques jusqu'aux associations et organisations, mais aussi et surtout pour les habitants de notre région.

Si nous voulons être en phase avec cette réalité vécue et pouvoir composer avec elle, nous devons trouver des initiatives hardies et des projets engagés, qui seront portés en commun par l'ensemble des partenaires et des personnes concernées. Notre objectif est de réduire, de gommer les effets des frontières nationales là où elles entravent le développement régional tout en les utilisant énergiquement lorsqu'elles représentent des opportunités dans la concurrence des régions. Depuis 2002 des projets concrets pour-

zu nutzen. Mit diesem Ziel vor Augen wird bereits seit 2002 erfolgreich die Umsetzung konkreter Projekte verfolgt. Exemplarisch hierfür können die 2008 neu eingeführten Busverbindungen zwischen den beiden Rheinfelden und von Basel nach Grenzach-Wyhlen sowie der erste Spatenstich zur Verlängerung der Tramlinie 8 zwischen Basel-Kleinhuningen nach Weil am Rhein genannt werden. Die Verlängerung der Tramlinie 3 zwischen Basel-Bourgfelden und dem Bahnhof Saint-Louis wird derzeit unter Federführung der Communauté de Communes des Trois Frontières vorbereitet.

Weil wir den gemeinsamen Weg nur weiter gehen können, wenn wir neben der genauen Ausgangslage die Herausforderungen auf deutscher, französischer und Schweizer Seite kennen, setzt sich „Eine Zukunft zu Dritt“ aus den drei folgenden Berichten zusammen:

■ Band 1: Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel

■ Band 2: Die Entwicklungsstrategie 2020

■ Band 3: Die TAB Projekte 2001-2007

All denen, die als Akteure der grenzüberschreitenden Kooperation mit diesen Werken arbeiten, aber auch allen anderen, die sich aus den verschiedensten Gründen für die Trinationale Agglomeration und den 2007 gegründeten Trinationalen Eurodistrict Basel interessieren, wünschen wir eine gewinnbringende Lektüre.



Jean Ueberschlag  
Député-maire de la ville de Saint-Louis,  
Président des Trinationalen Eurodistricts Basel /  
Président de l'Eurodistrict Trinational de Bâle



Dr. Guy Morin,  
Regierungspräsident des Kantons Basel Stadt /  
Président du Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville,  
1. Vize-Präsident des Trinationalen Eurodistricts Basel /  
1er vice-président de l'Eurodistrict Trinational de Bâle

suivants cet objectif ont été réalisés. Nous pouvons citer en 2008 la mise en place d'un bus transfrontalier entre les deux villes de Rheinfelden, et entre Bâle et Grenzach-Wyhlen, ainsi que le début des travaux du prolongement de la ligne de tramway n° 8 entre Bâle-Kleinhuningen et Weil am Rhein. Le prolongement de la ligne de tramway n°3 entre Bâle-Bourgfelden et la gare de Saint-Louis est un projet en cours de préparation sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes des Trois Frontières.

Parce que nous ne pourrions faire cette route ensemble qu'à la condition de connaître son point de départ et ses enjeux des trois cotés, allemand, français et suisse, « Un avenir à trois » est défini par les trois rapports suivants :

■ Tome 1 : Les fondamentaux de l'Agglomération Trinationale de Bâle

■ Tome 2 : La stratégie de développement 2020

■ Tome 3 : Les projets de l'ATB 2001-2007

A tous ceux qui, acteurs de la coopération transfrontalière, feront usage de ces ouvrages, mais aussi à ceux qui, pour des motifs divers, s'intéressent à l'Agglomération Trinationale et à l'Eurodistrict Trinational de Bâle créée en 2007, nous souhaitons une lecture enrichissante.



Walter Schneider,  
Landrat des Landkreises Lörrach  
2. Vize-Präsident des Trinationalen Eurodistricts Basel /  
2ième vice-président de l'Eurodistrict Trinational de Bâle

# Einleitung Introduction

Am 8. Dezember 1995 trafen sich auf einem beim Dreiländereck verankerten Schiff PolitikerInnen, PlanerInnen und Wirtschaftsfachleute aus Südbaden, dem Südsass und der Nordwestschweiz, um über das Thema „Eine Zukunft zu Dritt“ zu diskutieren. Dabei wurde klar festgestellt und in einem gemeinsamen Fazit festgehalten, dass die interkommunale und vor allem grenzüberschreitende, direkte Zusammenarbeit im Bereich Raumentwicklung und bei Großprojekten verbessert werden muss. Der bis dahin lediglich periodische Austausch von Informationen und Planungsdokumenten seit der Gründung der Regio Basiliensis (1963) sollte durch Koordination und Zusammenarbeit von gemeinsamen Projekten ersetzt werden.

In der Folge dieser Tagung begann eine Gruppe von 16 Planern und Planerinnen aus den zuständigen Planungsstellen der drei benachbarten Grenzlandregionen mit den Vorarbeiten für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept im Perimeter der neu benannten „Trinationale Agglomeration Basel – TAB“.

Ziel der Arbeit am Entwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) war, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Koordination in der Raumplanung zu verbessern, die für die gesamte Agglomeration wichtigen Projekte gemeinsam zu planen und zu realisieren und damit zur Stärkung der Attraktivität der Trinationalen Agglomeration Basel als europäische Wirtschaftsregion beizutragen.

Seit 1996 sind mehr als zehn Jahre vergangen. Dank zweier INTERREG-Programme für grenzüberschreitende Zusammenarbeit konnte in diesem Zeitraum die grenzüber-

Le 8 décembre 1995 eût lieu une rencontre, sur un bateau ancré au « coin » des trois Pays, entre les responsables politiques, économiques et les urbanistes du Sud du Pays de Bade, du Sud de l'Alsace et de la Suisse du Nord-Ouest, avec pour thème « un avenir à trois ». Il fut établi et repris dans une conclusion signée par l'ensemble des participants que la coopération directe, communale et transfrontalière dans le domaine de l'aménagement et des grands projets, devait être améliorée. La pratique du simple échange périodique d'informations et de documents d'urbanisme qui existait depuis la création de la Regio Basiliensis (1963) devait être remplacée par une coordination et une collaboration en amont pendant la durée des études.

Suite à ce colloque, un groupe de 16 aménageurs issu des instances de planification compétentes des trois pays frontaliers, se mit au travail pour préparer la réalisation d'un concept de développement commun et transfrontalier à l'intérieur du périmètre dénommé «Agglomération Trinationale de Bâle» (ATB).

Le but du travail autour du concept de développement ATB a consisté à améliorer la collaboration transfrontalière et la coordination des planifications, à étudier et à réaliser en commun les projets importants à l'échelle de l'agglomération, et à renforcer ainsi l'attractivité de l'ATB en tant que pôle économique européen.

schreitende Kooperation im Verdichtungsraum der TAB deutlich weiterentwickelt werden:

- INTERREG II (1997 – 2000), ausgestattet mit einem Budget von 320 000 Euro für die Projekte der TAB,
- INTERREG III (2001 – 2006), ausgestattet mit einem Budget von 2 Millionen Euro für die Projekte der TAB.

Die geleistete Arbeit hat ermöglicht,

- ein erstes Gesamtentwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel vorzubereiten und zu definieren (Periode 1997 – 2000),
- das Dokument von allen Gebietskörperschaften der Trinationalen Agglomeration Basel politisch bestätigen zu lassen (2001),
- den Verein zur nachhaltigen Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB-Verein) zu gründen,
- Machbarkeitsstudien für zehn Schlüsselprojekte der TAB in Auftrag zu geben und zu begleiten (2002 – 2006) und
- das Gesamtentwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel zu überarbeiten (2006).

Die während der letzten Jahre in den Bereichen Raumplanung und öffentlicher Verkehr geleistete Arbeit stellt eine solide Grundlage dar, auf welche sich die Akteure des Trinationalen Eurodistricts Basel bei der Schaffung einer gemeinsamen Zukunft stützen können.

Im Januar 2007 hat sich der TAB-Verein zum Trinationalen Eurodistrict Basel weiterentwickelt.

Die heutigen Aufgaben der grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind zahlreich:

- Erhöhen der Sichtbarkeit der Aktivitäten grenzüberschreitender Zusammenarbeit für die Bevölkerung der Stadtregion Basel ([Transparenz](#)),
- Steigern der Effizienz politischer *Governance* in der TAB ([Effizienz](#)),

Depuis 1996, plus de dix ans se sont écoulés et deux programmes pour la coopération transfrontalière INTERREG ont permis de faire avancer fortement la coopération transfrontalière au sein de l'aire urbaine de l'ATB:

- INTERREG II (1997 – 2000), doté d'un budget de 320 000 euros pour les projets ATB,
- INTERREG III (2001 et 2006), doté d'un budget de 2 millions d'euros pour les projets ATB.

Le travail effectué a permis de:

- Préparer et de définir un premier concept global de développement et les projets prioritaires pour l'Agglomération Trinationale de Bâle (période 1997 – 2000),
- Faire valider politiquement ce document, par l'ensemble des territoires de l'Agglomération Trinationale de Bâle (2001),
- Créer l'association pour le développement durable de l'Agglomération Trinationale de Bâle (association ATB) (2002),
- Suivre les études de faisabilité des dix projets ATB (2002-2006),
- Actualiser le concept de développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle (2006).

Le travail effectué ces dernières années dans le domaine de l'aménagement du territoire et des transports en commun par les acteurs de l'association ATB représente une base solide sur laquelle les acteurs de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle pourront se baser pour construire le futur.

En janvier 2007, l'Association ATB s'est transformé en une nouvelle structure l'Eurodistrict Trinationale de Bâle.

Les enjeux actuels de la coopération transfrontalière sont nombreux et complexes:

- Rendre visible pour la population les activités de coopération transfrontalière de la région urbaine de Bâle ([Transparence](#)),
- Renforcer l'efficacité de la gouvernance politique de l'ATB ([Efficacité](#)),

- Konkretisieren der Kooperation in den Bereich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch den Bau neuer Infrastruktur ([Vertiefung](#)),
- Integration neuer Themen der grenzüberschreitender Kooperation in den TAB-Perimeter ([Ausweitung](#)),
- Übergang von einem projektweisen Vorgehen in ein themenübergreifendes „policy making“, welches die zahlreichen punktuellen Blockaden in der grenzüberschreitenden Kooperation zu überwinden vermag und allen Akteuren die Vorteile ihres Engagements im Prozess der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aufzeigt ([Sichtbarmachen des Gewinns der Zusammenarbeit](#)).

Im Kontext europäischer und internationaler Städtekonkurrenz möchte dieses Dokument eine solide Grundlage zur Erleichterung der notwendigen Erarbeitung eines gemeinsamen, ‚[städtischen Konsens](#)‘ (wohin wollen wir gehen?) bieten. Dieser soll von Schweizer, französischen und deutschen Akteuren sowohl aus dem privaten (Unternehmer, Stiftungsvertreter, Architekten, Raumplaner, etc.), als auch dem öffentlichen Sektor (Politiker, Verwaltungs- oder Universitätsmitarbeiter), welche in Zukunft durch ihr Engagement die Landschaft und die Entwicklung der Stadtregion Basel gestalten, geteilt und getragen werden.

Die Erarbeitung der Entwicklungsstrategie der Trinationalen Agglomeration Basel für den Zeitraum 2007 bis 2020 setzt sich aus drei Berichten zusammen. Der vorliegende Band 1 dient als Nachschlagewerk für die Partner und Fachstellen der grenzüberschreitenden Kooperation im Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel. Um eine Wissensbasis zu schaffen, enthält dieser Bericht grundlegende Informationen über den trinationalen Raum. Ein zweiter Band analysiert auf Basis der zwei vorherigen Berichte die Stärken und Schwächen der trinationalen Agglomeration und definiert Orientierungslinien und Herausforderungen für die Zukunft. Ein dritter Band fasst die Ergebnisse, der im Rahmen von INTERREG III finanzierten grenzüberschreitenden Projekte im Zeitraum von 2001-2006 zusammen und zeigt neue Stossrichtungen für die zukünftige Entwicklung der Trinationalen Agglomeration auf.

In einem ersten Schritt wird in dem vorliegenden Band 1 „Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel“ eine Übersicht der verschiedenen Definitionen räumlicher Abgrenzung der jeweiligen Ländern dargestellt. In einem zweiten Schritt werden die prägenden Elemente und Eigenschaften des trinationalen Raumes im TAB-Perimeter aufgezeigt. Diese Analyse erlaubt, ein Gesamtbild der Stärken und Schwächen der trinationalen Dimension des Raumes zu gewinnen und zeigt zugleich die ersten Herausforderungen für die Zukunft auf. Die Identifizierung der strategischen und politischen Ziele in der räumlichen Entwicklung der jeweiligen Teilgebiete ist eine grundlegende Voraussetzung für die Entstehung einer gemeinsam definierten zukünftigen

- Konkretisieren, par la construction d’infrastructures, la coopération dans les domaines de l’aménagement du territoire et des transports en commun ([Approfondissement](#)),
- Intégrer de nouveaux thèmes de coopération transfrontalière à l’échelle de la région urbaine de Bâle ([Elargir](#)),
- Passer d’une logique d’évaluation projet sectoriel par projet sectoriel à une évaluation multi thématique de «policy making», seul moyen de dépasser les nombreux blocages ponctuels de la coopération transfrontalière et de permettre à tous les acteurs de la coopération transfrontalière d’avoir une perception claire des avantages apportés par leur engagement dans le processus de coopération transfrontalière ([Rendre visible les gains de la coopération](#)).

Dans un contexte de concurrence métropolitaine au niveau européen et international, ce document a pour but de constituer une base solide pour faciliter le nécessaire travail de création d’un [consensus urbain](#) (où voulons-nous aller ?), partagé et soutenu par l’ensemble des acteurs suisses, allemands et français, privés (entrepreneurs, responsables de fondations, architectes, aménageurs, etc.) ou publics (élus, services administratifs, universitaires) qui façonneront, par leur engagement, le paysage et le développement de l’aire urbaine bâloise dans le futur.

La stratégie de développement de l’Agglomération Trinationale de Bâle définie pour la période 2007 – 2020 est exposée en trois rapports. Le présent document doit servir de référence pour les partenaires et institutions au sein du territoire de coopération transfrontalière de l’Agglomération Trinationale de Bâle. En vue de transmettre une connaissance de base, ce rapport contient les informations générales sur le territoire trinational. Un deuxième tome analyse les points forts et les points faibles de l’Agglomération trinationale, et définit des enjeux et des orientations pour l’avenir. Un troisième rapport reprend les résultats des projets de coopération transfrontalière financés sur la période 2001 – 2006 dans le cadre d’INTERREG III, et trace de nouvelles pistes pour le développement futur de l’Agglomération trinationale.

Dans le document présent, «Les fondements de l’Agglomération Trinationale de Bâle», le premier chapitre donne un aperçu des différentes définitions en vigueur dans chaque pays pour élaborer une typologie des espaces. Les caractéristiques et les spécificités du territoire de l’ATB sont présentées dans un deuxième chapitre. Cette analyse permet de parvenir à une vue d’ensemble des forces et des faiblesses liées à la dimension trinationale du territoire, et ainsi de déterminer de premiers enjeux pour l’avenir. L’identification d’objectifs stratégiques et politiques du développement territorial de chaque partie de l’agglomération est une condition préalable à la définition d’une future stratégie de développement commune. Pour cette raison, le troisième chapitre présente un résumé des documents de planification du territoire de l’ETB et des principaux

gen Entwicklungsstrategie. Aus diesem Grund wird im dritten Kapitel eine Zusammenfassung der Planungsdokumente und der wichtigsten Finanzierungsprogramme für grenzüberschreitende Tätigkeiten vorgestellt. Im vierten und letzten Kapitel wird die institutionelle Struktur des Vereins der Trinationalen Agglomeration Basel erklärt und in Zusammenhang mit anderen Kooperationsformen gebracht.

Viel Spaß beim Lesen!

programmes de financement des opérations transfrontalières. Le quatrième et dernier chapitre explique l'organisation de l'institution ETB et met celle-ci en perspective avec d'autres formes de coopération.

Bonne lecture !

# 1

## Die Trinationale Agglomeration Basel: Ein trinationaler Lebensraum

### L'Agglomération Trinationale de Bâle: un bassin de vie trinational

#### 1.1 Das Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel – TAB

Das Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel TAB wurde im Jahr 1996 festgelegt. Hierfür konnte auf zahlreiche Vorarbeiten zurückgegriffen werden, namentlich auf Studien der nationalen statistischen Ämter, der Regio Basiliensis und des Geographischen Instituts der Universität Basel.

Aus statistischer Perspektive sind die Definitionen der Kernstadt in den Ländern sehr unterschiedlich. So ist nach der schweizerischen Definition die Stadt Basel, nach der französischen Definition der Kanton Basel-Stadt sowie die Stadt Saint-Louis und nach der deutschen Definition der Kanton Basel-Stadt Kernstadt der Trinationalen Agglomeration Basel.

Auch die Definitionen des französischen „aire urbaine“ oder „**région urbaine**“, der schweizerischen „**Agglomeration**“ und der deutschen „**Stadtregion**“ bzw. des „Verdichtungsraums“ unterscheiden sich erheblich voneinander, da sie auf unterschiedlicher Kriterien basieren. Zwei Indikatoren sind jedoch in allen drei nationalen Definitionen gleichermaßen bedeutend: Die Bevölkerungsdichte und die Pendlerverflechtungen, welche vor allem aus Berufspendlern zwischen „Kernstadt“ und den umliegenden Gemeinden bestehen.

Ein Vergleich der unterschiedlichen nationalen Definitionen gestaltet sich schwierig. Die von dem französischen INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) und dem Statistischen Landessamt Baden-Württemberg festgelegten

#### 1.1 Périmètre de l'Agglomération Trinationale de Bâle – ATB

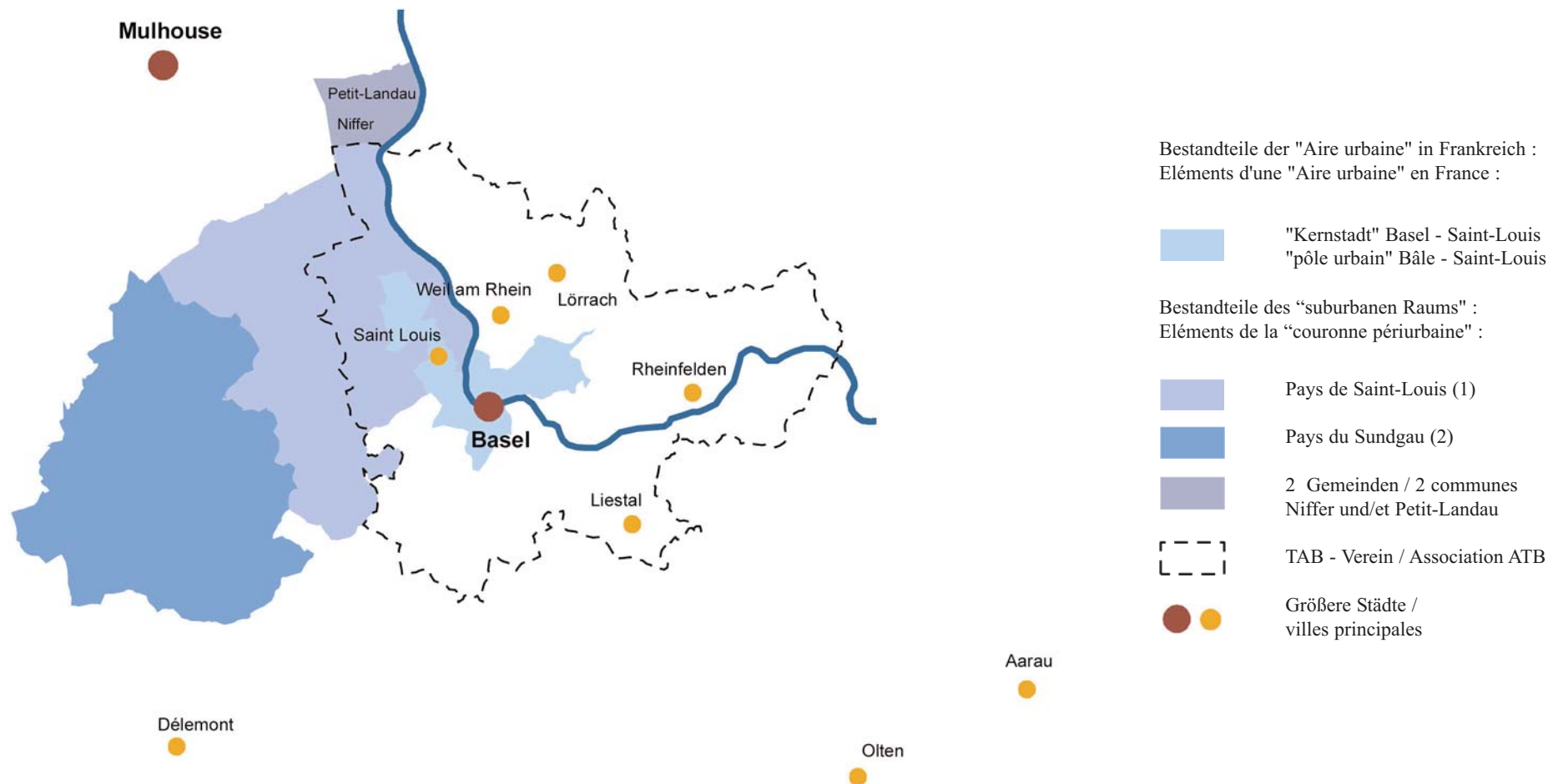
Le périmètre de l'agglomération ATB a été défini en 1996. Pour déterminer ce périmètre, les acteurs locaux ont pu se référer à un grand nombre de travaux préliminaires réalisés par des instituts statistiques nationaux, et à des études de la Regio Basiliensis et de l'institut géographique de l'université de Bâle.

D'un point de vue statistique, les définitions du pôle urbain (ou cœur urbain de l'agglomération) sont différentes selon les pays. Pour la Suisse, le pôle urbain correspond à la commune de Bâle, pour la France, il s'agit du canton de Bâle et de la commune de Saint Louis, pour l'Allemagne du canton de Bâle ville.

Les définitions de „l'aire urbaine“ ou „**région urbaine**“, appelée «**agglomération**» en Suisse et «**Stadtregion**» ou «Verdichtungsraum» en Allemagne, sont également différentes dans les trois pays, car les indicateurs retenus pour leur définition ne sont pas les mêmes. Les définitions sont concordantes cependant sur l'importance de deux facteurs communs: la densité de la population ainsi que les flux pendulaires, liés au travail essentiellement, entre le « pôle central » et les autres communes périphériques.

La comparaison des différentes définitions nationales s'avère difficile. Les périmètres définis par l'Insee et l'office fédéral du Baden Württemberg ne concernent que les territoires nationaux associé au canton de Bâle. Seul l'office fédéral de la statistique suisse prend en compte la dimension trinationale de l'agglomération de Bâle. Il propose une

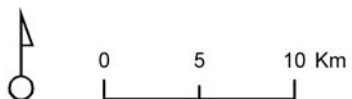
# Perimeter des Agglomerationsraums Basel von INSEE (F) L'aire urbaine bâloise d'après l'INSEE (F)



(1) Au sein du Pays de Saint-Louis, font partie de la couronne périurbaine/ Im Pays de Saint-Louis gehören zum suburbanen Raum : la Com Com des "Trois Frontières", la Com Com "Porte du Sundgau", ainsi que les communes suivantes/sowie die folgenden Gemeinden/ de la Com Com "Le pays de Sierentz" : Brinckheim, Geispitzen, Helfranzkirch, Kappelen, Koetzingue, Magstatt-le-Bas, Magstatt-le-Haut, Rantzwiller, Stetten, Uffheim, Wahlbach, Waltenheim ainsi que Zaessingue

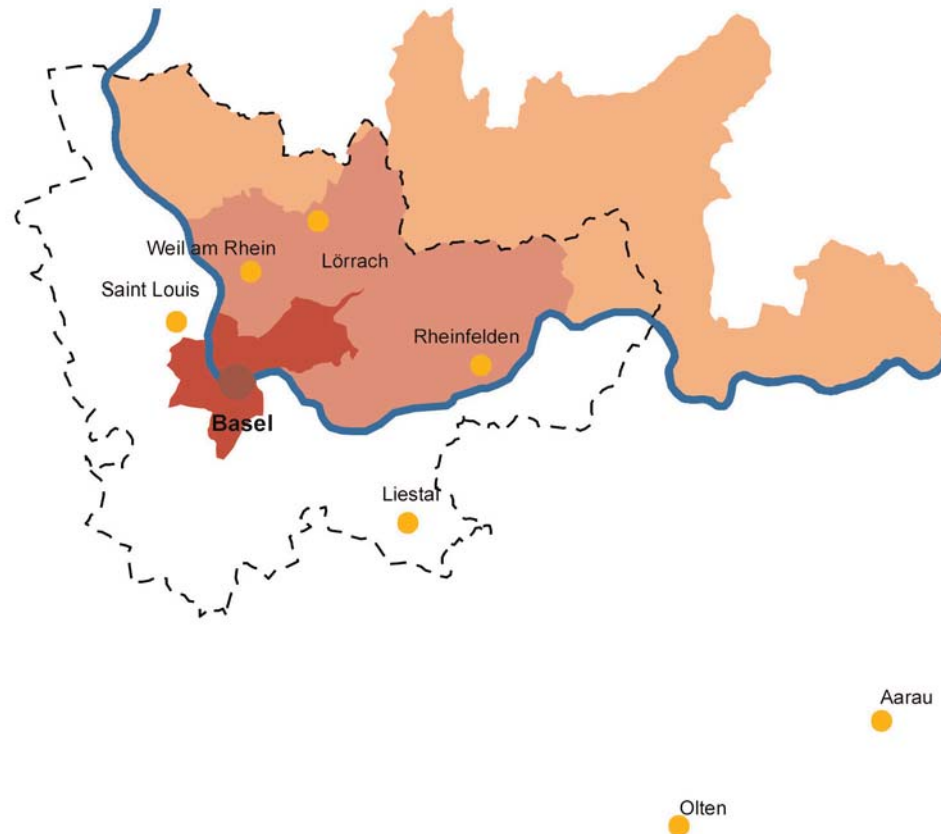
(2) Au sein du Pays du Sundgau, font partie de la couronne périurbaine/ Im Pays du Sundgau gehören zum suburbanen Raum: La totalité de la Com Com "Ill et Gersbach", ainsi que les communes suivantes de la Com Com "Canton de Hirsingue": Bettendorf, Feldbach, Henflingen, Oberdorf, Riespach, la Com Com "Jura alsacien": Bendorf, Bettlach, Biederthal, Bouxwiller, Durlinsdorf, Ferrette, Fislis, Kiffis, Koetslach, Liebsdorf, Ligsdorf, Linsdorf, Lutter, Moernach, Oltingue, Raedersdorf, Sondersdorf, Vieux-Ferrette, Winkel et Wolschwiller, ainsi que les communes suivantes/ sowie die folgenden Gemeinden: de la Com Com "Vallée de la Hundsbach": Berentzwiller, Franken, Hausgauen, Heiwiller, Hundsbach, Jettingen, Schwoben, Tagsdorf, et Willer

Quelle/ source: INSEE. TAB/ ATB@010b-2008



# Die "Stadtregion" von Basel nach dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (D) La "Stadtregion" de Bâle vue par le Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (D)

Mulhouse



Bestandteile der "Stadtregion" in Deutschland /  
Eléments d'une "Stadtregion" en Allemagne :

- "Kernstadt" oder Kanton Basel-Stadt /  
"Ville-centre" ou "canton de Bâle-ville"
- "Innerer Pendlereinzugsbereich" /  
"Zone principale d'influence de mouvements  
pendulaires":  
13 Gemeinden / communes im / du Landkreis Lörrach (1)
- "Äusserer Pendlereinzugsbereich" /  
"Zone secondaire d'influence  
de mouvements pendulaires " :  
8 Gemeinden / communes im / du Landkreis Lörrach (2)  
4 Gemeinden / communes im / du Landkreis Lörrach und  
im / et du Landkreis Waldshut (2)
- TAB - Verein / Association ATB
- Größere Städte /  
villes principales

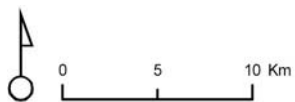
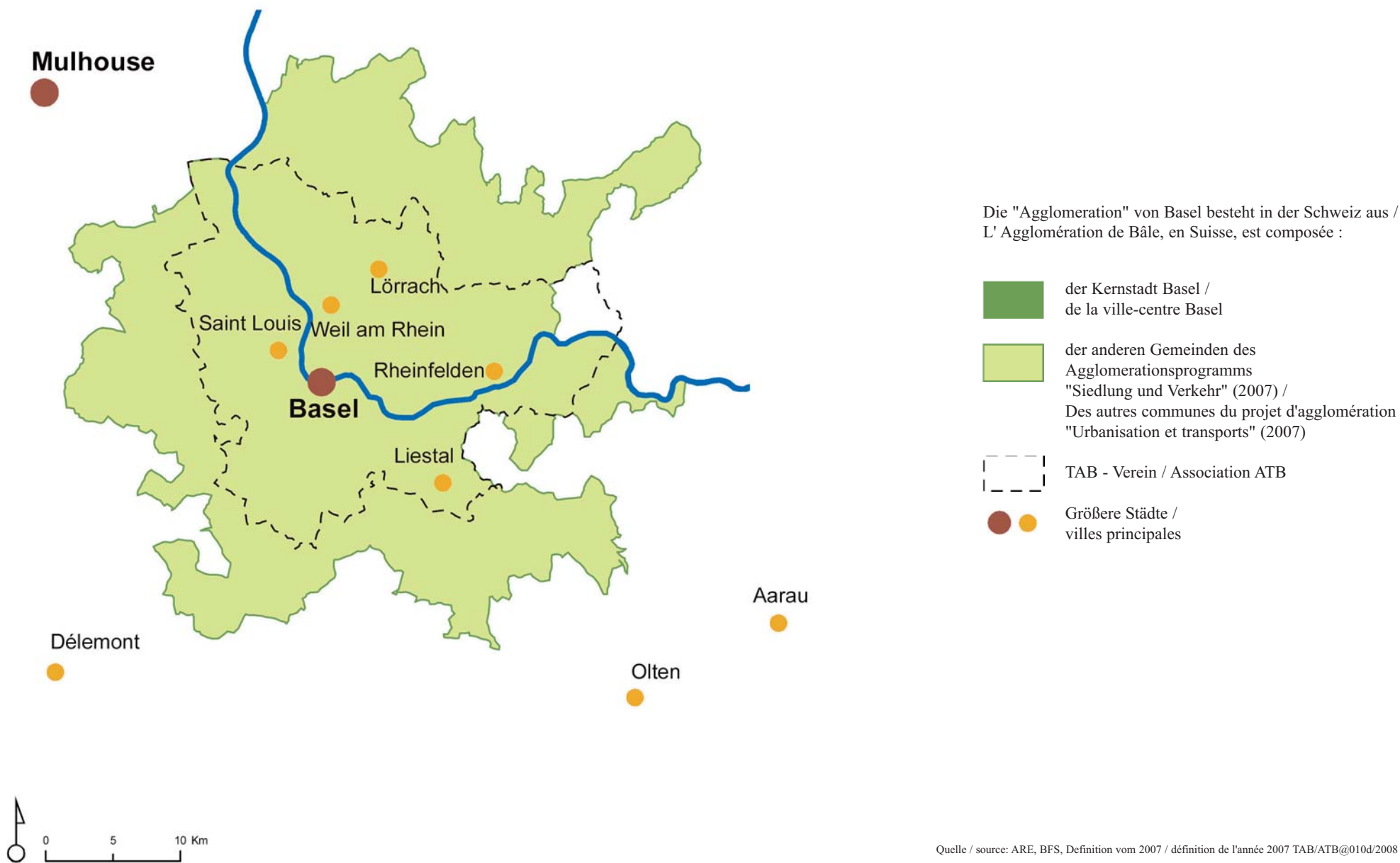
(1) Im Landkreis Lörrach gehören zum inneren Pendlereinzugsbereich/ Au sein du Landkreis de Lörrach, font partie de la zone principale d'influence du mouvement pendulaire: die Gemeinden von / les communes de Binzen, Eimeldingen, Grenzach-Wyhlen, Inzlingen, Lörrach, Rheinfelden, und Weil-am-Rhein,

(2) Im Landkreis Lörrach gehören zum inneren Pendlereinzugsbereich/ Au sein du Landkreis de Lörrach, font partie de la zone principale d'influence du mouvement pendulaire, die Gemeinden von/ les communes de: Efringen-Kirchen, Fischingen, Hasel, Hausen-im-Wiesenthal, Maulburg, Rümplingen, Schallbach, Schopfheim, Schwörstadt, Steinen und Wittlingen, und im Landkreis Waldshut/ et au sein du Landkreis Waldshut-Tiengen, die Gemeinden von/les communes de Bad-Säckingen, Laufenburg, Murg und Wehr

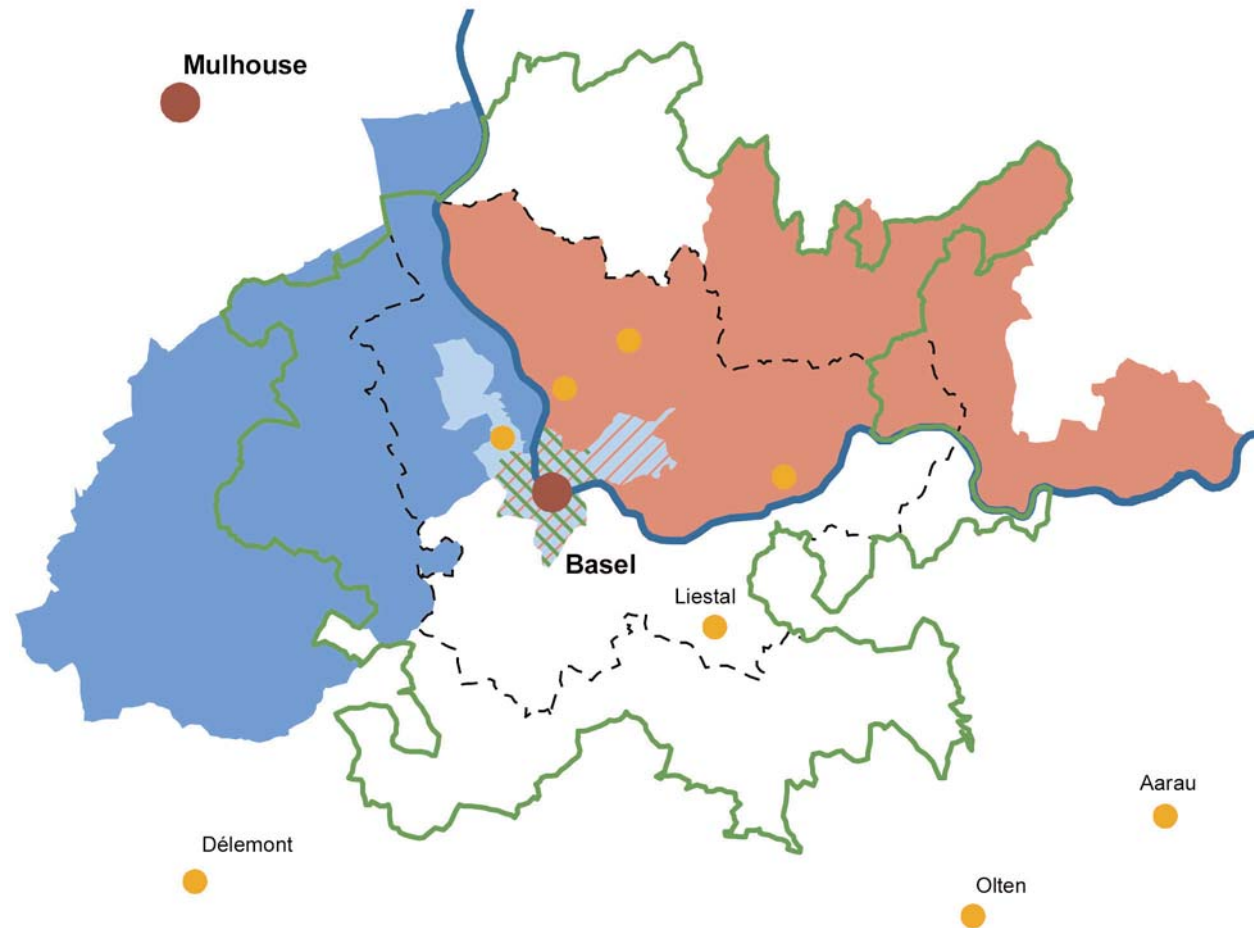
Quelle/ source : BBR. TAB/ATB@010c-2008



# Die Agglomeration von Basel nach dem schweizerischen Bundesamt für Statistik (CH) L'Agglomération de Bâle vue par l'Office de la statistique suisse (CH)



# Übersicht über die Definitionen und Perimeter der "Aire urbaine"/ "Stadtregion" / "Agglomeration" Aperçu des définitions et périmètres de " l'Aire urbaine" / "Stadtregion" / "Agglomération"



Bestandteile der "aire urbaine" in Frankreich /  
Eléments d'une "aire urbaine" en France :

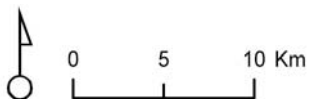
- "Kernstadt" Basel-Saint Louis /  
"Pôle urbain" Bâle-Saint Louis
- "Suburbaner Raum"/ "couronne périurbaine"

Bestandteile der "Stadtregion" in Deutschland /  
Eléments d'une "Stadtregion" en Allemagne :

- "Kernstadt" oder "Kanton Basel-Stadt"/  
"Ville centre" ou "canton de Bâle ville"
- "Pendlereinzugsbereich"/  
"Zone d'influence de mouvements pendulaires"

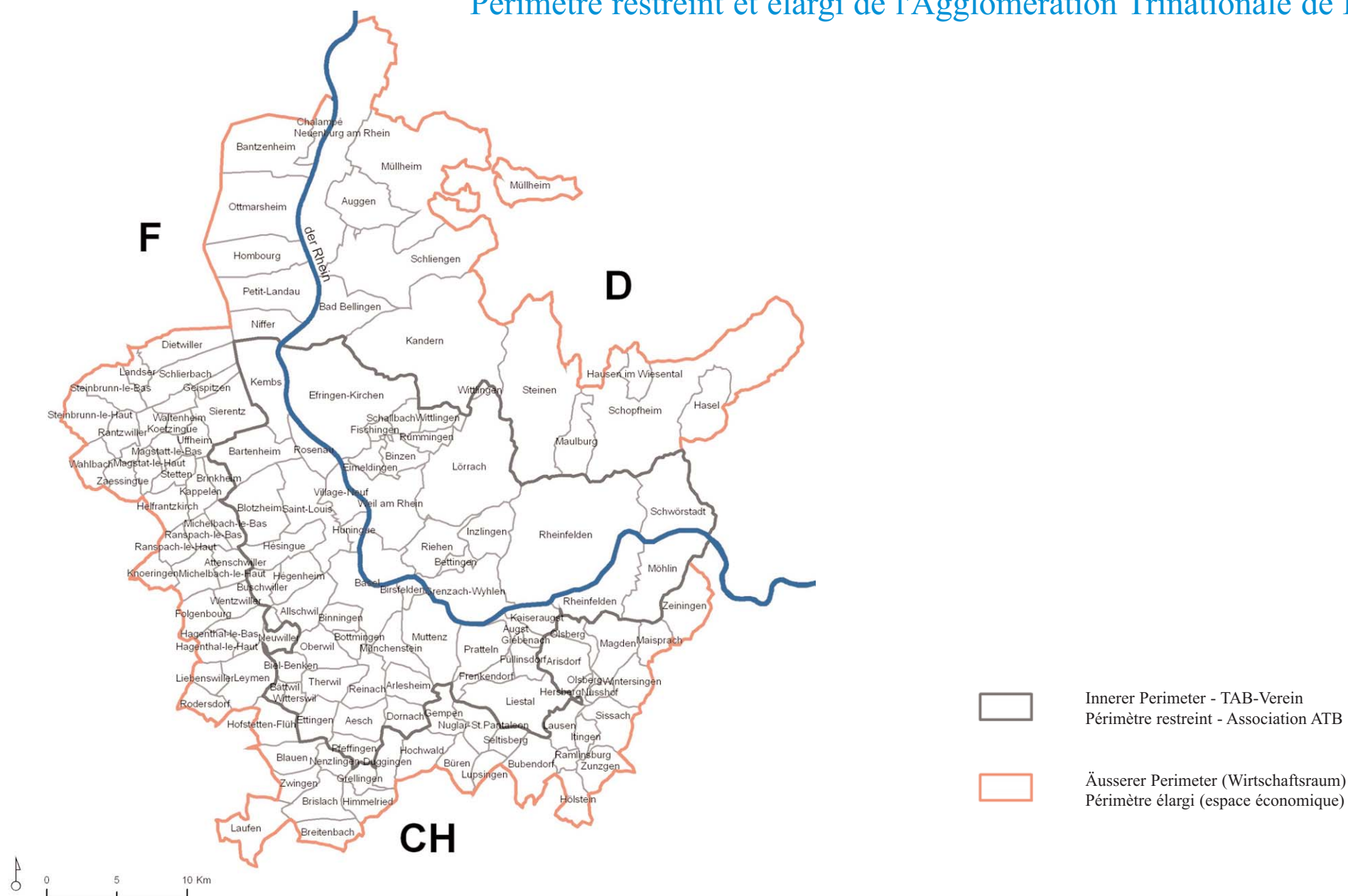
Bestandteile der "Agglomeration" in der Schweiz /  
Eléments d'une "Agglomération" en Suisse :

- "Kernstadt" Basel / "ville-centre" Bâle
- Andere Gemeinden des Agglomerations-  
programms "Siedlung und Verkehr" (2007) /  
autres communes du projet d'agglomération  
"Urbanisme et transports" (2007)
- TAB - Verein / Association ATB
- Größere Städte /  
villes principales



Quelle/ source: INSEE, ARE , BBR, TAB/ ATB@010a-2008

# Innerer und äusserer Perimeter der Trinationalen Agglomeration Basel Périmètre restreint et élargi de l'Agglomération Trinationale de Bâle



Quelle: source: TAB/ATB TAB/ATB@003-2006

Gebietseinheiten beinhalten lediglich die in dem jeweiligen Nationalstaat gelegenen Bereiche verbunden mit dem Kanton Basel-Stadt.

Lediglich das eidgenössische Bundesamt für Statistik berücksichtigt die trinationale Ausdehnung der Agglomeration Basel. Es schlägt eine grenzüberschreitende Abgrenzung für den Einzugsbereich des Arbeitsplatzschwerpunktes Basel vor, welche die entsprechenden Gebiete in Frankreich und Deutschland mit einbezieht.

Die unterschiedlichen nationalen Definitionen entspringen verschiedenen statistischen Kriterien zur funktionalen Gliederung des Raumes. Da diese nicht über die Grenzen hinweg auf das trinationale Gebiet anwendbar waren, wurde eine pragmatische politische Abgrenzung mit einem doppelten Perimeter gewählt:

- Der innere Perimeter der TAB mit 53 Kommunen und fast 600 000 Einwohnern und
- der erweiterte Perimeter, der „Wirtschaftsraum TAB“ (2001), der einer grenzüberschreitenden „Aire Urbaine“ oder einem „Verdichtungsraum“ entspricht, umfasst 134 Kommunen mit 750 000 Einwohnern.

Die Arbeit des Vereins der Trinationalen Agglomeration Basel entspricht also einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf der Ebene der trinationalen Kernstadt Basel und ihres Verdichtungsraums.

## 1.2 Die Trinationale Agglomeration Basel: Herz einer trinationalen Metropole?

Stadt und Verdichtungsraum sind nicht die einzigen möglichen räumlichen Ebenen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in einer Stadt wie Basel.

Wie Pierre Veltz in seinem Buch „Globalisierung, Städte und Gebiete“ ausführt, „werden im globalisierten Raum der 1980/90er Jahre die geografischen Solidaritäten fragiler und das Wachstum der Zentren erscheint mehr von den horizontalen Beziehungen zu anderen Zentren als den traditionellen Beziehungen zum Umland gespeist“ (2006-25).

Für Basel und die TAB bedeutet dies, dass die Beziehungen zu Zürich, Genf, Paris, Frankfurt, London, Houston, Cambridge usw. mindestens genau so wichtig für die städtische Wirtschaftsentwicklung sind wie die Beziehungen zu Städten wie Mulhouse oder Freiburg im Breisgau im Metropolitanraum.

délimitation transfrontalière de l'influence du pôle d'emploi de Bâle tenant compte du territoire français et allemand.

Les différentes définitions correspondent à des critères statistiques qui relèvent d'un découpage fonctionnel du territoire. L'impossibilité actuelle d'appliquer les définitions nationales au delà des frontières sur l'ensemble du territoire trinationnel, a conduit à opter en 2001 pour une délimitation politique et pragmatique du territoire qui définit deux périmètres:

- Le périmètre restreint ATB avec 53 communes et près de 600 000 habitants et
- Le périmètre élargi, «l'Espace économique ATB» (2001), qui correspond de fait à une sorte «d'aire urbaine» ou en allemand à un «Verdichtungsraum» transfrontalier, comprenant 134 communes et plus de 750'000 habitants.

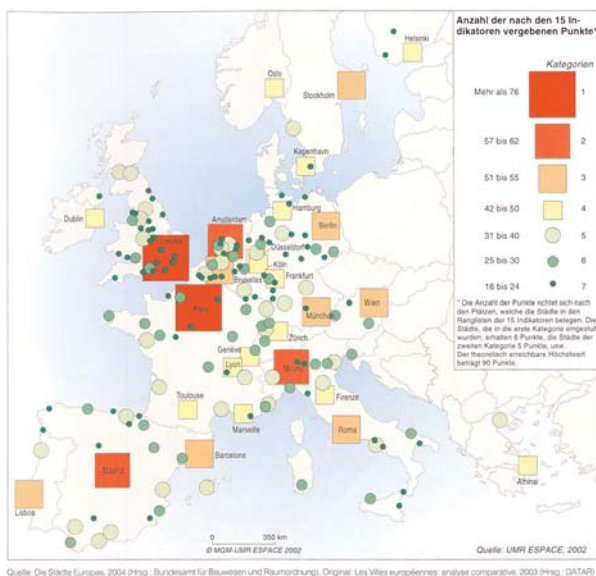
Les activités de l'association de l'Agglomération Trinationale de Bâle correspondent donc à une coopération transfrontalière au niveau du coeur urbain de Bâle et à sa région urbaine.

## 1.2 L'Agglomération Trinationale de Bâle, coeur d'une métropole trinationale ?

La ville et la région urbaine ne sont pas les seuls niveaux territoriaux à être opportuns pour une coopération transfrontalière à l'échelle d'une ville comme Bâle.

Comme Pierre Veltz le précise dans son ouvrage (Mondialisation, villes et territoires, 2006 p.25) «Dans l'espace globalisé des années 80-90, les solidarités géographiques deviennent plus fragiles, la croissance des pôles semble se nourrir de la relation horizontale avec d'autres pôles plus que des relations verticales traditionnelles avec les arrières pays».

Pour Bâle et l'ATB, cela signifie que les relations avec Zürich, Genève, Paris, Frankfurt, Londres, Houston, Cambridge etc. sont aussi importantes, si ce n'est plus, pour le développement économique de la ville, que les relations avec les villes de son aire métropolitaine comme Mulhouse ou Freiburg im Breisgau.

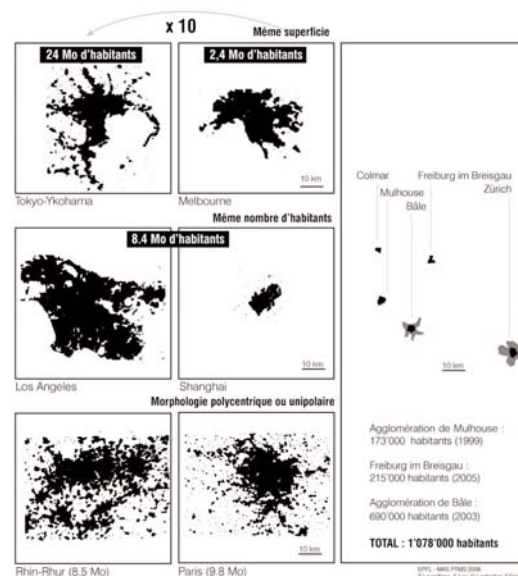


*Die Städte Europas. (UMR Espace 2002)*  
*Les villes européennes. (UMR Espace 2002)*

Die Tatsache der neuen horizontalen Dimension räumlicher Beziehungen kann nicht vollständig außer Acht gelassen werden, weil sie die wiederkehrenden Diskussionen über die Metropole Basel erklärt.

Bestrebungen hin zu einer regionalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit widerspiegeln die Herausforderungen für einen Stadtstaat wie Basel, in Zeiten internationaler Standortkonkurrenz die Entwicklung seines größeren Verdichtungsraumes zu koordinieren. Sie wurden daher insbesondere von den privatwirtschaftlichen Akteuren Basels als wichtiges Instrument für räumliches Marketing, „Benchmarking“, und für die Tourismusförderung angesehen.

Tatsächlich können Basel und sein trinationaler Verdichtungsraum nicht einfach als Stadt fünfter Kategorie in die Hierarchie europäischer Städte eingestuft werden, wie es von der DATAR in ihrem Buch „les villes européennes“ aus dem Jahre 2004 vorgenommen wurde. Die Geschäftssitze multinationaler Unternehmen aus den Bereichen Life Science, Versicherungen, Bankwesen, internationaler Handel und Logistik verleihen Basel eine bedeutende metropolitane Dimension.

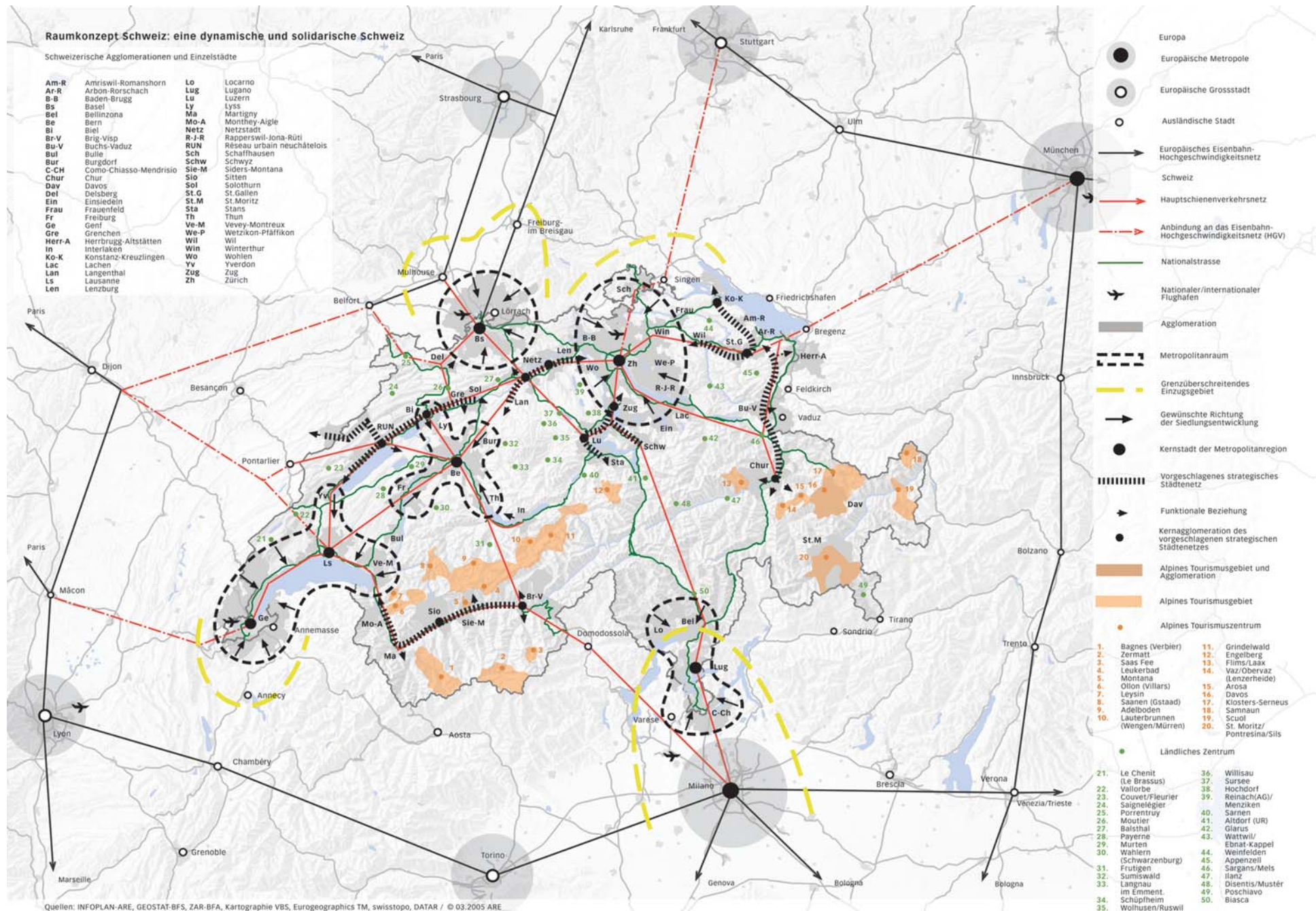


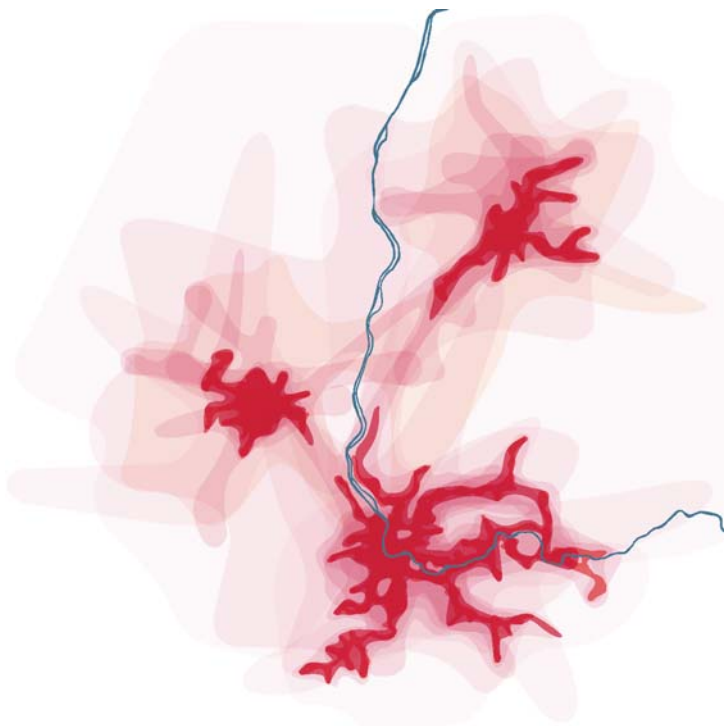
*Siedlungsform der Metropolen. (EPFL / PTMS 2006)*  
*Forme urbaine de Métropoles. (EPFL / PTMS 2006)*

Cette nouvelle dimension horizontale des relations territoriales est une réalité qui ne peut être complètement oubliée, car elle explique l'apparition récurrente de discussions sur le thème de la métropole bâloise.

Ces réflexions à une échelle plus large sont le reflet des enjeux pour une ville-Etat comme Bâle de coordonner son aire d'influence et son environnement régional plus large, dans le cadre de la concurrence économique internationale. Ces initiatives sont perçues comme importantes, surtout par les acteurs économiques de Bâle, pour les activités de marketing territorial et de «benchmarking», et le développement touristique de l'agglomération.

En effet, Bâle et sa région urbaine trinationale ne peuvent pas être simplement considérées comme une ville de cinquième niveau dans la hiérarchie urbaine européenne, comme l'a fait en 2004 la DATAR dans son livre « les villes européennes ». Les «fonctions de siège» des entreprises multinationales globales dans les secteurs de la science de la vie, de l'assurance, de la banque, du commerce international et de la logistique ont des effets qui leur donnent une dimension métropolitaine.





*Metropolitanraum Basel-Mulhouse-Freiburg  
(ETH-Studio 2006)  
Région métropolitaine Bâle-Mulhouse-  
Fribourg (ETH-Studio 2006)*

Oft stellt sich in jenen Diskussionen die Frage, ob Basel eine Metropole sei. Einer Antwort auf diese Frage wollen wir uns mit Hilfe der offiziellen schweizerischen, französischen und deutschen Definitionen annähern.

### 1.2.1 Metropole

Auch hier sind die nationalen Definitionen von Metropole und Metropolitanraum in den einzelnen Ländern unterschiedlich. Es besteht derzeit keine allein gültige und universelle Definition einer Metropole.

Durch den Vergleich verschiedener Definitionen aus der schweizerischen, französischen und deutschen Literatur lassen sich wiederkehrende Eigenschaften von Metropolen, wie sie von den einzelnen Autoren beschrieben werden, erkennen.

- Metropolen haben **kein einheitliches, universelles Erscheinungsbild**. Die Morphologie von Metropolen ist durch lokale Eigenheiten und ihre besondere Verankerung in der Region geprägt. Sie kann eine polyzentrische oder unizentrische Form annehmen und größere unbebaute, mitunter ländliche Bereiche beinhalten. Ihr

La question souvent posée actuellement est de savoir si Bâle est une métropole. Nous allons essayer de répondre à cette question, sur la base des définitions officielles en Suisse, en France et en Allemagne.

### 1.2.1 Métropole

Une fois encore les définitions de l'aire métropolitaine et de la métropole sont différentes selon les pays. Il n'existe pas de définition unique et universelle de la métropole.

La synthèse de quelques définitions trouvées dans la littérature suisse, française et allemande, permet de dégager les caractéristiques récurrentes d'une métropole mises en évidence par différents auteurs.

- Une métropole ne se caractérise **pas par une morphologie universelle**. La forme des métropoles est induite par leurs spécificités locales et leur ancrage particulier au territoire dans lequel elles s'inscrivent. La forme de la métropole peut être polycentrique ou unipolaire. Son tissu peut incorporer des espaces non bâtis parfois importants, voire des espaces ruraux. Sa croissance s'accompagne généralement d'une **forte con-**

Wachstum bringt allgemein einen **starken Flächenverbrauch** (beschleunigte Suburbanisierung) und die Herausbildung von **Nebenzentren** in der Peripherie mit sich.

- Eine Metropole bemisst sich nicht nach der **Einwohnerzahl**, jedoch haben die wenigsten in der Literatur genannten internationalen Metropolen weniger als 2 Millionen Einwohner.
- Metropolen üben eine große Attraktivität sowohl im **globalen** als auch im **regionalen Maßstab** aus. Ihre internationale Wahrnehmung beruht jedoch auf ihrer Einbettung in das globale Städtenetz.
- Ein weiteres Kriterium für Metropolen ist ihr **Kultur- und Freizeitangebot**, das durch eine große Vielfalt von Angeboten und kulturellen Großereignissen nationaler oder internationaler Ausstrahlung geprägt ist.

Wir können also feststellen, dass nach den einen Kriterien Basel und die TAB als regionale Metropole, nach anderen hingegen als europäische Metropole bezeichnet werden kann. Die geringe Einwohnerzahl der TAB – unter 1 Million Einwohner – erlaubt kaum Basel als eine vollständige Metropole zu bezeichnen, selbst wenn ein Teil ihrer Metropolitanökonomie Kontrollfunktionen im globalen Maßstab ausübt. Es ist daher interessanter, die räumliche Ebene des Metropolitanraums zu betrachten.

### 1.2.2 Metropolitanraum

In der Schweiz ist der „Metropolitanraum“ ein offizieller statistischer Begriff. Dies resultiert in erster Linie aus der Schweizer Siedlungsstruktur. Seit der letzten Schweizer Volkszählung vor 1990 hat das eidgenössische Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die Intensivierung von Pendlerverflechtungen sowohl zwischen Kernstädten und ihrem Umland, wie auch unter den verschiedenen Agglomerationen festgestellt. Sie gehen vor allem auf den fortwährenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den wirtschaftlichen Bedeutungsgewinn der großen Zentren zurück.

Auf dieser Grundlage wurden vom Bundesamt für Statistik seit 2000 fünf Metropolitanräume analysiert und festgelegt. Es handelt sich um die Metropolitanräume (vgl. Abb. S.19):

- Basel,
- Bern,
- Genf-Lausanne,

**somation d'espace** (périurbanisation accélérée) et du développement de **centralités secondaires** dans les zones périphériques.

- Une métropole ne se caractérise pas par un **nombre critique d'habitants**, cependant rares sont les métropoles de niveau international citées dans la littérature ayant moins de 2 millions d'habitants.
- L'attractivité d'une métropole se déploie de **l'échelle mondiale à l'échelle régionale**. Mais la reconnaissance internationale, elle, ne se confirme que lorsque la métropole s'intègre dans le réseau des centralités mondiales.
- Un autre critère de la métropole est sa politique **culturelle et de loisirs** qui centralise une grande diversité d'activités et qui organise de grandes manifestations culturelles d'envergure nationale ou internationale.

Nous voyons donc que, pour certains critères, la ville de Bâle et l'ATB peuvent être considérées comme une métropole régionale, et pour d'autres comme une métropole européenne. Toutefois, le faible nombre d'habitants de l'ATB inférieur à un million d'habitants ne permet pas à Bâle d'être une métropole à part entière, même si elle représente un noeud de contrôle mondial au sein de l'économie métropolitaine. Il semble plus intéressant d'étudier l'échelle territoriale de l'aire métropolitaine.

### 1.2.2 L'aire métropolitaine

En Suisse, ce niveau territorial d'aire métropolitaine ou «Metropolitanraum» est une échelle officielle de la nomenclature statistique suisse. Cette situation résulte vraisemblablement des caractéristiques de la structure urbaine suisse. En effet, depuis le dernier recensement de population en 1990, l'ARE, l'office fédéral du développement territorial, a constaté un renforcement des interdépendances pendulaires non seulement entre les villes centres et leur périphérie mais aussi entre les différentes agglomérations, du fait notamment de l'extension permanente des systèmes de transport et de l'augmentation de l'importance économique des grands centres.

Sur la base de ce constat, cinq aires métropolitaines (Metropolitanräume) sont reconnues et définies depuis 2000 par l'office national des statistiques (cf. carte p.19). Il s'agit de l'aire métropolitaine de

- Bâle
- Bern
- Genève-Lausanne



*Europäische Metropolregionen in Deutschland (BBR 2005)*  
*Regions Métropolitaines Européennes en Allemagne (BBR 2005)*

- 1 Berlin-Brandenburg
- 2 Bremen-Oldenburg
- 3 Frankfurt Rhein-Main
- 4 Hamburg
- 5 Hannover-Braunschweig-Göttingen
- 6 München
- 7 Nürnberg
- 8 Rhein-Neckar-Dreieck
- 9 Rhein-Ruhr
- 10 Sachsensdreieck
- 11 Stuttgart



*Metropolitan-Netzwerk (DIACT 2005)*  
*Les réseaux métropolitains (DIACT 2005)*

- Agglomération Tessin-Lugano und
- Zürich.

Diese Metropolitanräume fassen mehrere kleinere Agglomerationen mit einer zentralen zusammen. Eine Agglomeration gehört demnach zu einem Metropolitanraum, wenn der Anteil der Pendler zur zentralen Agglomeration mindestens 8,3% beträgt.

Zur Abgrenzung des Metropolitanraumes Basel führt das ARE aus, dass „funktional [...] auch Mulhouse, Müllheim und Bad Säckingen dazugehören“ (Januar 2004, Metropolräume S.2).

Für das ETH-Studio Basel reicht der Metropolitanraum von Basel bis ins Elsass nach Mulhouse und ins Breisgau nach Freiburg. Es begründet dies mit der **Siedlungsform** des Metropolitanraumes (vgl. Abb. S.20).

In Deutschland hat der Begriff Metropolitanraum keine räumliche Entsprechung. Er wäre hier zwischen den offiziellen Begriffen Stadtregion und Metropolregion zu verorten.

- l'agglomération Tessin-Lugano
- Zürich.

Les aires métropolitaines (Metropolitanraum) regroupent plusieurs agglomérations liées fonctionnellement à une agglomération centrale. Une agglomération appartient à une aire métropolitaine lorsque la part des pendulaires rejoignant l'agglomération centre est au moins de 8.3%.

Pour la délimitation de l'aire métropolitaine de Bâle, l'ARE précise que «fonctionnellement, Mulhouse, Mullheim et Bad-Säckigen en font également partie» (janvier 2004, Metropolräume p.2).

Les auteurs de «l'ETH Studio Basel» représentent l'aire métropolitaine de Bâle, élargie vers l'Alsace jusqu'à Mulhouse et le Breisgau jusqu'à Freiburg. Ils se basent pour cela sur leur vision de la **forme urbaine** de l'aire métropolitaine (cf. carte p.20).

En Allemagne, le concept d'aire métropolitaine ne correspond pas à un niveau territorial. Les Allemands vont directement du concept de «Stadtregion» à celui de «Metropolregion».

### 1.2.3 Die Metropolregionen

Die Definition von Metropolregionen ist noch ungenauer als die des Metropolraums.

**In Deutschland** sind die Metropolregionen als Standorte definiert, deren Funktionen über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen (vgl. Abb. S.22). Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeiten Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen.

Europäische Metropolregionen ergänzen das System der zentralen Orte in Deutschland hinsichtlich herausragender internationaler Raumfunktionen, die in den Planungsdokumenten zu berücksichtigen sind.

Konkret werden Metropolregionen nach drei wissenschaftlich anerkannten Funktionen definiert:

- die Entscheidungs- und Kontrollfunktion,
- die Gatewayfunktion und
- die Innovations- und Wettbewerbsfunktion.

Aufbauend auf diese Funktionen wurde eine Reihe von Kriterien erarbeitet. Darunter spielt die Kooperationsbereitschaft innerhalb der Metropolregion eine wichtige Rolle.

Im Oberrhein-Raum wird derzeit die Gründung einer gemeinsamen Metropolregion ähnlich des Rhein-Neckar-Dreiecks oder Stuttgart diskutiert.

**In Frankreich** besteht keine genaue Definition der Metropolregion. Dies liegt sicherlich nicht zuletzt an der Tatsache, dass in Frankreich neben Paris und der Ile-de-France keine ähnlich großen Verdichtungsräume wie in den Niederlanden (Randstadt) oder Deutschland (Ruhrgebiet) bestehen.

Um die internationale Ausstrahlung der französischen Metropolen zu stärken, hat die Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT, früher DATAR) in Frankreich zur metropolräumlichen Kooperation ausgerufen. Dadurch sollen auf metropolräumlicher Ebene neue Kooperationen entstehen, bestehende gestärkt und die Umsetzung der zugrunde liegenden Strategien gefördert werden. An dem Ausschreibungsverfahren konnten Regionen mit mindestens 500 000

### 1.2.3 Les régions métropolitaines

La définition des régions métropolitaines est encore plus floue que celle de l'aire métropolitaine.

**En Allemagne**, les régions métropolitaines sont définies comme des territoires possédant des fonctions qui rayonnent internationalement (cf. carte p.22). Ces territoires sont les moteurs du développement économique, social et culturel. Ils doivent, de ce fait, jouer un rôle important pour permettre à l'Allemagne et à l'Europe de renforcer leurs capacités de compétitivité dans la concurrence internationale et accélérer le processus d'intégration européenne.

Les «régions métropolitaines européennes» complètent le système allemand des «territoires centraux» dans le domaine de la fonction territoriale internationale, qui sont à prendre en compte par les documents de planification.

De manière concrète, les régions métropolitaines sont définies sur la base de trois fonctions précises:

- le pouvoir de décision et de contrôle
- la fonction de «porte d'entrée internationale»
- les fonctions d'innovation et de compétitivité.

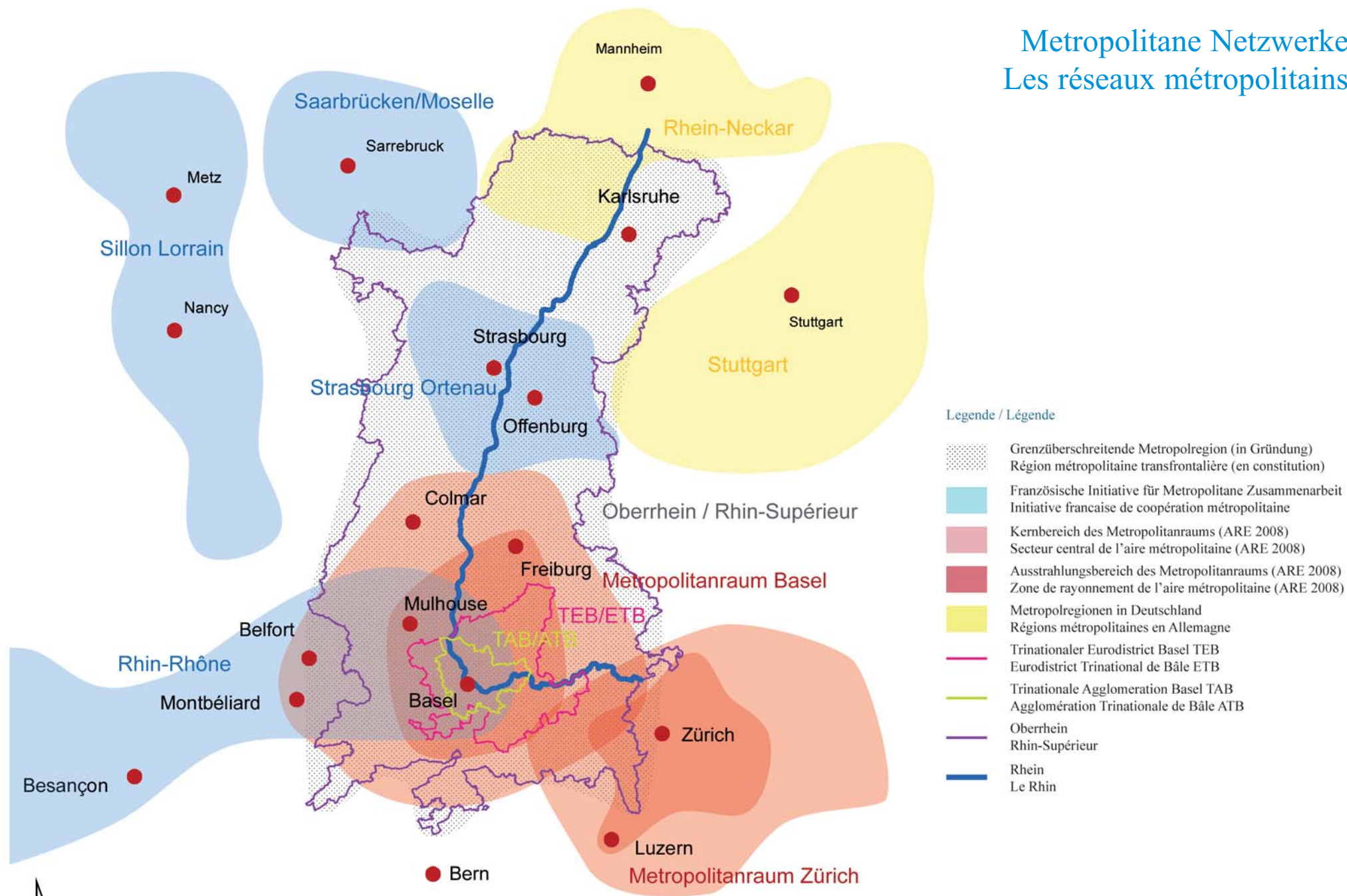
Une liste de critères a été définie en plus de ces fonctions, mais c'est la volonté de coopérer au niveau de l'ensemble de la région métropolitaine qui joue ici un rôle clef.

Au niveau du Rhin Supérieur, une discussion est en cours pour obtenir le label de région Métropolitaine à l'image de la région métropolitaine «Rhein-Neckar-Dreieck» ou de «Stuttgart».

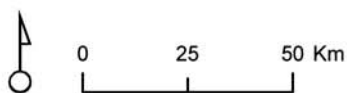
**En France**, il n'y a pas de définition précise de ce niveau territorial. Cela est certainement dû au fait qu'en dehors de Paris et de l'Île-de-France, la France ne possède pas de grands ensembles urbains de la taille de ceux existants aux Pays-Bas (la Randstadt) ou en Allemagne (la Ruhr).

En France, la DIACT (anciennement appelée DATAR) a lancé en juin 2004, un appel à coopération métropolitaine destiné à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen. Son objectif est de favoriser l'émergence de coopérations à l'échelle des métropoles françaises, de conforter celles qui existent déjà, et d'encourager la mise en œuvre de stratégies originales de coopération. Les métropoles pouvant

# Metropolitane Netzwerke Les réseaux métropolitains



Quelle / Source: BBR, DIACT ARE. 20090416 metropolregionen (C) TEB/ETB 2009



Einwohnern, einem Verdichtungsraum mit mindestens 200 000 Einwohnern und mehreren Mittelstädten teilnehmen.

Die TAB ist in dieser Initiative neben Mulhouse, Belfort-Montbéliard, Besançon und Dijon einer der fünf Pole im Metropolennetzwerk Rhin-Rhône geworden (vgl. Abb. S.22). Langfristig soll die Zusammenarbeit den einzelnen Agglomerationen durch einen qualitativen Entwicklungsschub zu metropolitaner Ausstrahlung verhelfen.

**In der Schweiz** wurde 2006 von verschiedenen Autoren das Konzept der Metropolregion Nordschweiz vorgeschlagen, welche die beiden Metropolitanräume Basel und Zürich umfasst (A. Thierstein u.a., 2006). Ihrer Ansicht nach sind Metropolregionen gekennzeichnet durch:

- ihre Einbindung in internationale Netzwerke,
- Innovationskraft,
- eine gute Position im Netz internationaler Kommunikation und Märkte,
- ihren Einfluss auf internationale Entscheidungsfindungsprozesse sowie
- eine ausdifferenzierte Wirtschaft und Kultur.

Jede Metropolregion setzt sich aus mehreren Agglomerationen um eine Metropolitanregion zusammen. Danach können in der Schweiz allein die Regionen von Genf und Zürich als Metropolregionen betrachtet werden. Basel wäre gemäss diesem Konzept ein Teil der Metropolregion Zürich. In diesem Punkt ist die Schweizer Diskussion über Metropolregionen noch offen, zumal der Metropolitanraum Basel morphologisch durch den Jura, wirtschaftlich, kulturell sowie hinsichtlich seiner Orientierung zum Elsass und dem Breisgau eine eigenständige Rolle spielt.

### 1.3 Schlussfolgerung

Die Überlagerung von Verflechtungsräumen verschiedener Maßstäbe sollte die Stadt Basel, die Teilräume der Trinationalen Agglomeration Basel und des Verdichtungsraums nicht daran hindern, auf den einzelnen Ebenen themen- und maßstabsgerechte Kooperationsformen zu finden.

poser candidature sont des espaces comptant 500 000 habitants au minimum, qui comprennent au moins une aire urbaine de plus de 200 000 habitants environ et impliquent plusieurs villes moyennes.

L'agglomération ATB est devenue, dans le cadre de cette initiative, l'un des cinq pôles principaux du réseau métropolitain Rhin-Rhône avec les agglomérations de Mulhouse, Belfort-Montbéliard, Besançon et Dijon (cf. carte p. 22). A long terme, l'objectif de cette coopération est de permettre aux différentes agglomérations de faire le saut qualitatif d'une réflexion du niveau agglomération à un niveau métropolitain.

**En Suisse**, certains auteurs ont proposé, en 2006, le concept de Région Métropolitaine de la Suisse du Nord, territoire regroupant les aires métropolitaines de Zürich et de Bâle (A. Thierstein et autres, 2006). Pour eux, une région métropolitaine se caractérise par

- leur intégration au sein des réseaux internationaux,
- la force d'innovation,
- la position stratégique dans les noeuds de communication terrestres et des marchés,
- son influence sur la politique internationale,
- une économie et des activités culturelles diversifiées.

Chacune se compose de plusieurs Agglomérations regroupées autour d'une aire métropolitaine. Pour eux, seules les régions métropolitaines de Genève et de Zürich peuvent être, en Suisse, reconnues comme telles; l'aire métropolitaine de Bâle étant intégrée à la région métropolitaine de Zürich. Sur ce dernier point, la discussion reste ouverte en raison de l'orientation de Bâle vers le Breisgau et l'Alsace, de la coupure induite par le massif du Jura et de la structure économique, morphologique et culturelle particulière de l'aire métropolitaine de Bâle.

### 1.3 Conclusion

L'emboîtement des échelles territoriales en poupées russes ne doit pas empêcher la ville de Bâle, les territoires de l'Agglomération Trinationale de Bâle et de son aire métropolitaine de trouver à chaque échelle une modalité de coopération adaptée aux enjeux territoriaux.

Auch wenn diese Kooperationsprozesse nicht auf jeder Ebene die gleiche Intensität und Tiefe haben können, sind die verschiedenen räumlichen Kooperationsebenen durchaus sinnvoll.

Die besondere geografische Lage sowie die internationale und regionale Ausstrahlung erfordern für die Basler Diplomatie und Kooperation eine pragmatische Herangehensweise auf verschiedenen räumlichen Ebenen. Basel und die Trinationale Agglomeration Basel nehmen so eine Scharnierfunktion zwischen mehreren Metropolitanräumen und Metropolregionen (Oberrhein, Zürich/Nordschweiz, Rhin-Rhône) ein. Die Stärkung und Inwertsetzung dieser Position ist von zentraler strategischer Bedeutung.

Heute haben die Akteure in der Agglomeration Basel entschieden, ihre Kooperation im trinationalen Verdichtungsraum zu vertiefen (Perimeter des Eurodistricts) und gleichzeitig die Kooperation mit den benachbarten Räumen des Metropolitanraums in Frankreich, in Deutschland und der Schweiz fortzuführen.

Les processus de coopération ne peuvent pas avoir la même intensité et profondeur aux différentes échelles territoriales, mais chaque échelle de coopération a un sens.

La position géographique particulière de Bâle et son rayonnement international et régional nécessitent une approche pragmatique multi échelles des activités de diplomatie décentralisée du canton de Bâle-Ville. Bâle et l'Agglomération Trinationale de Bâle resteront à la charnière de plusieurs aires et régions métropolitaines (Rhin-Supérieur, Zürich/Nordschweiz, Rhin-Rhône). C'est ce positionnement qu'il est essentiel de valoriser.

Aujourd'hui, les acteurs politiques de l'agglomération de Bâle ont décidé d'approfondir leur coopération au niveau territorial de la région urbaine trinationale de Bâle (périmètre Eurodistrict) tout en gardant des activités de coopération adaptées avec les territoires voisins de l'aire métropolitaine en Suisse, en France et en Allemagne.

# 2 Die Trinationale Agglomeration Basel: Ein zusammenwachsendes Gebiet

## L'Agglomération Trinationale de Bâle: un territoire de plus en plus intégré

Im Rahmen des INTERREG II Programms wurden 1998 zwei thematische Studien mit dem Titel „Zukunft zu Dritt“ durchgeführt, von denen die eine die Bevölkerung und die andere die Wirtschaft zum Thema hatte. Sie erlaubten eine erste Bilanz der Entwicklung und Besonderheiten der Trinationalen Agglomeration Basel. Die Untersuchung beruht auf den drei nationalen Teilräumen, welche gemeinsam die TAB bilden. Für diesen Bericht haben wir beschlossen, die Trinationale Agglomeration Basel als eine Agglomeration zu behandeln, ohne die Landesgrenzen in den Vordergrund zu stellen. Durch diese methodologische Entscheidung sollte

- zum einen die erste Bilanz von 1998 zugunsten einer grenzüberschreitenden Analyse, welche auf der Entwicklung des Gesamttraumes beruht und die Trinationale Agglomeration Basel als EINE Agglomeration erscheinen lässt, weiter entwickelt werden und
- zum andern die Stärken und Schwächen der Trinationalen Agglomeration Basel angesichts der sozio-ökonomischen Veränderungen des letzten Jahrzehnts aufgezeigt werden.

### 2.1 Siedlungsstruktur

#### 2.1.1 Siedlung und Landschaft

Die besondere Lage in der Rheinebene prägt die gesamte Agglomeration durch die Vielfältigkeit der Naturlandschaften und durch das kulturelle Erbe in den Städten und Dörfern. Das Gebiet zählt zu den am frühesten besiedelten und intensivsten bewirt-

En 1998, dans le cadre d'INTERREG II, deux cahiers thématiques intitulés «Avenir à Trois», l'un portant sur la population et l'autre sur l'économie, permettaient d'établir un premier bilan sur le développement et les spécificités de l'Agglomération Trinationale de Bâle. L'analyse portait alors sur les trois parties nationales du territoire constituant l'ATB. Dans ce rapport, nous avons choisi de présenter l'Agglomération Trinationale de Bâle comme une agglomération trinationale, sans mettre en avant les frontières nationales. L'objectif de ce choix méthodologique est double, il s'agit :

- d'actualiser le bilan de 1998 en favorisant une analyse transfrontalière axée sur l'évolution de l'ensemble du territoire, cela afin de faire exister l'Agglomération Trinationale de Bâle en tant qu'UNE agglomération, et
- de déceler les forces et les faiblesses de l'Agglomération Trinationale de Bâle face aux mutations socio-économiques de la dernière décennie.

### 2.1 Urbanisation

#### 2.1.1 Urbanisation et paysage

L'ensemble du territoire de l'Agglomération Trinationale de Bâle est marqué par la situation géographique particulière de la vallée du Rhin qui se reflète dans la diversité de ses paysages et la richesse culturelle de ses villes et villages. La région compte parmi



*Die Innenstadt von Basel / Le centre ville de Bâle*

schafteten Regionen Mitteleuropas. Im Zentrum liegt die Stadt Basel mit einer ausgeprägten Dichte an kulturhistorisch wertvollen Objekten. Obwohl Basel die Entwicklung der umliegenden Städten und Gemeinden wirtschaftlich und kulturell beeinflusst hat, weisen diese jeweils eine eigenständige Identität mit charakteristischen Siedlungsstrukturen auf. Viele historisch bedeutsame Bauten und Orte, wie beispielsweise alte Dorfkerne, zeugen von der geschichtlichen Entwicklung dieses Raumes. Aufgrund der trinationalen Verteilung des Raumes ist eine bedeutende städtebauliche und architektonische Vielfalt entstanden. Parallel dazu weisen viele Gemeinden im Umland einen ländlichen Charakter auf. Auf diese Weise entsteht auf sehr engem Raum eine attraktive Mischung aus städtischen und ländlichen Gebieten. Die enge Verzahnung des städtischen Umfelds mit dem reichen kulturellen Erbe einerseits und den naheliegenden Erholungsräumen und Wäldern andererseits prägt die Lebensqualität der Trinationalen Agglomeration.

Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Stadt Basel sowie die umliegenden Dörfer und Städte noch eigenständige Siedlungen. Damals waren die Stadtzentren durch weite unbebaute Flächen voneinander getrennt.



*Die Innenstadt von Lörrach / Le centre ville de Lörrach*

les foyers de peuplement les plus précoces et les plus intensément mis en valeur d'Europe centrale. Elle a pour centre la ville de Bâle, dont la densité des objets de valeur témoigne de la richesse historique et culturelle. Bien que Bâle ait eu une influence économique et culturelle sur le développement des villes et communes qui l'entourent, chacune fait preuve d'une identité particulière dans sa morphologie urbaine. De nombreux bâtiments historiques majeurs comme des centres anciens villageois révèlent l'histoire du développement régional. L'appartenance de la région à trois pays se traduit par une grande variété urbanistique et architecturale. Par ailleurs, beaucoup de communes environnantes ont gardé leur caractère rural. Il en résulte une coexistence originale d'espaces urbains et ruraux sur un très petit territoire. L'imbrication étroite de cet environnement citadin d'une part, au riche patrimoine culturel, et d'espaces récréatifs et de forêts d'autre part, renforce la qualité de vie dans l'Agglomération Trinationale.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la ville de Bâle se détachait des bourgs et villages voisins. A l'époque, les centres urbains étaient séparés les uns des autres par de vastes espaces non construits.



*Verdichtung in der Schweiz / Densification en Suisse*

Im Laufe der Jahrhunderte hat sich die Besiedlung der TAB entlang der Verkehrswege orientiert und folgte dabei den Einschränkungen durch das Relief. Dieses ist geprägt durch

- einerseits die Rheinebene und die Täler der Zuflüsse Wiese, Birs, Ergolz, etc. und
- andererseits durch die angrenzenden Hügelländer und Mittelgebirge Sundgau, Tüllinger Berg, Dinkelberg, Jura usw.

Die Hänge unterstreichen als topografisches Element den Übergang von der Ebene zur Hügellandschaft und kanalisieren die Besiedlung in der Rheinebene und in den Tälern.

Um die historischen Stadt- und Dorfkerne mit ihren regionstypischen Ortsbildern und erhaltenen Baudenkmälern herum sind zahlreiche und großflächige Wohn- und Gewerbegebiete entstanden, die gemeinsam mit den Straßen die Freiräume in den vergangenen Jahrzehnten immer stärker zerschnitten haben und nach und nach zur Zersiedelung führen. Die suburbanen Räume bzw. die so genannte „Zwischenstadt“ machen heute weite Teile der Siedlungsbereiche der Agglomeration aus. Sie sind weder klar als städtische noch als ländliche Räume einzuordnen und haben auf den ersten



*Historische Dörfer / Villages historiques: Hégenheim*

Au cours des siècles, l'urbanisation de l'ATB s'est orientée sur les axes de communications en suivant les contraintes du relief. Celui-ci est caractérisé :

- d'une part par la plaine rhénane et les vallées confluentes, telles que la vallée de la Wiese, de la Birs et de l'Ergolz,
- d'autre part par des collines ou zones montagneuses, tel que le Sundgau, le Tüllinger Berg, le Dinkelberg, le Jura etc.

Le talus, élément topographique soulignant le passage de la plaine aux collines a permis de canaliser l'urbanisation dans la plaine rhénane et dans le fond des vallées.

Autour des coeurs historiques des villes, bourgs et villages, possédant souvent un patrimoine bâti riche et typé suivant les caractéristiques locales des trois pays, de nombreuses zones résidentielles ponctuées de zones d'activités diverses se sont développées de manière extensive, découpant, au fil des décennies, les espaces libres par des axes routiers. Les espaces libres s'urbanisent peu à peu. Ainsi une grande partie du territoire urbanisé de l'agglomération se trouve aujourd'hui sous l'emprise de zones suburbaines plus connues sous le terme de «Zwischenstadt» (entre-villes). Ces zones ne correspon-



*Zersiedlung / Mitage: Saint Louis*

Blick kein eigenständiges Profil, wirken chaotisch, monoton, austauschbar, sind von geringer architektonischer Qualität und funktional wenig strukturiert.

Entsprechende Bereiche finden sich in allen drei Teilräumen der TAB: Merkmale der „Zwischenstadt“ weisen auf Schweizer Seite etwa das Birstal zwischen Münchenstein und Dornach, das Ergolzthal zwischen Frenkendorf / Füllinsdorf und Liestal, auf der deutschen Seite die Gebiete um Lörrach und Rheinfelden und auf französischer Seite der Raum zwischen Saint Louis, Hésingue und Huningue auf. Gleichzeitig sind es angesichts einer oft wenig gesteuerten Siedlungsentwicklung gerade diese Bereiche der „Zwischenstadt“, in denen sich ein Großteil der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der zentralen Funktionen der Agglomeration konzentrieren. Die Zwischenstädte verfügen über eigene Qualitäten, die es zukünftig stärker anzuerkennen gilt – letztlich hängt davon die Lebensqualität in den europäischen Städten ab.

Die Stadt Basel ist heute vollständig in diese „trinationale Landschaft“ der Trinationalen Agglomeration Basel integriert, welche ihrerseits sich zusammensetzt aus:

- Basel, die Kernstadt der Agglomeration,



*Zersiedlung / Mitage: Füllinsdorf*

dent ni à la notion de ville ni à la notion de campagne. Elles apparaissent à première vue sans profil, chaotiques, monotones, interchangeables, constituées de constructions de faible qualité architecturale, éparses et peu structurées fonctionnellement.

Cette constatation est valable pour les trois territoires nationaux qui constituent l'ATB. Les caractéristiques de la «Zwischenstadt» (entre-villes) sont présentes en Suisse dans la vallées de la Birs entre Münchenstein et Dornach, dans la vallée de l'Ergolz entre Frenkendorf/Füllinsdorf et Liestal, en Allemagne autour de Lörrach et de Rheinfelden, en France entre Saint Louis, Hésingue, Huningue. Cependant, sous l'apparence d'un urbanisme incontrôlé, les espaces de la «Zwischenstadt» sont ceux qui concentrent la majorité des habitants, des emplois et des fonctions supérieures de l'agglomération. Ils disposent de qualités propres qui méritent d'être reconnues à l'avenir. La qualité du cadre de vie des villes européennes en dépend.

La ville de Bâle est aujourd'hui entièrement intégrée dans le «paysage trinationale» de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Celui-ci est composé:

- de Bâle, centre urbain de l'agglomération



*Urbane Landwirtschaft / Agriculture urbaine: Huningue*

- den Mittel- und Kleinstädten in der Schweiz, Frankreich und Deutschland,
- den Dörfern und Ortschaften,
- den suburbanen Bereichen mit wenig geordneten Gewerbe- und Einzelhandelsflächen, Eigenschaften der zeitgenössischen „Zwischenstadt“,
- un bebauten Zwischenräumen im Siedlungsbereich,
- Naturräumen und Wäldern,
- landwirtschaftlich genutzten Bereichen,
- städtischen Parks und
- einem Netz aus Infrastruktur.

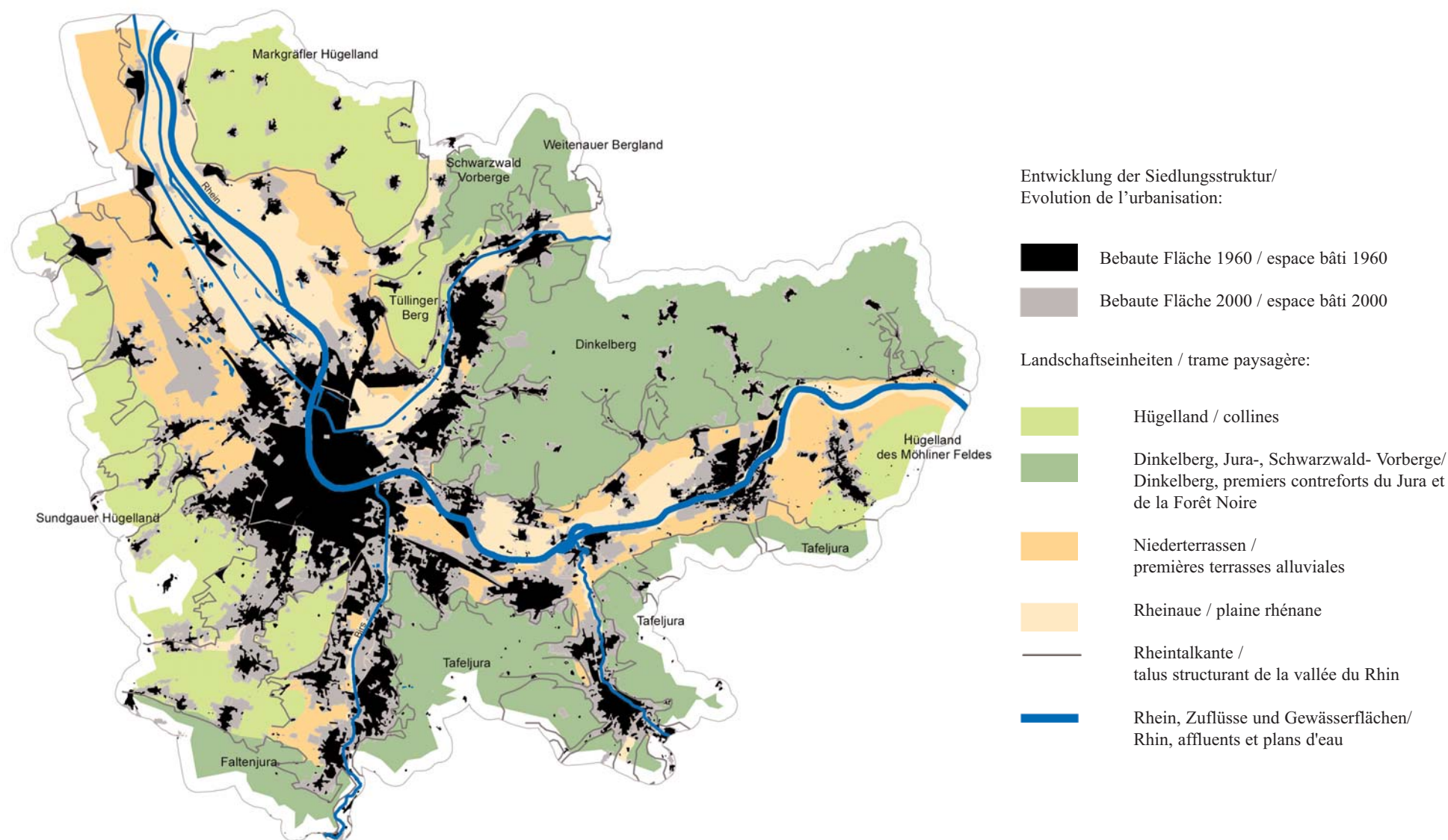


*Siedlungs- und Landschaftsraum / Espace urbain et paysage*

- de villes moyennes et petites en Suisse, en France et en Allemagne,
- de bourgs et villages,
- de zones périphériques, de zone d'activités et de zones commerciales peu qualifiées, caractéristiques de la «Zwischenstadt contemporaine»,
- de zones non construites localisées entre les zones construites,
- d'espaces naturels et de forêts,
- d'espaces agricoles,
- de parcs urbains ,
- de réseaux d'infrastructures.

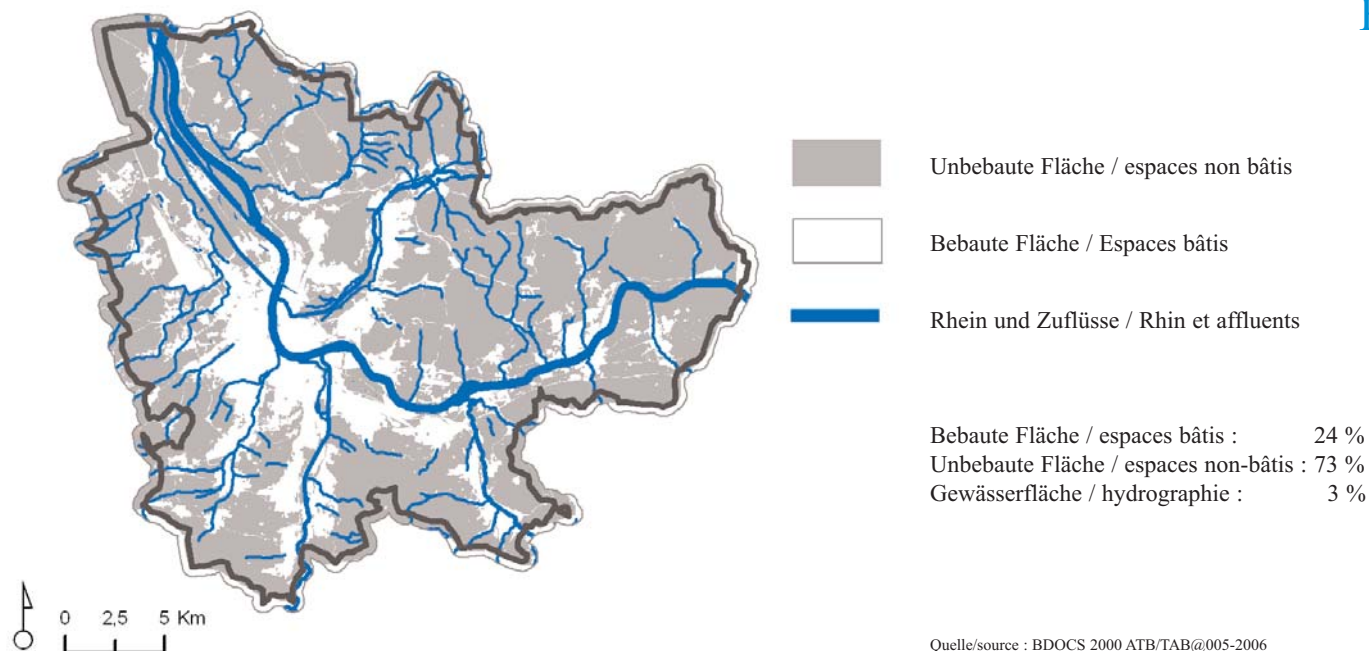
# Entwicklung der bebauten Flächen zwischen 1960 und 2000

## Evolution de l'urbanisation entre 1960 et 2000



Quelle/source: SPOT-CIGAL 2000, Digitalisation à partir de cartes topographiques 1960 / Digitalisierung von topographischen Karten 1960, Martin Sandtner 2004. TAB/ATB@ 024/2006

## Bebaute und unbebaute Flächen Espaces bâtis et non-bâti



Die Karte (siehe Abb. S. 32) „Entwicklung der bebauten Flächen“ zeigt die fortschreitende Besiedlung im Laufe der letzten Jahrzehnte und ermöglicht die Darstellung des Suburbanisierungsprozesses.

Manche Randbereiche werden mit neuen Wohngebieten bebaut. Dank des kleinräumigen Wechsels von Tal- und Hanglagen befinden sich die neuen Baugebiete in der Nähe von Wald oder landwirtschaftlich genutzten Flächen. Zukünftig ist darauf zu achten, die Ausweitung der Siedlungsbereiche in Hinblick auf die Vermeidung von Zersiedelung und Freiflächenverbrauch zu begrenzen.

In der Trinationalen Agglomeration Basel bestehen in unmittelbarer Nähe zu den Stadtzentren vielfältige Freiräume. Neben den Waldflächen in den Höhenbereichen und der landwirtschaftlichen Nutzung v.a. in der Ebene (Garten- und Gemüsebau, extensive Nutzungsformen) und den Hanglagen (Wein- und Obstbau, Weidewirtschaft) weisen auch die Siedlungsflächen Freiflächen in Form von Parks und Grünflächen unterschiedlichster Größe auf. Der Landschaftspark entlang der Wiese und dem Tüllinger Berg, die Anlage im Bereich von St. Jakob („Neue Welt“) und der Landschaftspark „Im Grütt“ in Lörrach sind Beispiele für naturnah gestaltete Parkanlagen von mehreren Hektaren.

La carte (cf. carte p.32) «Evolution de l’urbanisation» montre la progression des zones bâties lors de ces dernières décades et elle permet de visualiser l’ampleur du phénomène de periurbanisation.

Certains coteaux commencent à être colonisés par de nouvelles zones d’habitations. Grâce aux dénivelés issus du relief de la plaine rhénane et de ces affluents, les zones bâties se trouvent à proximité d’espaces boisés ou utilisés à des fins agricoles. Il sera important à l’avenir de pouvoir limiter l’urbanisation de manière à stopper le mitage du territoire et la consommation d’espaces libres.

Ainsi, des espaces libres d’une grande diversité se trouvent à proximité des centres urbains de l’Agglomération Trinationale de Bâle. Des forêts sur les hauteurs, des espaces agricoles en plaine (cultures maraîchères, cultures extensives etc. ) et sur les piémonts (vignobles, vergers, prairies etc.), les zones urbanisées n’en sont pas moins pourvues de parcs aménagés de différentes tailles, qui forment de véritables espaces de respiration et de loisirs. Le parc paysager de la Wiese et le «Tüllinger Berg», l’aménagement des espaces autour des équipements sportifs de St. Jakob ( “Neuer Welt ») et le parc paysager “im Grütt” à Lörrach sont des parcs aménagés de manière naturelle, couvrant plusieurs hectares. Parallèlement à ces grands parcs, il existe de plus des espaces verts de



*Bebaute und unbebaute Gebiete entlang der französisch-schweizerischen Grenze / Espaces bâtis et non-bâtis le long de la frontière franco-suisse*

Daneben gibt es eine Vielzahl von kleineren Grünanlagen, insbesondere in Basel (Tierpark „Zolli“, Schützenmattpark, Kannenfeldpark, Claramatte usw.).

Die einzelnen Grünflächen bilden ihrer Grösse entsprechend Zäsuren und fügen sich zwischen den bebauten Flächen wie „grüne Finger“ ein. Diese Zäsuren geben den Städten eine besondere Identität und sichern gleichzeitig eine angenehme Lebensqualität. Sie haben aber auch eine bedeutende Funktion für den Naturraum, indem sie als Verbindungen zwischen einzelnen Biotopen dienen.

Die Anlegung weiterer städtischer Parks über das Zentrum und die zentrennahe Peripherie der Stadt Basel hinaus würde eine Stärkung der Naherholungsfunktion, der Funktion für den Naturraum und eine Verdichtung des Netzes an Grünanlagen bewirken. Gleichzeitig würden die dafür genutzten Flächen langfristig als Objekt der Bodenspekulation entfallen. Durch die Verbindung der einzelnen Anlagen untereinander und die Berücksichtigung ihres ökologischen und Freizeitwertes ergibt sich ein Grundgerüst an „grüner“ Infrastruktur. Sie werden damit zu Eckpfeilern des Konzepts eines regionalen Landschaftsparks und dienen der Bevölkerung der drei Teilräume zur Aufwertung ihrer baulichen und natürlichen Lebensumwelt und zur Identifikation mit dieser.

petite taille notamment à Bâle (le parc zoologique «Zolli», Schützenmattpark, Kannenfeldpark, Claramatte etc..).

Ces différents espaces verts forment des césures plus ou moins importantes entre les espaces bâtis, et s'insèrent dans les espaces bâtis comme des «doigts verts» pour les plus grands d'entre eux. Ces césures donnent une identité aux centres urbains, constituent un cadre de vie agréable par les habitants, mais assure également des fonctions naturelles élémentaires en établissant des liaisons entre différents biotopes.

L'aménagement de nouveaux parcs urbains au delà du centre de Bâle et de sa proche périphérie permettrait d'élargir les fonctions récréatives et naturelles sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et de constituer un réseau d'espaces verts plus dense. Ainsi, ces espaces libres seraient protégés d'une spéculation foncière à long terme. Reliés les uns aux autres, aménagés en prenant en compte les aspects écologiques et récréatifs, ces espaces au coeur des zones bâties formeraient une véritable trame d'infrastructures vertes. A partir du concept d'un parc régional d'agglomération, les espaces verts deviendraient des éléments structurants et identificateurs pour la population des trois pays et mettraient en valeur leur cadre de vie tout comme le patrimoine naturel et culturel qui les entoure.

Die Sensibilisierung der Landwirte ist für die Sicherung der Freiraumqualität von grosser Bedeutung. Die TAB verfügt über Schutzgebiete in allen drei Teilräumen in welchen die Vielfalt des Naturraums zum Vorschein kommt. Will man diese schützen, muss auch die Frage nach einer möglichen Neuausweisung zusätzlicher Schutzgebiete gestellt werden.

Die sternförmige Besiedlung erscheint auf den ersten Blick wesentlich größer als die Fläche, die sie tatsächlich einnimmt. Lediglich ein Viertel der Agglomeration ist tatsächlich bebaut.

Aufgrund des leichten Bevölkerungswachstums, des zunehmenden durchschnittlichen Wohnflächenbedarfs pro Einwohner (2000: durchschnittlich 42,5 m<sup>2</sup>/Einwohner in Basel) und der abnehmenden Haushaltsgröße (2000: durchschnittlich 1,9 Personen im Kanton Basel-Stadt) sind die Freiflächen jedoch einem sehr starken Siedlungsdruck ausgesetzt.

Die regionalen Planwerke in allen drei Ländern basieren auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung. Die hieraus resultierenden konkreten Maßnahmen beziehen sich auf unterschiedliche Bereiche (Nachverdichtung, Schutz / Aufwertung der Freiräume, punktuelle und kontrollierte Siedlungsflächenerweiterungen). Dennoch ist die Raumstruktur in einigen Bereichen zusammenhangslos und steht im Widerspruch zu diesen Prinzipien. So sind im TAB-Raum eine starke Zersiedelung und die Entwicklung zahlreicher Wohngebiete im Umfeld der Dörfer und Ortschaften zu beobachten.

Bis heute haben die gewählten Vertreter, Planer und Akteure des Immobiliensektors keine Lösung gefunden, um die unbebauten Flächen vor der Zersiedelung zu schützen. Wenn nichts gegen den weiteren Flächenverbrauch unternommen wird, werden die Täler in der Zukunft durchgehend bebaut und die unbebauten Flächen selten geworden sein.

Zur Erhaltung der Lebensqualität und für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes der Trinationalen Agglomeration Basel als Knoten im internationalen Städtenetz ist es daher notwendig, langfristig eine Balance zwischen bebauten und unbebauten Flächen zu erreichen. Tatsächlich betonen auch die Vertreter der Metropolitanökonomie mehr und mehr die Bedeutung der Lebensqualität für den Wirtschaftsstandort. Denn diese ermöglicht es, Spezialisten aus der ganzen Welt für den Standort zu gewinnen und sie an diesen zu binden.

Pour assurer la qualité et le maintien des espaces libres, il est important de sensibiliser le monde agricole. Le territoire de l'ATB dispose de différents espaces de réserves naturelles, situés dans les trois pays qui témoignent également de la richesse du patrimoine naturel de l'agglomération. Dans l'idée de protéger les richesses naturelles, ne serait-il pas opportun d'élargir le nombre de zones protégées ?

L'urbanisation étalée en forme d'étoile a une emprise bien plus dominante à l'oeil nu, que la part qu'elle représente réellement. Seulement un quart du territoire est occupé par des espaces bâtis. Pourtant, en raison de l'augmentation légère de la population, de la progression de la surface habitable par habitant (42,5 m<sup>2</sup>/habitants à Bâle en moyenne en 2000) et de la réduction de la taille des ménages (1,9 personnes dans le canton de Bâle-Ville en 2000) la pression foncière sur les espaces libres reste très forte.

Les documents de planification régionale des trois pays approuvent les principes du développement durable. Les mesures concrètes proposées se déclinent de différentes manières (densification, protection/valorisation des espaces libres, extension ponctuelle et contrôlée de l'urbanisation). Cependant, de nombreuses incohérences et contradictions à ces principes sont visibles sur le terrain ; elles se traduisent par un fort mitage des territoires de l'ATB et par le développement de très nombreuses zones résidentielles de faible densité autour de l'ensemble des bourgs et villages.

Aujourd'hui, les élus, les aménageurs et les acteurs du secteur de l'immobilier de l'ATB n'ont pas encore trouvé de solution pour éviter le mitage de ces espaces non construits. Si rien n'est fait pour limiter le phénomène, les vallées seront urbanisées, l'urbanisation se poursuivra dans les vallées en continu et les espaces non construits deviendront minoritaires.

Pourtant, sur le long terme, un équilibre est nécessaire entre les espaces construits et les espaces de respiration non construits, pour assurer le maintien de la qualité de vie et de l'attractivité économique de l'Agglomération Trinationale de Bâle, en tant que noeud urbain du système économique mondial. En effet, les acteurs économiques de l'économie métropolitaine attachent de plus en plus d'importance à la qualité de vie des territoires où ils sont implantés, car celle-ci influe sur leur facilité à attirer et conserver des spécialistes venant du monde entier.



*Nahe der Grenze Basel Nord / Près de la frontière au Nord de Bâle*



*Grenznahe Infrastruktur / Infrastructure frontalière: Weil a. Rhein*

### 2.1.2 Siedlungsentwicklung und Grenzen

Die Trinationale Agglomeration Basel ist durch zahlreiche institutionelle Grenzverläufe geprägt. Sie besteht aus 53 Kommunen im inneren Perimeter und 134 Kommunen im Verdichtungsraum. Diese Kommunen befinden sich in drei Ländern (Frankreich, Schweiz und Deutschland). In der Schweiz verteilen sie sich auf vier Kantone, in Deutschland auf zwei Landkreise und in Frankreich auf drei Communautés de Communes.

Aus der Luft betrachtet sind diese institutionellen Grenzen nicht sichtbar. Es besteht ein städtebauliches Kontinuum wie z.B. das Basler Quartier St. Johann, das fast ohne erkennbaren Bruch an die Stadt St-Louis grenzt sowie Kleinhüningen an Weil-Friedlingen oder Riehen an Lörrach-Stetten. Jedoch gibt es auch Ausnahmen, wie das Beispiel der Gemeinde Allschwil in der Schweiz und der Gemeinde Hégenheim in Frankreich, mit einem starken Kontrast zwischen der dichten Bebauung im Gewerbegebiet Bachgraben und den Freiflächen auf der französischen Seite, aufzeigt. Auch der Rhein wirkt an vielen Stellen trennend. Dank der zahlreichen Brücken in der Stadt Basel stellt er dort allerdings ein verbindendes Element der Stadtregion dar.

### 2.1.2 Urbanisation et frontières

L'Agglomération Trinationale de Bâle se caractérise par la présence de nombreuses frontières institutionnelles. Elle est composée de 53 communes au niveau de son périmètre restreint et de 134 communes au niveau de son aire urbaine. Ces communes sont situées dans trois pays différents (La France, la Suisse et l'Allemagne). En Suisse, elles forment la limite entre quatre cantons, deux Landkreise en Allemagne et trois Communautés de Communes en France.

Vues du ciel, ces frontières institutionnelles ne sont pas visibles. L'Agglomération Trinationale de Bâle ressemble à une ville européenne qui s'est développée le long des axes de communication au fil des dernières décennies. Ainsi le long de la frontière entre Bâle Saint-Johann et Saint-Louis tout comme Weil-Friedlingen et Kleinhüningen, l'urbanisation est continue. Cependant à une échelle plus précise l'effet frontière apparaît clairement à différents endroits. La zone d'activités "Bachgraben" très densifiée d'Allschwil en Suisse jouxte des surfaces agricoles de la commune d'Hégenheim en France.



*Kleingärten in Basel Nord / Jardins familiaux au Nord de Bâle*

Ausserdem lassen diese Grenzen die Siedlungsentwicklung in der Trinationalen Agglomeration Basel durch die institutionelle Unterteilung des Raums sehr komplex werden.

Diese Grenzen haben einen großen Einfluss auf

- die grenzbezogenen Infrastrukturen (Güterbahnhöfe und LKW-Rastplätze, Grenzstationen usw.) und
- die raumplanerischen Strategien der einzelnen Teilräume, weil die Städte und Gemeinden ihre Entwicklung nur unter Berücksichtigung ihres eigenen Gemeindegebietes planen, ohne sich innerhalb der Trinationalen Agglomeration Basel zu verorten.

Heute sind die Industriegebiete, Hafenanlagen, Kleingärten oder Güterbahnhöfe oft am Rand der Städte nahe der Nachbargemeinde, dem Nachbarkanton oder dem Nachbarland gelegen (vgl. Abb. S. 38).

Diese Gebiete sind heutzutage vielfach für die Öffentlichkeit unzugänglich und regel-



*Zoll / Douanes: Weil am Rhein - Riehen*

Ces frontières institutionnelles créent parallèlement un effet frontière important, qui rend complexe la gestion urbaine de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

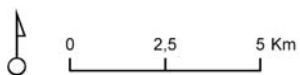
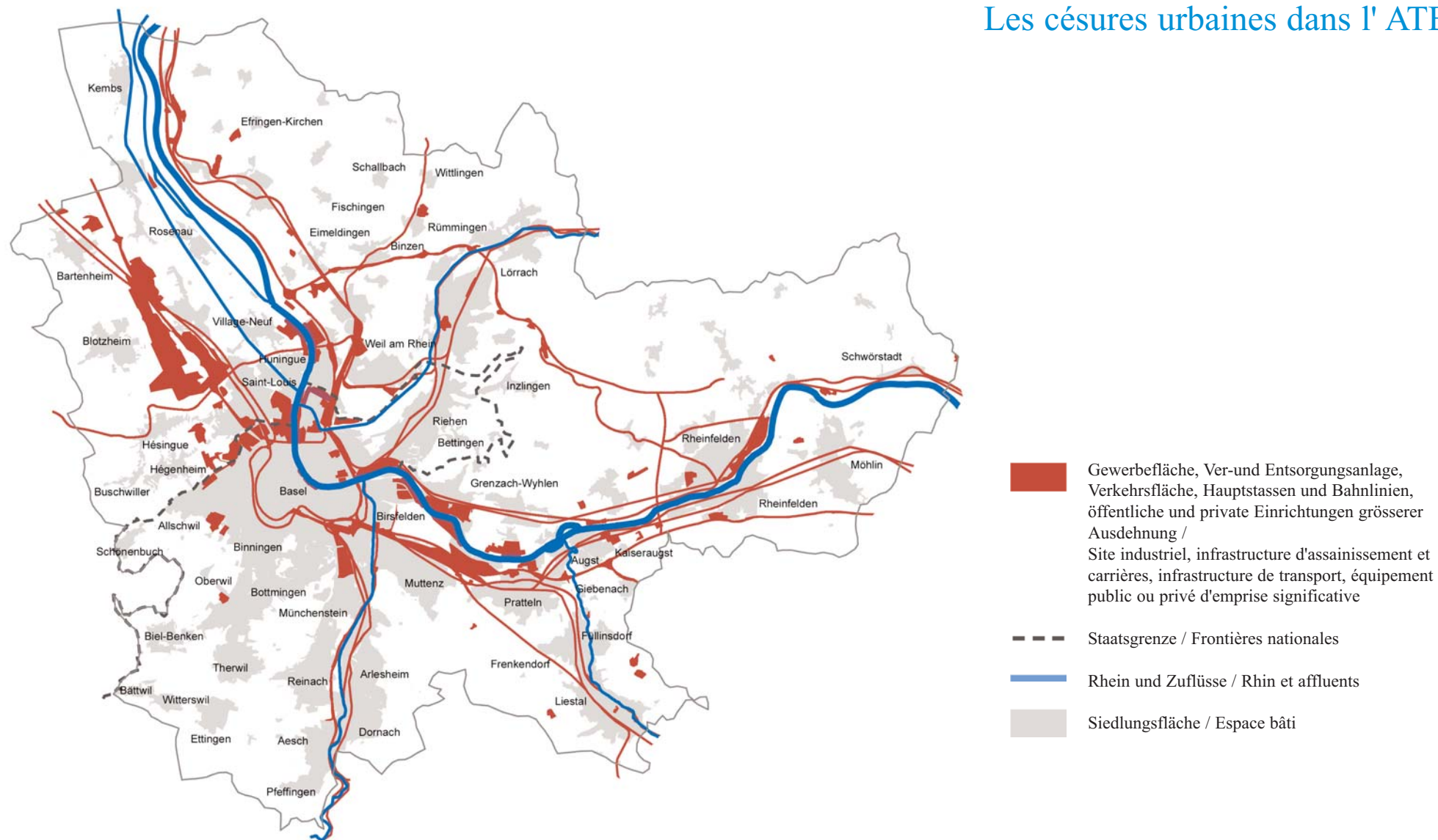
Ces frontières ont eu un impact important sur

- la présence d'infrastructures liées à la frontière (gares routières et ferroviaires, poste frontière, etc.)
- les stratégies d'aménagement des différents territoires, car les villes et les communes ont souvent pensé leur développement en limitant leur réflexion à leur seul territoire, sans se positionner au sein de l'ensemble de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Aujourd'hui, les zones industrielles, les aires portuaires, les jardins familiaux, les gares de marchandises sont bien souvent localisées aux limites extérieures des villes centres, à proximité de la frontière avec l'autre commune, l'autre canton ou l'autre pays (cf. carte p.38).

## Funktionale Barrieren in der TAB

### Les césures urbaines dans l' ATB



Quelle / source : unter Verwendung Martin Sandtner 2004 / sur la base de Martin Sandtner 2004, TEB/ETB TAB/ATB@028-2008

rechte Enklaven in der Siedlungslandschaft der Agglomeration – selbst wenn sie in vielen Fällen im Herzen der Trinationalen Agglomeration Basel liegen.

Der Fall des Kantons Basel-Stadt ist für diese Situation typisch, sei es hinsichtlich

- seiner Grenze mit Frankreich, an der Recycling-Unternehmen, die Müllverbrennungsanlage, der Schlachthof und eine psychiatrische Klinik gelegen sind, oder hinsichtlich
- seiner Grenze mit dem Kanton Basel-Landschaft, an welcher sich im Gebiet Dreispitz verschiedene Logistikunternehmen niedergelassen haben.

Heute liegen diese funktionalen Barrieren in zentraler Lage innerhalb des Kernraums der trinationalen Agglomeration. Dementsprechend werden die Flächen entlang der Grenzen neu wahrgenommen und in Wert gesetzt.

Dies lässt sich an zwei Beispielen illustrieren:

- Die Christoph Merian Stiftung bearbeitet gemeinsam mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Gemeinde Münchenstein die städtebauliche Entwicklung und Öffnung des Dreispitzareals.
- Das Casino und ein neues Hotel haben sich an der nördlichen Grenze Basels niedergelassen.

Der gleichen Entwicklungslogik folgen auch die Konversion des ehemaligen Güterbahnhofs der Deutschen Bahn in das Stadtquartier Erlenmatt und die Verlagerung des Hafens „St. Johann“ zur Erweiterung des Campus Novartis.

Ces zones, le plus souvent fermées au public, constituent aujourd’hui de véritables enclaves dans le tissu urbain de l’agglomération, alors qu’elles sont situées en plein cœur de l’Agglomération Trinationale.

Le cas du canton de Bâle-Ville est caractéristique de cette situation, que ce soit

- au niveau de sa frontière avec la France, où sont implantés les entreprises de recyclage, l’usine d’incinération, les abattoirs, une clinique psychiatrique, etc;
- au niveau de sa frontière avec Bâle-Campagne qui accueille les activités logistiques implantées dans la zone du Dreispitz.

Conscients que ces césures urbaines ne correspondent plus à la réalité vécue et perçue de l’agglomération, les responsables bâlois ont mis en place une politique pour requalifier ces espaces, situés, de fait, au centre de l’Agglomération Trinationale de Bâle.

Aujourd’hui, par exemple,

- la fondation Christoph Merian collabore avec les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et avec la commune de Münchenstein pour ouvrir le quartier du Dreispitz sur la ville et pour valoriser ses terrains en créant de l’urbain.
- Le «casino et un nouvel hôtel» s’implantent à la frontière nord de Bâle.

La logique de développement est la même au niveau de la transformation de l’ancienne gare de marchandises de la «Deutsche Bahn» en quartier d’habitation Erlenmatt et de la délocalisation du port «St Johann» pour permettre l’extension du Campus Novartis.



*Der urbane Rhein im Baseler Zentrum/  
Le Rhin urbain au centre de Bâle*

## 2.2 Der Rhein

Der Rhein kann als Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland im Osten der TABoder zwischen Frankreich und Deutschland im Westen wahrgenommen werden.

Der Rhein kann eine große Naturgefahr darstellen. Aufgrund der Überschwemmungen des Rheins und seiner Zuflüsse haben die Gebietskörperschaften keine Mühen gescheut, die Durchflussmenge des Rheins zu kontrollieren und Hochwasser zu verhindern.

Der Rhein kann ebenso als Transportachse fungieren, welche die Gebiete der TAB mit dem Rest der Welt verbindet und welche die Entwicklung von Handel und Logistikaktivitäten ermöglicht hat. Am Rheinknie liegend, ist die Stadt Basel einer der wichtigsten Logistikstandorte der Schweiz geworden, da er die Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer herstellt. Diese Funktion hat einen wichtigen Einfluss auf die Nutzung der Rheinufer gehabt.

Die Präsenz eines französischen Hafens (in Huningue), zweier deutscher Häfen (in Weil am Rhein und Rheinfelden) und zahlreicher Hafeninfrastruktur in der Schweiz (in



*Der Rhein als Landschaftsraum /  
Le Rhin comme espace naturel*

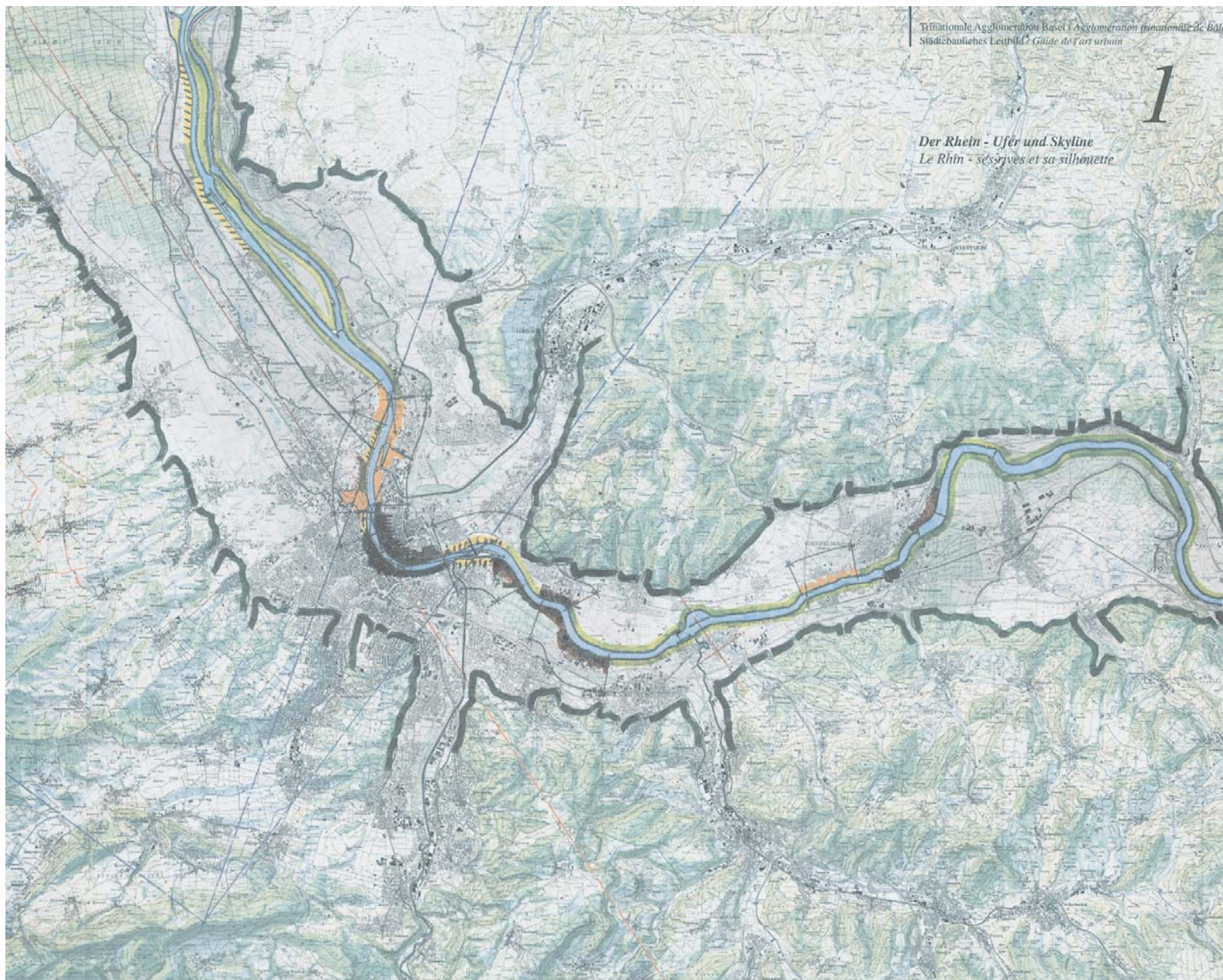
## 2.2 Le Rhin

Le Rhin peut être perçu comme une frontière, entre la Suisse et l'Allemagne à l'Est de l'ATB ou entre la France et l'Allemagne, à l'Ouest de l'ATB.

Il peut également être perçu comme un danger important. Les collectivités territoriales n'ont eu cesse de contrôler le débit du Rhin et de tout faire pour éviter les inondations lors des crues.

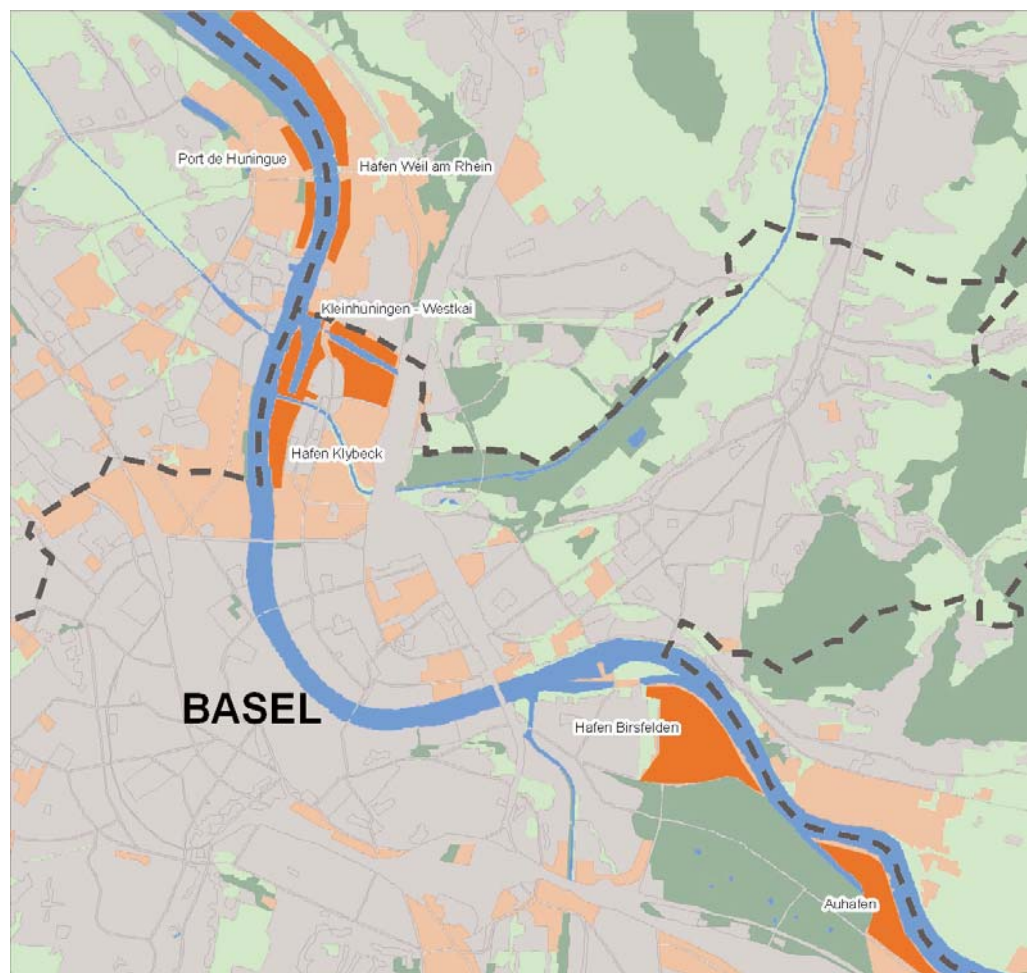
Le Rhin représente également un axe de transports qui relie les territoires de l'ATB au reste du monde et qui a permis le développement du commerce et des activités logistiques. Située au coude du Rhin, la ville de Bâle est devenue l'une des principales places logistiques de Suisse, faisant le lien entre la mer du Nord et la Méditerranée. Cette activité économique a une emprise importante sur les rives du Rhin.

La présence d'un port français (implanté à Huningue), de deux ports allemands (implantés à Weil am Rhein et à Rheinfelden) et de plusieurs infrastructures portuaires en Suisse (implantées à Bâle-St.Johann et Kleinhüningen, Birsfelden et Schweizerhalle)



*Das Rheinufer und Skyline von Feddersen&Klostermann, 2001 / Le Rhin , ses rives et sa silhouette de Feddersen&Klostermann, 2001*

## Hafengebiete in der TAB Les zones portuaires de l' ATB



- Hafengebiete / Zones portuaires
- Gewerbegebiete /  
Emprises industrielles et commerciales
- Wald / Forêt
- Ackerfläche, unbebaute Fläche /  
Champs, espaces libres
- Siedlungsgebiete / Espace bâti
- Rhein und Zuflüsse / Rhin et affluents
- Staatsgrenze / Frontières nationales



Quelle / source : IGN - BDOCS 2000 / CIGAI

TAB/ATB@032-2006



*Schweizer Hafen in Basel / Le port suisse de Bâle*

Basel-St. Johann und Kleinhüningen, in Birsfelden und Schweizerhalle) prägen stark die Landschaft der Rheinufer und bilden auf diese Weise regelrechte Enklaven im Siedlungsgefüge (vgl. Abb. S. 42).

Lange Zeit haben die Städte die Ufer des Flusses den Hafenaktivitäten und der Schwerindustrie überlassen. Lediglich die Ufer nahe dem Münsterhügel und im Bereich von Rheinfelden haben einen wirklich urbanen Charakter.

Derzeit werden städtebauliche Strategien mit dem Ziel, die Rheinufer aufzuwerten, verfolgt. Die Entwicklungen sind mit dem Auftauchen der Metropolitanökonomie verbunden, welche die aus dem industriellen Zeitalter stammende Stadtstruktur infrage stellt.

Die Herausforderung liegt heute darin, die Gebiete entlang der Rheinufer zurückzugewinnen und den Rheinraum mit Rücksicht auf seine Identität als zusammenhängendes Rückgrat der Stadtlandschaft zu planen und zu entwickeln. Diese neue Herangehensweise verleiht den Brücken eine strategische Bedeutung, da diese den Rhein überwindbar werden lassen. So ist, auch wenn in Basel zahlreiche



*Der Rheinhafen in Huningue / Le port rhénan d'Huningue*

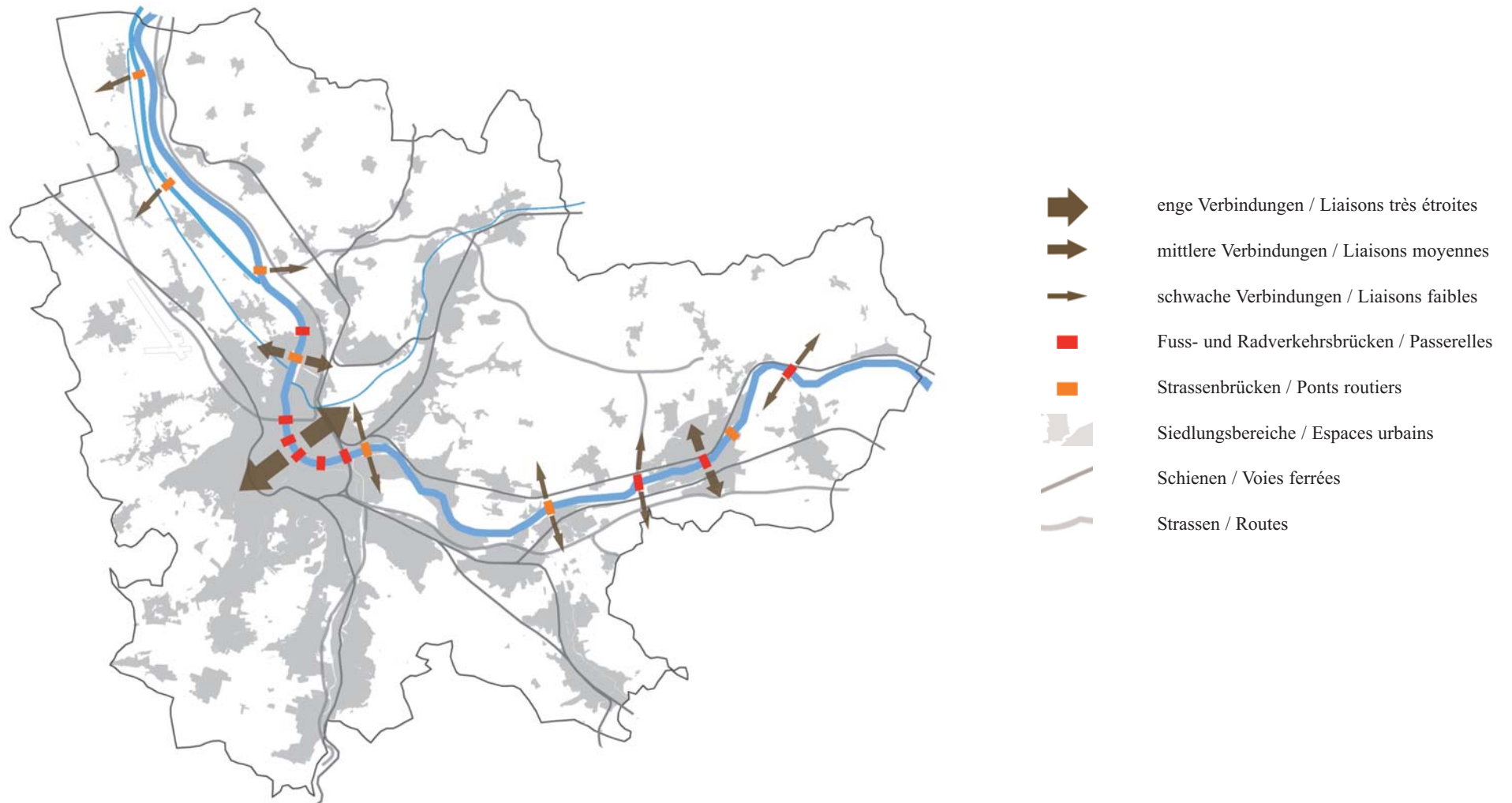
marque fortement le paysage des rives du Rhin, ces ports constituant de véritables enclaves dans le tissu urbain (cf. carte p.42).

La ville a laissé une grande partie des rives de son fleuve aux activités portuaires et aux industries lourdes, seules les rives proches de la «Münster Hügel» et la zone de Rheinfelden possèdent un véritable caractère urbain.

Actuellement, de nouvelles stratégies urbaines sont en cours pour valoriser les rives du Rhin et de ses affluents. Ces évolutions sont liées à l'émergence d'une économie métropolitaine, qui remet en question la structure urbaine de l'époque industrielle.

Aujourd'hui, l'enjeu réside dans la possibilité de reconquérir et de développer les zones situées le long des rives du Rhin comme épine dorsale cohérente d'un paysage urbain aménagé dans le respect de son identité générale. Cette nouvelle approche confère une position stratégique aux ponts et passerelles, qui rendent le fleuve perméable à la ville.

# Rheinbrücken Ponts rhénans



(c) TAB/ ATB



*Innerstädtische Brücken in Basel / Pont urbain à Bâle*

Querungsmöglichkeiten bestehen (fünf Brücken für den Straßenverkehr), der Rest der Agglomeration für den Strassenverkehr lediglich verbunden durch

- eine Brücke rheinabwärts, die Palmrainbrücke und
- eine Brücke rheinaufwärts, die Autobahnbrücke zwischen der A98 und der A3 bei Rheinfelden.

Im Norden und im Osten der Agglomeration bildet der Rhein eine regelrechte Zäsur. Die Verkehrsprobleme der Palmrainbrücke spiegeln den Anstieg grenzüberschreitender Verkehrsströme wider, welche sich nicht mehr auf den Berufspendelverkehr beschränken, sondern auch den Freizeit- und Einkaufsverkehr umfassen. Eine neue Brücke für den Straßenverkehr im Norden Basels könnte diese Situation verbessern. Allerdings stellt sich die Frage, ob eine Verbindung auf der Höhe des Autobahndreiecks bei Märkt (vom französischen Staat bevorzugt, aber von den Kommunen Village-Neuf und Rosenau abgelehnt) oder auf der Höhe von Kembs (von den Gemeinden Kembs und Kleinkems/Efringen-Kirchen gewünscht) geeigneter wäre.



*Fuß- und Fahrradbrücke / Passerelle Huningue - Weil am Rhein*

Il existe de nombreuses possibilités de traversées au centre de Bâle (cinq ponts routiers, alors que le reste de l'agglomération est seulement desservi par:

- un seul pont routier en aval: le pont du Palmrain et
- le pont autoroutier et ferroviaire reliant A98-A3, proche de Rheinfelden en amont.

Au Nord et à l'Est de l'agglomération, le Rhin forme une véritable césure. Les problèmes de circulation au niveau du Palmrain reflètent la progression des flux routiers transfrontaliers, qui ne se limitent plus au trafic lié aux déplacements domicile-travail mais également à ceux liés aux loisirs et aux achats. Un nouveau pont routier au Nord de Bâle pourrait améliorer la situation. La question est de savoir si une liaison au niveau de la bretelle de Märkt (projet défendu par l'Etat français mais non voulu par les communes de Village-Neuf et de Rosenau) est plus pertinente que celle au niveau de Kembs et Kleinkems (projet demandé par les communes de Kembs et Kleinkems / Efringen-Kirchen).



*Nordtangente & Dreirosenbrücke Basel/  
Tangente Nord et pont "Dreirosenbrücke" à Bâle*

Die Planungen stärken derweil die Integration des Rheins und seiner Ufer in das Siedlungsgefüge.

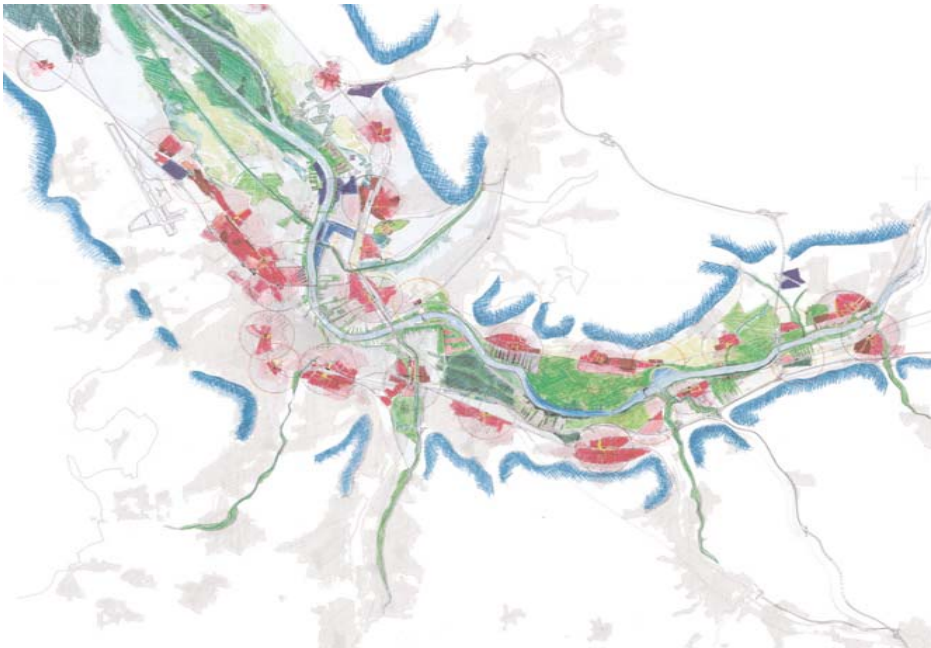
- So profitieren im Osten von Basel die beiden Städte Rheinfelden von der Umleitung des Durchgangsverkehrs an die Peripherie und verfügen nun im Stadtzentrum über eine Brücke für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.
- Im Norden von Basel schlossen sich die Städte Huningue und Weil am Rhein zusammen, um beide Stadtzentren mit einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zu verbinden.
- Im Rahmen des Campus Novartis plant Basel die Verlagerung des Hafens St. Johann und eine durchgängige Fuss- und Radverkehrsverbindung entlang des Rheins Richtung Huningue.
- Bei Salina Raurica ist ein hochwertiges Wohnungsprojekt am Rheinufer geplant.
- Die Stadt Lörrach plant, das Stadtzentrum zur Wiese hin zu öffnen.



*Autobahnbrücke / Pont autoroutier de Rheinfelden*

Des projets d'aménagement sont actuellement en cours pour favoriser l'intégration du fleuve et de ses rives dans le tissu urbain.

- Ainsi à l'Est de Bâle, les villes de Rheinfelden profitent de la déviation du trafic sur le nouveau pont autoroutier pour réserver l'ancien pont du centre ville, uniquement pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.
- Au Nord de Bâle, les villes de Huningue et Weil am Rhein se sont associées pour la construction d'une passerelle.
- Dans le cadre du Campus Novartis, Bâle a opté pour la délocalisation du port de Sankt Johann et la réalisation d'une route cyclable et d'un accès piétons le long des rives.
- La construction de logements de standing est envisagé sur les rives du Rhin dans le cadre du projet Salina Raurica.
- La ville de Lörrach lance une réflexion sur l'ouverture de son centre ville vers la Wiese.



*Die Flusslandschaft, Parallelstadt*  
*Le fleuve-paysage, la ville parallèle*

Diese Projekte sind erste Anzeichen für eine Aufwertungsstrategie des Rheins und seiner Ufer. Jedoch könnten weitere Verbindungen dazu beitragen den Rhein zu einem Bindeglied zwischen den Teilräumen der TAB zu entwickeln.

Der Rhein und seine Zuflüsse besitzen auch symbolische, ökologische, kulturelle und Freizeitdimensionen, die hier zwar nicht im Detail ausgeführt werden, aber sehr wichtig für die Identifizierung der Einwohner mit der TAB sind.

Eine Gruppe Studenten der Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, die 2006 eine Arbeit über die Siedlungsstruktur der Trinationalen Agglomeration Basel im Jahr 2050 erstellt haben, hat gezeigt, dass es möglich ist, je nach Wichtigkeit und Funktion des Rheins und seiner Ufer verschiedene Optionen für die Stadtentwicklung der TAB zu entwickeln.

Die Studenten sind von zwei Voraussetzungen ausgegangen:

- Keine Berücksichtigung der Grenzen,
- Gleichbehandlung von bebauten und unbebauten Flächen.



*Die Flussstadt*  
*La ville-fleuve*

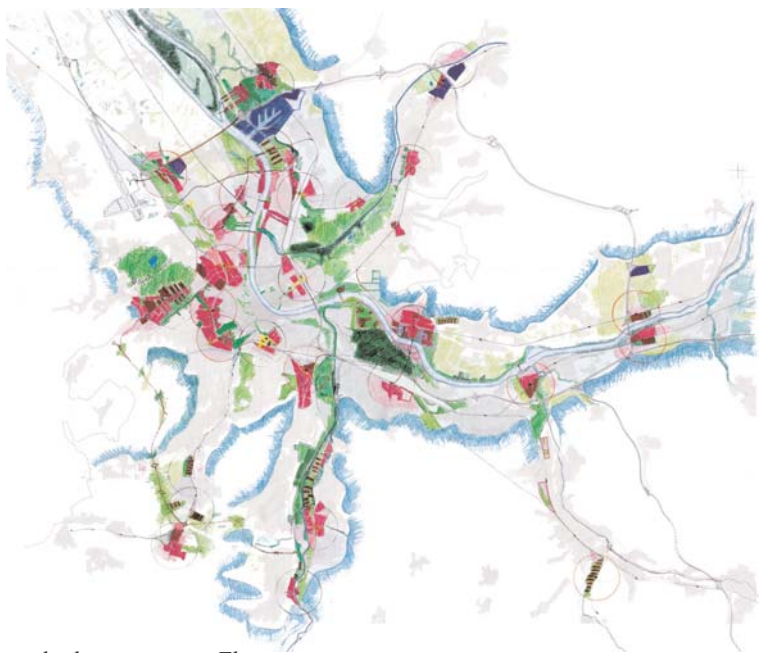
Ces projets sont les premiers indices d'une politique de requalification du Rhin et de ses rives. Cependant, des liaisons supplémentaires pourraient contribuer à transformer le Rhin en «trait d'union» entre les différents territoires de l'ATB.

Le Rhin et ses affluents possèdent également une dimension symbolique, écologique, culturelle et de loisirs, que nous ne détaillerons pas ici, mais qui a une grande importance pour l'identité des habitants de l'ATB.

Un groupe d'étudiants de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, qui a travaillé en 2006 sur la forme urbaine de l'Agglomération Trinationale de Bâle à l'horizon 2050, a montré qu'il est possible d'imaginer différentes options de développement urbain de l'ATB, selon l'importance et la fonction données au Rhin et à ses rives.

Ils avaient deux hypothèses de base à respecter:

- ne pas prendre en compte les frontières,
- donner autant d'importance aux espaces non construits qu'aux espaces bâtis.



*Die Sternstadt, der vergessene Fluss*  
*La ville étoile, le fleuve oublié*

Ihre Arbeit schlägt drei mögliche Perspektiven vor:

- **Die Flusslandschaft, die Parallelstadt** (vgl. Abb. S. 47): Der Fluss stellt die Landschaftsachse der Agglomeration dar und strukturiert die urbane Form. Demnach wird der Fluss für Freizeitnutzungen aufgewertet und spielt eine wichtige Rolle als durchgehende, komfortable Fuß- und Radwegverbindung. Die Rheinufer werden soweit möglich von Bebauung freigehalten und erhalten ihren natürlichen Charakter zurück. Diese Betrachtung beinhaltet die Inszenierung der Rheinlandschaft mit dem Fluss als durchgängige Grünverbindung. Sie belegt den Natur- und Kulturwert des Flusses, und der Rhein wird zu einem Raum für Freizeit und Erholung von regionalem Maßstab.
- **Die Flusstadt** (vgl. Abb. S. 47): Die Stadtregion orientiert sich entlang des Flusses und organisiert sich entlang seiner Ufer, welche stark verstädtert sind. In dieser Vision spielt sich die urbane Verdichtung entlang des Flusses ab. Die Bebauung orientiert sich am Rhein, das Rückgrat des Siedlungsbandes. Die Ufer sind bebaut und werden qualitativ aufgewertet. Die heutigen Häfen fügen sich in die Stadt ein und öffnen sich.

Leur travail a abouti à la proposition de trois évolutions possibles:

- **Le fleuve-paysage, la ville parallèle** (cf. carte p.47): Le fleuve constitue l'axe paysager de l'agglomération. Il structure la forme urbaine. Ici, le fleuve est valorisé à des fins de loisirs et joue un rôle important dans la continuité et le confort des piétons et vélos. Les berges du Rhin sont dégagées de constructions dans la mesure du possible et retrouvent un aspect naturel. Cet éclairage révèle la mise en scène du paysage du Rhin, assurant une continuité verte le long du fleuve. La valeur patrimoniale naturelle et culturelle du fleuve est révélée. Le Rhin devient un espace de loisirs et de détente à l'échelle régionale.
- **La ville-fleuve** (cf. carte p.47): La ville s'oriente vers le fleuve et s'organise le long de ses berges fortement urbanisées. Ici, la densification urbaine se fait le long du fleuve. Le tissu bâti s'oriente vers le Rhin qui forme la colonne vertébrale du tissu urbain. Les berges sont urbanisées et bénéficient d'un traitement de qualité. Les ports actuels s'insèrent dans la ville et s'ouvrent.

■ **Die Sternstadt, der vergessene Fluss** (vgl. Abb. S. 48): Die Form der Agglomeration, bestimmt durch das Relief, erstreckt sich entlang der Täler. Sekundäre dynamische Zentren spezialisieren sich um eine Hauptaktivität. Hier ist die Stadtregion strukturiert durch große, gleichmäßig über die Agglomeration verteilte Parks. Der Fluss wird nicht als ein strukturierendes Element behandelt und seine Ufer sind nicht in ihrem räumlichen Kontext geplant. Eine Verdichtung findet um die Hauptbahnhöfe und das Verteilernetz der Autobahnausfahrten statt.

Diese Arbeit kann nicht komplett in das Gesamtkonzept einfließen, ermöglicht aber das Nachdenken über verschiedene Möglichkeiten.

Sie zeigt ebenso, dass die Überlegungen über den Stellenwert und Rolle des Rheins und seiner Zuflüsse für die Planung der Trinationalen Agglomeration Basel im metropoliten Rahmen noch vertieft werden können.

■ **La ville étoile, le fleuve oublié** (cf. carte p.48): La forme de l'agglomération, conditionnée par le relief, s'étend le long des vallées. Des centralités secondaires dynamiques se spécialisent autour d'une activité principale. Ici, la ville est structurée par de grands parcs répartis régulièrement sur l'ensemble de l'agglomération. Le fleuve n'est pas traité comme un élément structurant, ses berges ne sont pas aménagées en fonction de leur contexte de proximité. La densification se fait autour des gares principales du réseau associées à une bretelle d'autoroute.

Ce travail ne peut pas être repris complètement dans le cadre d'un concept de développement, mais il permet de réfléchir aux différents possibles.

Il montre également que la réflexion sur la place du Rhin et de ses affluents, son rôle et son importance pour l'aménagement de l'Agglomération Trinationale de Bâle, peut encore être approfondie dans le cadre métropolitain.



*Urbanes Leben: Basel SBB / Vie urbaine: Bâle CFF*



*Dörfliches Leben / Vie villageoise : Hégenheim*

## 2.3 Bevölkerung

Im Jahr 2000 lebten 588 294 Einwohner in der Trinationalen Agglomeration Basel (innerer Perimeter). Diese Bevölkerung verteilte sich auf die verschiedenen Städte und Gemeinden unterschiedlicher Größe (vgl. Abb. S. 52). So konzentriert die Stadt Basel mit 166 500 Einwohnern 28% der Bevölkerung der Gesamttagglomeration auf ihrem Gebiet. Die zweitgrösste Stadt der Agglomeration ist Lörrach mit 46 000 Einwohnern, also 8% der Gesamtbevölkerung.

Basel und die Gemeinden Allschwil, Bottmingen, Binningen, Birsfelden, Riehen in der Schweiz, Saint-Louis und Huningue in Frankreich und Lörrach, Weil am Rhein und Grenzach-Wyhlen in Deutschland, konzentrieren etwa 60% der Bevölkerung der TAB auf ihrem Gebiet.

Im inneren Perimeter der TAB-Agglomeration (53 Gemeinden) stellen die schweizerischen Gebiete 68%, die deutschen Gebiete 24% und die französischen Gebiete 8% der Gesamtbevölkerung.

## 2.3 Population

En 2000, 588 294 habitants vivaient dans l'Agglomération Trinationale de Bâle (péri-mètre restreint). Cette population était répartie sur différents centres urbains de tailles différentes (cf. carte p.52). Ainsi la ville de Bâle avec 166 500 habitants concentre à elle seule 28% de l'ensemble de la population du territoire. La deuxième ville la plus grande de l'agglomération est la ville de Lörrach avec 46 000 habitants, représentant ainsi 8% de la population totale.

Bâle et les communes de Allschwil, Bottmingen, Binningen, Birsfelden, Riehen en Suisse, de Saint-Louis et Huningue en France, et de Lörrach, Weil-am-Rhein et Grenzach-Wyhlen en Allemagne concentrent environ 60 % de la population de l'ATB.

Au sein du périmètre restreint de l'agglomération ATB (53 communes), les territoires suisses concentrent 68% de la population totale, les territoires allemands 24 %, et les territoires français 8% de la population totale.

Sur l'ensemble du territoire de l'ATB, le nombre d'habitants reste stable (+1,2%) depuis 1990. Cependant, de fortes disparités apparaissent entre le centre de l'agglomération et

Im gesamten TAB-Raum ist die Bevölkerungszahl seit 1990 stabil (+1,2%). Jedoch treten große Unterschiede zwischen der Kernstadt der Agglomeration und der Peripherie auf (vgl. Abb. S. 53). Vom Bevölkerungsverlust der Kernstadt in den letzten Jahrzehnten profitieren die mittleren Städte und zentralen Vororte in der Peripherie.

Die Stadt Basel weist allgemein große Bevölkerungsverluste auf. Die Stadt registriert mit einem Rückgang von 12 000 Einwohnern im Erhebungszeitraum (-6,7%) den größten Verlust. Dies ist Folge der natürlichen und migrationsbedingten Bevölkerungsentwicklung. Die Nachbargemeinden wie Allschwil und Huningue verzeichnen ebenfalls Bevölkerungsrückgänge. Andere Gemeinden verzeichnen einen leichten Rückgang oder Stagnation, wie beispielsweise Saint-Louis, Binningen, Bottmingen, Birsfelden, Münchenstein und Riehen.

Lediglich die Städte der deutschen Seite wie Weil am Rhein (+6,8%), Lörrach (+7,5%) und Grenzach-Wyhlen (+6,5%) weisen positive Wachstumsraten in der Bevölkerungsentwicklung auf. Der gesamte deutsche Teilbereich verzeichnet ein Bevölkerungswachstum. Dies erklärt sich vermutlich durch die Attraktivität der Wirtschaft in der Grenzgängerregion, welche Migranten aus allen Teilen Deutschlands, besonders aus den neuen Bundesländern, anzieht.

In absoluten Zahlen konzentrieren sich die wichtigsten Bevölkerungsgewinne auf die urbanen Zentren auf badischer Seite, so also Lörrach (+3 179 Einwohner), Rheinfelden (+2 713 Einwohner) und Weil am Rhein (+1 850 Einwohner).

Während also die Kernstadt Basel und ihre Nachbargemeinden Einwohner verlieren, verzeichnen die anderen Gemeinden ein deutliches Wachstum. Dies zeigt sich auf der französischen und der deutschen Seite der TAB. Für die schweizerische Seite ist der Befund zwiespältiger, da das gesamte TAB-Gebiet in der Schweiz eine leichte Zunahme verzeichnet.

In der Schweiz sind lediglich die Städte und Vororte im Rheintal bei Rheinfelden und Möhlin attraktiv für neue Einwohner. Ebenso wie die kleineren außerhalb gelegenen Vororte wie Bättwil, Biel-Benken, Pfeffingen, welche ein starkes Wachstum verzeichnen (+25% bis +79%).

Das Phänomen der Rurbanisierung besteht auch in einigen Gemeinden mit weniger als 1 000 Einwohnern, jedoch weniger ausgeprägt als in den vergangenen Jahrzehnten.

Zwischen 1990 und 2000 lassen sich im französischen Teil ein Bevölkerungswachstum von 8%, im deutschen Teil ein Wachstum von 7% und im schweizerischen Teil ein Bevölkerungsrückgang von 2% feststellen. Diese Ergebnisse lassen sich durch den natürlichen Geburtenüberschuss auf der französischen Seite, die wirtschaftliche

sa périphérie (cf. carte p.53). Le phénomène d'exode urbain des dernières décennies persiste au profit des villes moyennes et bourgs centres de la périphérie.

La partie centrale de l'agglomération affiche dans son ensemble des pertes de population importantes. La ville de Bâle enregistre la plus forte perte avec un recul de 12 000 habitants sur la période étudiée (soit - 6,7 %). Ceci résulte d'un solde naturel et d'un solde migratoire négatif. Les communes voisines enregistrent également des soldes négatifs telles que Allschwil, Huningue. D'autres affichent un léger recul ou une stagnation, telles que Saint-Louis, Binningen, Bottmingen, Birsfelden, Münchenstein et Riehen.

Seules les villes de la partie allemande comme Weil am Rhein (+6,8%), Lörrach (+7,5%) et Grenzach-Wyhlen (+6,5%) bénéficient de soldes positifs et d'une importante progression de leur nombre d'habitants. L'ensemble de la partie allemande enregistre une progression du nombre d'habitants. Ceci s'explique vraisemblablement par l'attractivité économique de la région frontalière, qui attirent les migrants de l'ensemble de l'Allemagne, venant notamment de l'ancienne RDA.

En chiffres absolus, les gains de population les plus importants se concentrent dans les centres urbains badois, tels que Lörrach (+ 3 179 habitants), Rheinfelden (+ 2 713 habitants) et Weil am Rhein (+ 1 850 habitants).

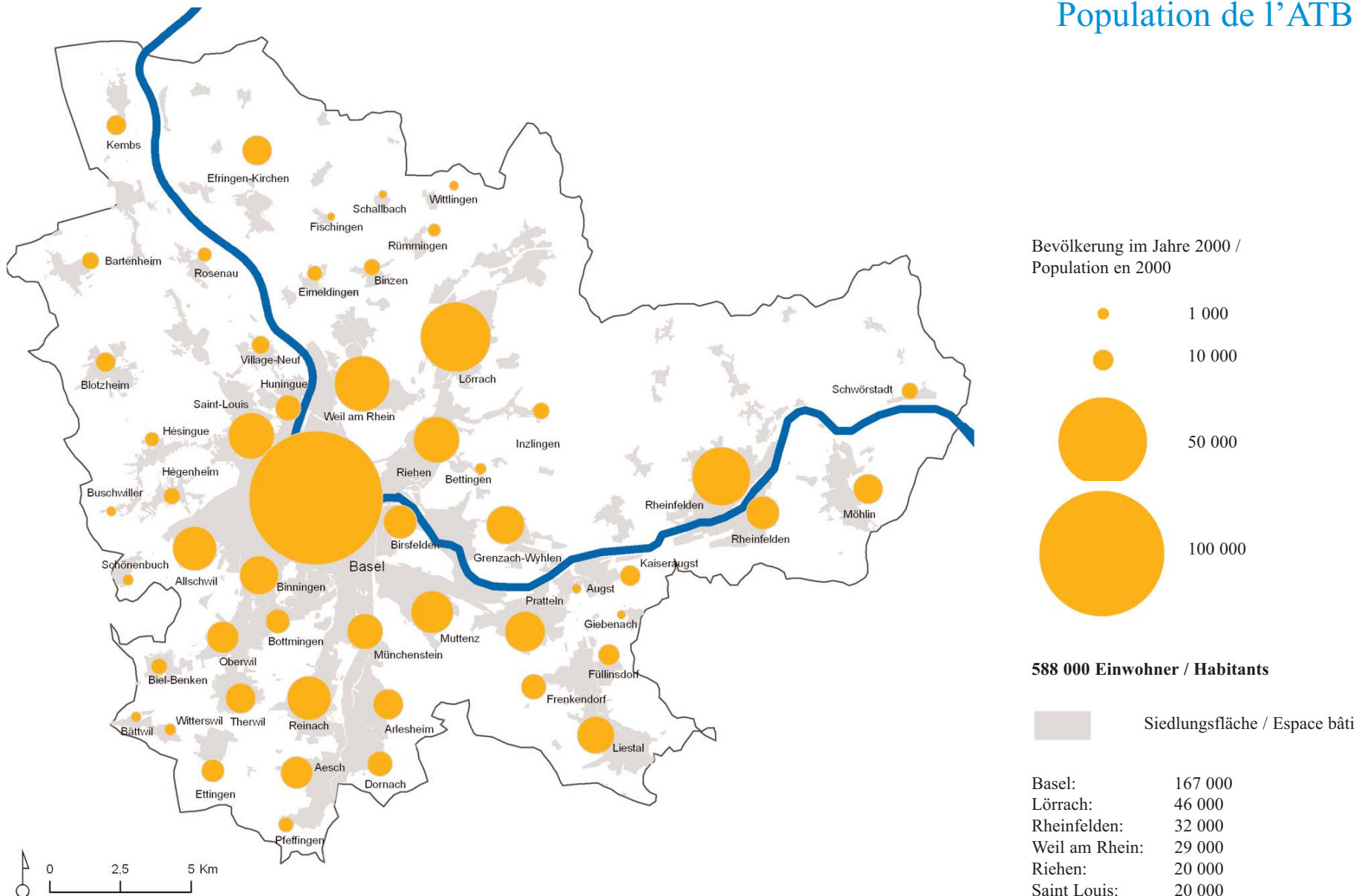
Alors que la ville centre de Bâle et les communes avoisinantes perdent des habitants, les autres communes enregistrent de nettes progressions. Ceci se vérifie sur la partie française et la partie allemande du territoire de l'ATB. Pour la partie suisse, le constat est plus mitigé, car l'ensemble du territoire suisse affiche de faibles progressions.

En Suisse, seuls les villes de la vallée rhénane tels que Rheinfelden et Möhlin restent attractives pour de nouveaux habitants, ainsi que les petits bourgs excentrés tels que Bättwil, Biel-Benken, Pfeffingen qui enregistrent de fortes progressions (entre + 25 % et + 79 %).

Le phénomène de rurbanisation persiste également pour quelques communes de moins de 1000 habitants, mais de manière moins marquée que dans les décennies précédentes.

Entre 1990 et 2000, on constate un accroissement de la population de 8% pour la partie française, de 7% pour la partie allemande et une diminution de 2% pour la partie suisse. Ces résultats s'expliquent par l'excédent naturel pour le côté français, l'attractivité économique de la région pour le côté allemand et le recul démographique pour la partie suisse. Il est toujours difficile de prévoir avec précision les perspectives démographiques à long terme. D'après les offices nationaux des trois pays, les différentes tendan-

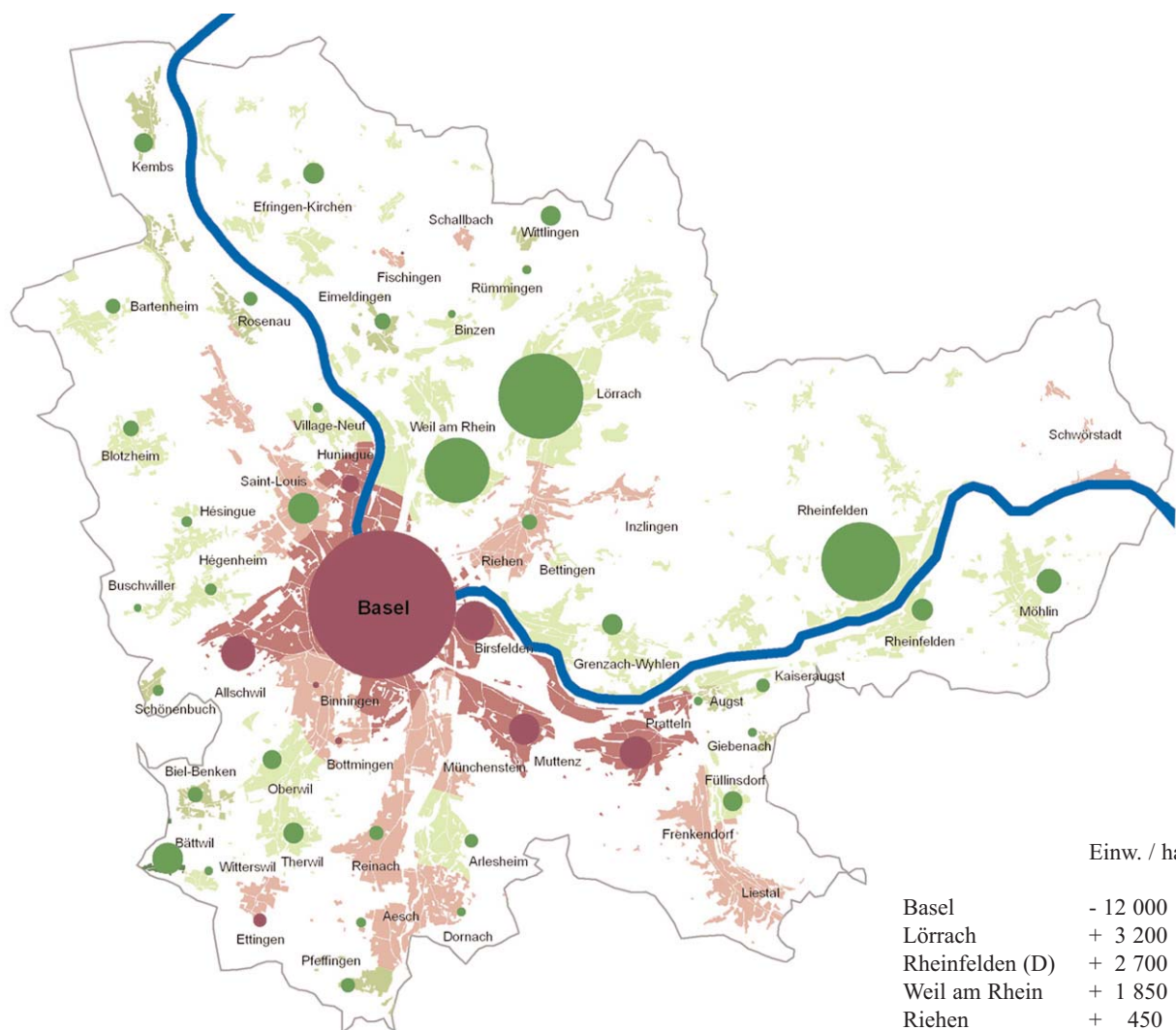
## Bevölkerung der TAB im Jahre 2000 Population de l'ATB en 2000



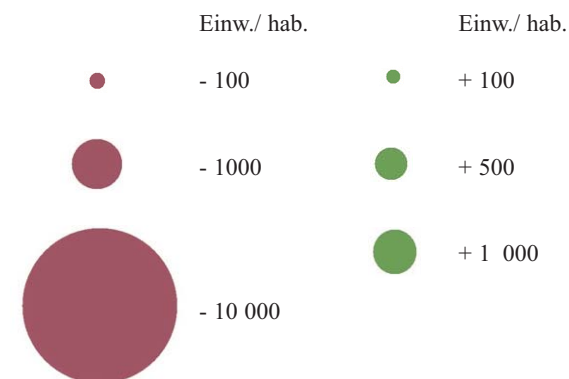
Quelle / source : Offices statistiques nationaux TAB/ATB@S-001-2006

# Bevölkerungsentwicklung in der TAB zwischen 1990 und 2000

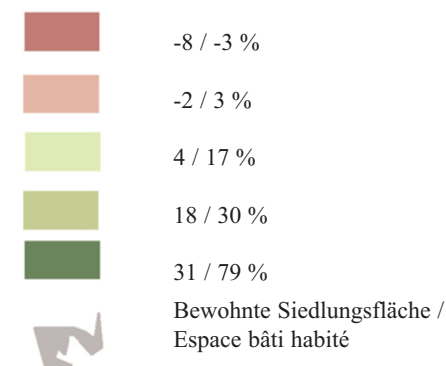
## Evolution de la population de l'ATB entre 1990 et 2000



Absolute Entwicklung der Bevölkerung/  
Evolution de la population en nombre d'habitants:



Relative Entwicklung der Bevölkerung/  
Evolution de la population en %:



Einw. / hab.

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Basel           | - 12 000 |
| Lörrach         | + 3 200  |
| Rheinfelden (D) | + 2 700  |
| Weil am Rhein   | + 1 850  |
| Riehen          | + 450    |
| Saint-Louis     | + 430    |



Quelle / source : Offices statistiques nationaux

TAB/ATB@S-002-2006

| Teilraum / Territoire         | 1990    | 2000    | 2030<br>(Prognose / estimation) | 2000 - 2030 |
|-------------------------------|---------|---------|---------------------------------|-------------|
| Gemeinden im Kanton Solothurn | 7 405   | 8 152   | 8 234                           | 1 %         |
| Kanton Basel-Stadt            | 199 411 | 188 079 | 180 556                         | -4 %        |
| Kanton Basel-Landschaft       | 179 492 | 181 048 | 181 048                         | 0 %         |
| Gemeinden im Kanton Aargau    | 20 454  | 22 887  | 26 091                          | 14 %        |
| CH                            | 406 762 | 400 166 | 395 929                         | -1 %        |
| D                             | 130 999 | 141 517 | 151 423                         | 7 %         |
| F                             | 43 599  | 46 611  | 52 204                          | 12 %        |
| TAB                           | 537 761 | 588 294 | 599 556                         | 2 %         |

Bevölkerungsprognose 2030 auf Basis des GVM-Referenzszenario

Projection de la populaion 2030 sur la base du scénario de référence du GVM

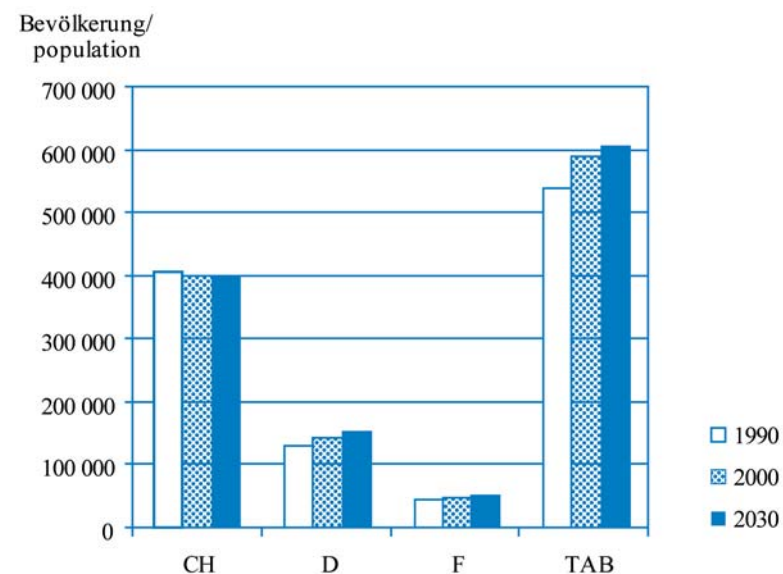
Quelle /Source : offices nationaux de la Statistique,

Attraktivität der deutschen Seite und die demografische Schrumpfung auf der schweizerischen Seite erklären. Nach den nationalen Ämtern der drei Länder werden sich die verschiedenen beobachteten Trends der Bevölkerungsentwicklung im Gebiet der TAB in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen.

Demnach sind bis 2030 folgende Entwicklungen zu erwarten (vgl. Abb. S. 54, links).

Diese Zahlen stammen aus der Aktualisierung des Gesamtverkehrsmodells 2030 des Kanton Basel-Stadt. Dieses Modell erstreckt sich über den TAB-Raum hinaus und bezieht sich auf eine Reihe von Annahmen, welche sowohl die Bevölkerungsentwicklung als auch die Entwicklung von Siedlungsgebieten und Verkehrsinfrastrukturen bis 2030 berücksichtigen. Diese Bevölkerungsprognose hat den Vorteil, dass sie auf Basis der selben Annahme erstellt wurde. Die statistischen Ämter aus den drei Ländern verfügen zwar über ihrer eigenen Bevölkerungsprognosen, die jedoch nicht miteinander vergleichbar sind.

Die hier dargestellte Prognose für 2030 bildet eine gute Übersicht für die mögliche zukünftige Entwicklung der TAB-Bevölkerung nach einzelnen Teilräumen. Diese



Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen TAB-Teilräumen /

Evolution de la population dans les différents territoires nationaux de l'ATB

ces d'évolution de la population observées sur les territoires de l'ATB devraient persister sur la prochaine décennie.

Si les tendances actuelles de la croissance démographique se maintiennent pour les prochaines décennies, le territoire de l'ATB pourrait évoluer de la manière représentée dans le tableau ci-dessus (cf. tableau p. 54, gauche).

Ces estimations ont été réalisées dans le cadre de l'actualisation du Gesamtverkehrsmodell 2030, l'instrument qui permet de modéliser les flux de transport pour le canton de Bâle ville. Cet instrument s'applique à un périmètre trinational. Il repose sur une série d'hypothèses qui concernent d'une part l'évolution de la population et d'autre part le réseau infrastructurel (projet de construction d'habitat, bureaux, de routes et voies ferrées) jusqu'en 2030. L'avantage de ces estimations est, qu'elles se basent sur les même hypothèses. Les offices statistiques nationaux disposent de leur propre estimation, qui ne sont pas comparables entre elles.

Ceci représente une bonne base pour représenter l'évolution de la population sur les différentes parties du territoire de l'ATB. Cette estimation correspond à une extrapolation



*Eine generationenübergreifende Agglomeration*

Prognose entspricht einer Trendentwicklung und umfasst alle bereits beschlossenen Projekte, von denen aus heutiger Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartet werden kann, dass sie bis 2030 realisiert werden (geplante Siedlungsgebiete).

Die Einwohnerentwicklung findet nach dieser Prognose primär im Fricktal sowie in deutschen und französischen Teilen der Agglomeration statt. Der deutsche Teilraum verzeichnet mit einem Zuwachs von ca. 10 000 Einwohnern in 2030 die höchste Entwicklung, gefolgt vom französischen Teilraum der Agglomeration mit 5 500 Einwohnern. Für den Kanton Basel-Landschaft geht die Prognose von einer Stagnation aus und für den Kanton Basel-Stadt wird ein leichter Rückgang prognostiziert (vgl. Abb. S. 51, rechts).

In absoluten Zahlen handelt es sich um einen Verlust von ca. 7 500 Einwohner für die Stadt Basel. Der TAB-Raum wird im Jahr 2030 rund 600 000 Einwohner haben, dies entspricht einem Wachstum um 11300 Einwohner oder ca. 2%. Bei diesen Angaben ist zu beachten, dass die Einwohnerzahl zwischen 2010 und 2020 ein Maximum erreichen soll und anschliessend an den 2030 prognostizierter Wert zurückgehen wird.



*Une agglomération intergénérationnelle*

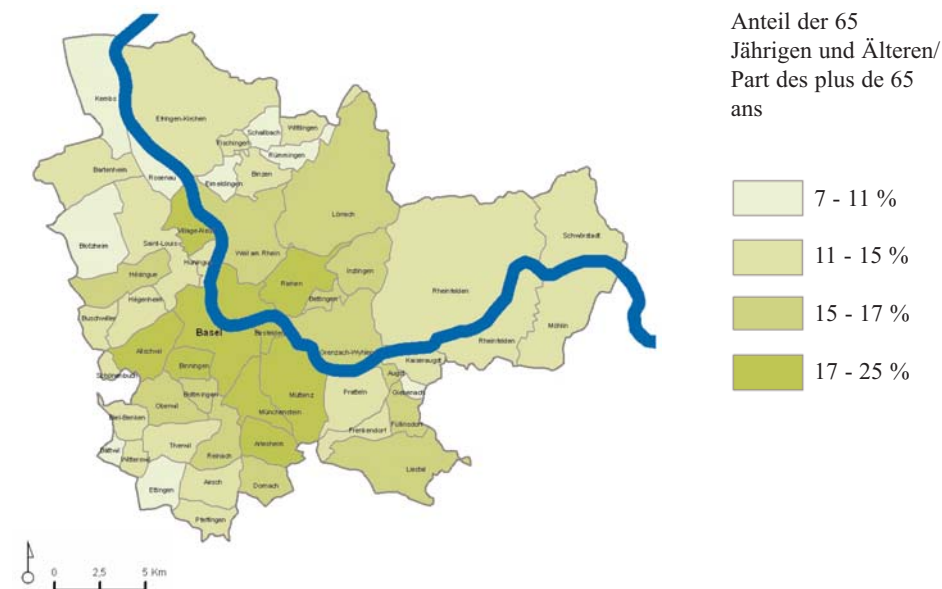
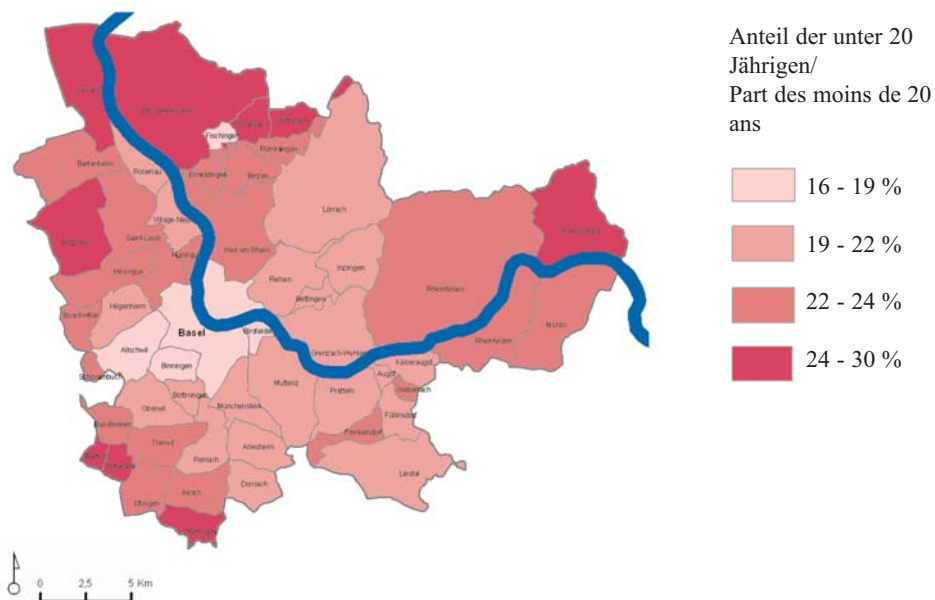
des tendances actuelles und comprend tous les projets déjà adoptés dont la réalisation d'ici à 2030 semble à ce jour très probable (zones urbaines planifiées).

Selon les estimations, la vallée du Fricktal mais également les parties allemandes et françaises de l'agglomération sont les territoires les plus dynamiques. C'est du côté allemand que la plus forte évolution est attendue avec un accroissement d'environ 10.000 habitants entre 2000 et 2030, suivi par le côté français de l'agglomération avec 5 500 habitants. Pour le canton de Bâle-Campagne, les estimations révèlent une stagnation de la population et une légère baisse est prévue pour le canton de Bâle-ville (cf. tableau p. 51, droite).

En chiffres absolus, la ville de Bâle perd entre 2000 et 2030 environ 7.500 habitants. Avec au total environ 600.000 habitants, le périmètre de l'ATB enregistre en 2030 une légère hausse d'environ 2% entre 2000 et 2030. Celle-ci correspond à une augmentation de 11.300 habitants. Parallèlement à ces indications, il faut prendre en compte le fait que le nombre d'habitants devrait atteindre son maximum entre 2010 et 2020 pour ensuite revenir aux valeurs prévues pour 2030.

## Bevölkerung nach Altersgruppe in der TAB im Jahre 2000

### Population par tranche d'âge dans l'ATB en 2000



### 2.3.1 Alter der Bevölkerung

Das Phänomen der Alterung der Bevölkerung berührt einen großen Teil der TAB (vgl. Karte oben). Mehr als die Hälfte der Gemeinden haben einen Bevölkerungsanteil von über 15% der über 65 Jahre alt ist. Besonders in Basel und in den unmittelbar angrenzenden Gemeinden sind die älteren Personen zahlenmäßig sehr stark vertreten, jedoch vor allem auf der schweizerischen und deutschen Seite.

Je mehr man sich von Basel entfernt, um so jünger wird die Bevölkerung. Die urbanen Zentren scheinen nicht mehr attraktiv für Familien zu sein.

Aufgrund des gegenwärtig hohen Anteils der 40-65-jährigen Personen und der rückläufigen Migrationsbewegungen und Geburten ist zu erwarten, dass der Anteil der älteren Personen weiter zunehmen wird. Es stellt sich daher die Frage, ob diese Bevölkerung an ihrem Wohnort wohnen bleibt oder ob sie in die urbanen Zentren umzieht, um von den medizinischen Versorgungseinrichtungen und Alltagshilfen zu profitieren.

Laut Prognosen ist der Alterungsprozess in Basel weitgehend abgeschlossen, die Herausforderung liegt eher bei den relativ jungen Umlandgemeinden.

### 2.3.1 Âge de la population

Le phénomène du vieillissement de la population touche une grande partie de l'ATB (cf. carte ci-dessus). Plus de la moitié des communes ont une part d'habitants de plus de 65 ans dépassant 15%. C'est dans la ville-centre de Bâle et dans les communes proche du centre que les personnes âgées sont en nombre le plus important, plus particulièrement sur la partie allemande et suisse.

Plus on s'éloigne de Bâle, plus la population «rajeunit». Les centres urbains ne semblent plus être attractifs pour les familles.

Compte tenu de la part importante des 40-65 ans et du tassement des mouvements migratoires et de la natalité, on peut s'attendre à ce que la part des personnes âgées continue d'augmenter. La question est de savoir si cette population restera sur son lieu de résidence et si elle se déplacera dans les centres urbains pour bénéficier d'infrastructures médicales et d'aides au quotidien.

Selon les estimations la question du vieillissement de la population à Bâle est résolu. C'est aujourd'hui aux communes périurbaines de gérer ce phénomène.

Eine Auswirkung des Alterungsprozesses der Bevölkerung und des Rückgangs der Geburtenrate ist die schrumpfende Zahl der Erwerbstätigen. Mittel- oder langfristig hat dies einen großen Einfluss auf den Arbeitsmarkt, insbesondere auf Schweizer Seite, wo heute schon ausländische Arbeitskräfte gebraucht werden. Kann der regionale Stellenmarkt genügend Arbeitskräfte aufbringen, die den Anforderungen des Arbeitsmarktes, das heißt ein höheres Ausbildungsniveau. Ist die trinationale Region genügend attraktiv um neue Zuzügler anzuziehen?

### 2.3.2 Die ausländische Bevölkerung

Es ist schwierig die statistischen Daten zu den Ausländern der einzelnen Länder in Einklang zu bringen. Dies liegt vor allem an der fehlenden Verfügbarkeit der Daten zu einem gemeinsamen Erhebungszeitpunkt. Unter Berücksichtigung dieser methodologischen, aus den Erhebungszeiträumen in Frankreich resultierenden Einschränkungen ist es möglich, die Grundzüge dieser Thematik für unser Gebiet nachzuzeichnen.

Zwischen 1990 und 2000 stieg der Ausländeranteil im Gesamttraum TAB von 15,5% auf 20% an (vgl. Abb S. 58). Die Stadt Basel erfuhr mit einer Zunahme von 10 000 Personen das stärkste Wachstum. Dies führte zu einem Anstieg des Ausländeranteils um etwa 8 Prozentpunkte auf 30%.

Diese Zunahme reichte damals nicht aus, um den Bevölkerungsrückgang der Stadt Basel auszugleichen. Seit dem Jahre 2002 ist das Wanderungssaldo wieder positiv.

Ein weiterer Aspekt des hohen Ausländeranteils sowohl in der Kernstadt als auch in den Gemeinden im Umland ist die Integration der Zugewanderten. In einem demografischen Kontext, welcher auf der Notwendigkeit von Wanderungsüberschüssen beruht, sind attraktive Regionen jene, die offen für neue Kulturen und in der Lage sind, diese aufzunehmen und zu integrieren.

Allgemein ist der Ausländeranteil in der Schweiz (durchschnittlich 24%) höher als in den deutschen und französischen Teilräumen der TAB (durchschnittlich 12%) (vgl. Abb. 59). Diese Unterschiede sind jedoch aufgrund der unterschiedlichen Einbürgerungspolitik in Frankreich, Deutschland und der Schweiz zu relativieren.

In allen drei Teilen der TAB kommen über 60% der Ausländer aus Ländern der Europäischen Union (60% - 65%). Unter den Verbleibenden überwiegt der Anteil der Menschen türkischer Herkunft – insbesondere in der Schweiz und in Deutschland (etwa 10% der Ausländer) mit der Ausnahme des Kantons Basel-Stadt. Seit dem Inkrafttreten der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU ist die Anzahl Deutscher Staatsbürger im Kanton Basel-Stadt deutlich angestiegen. Seit dem Jahr 2002 liegen die

Une autre conséquence du vieillissement de la population et de la baisse de la natalité est la diminution de la part des actifs. A moyen ou à long terme, ceci aura un impact déterminant sur le marché du travail, notamment sur le territoire suisse, qui déjà aujourd'hui fait appel à de la main d'oeuvre étrangère. Le marché de l'emploi régional pourra-t-il fournir la main d'oeuvre correspondant aux exigences du marché du travail demandant un niveau de formation plus élevé ? La région trinationale serait-elle suffisamment attractive pour attirer des nouveaux arrivants ?

### 2.3.2 La population étrangère

Les données statistiques concernant les étrangers sont difficiles à harmoniser d'un pays à l'autre en raison de la disponibilité des données pour une année définie. En tenant compte de ces restrictions méthodologiques liées aux dates de recensement, il est possible de tracer les grandes lignes de cette thématique sur notre territoire.

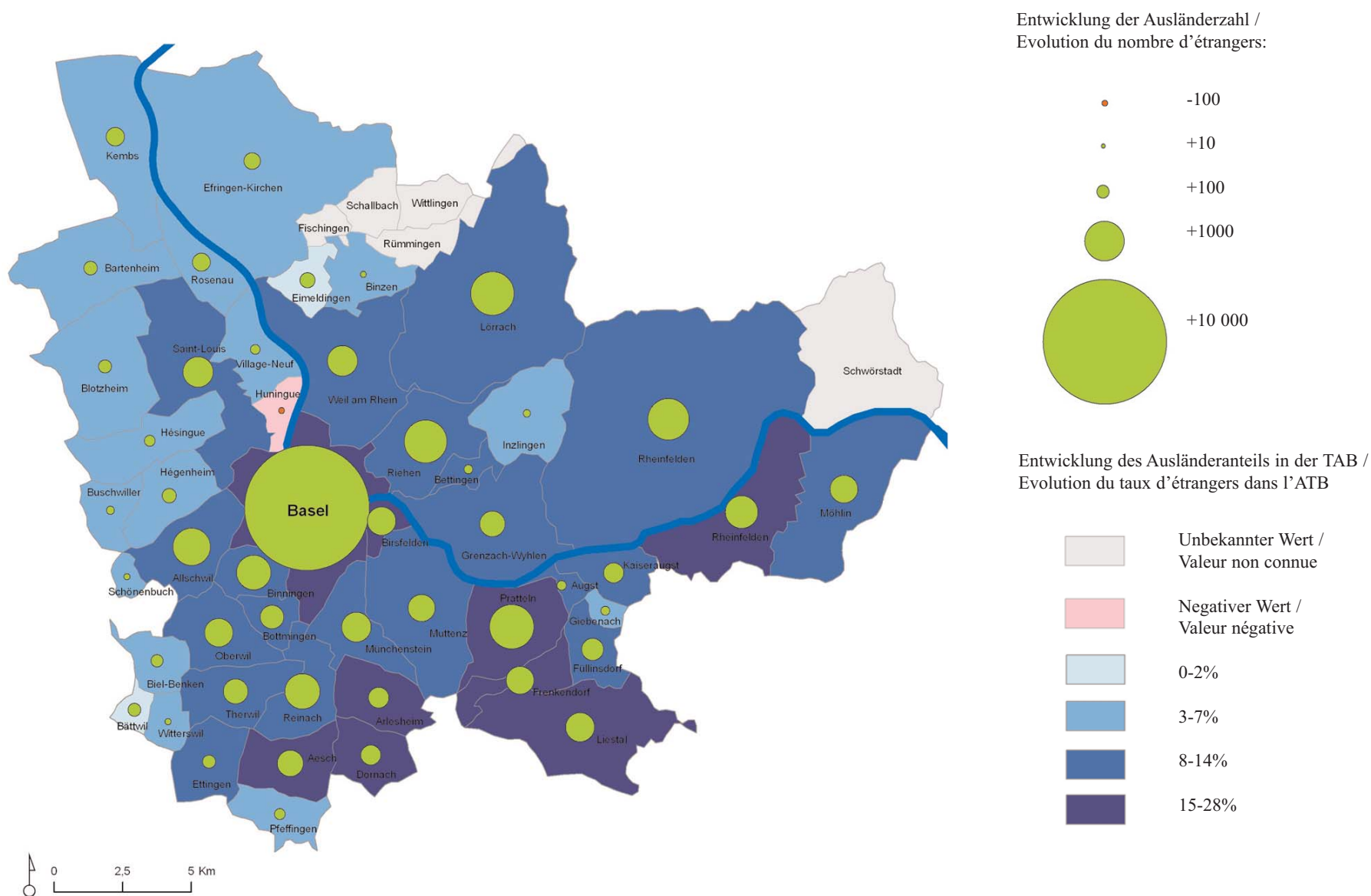
Entre 1990 et 2000 la part des étrangers progresse sur l'ensemble de l'ATB en passant de 15,5% à 20% (cf. carte p.58). La ville de Bâle enregistre la plus forte progression en accueillant 10 000 personnes supplémentaires, faisant monter la part des étrangers à 30%, soit environ 8 points de plus qu'en 1990. Cette progression ne suffisait pas à compenser la perte de population qu'enregistre la ville de Bâle. Ce n'est qu'à partir de 2002 que le solde migratoire est devenu positif.

Un autre aspect que met en valeur la part importante des étrangers aussi bien dans l'hypercentre de l'agglomération que dans les communes de la périphérie est celui de l'intégration de ces personnes venues d'ailleurs. Dans un contexte rendant nécessaire l'arrivée de nouvelles populations, les régions attractives seront celles qui prouveront leur ouverture à de nouvelles cultures et qui seront capable d'accueillir et d'intégrer les nouveaux venus.

D'une manière générale, la part des étrangers est plus élevée en Suisse (24% en moyenne) que dans les parties allemandes et françaises de l'ATB (12% en moyenne) (cf. carte p.59). Il faut toutefois relativiser ces différences, car les politiques de naturalisation sont différentes en France, en Allemagne et en Suisse. Depuis l'entrée en vigueur des accords bilatéraux entre la Suisse et les pays de l'Union Européenne le nombre de personnes de nationalité allemande a nettement augmenté dans le canton de Bâle. Depuis 2002 le taux de croissance annuel se situent entre 10 et 13%. En 2006 la part des allemands à Bâle atteint 18 % et rattrape ainsi les minorités jusqu'à présent dominantes, telles que les italiens, les turcs et les personnes issues de l'ex-Jugoslavie (Office des Statistiques du Canton de Bâle 2006).

# Entwicklung der ausländischen Bevölkerung in der TAB in 1990 und 2000

## Evolution de la population étrangère dans l'ATB entre 1990 et 2000

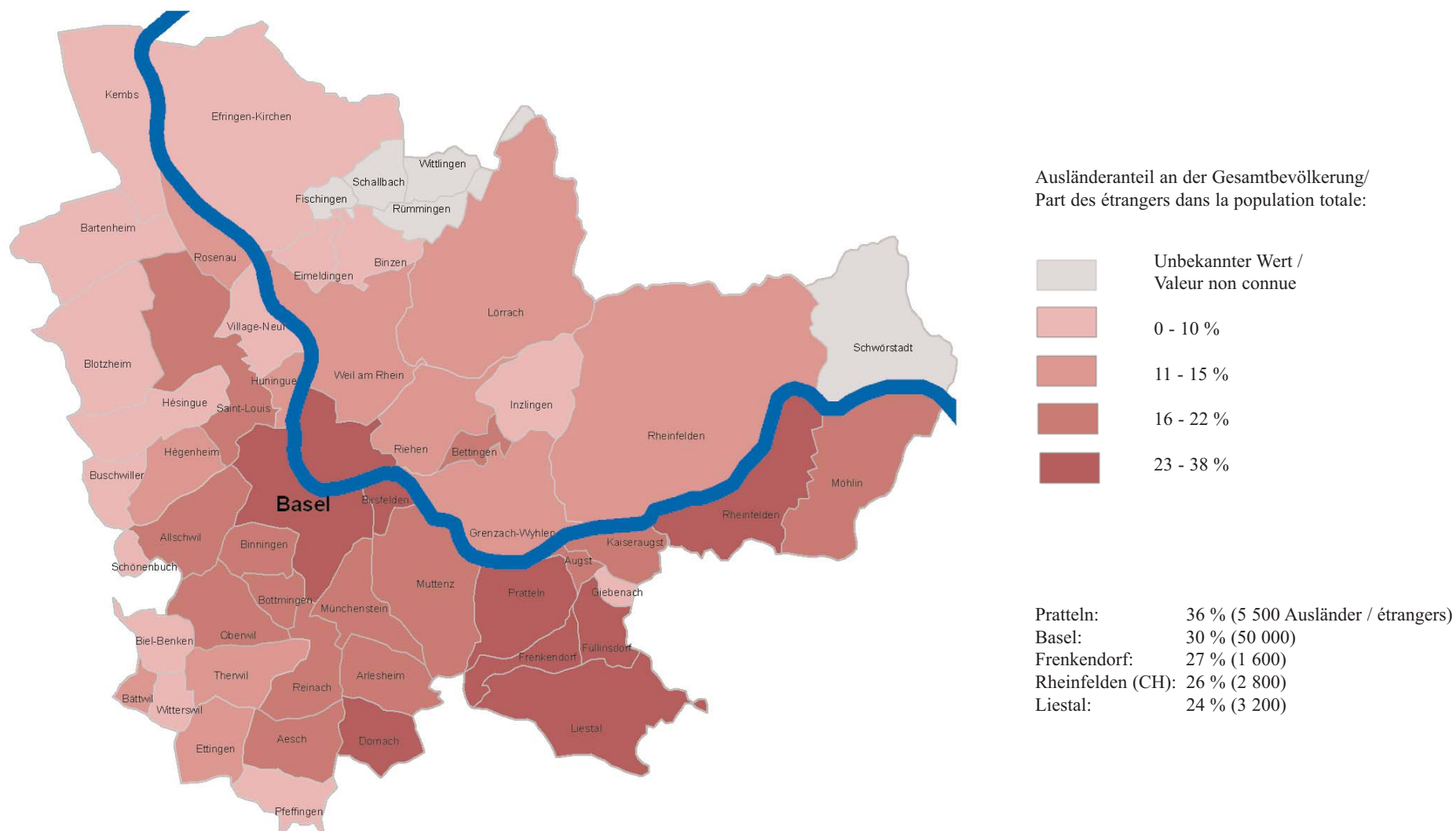


Quelle / source : Offices statistiques nationaux Ausländer/étrangers 1999; F, 2002:F+CH, Bevölkerung/population : 1999; F, 2002: D+CH

TAB/ATB@S-005-2006

# Die ausländische Bevölkerung in der TAB im Jahre 2000

## La population étrangère de l'ATB en 2000



Quelle / source : Offices statistiques nationaux Ausländer / étrangers 1999:F, 2002:D+CH, Bevölkerung / population : 1999: F, 2002: D+CH

TAB/ATB@ S-007-2006

jährlichen Zuwachsraten zwischen 10% und 13 %. Mit 18.8 % Ende 2006 lassen die Deutschen die bislang stärksten Bevölkerungsgruppen aus Italien, der Türkei und den jugoslawischen Nachfolgestaaten hinter sich (Amt für Statistik Basel 2006).

Eine Untersuchung zum sozio-ökonomischen Status der Ausländer im Kanton Basel-Stadt weist bei einem Drittel der Ausländer einen hohen Bildungsstand, qualifizierte Beschäftigung und ein hohes Einkommen nach. Dies ist ein vergleichsweise hoher Anteil. Die Untersuchung belegt darüber hinaus die starken Ungleichheiten unter den Minderheiten ausländischer Herkunft.

- Ein Drittel der Ausländer kommt aus Ländern Nord- und Mitteleuropas. Diese sind meist sogar besser ausgebildet als der Durchschnitt der schweizerischen Bevölkerung und verfügen über einen höher qualifizierten Arbeitsplatz und höhere Einkommen.
- Ein weiteres Drittel kommt aus den Ländern Südeuropas. Es handelt sich bei ihnen mehrheitlich um die Nachkommen der ersten Einwanderungswelle (Ausländer der zweiten oder dritten Generation). Diese Gruppe hat bereits einen gewissen sozialen Aufstieg vollbracht und erzielt ein Einkommen im höheren Lohnsegment.
- Das letzte Drittel stammt aus den jüngsten Einwanderungsländern (Südost- und Osteuropa, Afrika etc.). Die Menschen aus dieser Gruppe arbeiten oft in gering qualifizierten, prekären Beschäftigungsverhältnissen im untersten Lohnsegment.

Direkt vergleichbare Informationen auf kleinräumiger Ebene sind für den französischen und deutschen Teilraum der TAB nicht verfügbar, sondern nur für das gesamte Département Haut Rhin und für das Land Baden-Württemberg. Im Département Haut-Rhin besetzen nur 3% der ausländischen Arbeitnehmer Stellen in Führungspositionen und weitere 3% sind Handwerker oder im Einzelhandel tätig. Ausländische Arbeitnehmer in Baden-Württemberg weisen im Durchschnitt ein schlechteres Ausbildungs- und Qualifikationsprofil auf als ihre deutschen Kollegen. Gemäss einer Umfrage aus dem Jahr 2001, hatten von den gezählten ausländischen Arbeitnehmern nur 4 % einen Abschluss an einer höheren Schule, 48% hatte keine abgeschlossene Ausbildung.

Plus de 60% des étrangers sont originaires de pays de l'Union européenne sur les trois parties de l'ATB (60% à 65%). Parmi les minorités restantes la part des ressortissants turcs domine, notamment en Suisse et en Allemagne (environ 10% des étrangers).

Une étude sur les catégories socioprofessionnelles sur le canton de Bâle-ville révèle la situation particulière de Bâle où un tiers des étrangers disposent d'une formation supérieure et de revenus élevés. Il s'agit des étrangers issus des pays d'Europe du Nord. Il n'existe pas d'études comparables pour les autres territoires de l'agglomération à une échelle territoriale si fine.

- Un tiers des étrangers est issu des pays d'Europe du Nord. Ces derniers sont même mieux formés, en moyenne, que les citoyens suisses et ils disposent d'un emploi de cadre et de revenus élevés.
- Un autre tiers est originaire des pays du Sud de l'Europe. Il s'agit pour la grande majorité des descendants de la première vague d'immigration (deuxième et troisième génération d'étrangers). Ces derniers ont réussi à s'élever dans l'échelle sociale et disposent de revenus moyens élevés.
- La troisième catégorie d'étrangers est constituée par les «nouveaux» immigrants venant des pays d'Europe de l'Est et d'Afrique. Ces derniers disposent en majorité d'un emploi précaire peu qualifié et d'un salaire peu élevé.

Les parties françaises et allemandes de l'ATB disposent seulement d'informations comparables au niveau du département et du Land. Pour le département du Haut-Rhin, parmi les étrangers actifs, la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée est celle des ouvriers (26,1 %). Suivent les employés (9,6 %), les professions intermédiaires (5,5 %) et les cadres, qui ne constituent que 3% du groupe, tout comme les artisans et les commerçants réunis (Insee 1999). Les étrangers du Land Baden-Württemberg ayant un emploi sont en moyenne moins qualifiés que les allemands. Une enquête menée en 2001 par l'office de statistique du Land Baden-Württemberg sur les qualifications des actifs étrangers montre que 48% des personnes interrogées ne disposent d'aucune formation, que 33% a suivi une formation professionnelle et que seulement 4% ont un diplôme du secondaire. Les 15% restant ne sont pas exprimés, ce qui laisse supposer que la part des étrangers actifs sans qualification est encore bien plus élevée.

## 2.4 Arbeitsplätze

### 2.4.1 Arbeitsplatzgebiete

In der Trinationalen Agglomeration Basel gibt es 326 000 Arbeitsplätze.

Über 90% der Arbeitsplätze in der Trinationalen Agglomeration Basel liegen in Arbeitsplatzzentren mit mehr als 4 000 Arbeitsplätzen. Abgesehen von den Zentren in Saint-Louis, Weil am Rhein, Lörrach, Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden liegen alle Arbeitsplatzzentren mit mehr als 4 000 Beschäftigten im schweizerischen Bereich der TAB (Basel, Muttentz, Münchenstein, Binningen, Allschwil, Reinach, Aesch, Arlesheim, Pratteln, Liestal und Rheinfelden) (vgl. Abb. S. 62).

Nach der Rezession zwischen 1990 und 1995, die einen starken Arbeitsplatzrückgang bewirkte, hat sich die Zahl der Arbeitsplätze in der gesamten TAB zwischen 1995 und 2000 leicht erhöht (+ 2 %). In dieser Zeit sind in manchen der Arbeitsplatzzentren starke Rückgänge der Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen, wie beispielsweise in

- Arlesheim -26%,
- Rheinfelden (CH) -10%,
- Reinach, Allschwil und Binningen -8%.

Lediglich der Arbeitsplatzschwerpunkt Basel verzeichnet eine leichte Beschäftigungszunahme (+3%, 5 000 Arbeitsplätze). Mit 150 000 Arbeitsplätzen befinden sich in der Stadt Basel 46% aller Arbeitsplätze der trinationalen Agglomeration.

Die Basler Wirtschaft wird von den leistungsstarken, wertschöpfungsintensiven Branchen wie Life-Sciences, Logistik und Finanzen getragen. Trotz des internationalen Konkurrenzdrucks konnte die Basler Wirtschaft in den letzten Jahren einen erfolgreichen Strukturwandel vollziehen, der zu einer Reduzierung der Produktion zugunsten metropolitaner Steuerungsfunktionen, wie beispielsweise Forschung und Konzernleitung führte. Parallel zu dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel greifen die Veränderungen der Pharmaindustrie auf die Stadtentwicklung über, welche mit den neuen Bedürfnissen konfrontiert wird. Der Kanton Basel-Stadt muss ausserdem mit der Herausforderung der knappen Bodenressourcen umgehen. Die Entwicklungen in Basel Nord und am Dreispitz spiegeln diese Tendenz wider.

## 2.4 Emplois

### 2.4.1 Pôles d'emplois

L'Agglomération Trinationale de Bâle accueille 326 000 emplois.

Les pôles d'emplois de plus de 4 000 places de travail absorbent 90% des emplois de l'ensemble du territoire de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Hormis les pôles d'emplois de Saint Louis, de Weil am Rhein, Lörrach, Grenzach-Wyhlen et Rheinfelden, les pôles d'emplois de plus de 4 000 emplois se trouvent sur la partie suisse de l'ATB (Bâle, Muttentz, Münchstein, Binningen, Allschwil, Reinach, Aesch, Arlesheim, Pratteln, Liestal et Rheinfelden) (cf. carte p.62).

Suite à la récession, entre 1990 et 1995, qui a entraînée une perte d'emplois importante, le nombre d'emplois dans l'ensemble de l'ATB a légèrement augmenté (+2%) entre 1995 et 2000. Durant cette période, de forts reculs sont visibles pour certains pôles d'emplois, tels que

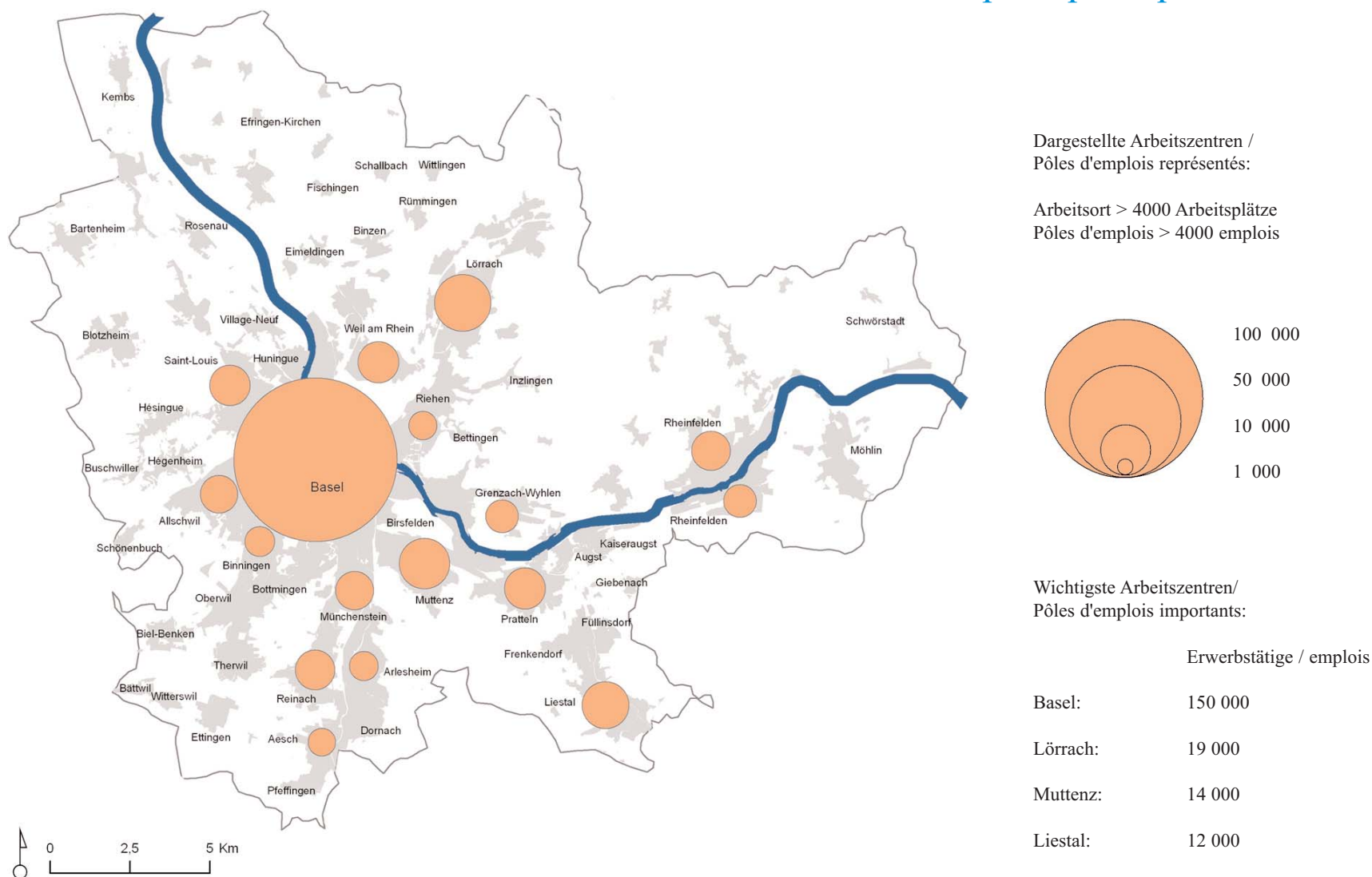
- Arlesheim -26 %
- Rheinfelden (CH) -10%
- Reinach, Allschwil et Binningen -8%.

Seul le pôle d'emplois de Bâle affiche une légère augmentation (+3 points, soit + 5 030 emplois). Avec 150 500 emplois, la ville de Bâle concentre à elle seule 46% des places de travail de l'ensemble du territoire de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

L'industrie et l'économie bâloise demeure positionnée sur des activités porteuses et à forte valeur ajoutée, telles que les sciences de la vie, la logistique, le secteur financier. Malgré la pression concurrentielle internationale, l'économie bâloise a su ces dernières années engager son adaptation en réduisant la place des activités de production au bénéfice des fonctions métropolitaines de contrôle, de la recherche et du marketing. Parallèlement aux mutations socio-économiques, la restructuration des grandes entreprises pharmaceutiques de Bâle exerce une influence considérable sur le développement urbain, celui-ci devant faire face à de nouveaux besoins, dans un contexte où les ressources foncières sont très limitées. L'aménagement de Bâle Nord et du Dreispitz illustre cette démarche.

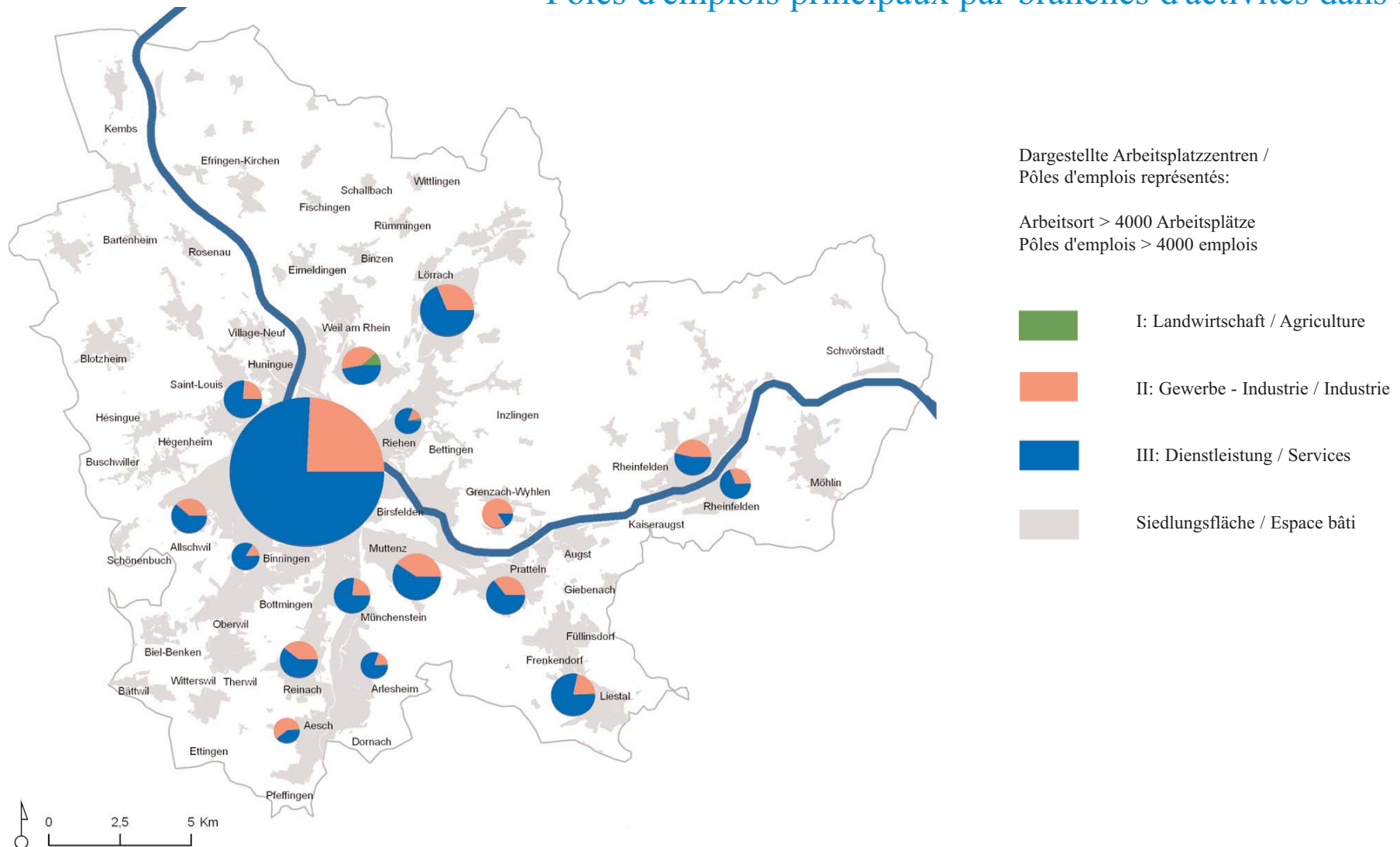
## Wichtige Arbeitsplatzzentren der TAB im Jahre 2000

### Pôles d'emplois principaux de l'ATB en 2000



Quelle / source : Offices statistiques nationaux: Bundesamt für Statistik, Statweb (CH); INSEE (F); Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (D) TAB/ATB@S-005-2006

## Wichtige Arbeitsplatzzentren nach Wirtschaftssectoren in der TAB Pôles d'emplois principaux par branches d'activités dans l'ATB

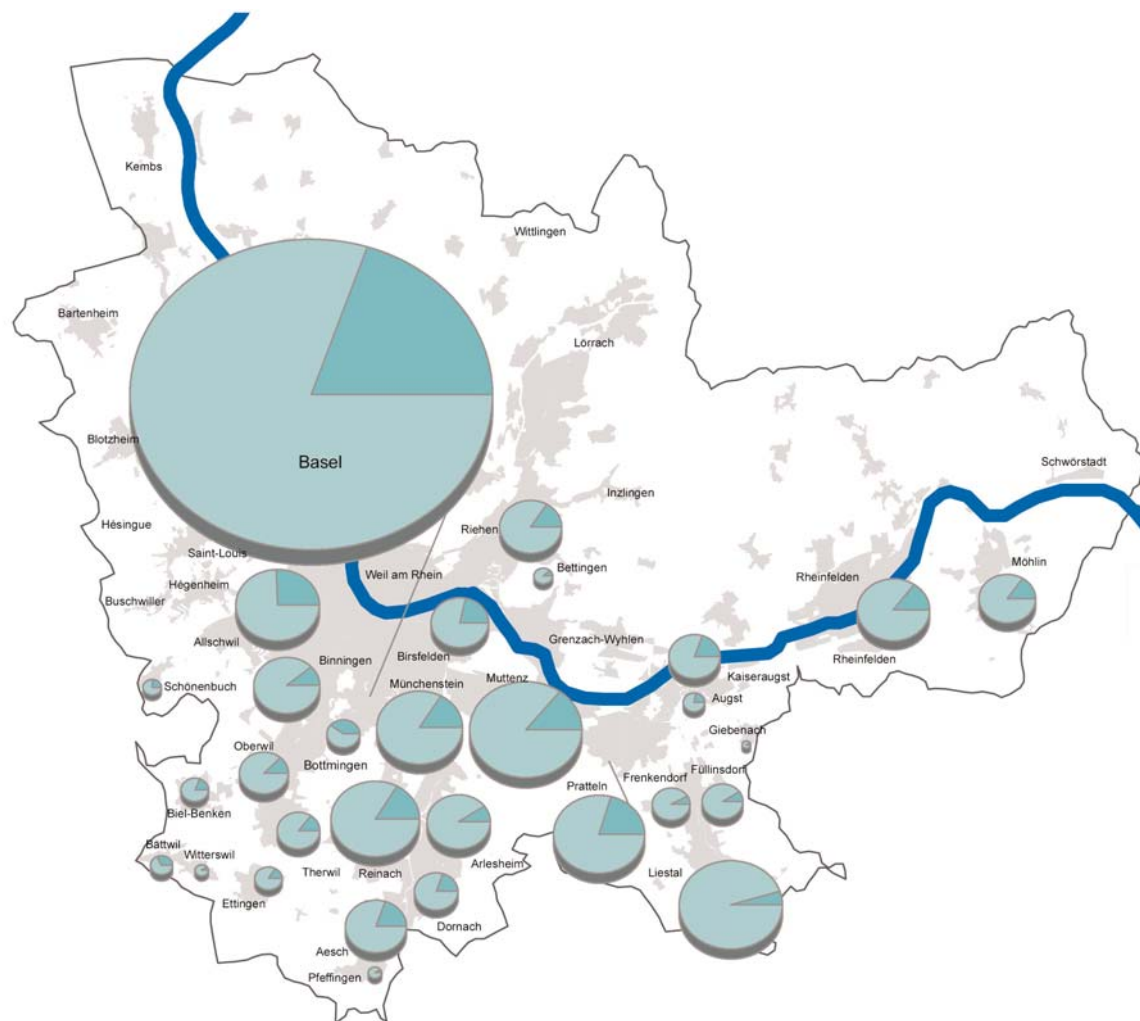


Quelle / source : Offices statistiques nationaux: Bundesamt für Statistik, Statweb (CH); INSEE (F); Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (D)

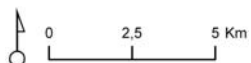
TAB/ATB@S-005b-2006

# Arbeitsplatzzentren der Grenzgänger im Schweizer Teilraum der TAB im Jahre 2000

## Pôles d'emplois des frontaliers dans la partie suisse de l'ATB en 2000



|            |                                       |
|------------|---------------------------------------|
| Botmingen: | 40 % ( 500 Grenzgänger / Frontaliers) |
| Bättwil:   | 32 % (175)                            |
| Allschwil: | 25 % (2000)                           |
| Schönbuch: | 25 % (95)                             |
| Augst:     | 22 % (120)                            |
| Basel:     | 19 % (30 000)                         |



Quelle / source : Bundesamt für Statistik (CH) / Office national de la statistique suisse

In den Gemeinden Saint Louis, Huningue und Hésingue konzentrieren sich 80% der Arbeitsplätze des französischen Teilraumes der Trinationalen Agglomeration. Saint Louis ist mit 54% der Stellen das wichtigste Arbeitsplatzgebiet. Die Hauptarbeitgeber im französischen Teilraum sind der EuroAirport (3400 französische Angestellte im Jahre 2005) und die Industriebetriebe im Chemie- und Pharmaziebereich, wie beispielsweise Novartis, Clariant, Weleda, TFL in Huningue und Bubendorf (Rollläden) in Saint Louis.

Auf der deutschen Seite macht die Industrieproduktion 36% aller Arbeitsplätze aus. Das entspricht einem größeren Anteil als auf der Schweizer, (30%) oder der französischen Seite (26%). Die Unternehmen der Automobil-, Textil- und Pumpenherstellungsbranche haben ihren Sitz im Wiesental. Die Unternehmen Milka (Schokolade) und Elmex (Zahncreme) befinden sich in Lörrach. In der Stadt Weil am Rhein ist das Unternehmen Vitra GmbH auf die Herstellung von Büromöbeln spezialisiert. Auch die Chemiebranche ist mit den Rheinsalinen und der Aluminiumherstellung in Rheinfelden vertreten. Die öffentlichen Partner dieses Agglomerationsteils achten auf die Förderung der kleinen und mittleren Unternehmen in den zukunftsversprechenden Wirtschaftsbereichen.

#### 2.4.2 Die Grenzgänger

Im Jahre 2007 arbeiteten insgesamt 48 600 Grenzgänger aus Frankreich und Deutschland im schweizerischen Teil der TAB. Dies entspricht jedem sechsten Arbeitsplatz. Zwischen 1999 und 2003 ist die Zahl der Grenzgänger um 16% gestiegen. Seitdem hat sich der Zuwachs verringert und lag in der Zeit zwischen 2003 und 2007 bei 4%. Jedoch sind bei einer detaillierteren Analyse grundlegende Unterschiede festzustellen. Seit 1999 steigt die Anzahl der deutschen Grenzgänger in der Nordwestschweiz stetig (+ 7 500 insgesamt). Demgegenüber nahm die Anzahl elsässischer Grenzgänger um 6% ab (- 2 500 Personen für den Zeitraum 2003 bis 2007). Während der Anteil elsässischer Grenzgänger im Jahre 1999 67% betrug, liegt er heute noch bei 57%.

Dieses Phänomen kann einerseits durch den Rückgang der elsässischen Zweisprachigkeit, die in den jüngeren Generationen verloren geht, andererseits durch die Nachfrage von Schweizer Unternehmen für besser ausgebildete Arbeitskräfte, erklärt werden.

Die Frage der Grenzgänger ist für die Trinationale Agglomeration Basel von grundlegender Bedeutung. Es ist ihr alltägliches Leben, das am stärksten vom trinationalen Lebensumfeld geprägt ist. Die Verkehrsinfrastrukturen sind zum Teil ihren Bedürfnissen ausgerichtet, wie z.B. das TER 200 Netz, die Regio S-Bahn oder die grenzüberschrei-

Dans la partie française de l'agglomération Trinationale, les communes de Saint Louis, de Huningue et de Hésingue concentrent 80% des emplois de la zone. Saint Louis représente le pôle d'emploi le plus important avec 54% des emplois au total. Les principaux employeurs de ce secteur sont l'EuroAirport Bale-Mulhouse (3 400 salariés français en 2005) et des entreprises industrielles dans le secteur de la chimie-pharmacie telles que Novartis, Clariant, Weleda, TFL à Huningue et Bubendorf (volets roulants) à Saint Louis.

Pour la partie allemande la production industrielle atteint 36% du nombre total des emplois. Ceci correspond à une part plus élevée que pour la partie suisse (30%) et française (26%). Des entreprises du secteur de l'automobile, du textile et de la fabrication de pompes sont présentes dans la vallée de la Wiese. La commune de Lörrach accueille l'entreprise Milka (chocolat) et Elmex (dentifrices). La ville de Weil am Rhein est spécialisée dans la production de meubles de bureau grâce à l'entreprise Vitra GmbH. Le secteur de la chimie est également représenté dans le cadre de l'exploitation de mines de sels et de la fabrication d'aluminium à Rheinfelden. Les partenaires publics de cette partie de l'agglomération sont attentifs à la promotion de petites et moyennes entreprises des secteurs porteurs d'avenir.

#### 2.4.2 Les frontaliers

En 2007, 48 600 frontaliers français et allemands travaillent dans la partie suisse de l'ATB. Ceci représente une place de travail sur six en moyenne. Entre 1999 et 2003, le nombre de frontaliers a augmenté de 16%, mais depuis cette croissance s'est affaibli et atteint seulement 4% sur la période 2003-2007. Cependant une analyse plus détaillée permet de déceler des variations significatives. Alors que le nombre de frontaliers allemands augmente régulièrement depuis 1999 (+ 7 500 personnes au total), le nombre de frontaliers alsaciens diminue depuis 2003 de 6% (soit - 2 500 personnes). Les frontaliers alsaciens représentaient en 1999, 67% du total des travailleurs frontaliers de l'ATB, ils n'en représentent aujourd'hui que 57% au profit des travailleurs allemands.

Ce phénomène peut s'expliquer par le recul du bilinguisme alsacien, qui se perd chez les nouvelles générations et d'une demande de main d'œuvre de plus en plus qualifiée de la part des entreprises suisses.

Les fluctuations du marché du travail en Suisse ne se sont donc pas traduites par une diminution du nombre de travailleurs frontaliers. Cependant, en raison de la mutation qualitative du marché de l'emploi de la partie suisse, une demande de formation et de compétences accrues se fait ressentir pour les frontaliers (Enjeux Haut-Rhinois de l'ATB 2003). La question des frontaliers est essentielle au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle. En effet, ce sont eux qui vivent le plus à l'échelle du bassin de vie

tenden Buslinien. Dennoch sind auch künftig zahlreiche Lücken im öffentlichen Gesamtverkehr zu schliessen.

Die 28 000 elsässischen Grenzgänger, die in der Nordwestschweiz arbeiten, haben ohne Zweifel auch steuerliche Auswirkungen. So zahlt der französische Staat 3,5% der von Grenzgängern geleisteten Einkommensteuern direkt an die Kantone der Nordwestschweiz. Die französischen Gemeinden profitieren nicht von den Grenzgängern, weil diese die kommunalen Infrastrukturen an ihrem Wohnort nutzen, jedoch zu deren Finanzierung keinen Beitrag leisten.

Zwischen der Schweiz und Deutschland besteht ebenfalls ein Steuerabkommen. Die deutschen Grenzgänger werden an ihrem Wohnort besteuert. Ihre Einkommen werden jedoch direkt bei ihrem Arbeitgeber in der Nordwestschweiz mit 4,5% besteuert.

Die Situation in der Genfer Agglomeration ist anders als in Basel. Da der Kanton Genf die Einkommenssteuer am Arbeitsort der Grenzgänger erhebt, erstattet er den beiden anliegenden Départements einen Teil dieser Einnahmen. Daher fällt der Grenzgänger seiner Gemeinde nicht zur Last, sondern trägt zu seiner Finanzierung bei. Die französische Seite profitiert von einer zusätzlichen Steuer aufgrund der Einkommen der Grenzgänger. Dies erlaubt die Schaffung eines den Grenzgängern zugute kommenden regionalen Infrastrukturfonds.

Einige Entscheidungsträger der französischen Gebietskörperschaften in der Trinationalen Agglomeration Basel sind der Ansicht, dass ein Teil dieser „Grenzgängereinnahmen“ eine Lösung zur Finanzierung der grenzüberschreitenden Infrastruktur auf deutscher und französischer Seite der Agglomeration darstellen könnte.

transfrontalier trinational. Certaines infrastructures transfrontalières sont en partie adaptées à leurs besoins, tels que le réseau TER 200, Regio-S-Bahn ou les bus transfrontaliers. Cependant des améliorations sont encore nécessaires dans la desserte transfrontalière.

La présence de 28 000 frontaliers alsaciens travaillant en Suisse du Nord-Ouest a également des effets fiscaux non négligeables, étant donné que l'Etat français reverse 3,5 % des impôts prélevés sur le revenu des frontaliers directement aux cantons de la Suisse du Nord-Ouest. Les communes françaises ne tirent que très peu d'avantages fiscaux des travailleurs frontaliers, qui résident sur leur territoire respectif.

Un accord fiscal entre La Suisse et l'Allemagne existe également. Les frontaliers allemands sont imposés au lieu de résidence. Cependant leurs revenus sont directement imposés à la source auprès des employeurs de la Suisse du Nord Ouest à hauteur de 4,5%.

Au sein de l'Agglomération genevoise la situation est différente. Le canton de Genève qui prélève l'impôt sur le revenu des travailleurs frontaliers à la source, reverse directement aux deux départements frontaliers une partie de cette rentrée fiscale. La partie française bénéficie d'une source supplémentaire d'impôts liée aux revenus des frontaliers. Ainsi le frontalier n'est pas à la charge de sa commune mais participe pleinement à son financement. Ceci permet la constitution d'un fond régional pour le financement des infrastructures utiles aux travailleurs frontaliers.

Certains responsables des collectivités territoriales françaises de l'Agglomération Trinationale de Bâle considèrent que la mobilisation d'une partie de ces « revenus frontaliers » pourrait être une solution pour faciliter le financement d'infrastructures frontalières sur les communes françaises et allemandes de l'agglomération.



*Regionaler Verkehr: Grenzgänger in Bourgfelden /  
Mobilité régionale : Frontaliers à Bourgfelden*

## 2.5 Verkehr

Die Trinationale Agglomeration Basel ist einerseits ein zentraler Knotenpunkt von Verkehrsachsen der drei Länder, andererseits liegt sie am Schnittpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen Nordeuropa und Italien. Diese zentrale Lage im europäischen Verkehrsnetz ist besonders für den Wirtschaftsstandort Basel, aber auch für die gesamte trinationale Agglomeration von großer Bedeutung. Jedoch bringt der große Anteil des internationalen Nord-Süd-Transitverkehrs auf Strasse und Schiene auch erhebliche Belastungen für die Agglomeration und insbesondere für die Stadt Basel. Auf den Hauptachsen führt dies zu permanenten Überlastungen. Dies schränkt den Spielraum für den regionalen Verkehr ein.

Die Trinationale Agglomeration verfügt über eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur: Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist der wichtigste Flughafen für die gesamte trinationale Region am südlichen Oberrhein. Die Rheinhäfen in Basel, in Weil am Rhein und Huningue bilden zusammen einen der wichtigsten europäischen Binnenhäfen. Gleichzeitig ist der Knotenpunkt Basel eine bedeutende Schnittstelle zwischen den Eisenbahnnetzen Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz. Internationale Schnellzüge haben gute Verbindungen an Intercity-Angebote und regionale S-Bahnen.



*Internationale Erreichbarkeit: Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg /  
Accesibilité internationale : L'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg*

## 2.5 Transports

L'Agglomération Trinationale de Bâle représente un noeud logistique important où se rejoignent les réseaux d'infrastructures des trois pays. La ville de Bâle constitue la porte de la Suisse qui relie le nord de l'Europe à l'Italie. Cette situation centrale sur le réseau européen des transports est d'une grande importance, en particulier pour la place commerciale de Bâle et de l'ensemble de l'agglomération. Ceci signifie également que l'agglomération et notamment la ville de Bâle absorbent une grande partie du trafic international européen de l'axe Nord-Sud sur les réseaux routiers et ferrés. Les effets négatifs se traduisent au niveau du trafic régional.

L'agglomération trinationale dispose de remarquables infrastructures de transport. L'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg est l'aéroport régional sur l'ensemble de la région trinationale du sud du Rhin supérieur. Les ports rhénans de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Weil am Rhein et à Huningue constituent ensemble l'un des ports intérieurs les plus importants d'Europe. Simultanément, le noeud ferroviaire de Bâle est une interface essentielle entre les réseaux de France, d'Allemagne et de Suisse. Les rapides inter-



*Neue Autobahn / Nouvelle autoroute: Weil - Rheinfelden*

Auch im europäischen Straßennetz spielt die Agglomeration eine wichtige Rolle als Knotenpunkt; hier verknüpfen sich das deutsche, französische und schweizerische Autobahnssystem. Als Tor zwischen Nord- und Süd-Europa besitzt Basel mit Einrichtungen für den Luft-, Wasser-, Schienen- und Strassenverkehr, wie auch Container-Terminals für den Umschlag von Bahn-LKW, LKW-Schiff oder Schiff-Bahn, zahlreiche Standorte und Infrastrukturen, um Transportgüter entsprechend ihrer Bestimmung weiterzubefördern. Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel bietet vor allem der Schweizer und deutsche Teilraum der Agglomeration eine sehr gut aufgebaute Nahverkehrsinfrastruktur.

### 2.5.1 Das Straßennetz

Als Verkehrsdrehscheibe und bedeutender Logistikknotenpunkt verfügt die Trinationale Agglomeration Basel über ein äusserst entwickeltes Straßenverkehrssystem (vgl. Abb.S. 69). Zwischen 2000 und 2006 wurden zwei große Projekte realisiert :

- Die Nordtangente, welche das französische Autobahnnetz mit dem schweizerischen verbindet, indem es in Basel Nord den Rhein als Tunnel unterquert,



*Neue Verbindungen: Nordtangente / Nouvelle liaison: tangente Nord*

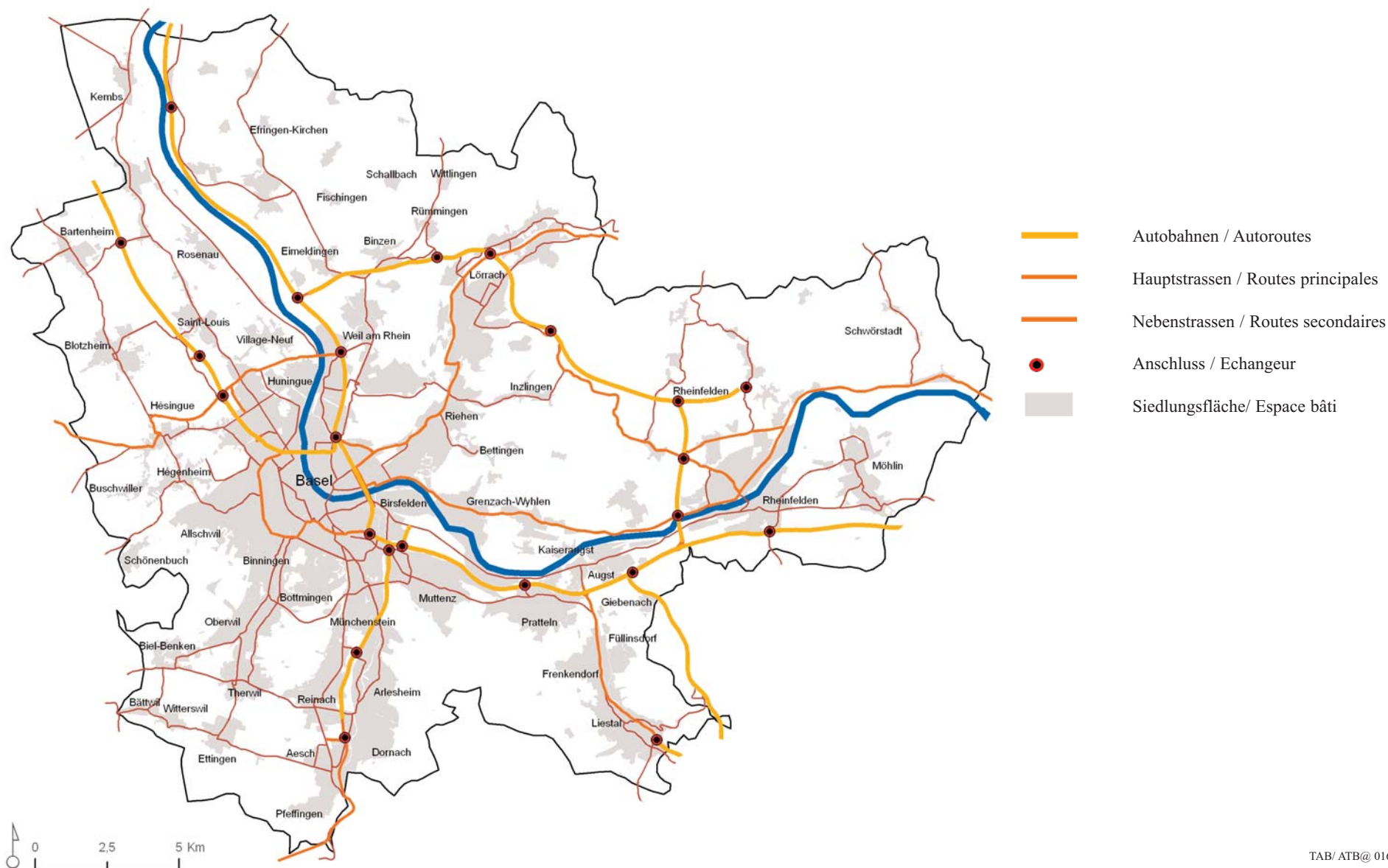
nationaux, les nombreux Intercity et les "TER" régionaux s'y côtoient. L'agglomération joue également un rôle important en tant que noeud routier dans le réseau européen, car tout le système autoroutier allemand, français et suisse se croise ici. En qualité de porte vers l'Europe du Nord et du Sud, Bâle dispose en outre d'un grand nombre de sites et d'infrastructures pour absorber l'immense flux de marchandises, conformément à leurs destinations tels que des installations pour le transport par air, eau, rail et route, de même que des terminaux pour conteneurs destinés aux transbordements train-camion, camion-bateau ou bateau-train. Le transport en commun bénéficie également d'une attention particulière notamment pour la partie suisse et allemande de l'agglomération.

### 2.5.1 Le réseau de transport routier

Plaqué tournante des transports, noeud logistique de grande importance, l'Agglomération Trinationale de Bâle dispose d'un réseau routier très développé (cf. carte p. 69). Entre 2000 et 2006, deux grands projets ont été réalisés :

- La tangente Nord qui relie le réseau autoroutier français au réseau autoroutier suisse en passant par un tunnel sous le Rhin,

# Hauptstrassennetz Réseau routier principal



TAB/ ATB@ 016b - 2006



*Stau am Schweizer Zoll / Embouteillages aux douanes suisses*

- Der Bau der Autobahnspange zwischen A3 und A98, welche das deutsche mit dem schweizerischen Autobahnnetz in Höhe des Doppelzentrums beider Rheinfelden verbindet. Diese Verbindung ist für die regionale Erschliessung wichtig.

Derzeit sehen die französischen Planungsdokumente den Bau der Autobahnspange Märkt vor. Diese Trasse erlaubt die Verbindung des deutschen mit dem französischen Autobahnnetz auf der Höhe des EuroAirports, wodurch die Logistik- und Wirtschaftsfunktion des Gebietes um den EuroAirport gestärkt wird.

Die neue Autobahn wird allerdings das Siedlungsgefüge bei Huningue, am derzeitigen Rand der Kernstadt, zerschneiden und ihre Abgrenzung zu den nördlich gelegenen Bereichen mit den Gemeinden Village-Neuf und Rosenau verstärken.

Bezogen auf die Siedlungsstruktur der TAB ist daher zu fragen, ob die Führung des „Autobahnring Nord“ weiter nördlich, etwa bei Klein-Kembs und Kembs, eine langfristige Lösung darstellen könnte. Es wäre möglicherweise interessant, zur Verbindung des französischen und deutschen Autobahnnetzes die Voraussetzungen für den Bau einer neuen Brücke bei Klein-Kembs und Kembs zu prüfen. Diese Möglichkeit würde eine Zäsur im Siedlungsgebiet der Agglomeration vermeiden.



*Wichtige Straßenverbindung: Palmrain /  
Liaison routière importante: pont du Palmrain*

- La construction de la jonction A3-A98 qui relie le réseau autoroutier allemand au réseau autoroutier suisse au niveau du bipôle urbain des deux Rheinfelden, pour une desserte régionale.

Actuellement, les documents d'aménagement français prévoient la construction de la bretelle de Märkt. Ce tracé permettra de faire la jonction entre le réseau français et allemand au niveau de l'EuroAirport, ce qui renforcera encore la fonction de pôle logistique et économique de la zone de l'EuroAirport.

Toutefois, cette nouvelle infrastructure autoroutière formera une nouvelle coupure urbaine qui marquera fortement la limite entre le coeur urbain qui s'arrête actuellement à Huningue et la zone plus au Nord comprenant les communes de Village-Neuf et de Rosenau.

Du point de vue de la structure urbaine de l'ATB, on peut se poser la question de savoir si la construction du « périphérique autoroutier Nord » plus au Nord, au niveau de Klein-Kembs et Kembs ne pourrait pas représenter une solution de long terme. Cette solution permettrait d'éviter une coupure urbaine supplémentaire au sein de l'agglomération.

Die Frage der Südumfahrung ist bisher noch offen. Die Planungen des Kantons Basel-Landschaft sehen kurz- bis mittelfristig nicht den Bau einer Autobahn vor. Nach dem aktuellen Stand des Planungsprozesses und der Finanzierung ist eine Realisierung dieser Infrastruktur nur sehr langfristig möglich. So wird deutlich, dass ein vollständiger Autobahnring in der TAB erst auf lange Sicht realisierbar sein wird.

Andere für den Verkehr bedeutende Projekte innerhalb der TAB sind seit 2001 fortgeschritten:

- Das seit langem zwischen Deutschland und der Schweiz vertraglich festgelegte Projekt einer Verbindung zwischen Weil am Rhein und Lörrach durch die Zollfreie-Straße wurde nach langen Verhandlungen 2005 beschlossen.
- Die RD 105, welche derzeit die Verbindung zwischen der deutschen und der französischen Autobahn bildet, wurde ausgebaut.
- Im Rahmen des Baus des Campus Novartis werden die Hüniger Straße, die Rue de Bâle sowie der Grenzübergang verlagert.
- Die Brücke zwischen den beiden Rheinfeldern wurde schrittweise für den Straßenverkehr gesperrt.

Aus dem Agglomerationsprogramm (Stand 2007) (vgl. Kapitel 3.3.2) wurden folgende Projekte von trinationaler Bedeutung ausgewählt:

- Die Südumfahrung Basel,
- A2/A7 Gellertsdreieck- Bahnhof SBB-Birsig, Umfahrung Gundelingen (Tunnel inkl. flankierende Massnahmen),
- H2 Pratteln-Liestal (Bundesbeschluss zum Infrastrukturfonds),
- Autobahndreieck Kunimatt Pratteln (3 Kreisel),
- der Muggenbergtunnel,
- Ausbau der Autobahn A35 bis zum EuroAirport,
- Kapazitätserweiterung der Osttangente sowie den Abschnitt zwischen Augst und Basel
- Weiterer Ausbau der Hoahrheinautobahn A98,

La question du périphérique Sud est encore ouverte. Le document de planification du canton de Bâle-Campagne ne prévoit pas de construction à court ou moyen terme. Dans l'état actuel du processus de planification et de financement, cette infrastructure ne pourrait être envisagée qu'à très long terme. Cela signifie qu'un périphérique complet de l'ATB ne sera pas réalisable avant longtemps.

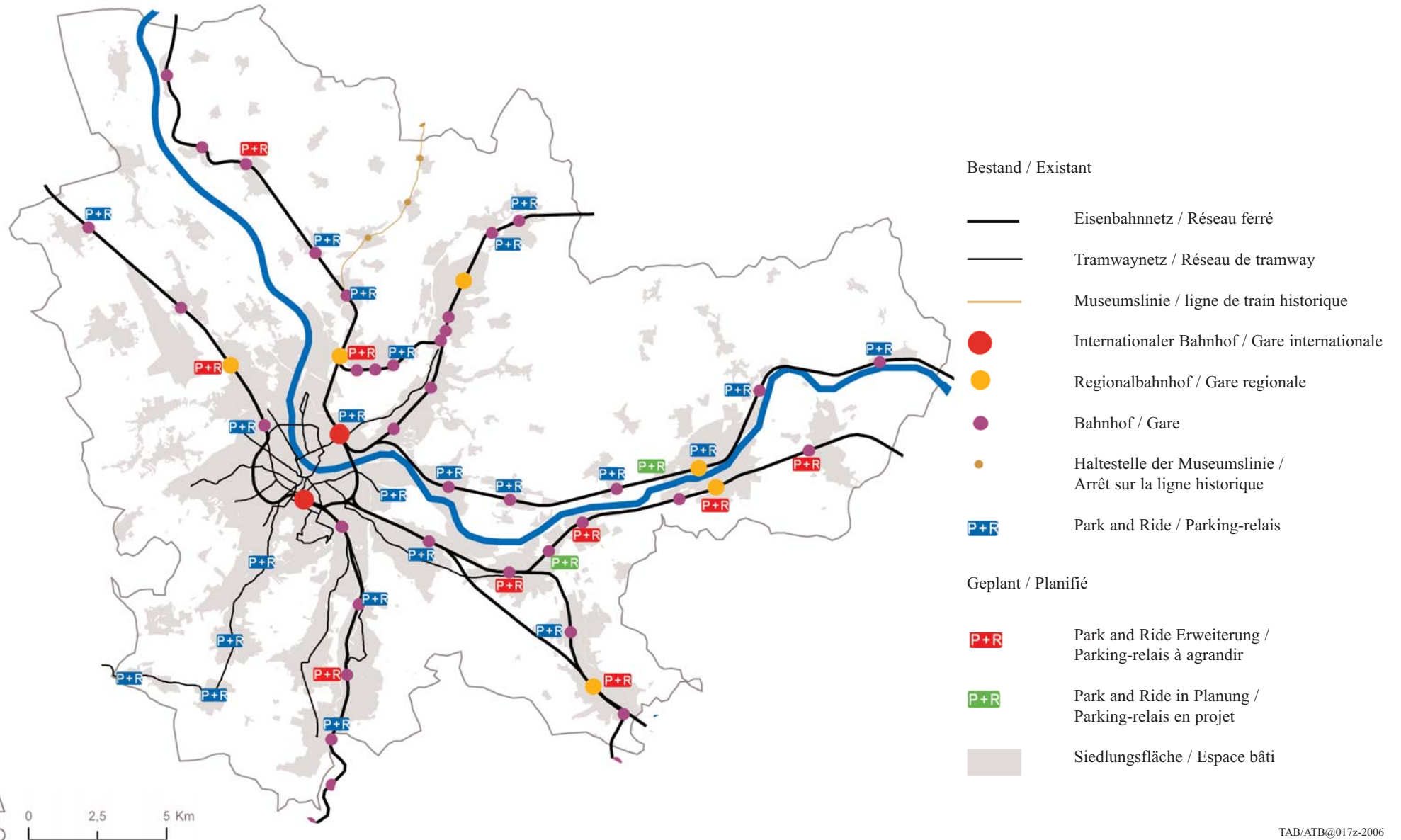
D'autres projets ayant une importance pour le trafic intra urbain ont avancé depuis 2001:

- Le projet de liaison entre Lörrach et Weil am Rhein par un tronçon de route douanière (zollfreiestrasse), prévu de longue date dans le cadre d'un contrat passé entre la Suisse et l'Allemagne a été engagé en 2005 après de longs pourparlers.
- L'aménagement de l'axe de la RD105 qui sert actuellement d'axe de liaison entre le réseau autoroutier français et allemand.
- Le remplacement du point frontière de la Hüniger Strasse et de la Rue de Bâle dans le cadre de la réalisation du projet de Campus Novartis.
- La fermeture au trafic du pont routier entre les deux Rheinfeldern

Dans le cadre du projet d'agglomération (cf. chapitre 3.3.2), les projets suivants sont considérés comme importants: Au niveau régional

- Rocade/contournement Sud de Bâle
- Echangeur sur A2-A7 entre Gellertsdreieck-Bahnhof SBB-Birsig, contournement Gundelingen (projet de tunnel , mesures d'accompagnement comprises)
- H2 Pratteln-Liestal ( directive de la Confédération)
- Echangeur Kunimatt-Pratteln ( 3 rond-points)
- Tunnel du Muggenberg
- Aménagement de l'autoroute A35 jusqu'à l'aéroport
- Aménagement de l'autoroute sur la bretelle Est ("Osttangente") et du secteur entre Augst et Bâle (doublement des voies)
- Aménagement de l'autoroute A 98 (doublement des voies)

# Park and Ride Parking Relais



TAB/ATB@017z-2006

Allgemein hat die Zunahme des Durchgangsverkehrs zu innerstädtischen Verkehrsbelastungen geführt, welche an den Grenzen und zu Hauptverkehrszeiten, insbesondere bei internationalen Messen im Stadtzentrum von Basel, immer schwieriger zu handhaben sind.

Gerade die Grenzübergänge reagieren sehr anfällig auf Verkehrszunahmen oder intensivere Zollkontrollen. Der Bau neuer Transitinfrastrukturen konnte daher nicht alle Straßenverkehrsprobleme in der TAB-Agglomeration lösen.

Als Antwort auf diese Probleme versuchen die Akteure der TAB den öffentlichen Nahverkehr grenzüberschreitend weiterzuentwickeln und das Straßennetz zu verbessern.

### 2.5.2 Park and Ride

Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und als Alternative für die Auto-Pendler wurde ein Netz von Park&Ride-Anlagen etabliert, welches sich an den Bahnhöfen von S-Bahn/TER orientiert. Während dieses im schweizerischen und deutschen Teilraum beinahe vollständig ausgebaut ist, verbleibt im französischen Raum Entwicklungsbedarf (vgl. Abb S. 72).

### 2.5.3 Der öffentliche Verkehr

Die Erschließung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist in den drei Teilräumen unterschiedlich. Dies spiegelt sich in der Modal-Split-Verteilung innerhalb der jeweiligen Teilräume wider. Basel-Stadt weist mit 64% den höchsten Modal-Split-Anteil zugunsten des ÖV auf. Im gesamten Schweizer Teilraum dagegen liegt der Anteil bei 23%, in Deutschland bei 1% und in Frankreich bei 2% (Quelle GVM 2000). Im Kanton Basel-Stadt und den nahe liegenden Gemeinden des Schweizerischen Teilraums ist das Tram das dominierende öffentliche Verkehrsmittel. In Frankreich und in Deutschland sind es Busse und S-Bahnen. Der trinationale Regionalverkehr ist vor allem durch die Regio S-Bahn zwischen der Nordwestschweiz, Südbaden und dem Elsass gewährleistet. Angesichts der zunehmenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Pendler, soll das Angebot insbesondere für die grenzüberschreitenden Verbindungen ausgebaut werden.

Von den zahlreichen Vorhaben zur Verbesserung der Netzausnutzung, wie beispielsweise die Schaffung einer neuen Haltestelle oder die Elektrifizierung einer bestehenden S-Bahn-Linie, werden im Folgenden nur die Vorhaben von regionaler Bedeutung aufgeführt. Diese Projekte sind Teil des Agglomerationsprogramms Basel (vgl. Kapitel 3.3.2).

De manière générale, l'augmentation du trafic de transit a généré des congestions urbaines qui sont de plus en plus difficile à gérer, surtout aux heures de pointes et aux frontières, lors de l'organisation des grandes foires internationales au centre de Bâle.

Les points frontières sont très sensibles à toute augmentation du trafic ou à tout renforcement des contrôles douaniers. La construction de nouvelles infrastructures de transit n'a donc pas permis de régler l'ensemble des problèmes de transports routiers de l'agglomération ATB.

Comme réponse à ces problèmes, les acteurs de l'Agglomération Trinationale de Bâle essayent de développer les transports en commun au-delà des frontières et d'optimiser le réseau routier existant.

### 2.5.2 Les parking-relais

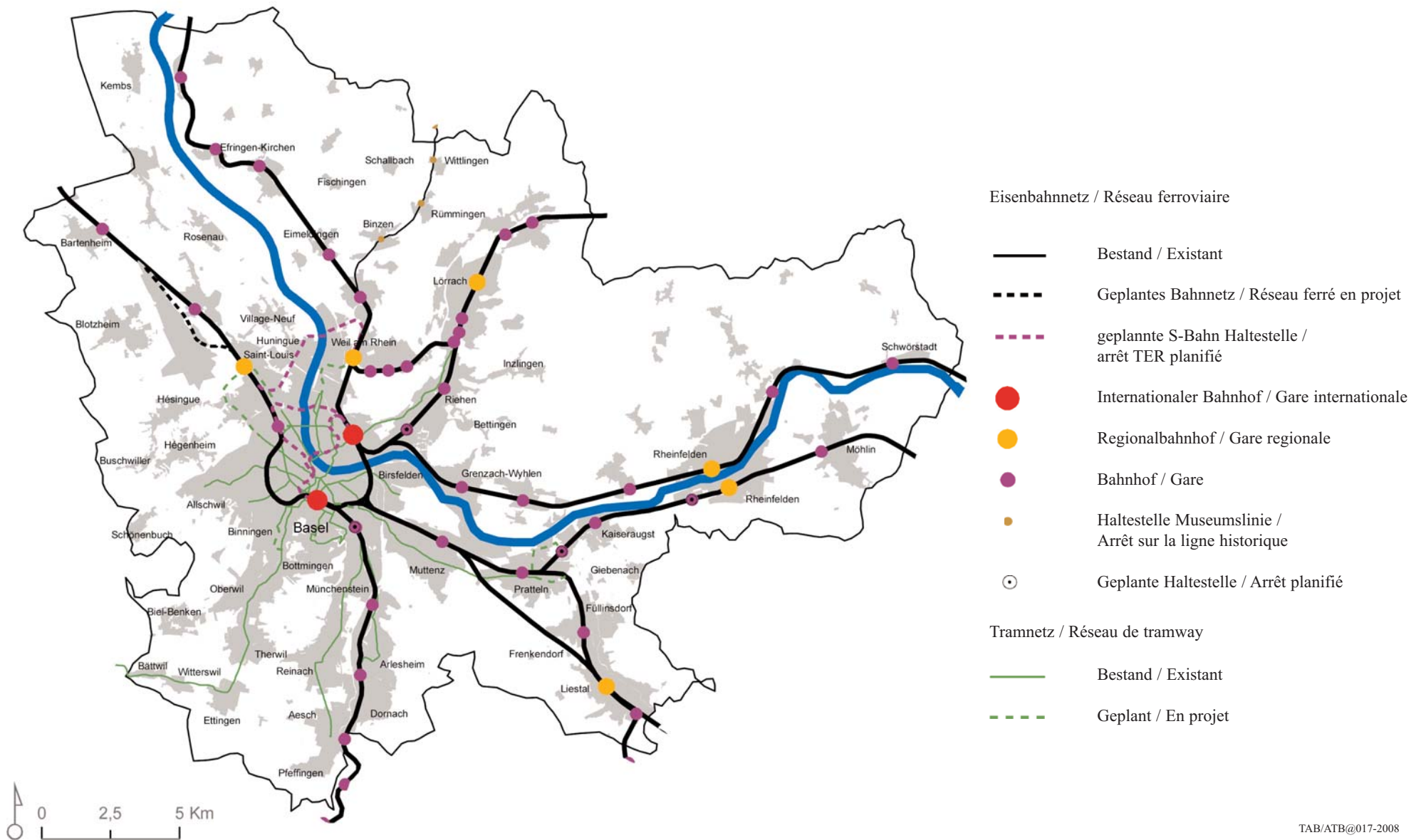
Afin de renforcer l'attractivité des transports en commun et de donner une alternative aux pendulaires captifs de l'automobile, un réseau de Parking-Relais (P&R) s'est établi au niveau des gares et arrêts de S-Bahn/TER. Il reste cependant à développer les capacités d'accueil (cf. carte p.72).

### 2.5.3 Le réseau de transports en commun

La desserte en transport en commun est très différente d'une partie à l'autre de l'ATB. Ceci se reflète dans l'utilisation des transports en commun sur l'ensemble des déplacements réalisés à l'intérieur des zones. A Bâle 64% des déplacements sont effectués en transport en commun. Pour la partie Suisse de l'ATB cette part atteint 23%, contre seulement 1% en Allemagne et 2 % en Alsace ( source GVM 2003). Le tram est le moyen de transport le plus important pour le canton de Bâle (Ville et les communes voisines). Les parties françaises et allemandes sont elles desservies par un réseau de bus et de trains régionaux. La desserte trinationale en transport en commun est prise en charge par le réseau de trains régionaux qui dessert la Suisse du Nord Ouest, l'Alsace et le sud du pays de Bade. En raison de l'importance des transports en communs pour les déplacements domicile-travail l'offre de TC doit être développée.

Parmi les nombreux projets portant sur l'amélioration de l'exploitation du réseau telle que la création d'un nouvel arrêt, ou l'électrification d'une ligne de RER existante, seuls les projets d'importance régionale sont nommés ci-dessous. Les projets ci-dessous font partie des projets du projet d'agglomération de Bâle (cf. chapitre 3.3.2).

# Hauptnetz öffentlicher Verkehr Réseau principal de transports en commun



TAB/ATB@017-2008



*Trinationaler Regionalverkehr: Die Regio-S-Bahn /  
Transport en commun trinational : Le TER-Regio*



*Internationaler Schienenverkehrsknoten: Basel SBB /  
Noeud ferroviaire international: Bâle CFF*

#### Neue Infrastrukturvorhaben:

- Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Bundesbeschluss zum Infrastrukturfonds),
- Verlängerung der Tramlinien 3 und 11 nach Saint-Louis,
- Direktverbindung Leimental-Bahnhof SBB (Margarethenstisch)
- Verlängerung der Tramlinie Pratteln-Buholz,
- ÖV-Korridor Pratteln-Längi.

#### Nationale Vorhaben von starker regionaler Bedeutung:

- S-Bahn- innerstadttunnel - Anbindung der Innenstadt mit den beiden Bahnhöfen (Herzstück),
- Schienenanbindung Flughafen ,

#### Projets de nouvelles infrastructures:

- Prolongement de la ligne de tramway 8 vers Weil am Rhein,
- Prolongement des lignes de tramways 3 et 11 vers Saint-Louis,
- Raccordement Leimental-gare SBB (Margarethenstisch),
- Prolongement de la ligne de tramway Pratteln-Buholz ,
- Couloir de desserte TC Pratteln-Längi.

#### Les projets gérés à l'échelle nationale ayant un fort impact au niveau régional:

- Desserte TER du coeur de Bâle et de ces deux gares (Herzstück),
- Raccordement ferroviaire à l'aéroport,
- Construction du tunnel du Wisenberg (Ligne Liestal-Olten).



*Grenzüberschreitende Tramlinien: Traum oder Wirklichkeit ?  
Tramways transfrontaliers: un rêve ou une réalité ?*

■ neubaustrecke (NBS) Liestal-Olten (Wisenbergtunnel).

Vorhaben zur Verbesserung des bestehenden Netzes mit regionaler Bedeutung oder Maßnahmen zur Verbesserung der S-Bahn-Anbindung parallel zum Agglomerationsprogramm Basel:

- Erhöhung des Taktes auf der Strecke Basel-Liestal,
- Erhöhung des Taktes auf der Strecke Basel-Mulhouse,
- Erhöhung des Taktes auf der Strecke Basel-Freiburg, Basel-Waldshut,
- Verdopplung der Spuren auf der Eisenbahnbrücke über den Rhein,
- Ausbau der ICE-Trasse der Deutschen Bahn,
- Neue S-Bahn/TER-Haltestellen (z.B. Rheinfelden Augarten, Rheinfelden-Warmbach, Salina-Raurica).



*Der grenzüberschreitende Bus: eine Zwischenlösung?  
Le bus transfrontalier: une solution intermédiaire?*

Projets concernant l'optimisation du réseau existant important au niveau régional ou mesures pour améliorer la desserte du réseau S-Bahn:

- Augmentation de la fréquence de desserte Bâle-Liestal,
- Augmentation de la fréquence de desserte TER Bâle-Mulhouse,
- Augmentation de la fréquence de desserte TER Bâle-Freiburg, Bâle-Waldshut,
- Doublement du pont ferroviaire sur le Rhin,
- Aménagement des voies ICE/TGV de la Deutsche Bahn,
- Nouveaux arrêts S-Bahn/TER (par exemple Rheinfelden-Augarten, Rheinfelden-Warmbach, Salina-Raurica).

Die Zahl der Projekte belegt die Bedeutung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur für eine Agglomeration, die für ihre Wirtschaftsentwicklung in hohem Maße von leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie von der internationalen und regionalen Erreichbarkeit des Stadtzentrums abhängig ist.

Konkret stützen sich die Maßnahmen auf die grenzüberschreitende innerstädtische und regionale ÖV-Erschließung. Sie verfolgen damit gleichzeitig die Verbesserung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit mit Hochgeschwindigkeitszügen und die Anbindung des EuroAirports an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Mit der grenzüberschreitenden Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 werden die französischen und deutschen Teilräume des inneren Verflechtungsbereiches besser an die Innenstadt von Basel sowie an den Rest der Nordwestschweiz angebunden.

Die Projekte haben in den von der TAB im Jahre 2006 bearbeiteten Machbarkeitsstudien positive Ergebnisse erzielt und können von einer bis zu 50%igen Finanzierung durch die Schweizer Eidgenossenschaft profitieren. Die Stadt Weil am Rhein und der Kanton Basel-Stadt haben den Vorgang mit ergänzenden Studien weitergeführt. Im Juni 2008 wurde die Verlängerung der Linie 8 zwischen dem Bahnhof Weil am Rhein und Basel-Kleinhüningen im Rahmen eines Staatsvertrages verankert. Die Investitionskosten werden auf 104 Millionen CHF für die insgesamt 2,8 Kilometer lange Strecke geschätzt. Ende 2008 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Die Eidgenossenschaft unterstützt dieses Vorhaben mit insgesamt 43,5 Millionen CHF. Die Tramlinie soll im Jahre 2012 den Betrieb aufnehmen. Die Umsetzung dieses Projektes hat einen starken symbolischen Charakter für die Region und trägt die Früchte langjähriger Kooperation.

Auf französischer Seite soll die Verlängerung der Linie 3 von der Burgfelder Grenze über Bourgfelden nach Saint-Louis Gare-Ouest mit weiteren Untersuchungen überprüft werden. Mit dem Baubeginn der Linie 11 nach Saint-Louis ist frühestens im Jahre 2011 zu rechnen.

Die verschiedenen Varianten des Projektes „Herzstück“ zur Verbindung der beiden Basler Bahnhöfe durch die Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs bis in die Innenstadt von Basel zeigen die unterschiedlichen Anforderungen der Agglomeration an die Erreichbarkeit ihrer Innenstadt. Soll einer direkten Anbindung des Stadtzentrums oder der nördlich angrenzenden Stadtteile den Vorzug gegeben werden?

Darüber hinaus stellt die negative Bewertung des Nordbogens weitere Fragen für den öffentlichen Verkehr. Kann der deutsche Bereich der TAB über die Kernstadt Basel an den EuroAirport angebunden werden oder bleibt die Frage eines inneren Ost-West-Bogens zwischen Frankreich und Deutschland für die Zukunft der trinationalen Agglomeration kritisch?

Le nombre de projets révèle l'importance des enjeux liés à la qualité des infrastructures de transports pour une agglomération fortement dépendante pour son développement économique de la performance des transports en commun et de l'accessibilité de son hyper-centre au niveau régional et international.

De manière plus concrète, les mesures portent sur l'extension de la desserte intra-urbaine et régionale des transports en commun de manière transfrontalière. Elles visent également à promouvoir l'accessibilité nationale et internationale par des trains à grande vitesse et l'intégration de l'EAP au réseau de transports en commun.

Avec les prolongements de lignes de tramways 3, 8 et 11 au-delà des frontières, les parties françaises et allemandes du coeur urbain de l'ATB seraient mieux reliées à l'hyper-centre de Bâle et au reste de la Suisse du Nord Ouest.

Ces projets ont obtenu des résultats positifs lors de l'étude de faisabilité menée par l'ATB en 2006 et pourraient bénéficier du soutien financier de la Confédération Suisse jusqu'à 50% des coûts d'infrastructures. La ville de Weil am Rhein et le canton de Bâle ont poursuivi la démarche en menant des études complémentaires. Ils ont conclu en juin 2008 un accord sur le prolongement de la ligne 8 entre la gare de Weil am Rhein et le quartier de Kleinhüningen. Les travaux, estimés à 104 millions de francs (68 Millions Euros environ) pour 2,8 km, débuteront en décembre 2008 du côté suisse. La Confédération Suisse participe au financement à hauteur de 43,5 Million de francs à cette opération. La ligne devrait être opérationnelle dès 2012. Ce projet a une forte dimension symbolique pour la coopération transfrontalière, qui voit ici l'aboutissement de longues années de travail.

Du côté français le prolongement de la ligne 3 entre Bourgfelden et Saint Louis gare Ouest doit faire l'objet d'études complémentaires.

Les différentes variantes du projet « Herzstück », qui prévoit le raccordement des deux gares de Bâle de manière à optimiser la desserte du transport ferré régional jusqu'au centre de Bâle, révèlent les différents enjeux existants pour l'agglomération trinationale vis-à-vis de la desserte de son hyper centre. Quelle priorité doit être fixée entre la desserte directe du centre ou la desserte des quartiers nord périphériques?

Une autre question reste posée après le résultat négatif de l'étude de faisabilité de l'Arc Nord de transports en commun. La partie allemande de l'ATB peut-elle être reliée à l'EuroAirport en passant à proximité du centre de Bâle ou la problématique du renforcement de la première couronne Est-Ouest entre la France et l'Allemagne reste-t-elle cruciale pour l'avenir de l'agglomération trinationale ?

## 2.6 Schlussfolgerung

Dieses Kapitel hat uns gezeigt, inwieweit die Trinationale Agglomeration Basel heute einen eng zusammenhängenden Lebensraum darstellt, welcher sich in

- der durchgängigen physischen Siedlungsstruktur,
- dem Arbeitsmarkt und
- der Verkehrsinfrastruktur ausdrückt.

Heute sind die großen städtischen Zentren der TAB (Lörrach, Weil am Rhein, Saint-Louis, Huningue das Doppelzentrum beider Rheinfelden, Liestal, usw.) funktional in Basel integriert. Sie bilden einen regelrechten trinationalen urbanen Kernraum.

Auch wenn die nationalen kulturellen Unterschiede noch eine große Rolle spielen, sind die allgemeinen Entwicklungen der Trinationalen Agglomeration Basel jener einer klassischen Agglomeration mit der allgemeinen Problematik der Unterschiede zwischen Zentrum und Peripherie recht ähnlich.

Allerdings entsteht durch die Grenzen und die Unterteilung in drei nationale Teilbereiche eine zusätzliche Komplexität. Die Grenzbereiche, Ansiedlungsgebiete für im Zentrum ungewünschte Nutzungen, haben deutliche, städtebaulich sichtbare Folgen und starke negative Auswirkungen für das Zusammenwachsen der drei nationalen Teilräume der Trinationalen Agglomeration Basel.

Heute befinden sich diese städtebaulich und architektonisch kaum gestalteten Grenzbereiche im Zentrum der trinationalen Agglomeration. Der Stadtkanton Basel ist daher durch die zahlreichen Zäsuren im Siedlungsgefüge teilweise von einem Teil der Kernstadt der Agglomeration abgetrennt, der sich auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft, in Frankreich und in Deutschland befindet.

Zahlreiche für die Zukunft der Agglomeration zentrale raumplanerische Fragen stellen sich heute hinsichtlich dieser Grenzbereiche. Oft lässt sich ihre Entwicklung nur auf trinationaler Ebene planen.

Als wichtigste Herausforderungen für eine integrierte und harmonische Entwicklung aller Gebiete der TAB sind hervorzuheben:

- Die Integration der trinationalen Kernstadt Basel und darüber hinaus des Verdichtungsraums,

## 2.6 Conclusion

Ce chapitre nous a permis de voir combien l'Agglomération Trinationale de Bâle constitue aujourd'hui un bassin de vie fortement intégré, que ce soit au niveau:

- de la réalité physique de l'urbanisation et de la continuité urbaine,
- de l'emploi,
- des infrastructures de transports.

Aujourd'hui, les grands centres urbains de l'ATB (Lörrach, Weil am Rhein, Saint-Louis, Huningue le bipôle de Rheinfelden, Liestal, etc.) sont fonctionnellement intégrés à Bâle. Ils forment un véritable centre urbain trinational.

Même si les différences culturelles nationales jouent encore un rôle important, les évolutions générales de l'Agglomération Trinationale de Bâle sont assez similaires aux évolutions d'une agglomération classique avec la problématique générale des différences entre le centre et la périphérie.

Il existe toutefois un niveau de complexité supplémentaire lié à la présence de frontières qui séparent les trois territoires nationaux. La présence des zones frontières, zones de relégation des activités non désirées par le centre, a eu des effets importants sur ce tissu urbain et a entraîné des conséquences négatives sur l'intégration des trois parties nationales de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Aujourd'hui, ces zones frontières, espaces peu qualifiés urbanistiquement et architecturalement, se retrouvent au centre de l'agglomération trinationale. La ville-Etat de Bâle est, de ce fait, partiellement coupée de sa périphérie proche de l'agglomération (situé sur le territoire de Bâle-Campagne, en France et en Allemagne) par de nombreuses césures urbaines.

Aujourd'hui, de nombreuses questions en aménagement du territoire, essentielles pour le devenir de l'agglomération, se jouent au niveau de ces zones frontières. Bien souvent, leur aménagement ne peut se régler qu'au niveau trinational.

Les principaux challenges à relever pour assurer un futur développement intégré et harmonieux de l'ensemble des territoires de l'ATB sont:

- L'intégration du coeur urbain trinational de l'agglomération et plus largement de la région urbaine trinationale.

- die Qualifizierung der Grenzbereiche,
- die Verbindung zwischen den verschiedenen nationalen Stadtzentren,
- die städtebauliche und architektonische Qualifizierung der Zwischenstadt sowie
- der Schutz und die Inwertsetzung der unbebauten Bereiche.

Die Gesamtentwicklungsstrategie 2020 muss diese Problematiken beantworten.

- La requalification des zones frontières
- L'articulation entre les différents centres urbains nationaux
- La requalification urbaine et architecturale des zones d'entre villes
- La préservation et la valorisation des zones non construites.

La stratégie globale de développement de 2020 se devra de répondre à ces problématiques.



# 3 Die Trinationale Agglomeration Basel: Das Gebiet in der Raumplanung

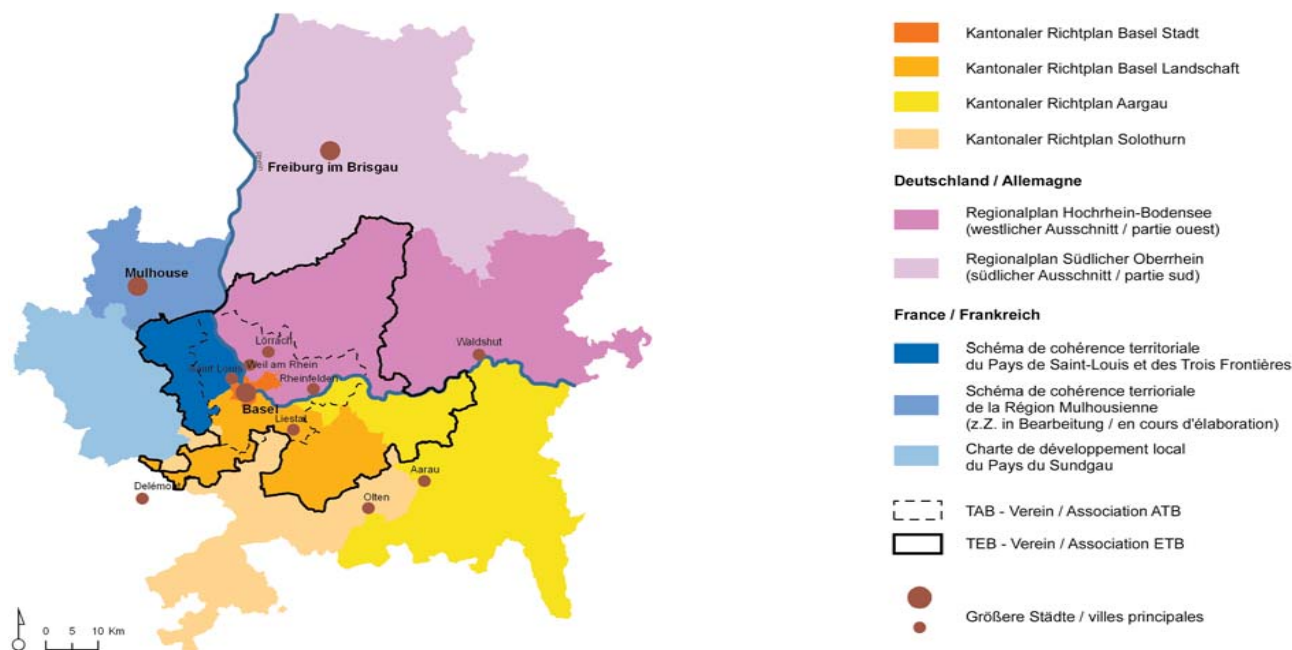
## L'Agglomération Trinationale de Bâle: un territoire à plusieurs niveaux de planification

Dieses Kapitel gibt einen Einblick in die strategischen Leitlinien, der auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verfassten Planungsdokumente und liefert Hinweise zu den Umsetzungsmöglichkeiten. Das Ziel ist es, Gemeinsamkeiten zu erkennen, aber auch die wichtigsten Unterschiede der Raumplanungspolitik in den verschiedenen Ebenen hervorzuheben. Die nationalen Kontexte sowie die unterschiedlichen Finanzierungsquellen in den jeweiligen Ländern werden ebenfalls berücksichtigt. Diese Analyse ist eine wichtige Grundlage in der Erarbeitung eines gemeinsamen trinationalen Entwicklungskonzeptes. Um die Planungsdokumente in einem trinationalen Zusammenhang zu verstehen, wird der erste Teil dieses Kapitels dazu verwendet, die verschiedenen Planungssysteme und die wichtigsten Dokumente der drei Länder kurz vorzustellen. Im zweiten Teil wird es folglich möglich sein, die unterschiedlichen Ansätze, die in den Planungsdokumenten aufgezeigt werden, zu vergleichen. Als letztes werden die verschiedenen Finanzierungsquellen der Raumplanungsprojekte vorgestellt.

Zu diesem Zweck werden zunächst die europäischen und nationalen Planungsdokumente dargestellt. Im zweiten Teil werden die regionalen und lokalen Pläne behandelt. Der dritte Teil beschreibt die Finanzierungsprogramme für die Infrastruktur der Agglomeration. Der vierte und letzte Teil befasst sich mit dem Politikplan des Kantons Basel-Stadt (2007-2010). Schließlich werden in der Schlussfolgerung die wichtigsten Aussagen der Pläne für die Entwicklung der trinationalen Agglomeration zusammengefasst.

Ce chapitre propose une vue transversale des orientations stratégiques formulées par les documents de planification au niveau européen, national et régional et sur la manière dont elles peuvent se concrétiser. L'objectif est de connaître les lignes de développement communes et de relever les différences fondamentales des politiques d'aménagement du territoire à différentes échelles et dans des contextes nationaux disposant de leurs propres sources de financement. Cette analyse représente une référence importante dans l'élaboration d'un concept de développement trinationale commun. Afin de comprendre l'articulation des documents de planification dans un contexte trinationale, une première partie de ce chapitre sera consacrée à présenter de manière succincte les différents systèmes de planification et les documents essentiels des trois pays. Dans un deuxième temps, il sera alors possible d'étudier le contenu des différentes approches du territoire traitées dans les documents de planifications. Pour finir, les différentes sources de financement des projets d'aménagement du territoire seront présentées.

Dans un premier temps, nous présenterons les documents de niveau européen et national. La deuxième partie nous permettra de présenter les documents d'aménagement locaux et régionaux s'appliquant aux trois parties nationales de l'agglomération. La troisième partie permettra de décrire les programmes de financement des infrastructures de l'agglomération. La quatrième partie présentera le projet politique du canton de Bâle-Ville (2007-2010). En conclusion, nous ferons une synthèse de ce que nous apprend l'analyse de l'ensemble de ces documents d'aménagement.



### 3.1 Leitfaden zu den Planungssystemen in der Trinationalen Agglomeration Basel

Dem Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel liegen de facto drei Planungssysteme vor. Um einen Überblick zu erhalten, wurden die Haupteigenschaften jeder Entscheidungsebene und die daraus resultierenden strategischen Dokumente auf eine umfassende Art dargestellt. Das Schema auf der rechten Seite erlaubt, die Zusammenhänge der Planungsdokumente mit deren unterschiedlichen Hierarchien zu verstehen und in einem trinationalen Kontext zu vergleichen. Die obige Karte ermöglicht ebenfalls einen Überblick über die geografische Verteilung und den Einfluss der Planungswerkzeuge auf regionaler Ebene. Dieses Kapitel stellt die Kontexte vor, in welchen die Gebietsstrategien von jedem Land definiert werden. Diese Strategien werden im nächsten Kapitel behandelt.

### 3.1 Introduction aux systèmes de planification de au sein de l'Agglomération trinationale de Bâle

Le territoire de l'Agglomération Trinationale de Bâle est de fait soumis à trois systèmes de planification. Pour obtenir une vue transversale, les caractéristiques principales de chaque niveau décisionnel et les documents stratégiques qui en découlent, seront présentés ici de manière globale. Le schéma sur la page de droite permet de comprendre l'articulation des documents de planification à différentes échelles et leurs équivalents dans un contexte transfrontalier. La carte ci-dessus donne également un aperçu sur la répartition géographique et l'emprise des outils de la planification à l'échelle régionale. Ce chapitre introduit le contexte dans lequel les stratégies territoriales de chaque pays sont définies. Ces dernières seront traitées dans le chapitre suivant.

|                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Europäische Ebene<br>Niveau européen                                | EUROPÄISCHE UNION / UNION EUROPÉENNE<br>> <i>Europäisches Raumentwicklungskonzept / Schéma de développement de l'espace communautaire (1999)</i><br>> <i>Territoriale Agenda / Agenda territorial (Entwurf / version provisoire, 2007)</i>                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                                     | SCHWEIZ / SUISSE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | DEUTSCHLAND / ALLEMAGNE                                                                                                              | FRANKREICH / FRANCE                                                                                                                                                                                                                                                |
| Nationale Ebene<br>Niveau national                                  | Bundesamt für Raumentwicklung (are)<br>Office fédéral pour le développement (are)<br>> <i>Raumentwicklungsbericht Schweiz / Rapport sur le développement territorial en Suisse (2005)</i>                                                                                                                                                                                                                                                                               | Bundesministerkonferenz für Raumordnung<br>> <i>Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (2006)</i> | Délégation Interministerielle à l'Aménagement et à la Cométitivité des Territoires (DIACT)<br>> <i>Schéma des Services Collectifs (SSC)</i><br>> <i>Directives Territoriales d'Aménagement (DTA)</i><br>Besteht nicht für das Elsass<br>N'existe pas pour l'Alsace |
| Regionale Ebene<br>Niveau régional                                  | Kantonale Richtplanung<br>Plan directeur cantonal<br>> <i>Kantonaler Richtplan Basel-Stadt / Plan directeur du canton de Bâle-ville (version provisoire, 2006)</i><br>> <i>Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft / Plan directeur du canton de Bâle-campagne (version provisoire, 2006)</i><br>> <i>Kantonaler Richtplan Aargau / Plan directeur du canton d'Argovie (2001)</i><br>> <i>Kantonaler Richtplan Solothurn / Plan directeur du canton de Soleure (2000)</i> | Landesentwicklungsplanung<br>Plan de développement du Land<br>> <i>Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (2002)</i>               | Région<br>> <i>Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)</i><br>Besteht nicht für das Elsass<br>N'existe pas pour l'Alsace                                                                                                           |
|                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Regionalplanung<br>> <i>Regionalplan Hochrhein Bodensee (1998)</i>                                                                   | Communautés de Communes<br>> <i>Schéma Directeur des Cantons de Huningue et de Sierentz (1998)</i><br>> <i>Schéma de Cohérence Territorial SCOT (in Vorbereitung / en préparation)</i>                                                                             |
| Lokale Ebene<br>Niveau local                                        | Kommunale Nutzungsplanung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Flächennutzungsplanung<br>Bebauungsplanung                                                                                           | Plan Local d'Urbanisme (PLU),<br>Plan d'Occupation des Sols (POS)                                                                                                                                                                                                  |
| Grenzüberschreitende Zusammenarbeit<br>Coopération transfrontalière | TRINATIONALER EURODISTRICT BASEL / EURODISTRICT TRINATIONAL DE BÂLE<br>> <i>Entwicklungsstrategie 2020 / Stratégie de développement 2020</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                    |

### 3.1.1 Die europäischen Leitlinien

Die Referenz im Bereich der Raumplanung auf europäischem Niveau ist das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK, 1999). Es wurde von den für die Raumplanung zuständigen Ministern erstellt und beinhaltet Zielsetzungen sowie einen gemeinsamen Leitfaden. Es handelt sich um ein juristisch unverbindliches Dokument, das ein Orientierungsrahmen für die Mitgliederstaaten und ihre lokalen Gebietskörperschaften bietet. Diese behalten ihre Entscheidungsbefugnis über ihre Kompetenzbereiche.

Die räumliche Agenda der Europäischen Union (2007) ist ein weiteres politisches Orientierungsdokument, das von den zuständigen Ministern erarbeitet wurde. Das Dokument bestätigt die Strategie von Lissabon, die anlässlich des gleichnamigen europäischen Rats, im sozioökonomischen Bereich eingeführt wurde und vervollständigt die Leipzig Charta (2007) über die nachhaltige europäische Stadt. Zudem greift das Dokument die 2004 in Rotterdam festgelegte Raumentwicklungspolitik und die 2005 in Luxemburg bestimmten Prioritäten in der räumlichen Entwicklung auf. Das Dokument muss als Grundlage für die Zusammenarbeit der Mitgliedsstaaten dienen. Es stützt sich auf die drei im EUREK festgelegten Ziele.

Die europäische Politik folgt den drei grundlegenden Zielen:

- Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt,
- Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes sowie
- ausgeglichene Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes.

Um diese Politik zu unterstützen, verfolgt die Europäische Union eine Raumordnungspolitik mit den folgenden Grundvorstellungen bzw. Leitbildern:

- Entwicklung eines polyzentrischen und ausgewogeneren Städtesystems und Stärkung der Partnerschaft zwischen städtischen und ländlichen Räumen. Hierbei geht es auch um die Überwindung des heute nicht mehr angemessenen Dualismus zwischen Stadt und Land.
- Förderung integrierter Verkehrs- und Kommunikationskonzepte, die die polyzentrische Entwicklung des EU-Territoriums unterstützen und die eine wichtige Voraussetzung für die aktive Einbindung der europäischen Städte und Regionen in die WWU (Wirtschafts- und Währungsunion) darstellen. Schrittweise sollen gleichwertige Zugangsmöglichkeiten zu Infrastruktur und Wissen realisiert werden. Dazu müssen regional angepasste Lösungen gefunden werden.

### 3.1.1 Les principes directeurs au niveau européen

Au niveau européen, le document fondateur en matière de planification territoriale est le Schéma européen de développement de l'espace communautaire (SDEC, 1999). Etabli par les ministres en charge de l'aménagement du territoire, il définit des objectifs et des lignes directrices en commun. Il constitue donc un document juridiquement non contraignant, cadre d'orientation politique pour les Etats membres et leurs collectivités locales, qui restent maîtres de leurs domaines de compétences respectifs.

L'Agenda territorial de l'Union européenne (2007) est également un document d'orientation politique élaboré par les ministres de l'Aménagement du territoire. Il réaffirme la stratégie de Lisbonne (2005), mise en place dans le domaine économique et social lors du conseil européen du même nom, et complète la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable (2007). Il reprend la politique de développement territorial définie à Rotterdam en 2004 et les priorités territoriales déterminées à Luxembourg en 2005. Il doit servir de base à la coopération des Etats membres. Il s'appuie sur les trois objectifs fixés dans le SDEC.

La politique européenne s'appuie sur trois objectifs généraux :

- La cohésion économique et sociale,
- La conservation des écosystèmes et du patrimoine,
- Une compétitivité plus équilibrée du territoire européen.

Pour soutenir cette politique, l'Union européenne poursuit une politique d'aménagement du territoire, qui propose les lignes directrices suivantes :

- Développer un réseau de villes polycentriques équilibré et renforcer le partenariat entre les espaces urbains et ruraux. En l'occurrence, il s'agit aussi de dépasser le clivage aujourd'hui inadapté, entre ville et campagne.
- Promouvoir des schémas de transports et de communications intégrés qui favorisent le développement polycentrique du territoire de l'UE, et qui représentent un préalable important pour une intégration active des villes et des régions européennes dans l'UEM (Union économique et monétaire). Des possibilités d'accès équivalentes aux infrastructures et au savoir devront être progressivement développées; ce qui suppose de trouver des solutions adaptées selon les régions.

- Entwicklung und Pflege der Natur und des Kulturerbes durch intelligentes Management. Dies trägt auch zur Wahrung und Weiterentwicklung der regionalen Identität sowie zum Erhalt der natürlichen und kulturellen Vielfalt der Regionen und Städte der EU im Zeitalter der Globalisierung bei.

#### Territoriale Agenda der Europäischen Union für ein wettbewerbsfähiges Europa der vielfältigen Regionen (Entwurf 2007)

##### Definition

Die Territoriale Agenda der Europäischen Union stellt einen strategischen und umsetzungsorientierten Rahmen für die räumliche Entwicklung Europas dar. Sie unterstützt eine integrierte Raumentwicklungspolitik, die der Umsetzung der Lissabon- und der Göteborg-Strategie dient. Sie leistet somit durch die Stärkung des territorialen Zusammenhalts in Europa einen Beitrag zum nachhaltigen Wirtschaftswachstum, zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur nachhaltigen sozialen und ökologischen Entwicklung.

Neben den sozialen- und wirtschaftlichen Faktoren, wurde der territoriale Zusammenhalt als dritter Faktor im neuen, allerdings nicht ratifizierten EU-Verfassungsvertrag vrankert. In diesem Vertragsentwurf wird die territoriale Dimension von EU-Politiken ausdrücklich anerkannt. Aus diesem Grund ist die Territoriale Agenda der EU verknüpft mit der Leipzig-Charta, welche die integrierte Stadtentwicklung als Aufgabe europäischer Dimension darstellt.

Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und politischen Globalisierung kommt dieser territorialen Dimension eine Schlüsselfunktion bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben zu. Hiermit verbunden ist das Ziel, die globale Wettbewerbsfähigkeit aller Regionen Europas zu stärken. Die unterschiedlichen territorialen Potenziale der Regionen und Städte müssen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Europa identifiziert und gefördert werden. Grenzüberschreitende, transnationale und interregionale Kooperationen von Regionen und Städten dienen dabei als Plattform zur optimalen Nutzung dieser Potenziale.

Unterschiedliche territoriale Potenziale zu mobilisieren erfordert aber ein neues Verständnis von territorialer Governance. Dies bedeutet vor allem, dass:

- einerseits durch einen strategisch ausgerichteten, räumlichen Entwicklungsansatz im Rahmen der EU-Politik die Potenziale lokaler, regionaler und Entwicklungsstrategien stärker berücksichtigt werden, und

- Développer et préserver la nature et le patrimoine culturel par l'intermédiaire d'une gestion intelligente. Cela contribue aussi à la préservation et au développement de l'identité régionale, ainsi qu'au maintien de la diversité naturelle et culturelle des régions et des villes de l'UE dans un contexte de mondialisation.

#### Agenda territorial de l'Union européenne Vers une Europe des régions plus compétitive (Ebauche 2007).

##### Définition

L'Agenda Territorial de l'Union européenne contient un cadre stratégique et pragmatique pour le développement territorial de l'Europe. A travers une politique intégrée de développement territorial, il soutient la mise en oeuvre de l'Agenda de Lisbonne et de l'Agenda de Göteborg. Il contribue dès lors à la croissance économique et au développement durable, ainsi qu'à la création d'emplois en renforçant la cohésion territoriale de l'Europe.

L'objectif de cohésion territoriale a été ajouté comme troisième dimension à la cohésion économique et sociale dans le projet de traité constitutionnel qui doit encore être ratifié. Dans ce projet de traité, la dimension territoriale des politiques de l'UE est clairement reconnue. Dès lors, l'Agenda Territorial de l'UE est étroitement relié à la «Charte de Leipzig» qui définit la politique intégrée de développement urbain sur une dimension européenne.

Dans un contexte de globalisation économique et politique, cette dimension territoriale joue un rôle clé dans la réponse aux défis du futur. L'objectif consiste à renforcer la compétitivité mondiale de toutes les régions d'Europe. Les divers potentiels territoriaux pour une croissance économique durable et la création d'emplois en Europe doivent être identifiés et mis en valeur. Les coopérations transfrontalières, transnationales et interrégionales des régions et des villes sont des acteurs centraux dans l'utilisation optimale de ces potentiels.

Mais la mise en valeur des différents potentiels exige une nouvelle vision de la gouvernance territoriale. Cela signifie surtout, que :

- d'une part, les politiques communautaires prennent davantage en considération les politiques locales, régionales et nationales et les potentiels de développement en adoptant une approche plus cohérente du développement territorial.

- sich andererseits regionale und lokale Entwicklungsstrategien stärker als bisher an den Bedürfnissen von europäischer Bedeutung orientieren und die auf der Ebene der EU vorhandenen Möglichkeiten besser nutzen. EU-Programme zur Förderung der territorialen Zusammenarbeit in Europa sind hierzu von besonderer Bedeutung. Dazu bedarf es einer Solidarität über Grenzen hinweg und einer aktiven Beteiligung öffentlicher sowie privater Akteure.

## 3.2 Überblick über die Planungssysteme

### 3.2.1 Das Planungssystem in der Schweiz

Der Bund verfügt über die Gesetzgebungskompetenz in der Raumplanung. Er hat das Recht, über alle raumplanerischen Aufgaben Grundsätze zu erlassen, aber behandelt sie nicht in aller Tiefe. Der Bund erfüllt mit dem Aufstellen von Grundsätzen und dem Erlass von Sachplänen strategische Aufgaben.

Die Kantone haben die „ausführende Funktion“ in der Raumplanung. Der Bund fördert und koordiniert die Bestrebungen der Kantone und erarbeitet Grundlagen. Dazu zählen zum Beispiel der Raumentwicklungsbericht Schweiz 2005 und die Rahmenstrategie des „Raumkonzeptes Schweiz“. Die „Grundzüge der Raumordnung Schweiz“ von 1996 befinden sich in Überarbeitung. Der Raumentwicklungsbericht Schweiz 2005 und die Rahmenstrategie des „Raumkonzeptes Schweiz“ dienen als Ausgangslage für diese Arbeiten. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden befassen sich vertieft mit dem Thema einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung.

Der kantonale Richtplan stellt das zentrale Planungsinstrument auf kantonaler Ebene dar. Er ist das Führungs- und Koordinationsinstrument für die gesamte räumliche Entwicklung des Kantons. Dieses behördenverbindliche Dokument muss vom Bund genehmigt werden. Die Richtpläne werden alle zehn Jahre aufgrund der Entwicklung überprüft und bei Bedarf angepasst. Die dort festgelegten Entwicklungsbereiche und Schwerpunkte werden in den Nutzungsplänen auf Gemeindeebene integriert und räumlich konkretisiert. Die kantonalen Pläne sind im Einzelnen:

- Richtplan des Kantons Basel-Stadt
- Richtplan des Kantons Basel-Landschaft
- Richtplan des Kantons Aargau

- d'autre part, les politiques de développement régionales et locales devraient s'axer plus explicitement sur les besoins de l'Europe et mieux exploiter les opportunités existantes au niveau de l'UE. A cet égard, les programmes communautaires de Coopération territoriale européenne sont d'une importance cruciale.

## 3.2 Vue d'ensemble des systèmes de planification

### 3.2.1 Le système de planification en Suisse

La confédération suisse dispose de compétences en matière d'aménagement du territoire. Elle a le droit d'établir les principes fondamentaux sur l'ensemble des thématiques territoriales au niveau fédéral, sans les traiter de manière détaillée. Ces principes fondamentaux se reflètent aussi bien au niveau des directives que dans les règles générales d'aménagement du territoire de planifications ou règles de procédures et de questions particulières.

Les cantons exercent une fonction opérationnelle pour l'aménagement du territoire. La Confédération soutient et coordonne l'aménagement du territoire établi au niveau des cantons et définit un cadre de référence au niveau national. Ceci est défini par le rapport sur les orientations de l'aménagement du territoire suisse (« Grundzüge des Raumordnung Schweiz») de 1996. Ce rapport est actuellement en train d'être actualisé. La confédération, les cantons et les communes réfléchissent ensemble pour définir une politique territoriale soutenant les objectifs du développement durable. Le rapport sur le développement territorial de la Suisse de 2005 ainsi que le concept d'aménagement de la Suisse sont des documents de référence, sur lesquelles se basent les collectivités.

Le plan d'aménagement cantonal (Richtplan) représente le document de référence fondamental pour l'aménagement du territoire en Suisse. Il permet de définir et de coordonner l'ensemble des planifications au sein du canton. Ce document à valeur juridique est soumis pour acceptation à la Confédération. Au sein de l'ATB, les plans cantonaux suivants sont en vigueur :

- Richtplan du canton Bâle-Ville,
- Richtplan du canton de Bâle-Campagne,
- Richtplan du canton d'Argovie,

### ■ Richtplan des Kanton-Solothurn.

(Quelle: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, „Raumplanung in der Schweiz: eine Kurzeinführung“, Bern, 2006)

## 3.2.2 Das Planungssystem in Deutschland

Die Raumplanung in Deutschland ist durch eine rechtlich festgelegte Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen den drei Ebenen des Bundes, der Länder und der Kommunen gekennzeichnet. Im Sinne des sogenannten Gegenstromprinzips, das die wechselseitige Beeinflussung von örtlicher und überörtlicher bzw. von regionaler und überregionaler Planung kennzeichnet, soll sich die Ordnung der Einzerräume in die Ordnung des Gesamttraumes einfügen bzw. die Ordnung des Gesamttraumes auch die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Einzerräume berücksichtigen.

Der Bund verfügt über kein rechtswirksames übergeordnetes Planungsinstrument, um die räumliche Ordnung und Entwicklung des Bundesgebiets umfassend zu steuern. Die Raumordnungsberichte des Bundes als Informationsinstrumente der Raumordnung haben insbesondere die Funktion, die Politik auf Probleme der Raumentwicklung hinzuweisen und die räumlichen Wirkungen von Planungen und Maßnahmen sowie Tendenzen und Entwicklungen darzustellen. Zusammen mit den Ländern werden Leitbilder der räumlichen Entwicklung des Bundesgebietes erarbeitet. Sie sollen als Grundlage für die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen des Bundes und der Europäischen Gemeinschaft dienen. Am 30. Juni 2006 verabschiedeten die Raumordnungsminister von Bund und Ländern die neuen "Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland".

Die räumliche Planung ist hauptsächlich Aufgabe der Länder. Mit dem Raumordnungsgesetz des Bundes wurden den Ländern weitreichende räumliche Planungskompetenzen und ein entsprechendes Instrumentarium zur Sicherung und Verwirklichung der Planungserfordernisse übertragen. Für den deutschen Teilraum der Agglomeration stellt der Landesentwicklungsplan (LEP) von 2002 das rahmensetzende, integrierende Gesamtkonzept für die räumliche Ordnung und Entwicklung des Landes Baden-Württemberg dar. Auf diesen Landesentwicklungsplan sind alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen, sowie raumbezogene Förderprogramme auszurichten. Innerhalb der Länder stellt die Regionalplanung ein Bindeglied zwischen staatlicher Landesplanung, kommunaler Bauleitplanung und den Fachplanungen dar und ist für teilträumliche Fachkoordination zuständig. Der Regionalplan ist ein verbindliches Dokument für die weiteren Planungen auf der Ebene der Gemeinden. Für den deutschen

### ■ Richtplan du canton de Soleure.

(Source: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, „Raumplanung in der Schweiz: eine Kurzeinführung“, Bern, 2006)

## 3.2.2 Le système de planification en Allemagne

En Allemagne, les compétences en matière d'aménagement du territoire sont réparties sur le plan juridique sur trois niveaux : l'Etat fédéral, les Länder et les communes. Reposant sur le principe du contre-courant, les plus petites entités spatiales suivent les recommandations émises sur l'ensemble du territoire national ou régional et réciproquement les orientations et les exigences au niveau le plus bas sont pris en compte par les autres niveaux. Cela signifie que les documents de planification au niveau communal ne doivent pas aller à l'encontre de ceux établis au niveau national, régional ou infrarégional et réciproquement.

L'Etat fédéral allemand ne dispose d'aucun instrument juridique pour établir une politique d'aménagement sur l'ensemble du territoire national. Les rapports émis par les services de l'Etat fédéral sont simplement des outils informels permettant de souligner au niveau politique les problèmes du territoire liés aux questions d'aménagement, de connaître l'impact des mesures de planifications et de montrer les tendances de développement. Avec la participation des Länder, l'Etat fédéral établit des directives de développement au niveau national. Ces directives servent de référence pour les projets de planifications de grande envergure entre l'Etat allemand et la Commission Européenne. Le 30 juin 2006 les ministres de l'aménagement du territoire de l'Etat et des Länder ont adopté le dernier rapport sur les orientations et les stratégies à suivre sur le plan national.

C'est au niveau des Länder que la compétence de l'aménagement du territoire est ancrée. Les Länder disposent des compétences essentielles et d'un outil de planification correspondant. Pour la partie allemande de l'ATB, il existe depuis 2002, un schéma régional, le « Landesentwicklungsplan » (LEP), qui intègre différentes thématiques de l'aménagement et trace les orientations à suivre au sein du Land Baden-Württemberg. Tous les documents de planification, au niveau local, régional ayant même une approche sectorielle très précise ainsi que les programmes de financement doivent tenir compte de ce document. Au niveau infrarégional (à l'intérieur des « Länder»), le « Regionalplan » représente un document de planification qui a une position charnière entre les projets d'infrastructures et les directives de Länder, ceux des communes et des services spécialisés. Il coordonne l'ensemble des planifications établies à différentes échelles territoriales pour un périmètre infrarégional défini. C'est un document opposable pour les communes et les projets d'aménagement qu'elles souhaitent développer.

Teilraum der Trinationalen Agglomeration werden die Aussagen des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg den Regionalplan Hochrhein-Bodensee konkretisiert. Die Festlegung der Regionalpläne sind bei den kommunalen Bauleitplanung (im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan) zu berücksichtigen. Auf der interkommunalen Ebene stellt das gemeinsame Entwicklungskonzept des doppelten Oberzentrums Lörrach-Weil am Rhein eine wichtige Grundlage für die Positionierung und strategische Ausrichtung des deutschen Teilraums in der gesamten TAB. Dieses Dokument dient dennoch nur als Orientierung und ist nicht verbindlich.

(Quelle: Gerd Turowski, Raumplanung (Gesamtplanung), in: Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 2005)

### 3.2.3 Das Planungssystem in Frankreich

Der französische Staat hat bis in die 1980er Jahre im Rahmen der Fünfjahrespläne starken Einfluss auf die Raumplanung genommen. Infolge der sozioökonomischen und institutionellen Entwicklungen im Land hat der Staat eine flexiblere und besser an die Bedürfnisse angepasste Planung erarbeitet. So stehen mit den Raumplanungsgesetzen von 1995, 1999 und 2000 („Solidarité et renouvellement urbain“ / „Solidarität und Stadterneuerung“) neue Werkzeuge für die Raumplanung zur Verfügung. Mit den Gesetzen hat sich der Staat schrittweise aus der Raumplanung zurückgezogen und diese Kompetenzen den Regionen zugesprochen. Die Regionen wurden ihrerseits zu Gebietskörperschaften und verfügen nun über zahlreiche Kompetenzen, insbesondere im Bereich der Raumplanung.

Auf nationalem Niveau formulieren die 1999 eingeführten Schémas de Services Collectifs (SSC) für viele Bereiche (u. a. Naturräume, Hochschulwesen, Forschung, Kultur, etc.) die Ziele bis 2020. Sie werden durch den Staat auf regionaler Ebene erarbeitet und sollen für das ganze Staatsgebiet einen Entwicklungsrahmen festlegen. Die Planungen wurden zwar Anfang 2000 durch den Staat in Abstimmung mit den Regionen lanciert jedoch nicht zu Ende geführt.

Parallel hierzu wurden 1995 die Directives Territoriale d'Aménagement (DTA) eingeführt. Die DTA werden vom Staat in Absprache mit den Regionen für Teilräume mit großen Infrastrukturvorhaben und besonderen Entwicklungsschwierigkeiten erarbeitet und eingesetzt. Die Dokumente haben juristische Verbindlichkeit und sind eine Zusammenfassung aller raumplanerischen Zielsetzungen und Leitlinien des Staates. Obwohl die Region Alsace ihr Interesse für dieses Dokument bekräftigt hat, wurden im Elsass bis heute noch keine DTA erarbeitet.

Pour la partie allemande de l'ATB le contenu du « Landesentwicklungsplan » défini au niveau du Land est repris au sein du « Regionnalplan », le schéma de développement régional, qui se décline également au niveau plus local dans le cadre de l'affectation du sol (« Flächennutzungspläne »). Au niveau intercommunal, le concept de développement du centre supérieur jumelé de Lörrach et Weil am Rhein représente même s'il s'agit d'un document informel une référence pour le positionnement de la partie allemande au sein de l'Agglomération Trinationale. Ce document n'a cependant aucune valeur juridique.

(Source: Gerd Turowski, Raumplanung (Gesamtplanung), in: Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 2005)

### 3.2.3 Le système de planification en France

L'Etat français est très largement intervenu en terme de planification spatiale sous la forme de plans quinquennaux jusque dans les années 80. Suite aux évolutions socio-économiques et institutionnelles du pays, l'Etat a alors recherché une forme de planification plus souple et mieux adaptée aux besoins. De nouvelles lois ont ainsi vu le jour ces dix dernières années dans le domaine de l'aménagement du territoire en 1995, 1999 et 2000 (« Solidarité et renouvellement urbain »). Ces lois ont conduit l'Etat à se désengager progressivement de l'aménagement du territoire en transférant aux Régions une large part de ses compétences. Les régions, devenues des collectivités territoriales à part entière, disposent de nombreuses compétences, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Au niveau national, les Schémas de Services collectifs (SSC), établis en 1999, définissent les orientations à l'horizon 2020 sur de nombreux secteurs : espaces naturels, enseignement supérieur, recherche, culture etc. Ce document est établi par l'Etat au niveau régional dans l'objectif de définir un schéma sur l'ensemble du territoire national. Au début des années 2000, cette démarche a été lancée par l'Etat en concertation avec les régions mais n'a pas connu les suites qui devaient lui être réservées et est donc restée inopérante.

Parallèlement à ce document, les Directives Territoriale d'Aménagement (DTA) instaurées en 1995, sont élaborées par l'Etat en concertation avec les régions pour couvrir certains territoires stratégiques où existent des problèmes de mise en cohérence de localisation de grands équipements. Les DTA sont des documents ayant une valeur juridique présentant une synthèse de l'ensemble des objectifs et orientations de l'Etat sur le territoire concerné en matière d'aménagement du territoire. En Alsace, aucune DTA n'a été réalisée jusqu'à présent, bien que la Région Alsace ait manifesté son intérêt pour ce document.

Auf regionaler Ebene bestimmen die Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du territoire (SRADT) mittelfristig die grundlegende Ausrichtung für die nachhaltige Raumentwicklung der einzelnen Teilräume. Unter Einbeziehung des Staates und anderer Gebietskörperschaften enthält jedes SRADT eine Prognose sowie eine Charta für Raumplanung und Nachhaltigkeit. In Letzterer werden die in Absprache mit anderen Gebietskörperschaften umzusetzenden Maßnahmen und Programme dargelegt. Allerdings hat dieses Dokument keine rechtliche Verbindlichkeit. Die Région Alsace hat sich entschieden, keinen SRADT zu erarbeiten.

Um die strategischen Leitlinien auf konkrete Thematiken zu übertragen, hat sich die Région Alsace 2002 einen mittelfristigen Orientierungsrahmen « Renforcer la cohésion, l'équilibre et le développement du territoire en Alsace » gegeben. Das Dokument beinhaltet eine umfassende Bestandsanalyse, die mit einer Reihe von konkreten Maßnahmen für die Themen der Raumordnung (Wohnen, Verkehr, Wirtschaft, Naturschutz etc.) verknüpft ist. Es wurde einer breiten Öffentlichkeit (lokalen Gebietskörperschaften und Vertretern des sozioökonomischen Bereichs) zur Verfügung gestellt. Einige Aspekte wurden 2005 und 2006 in Absprache mit den Gebietskörperschaften, Vertretern aus der Wirtschaft und Träger öffentlicher Belange im Rahmen des „Schéma régional de développement économique“ und der „Stratégie régionale du tourisme“ aktualisiert und präzisiert. Diese Dokumente fassen die gesamte räumliche Ordnung im Elsass zusammen sind aber nicht rechtsverbindlich.

Auf der Agglomerationsebene und der Ebene des Pendlereinzugsgebiets sind die Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) strategische Planungsdokumente, welche die Fachplanungen aus Stadtplanung, Wohnungswesen, Mobilität, Naturschutz und Wirtschaftsentwicklung zusammenfassen. Das Instrument der SCOT wurde im Jahre 2000 eingeführt und ersetzt den Schéma Directeur. Gemeinden oder Gemeindeverbände erarbeiten den SCOT gemeinsam mit Staat und Région. Die SCOT sind rechtsverbindlich für die lokalen Planungsdokumente. Im französischen Teil der TAB wird derzeit der SCOT für das Pays de Saint Louis erarbeitet. Er ersetzt den Schéma Directeur der Kantone Huningue und Sierentz von 1998.

Auf Gemeindeebene müssen die Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) mit dem SCOT kompatibel sein. Sie sind vollständiger als der Plan d'Occupation des Sols, den sie seit dem Jahre 2000 ersetzen. Zudem erstellen sie die Vorschriften für die Bebauung und Bodennutzung für einen Zeitraum von zehn Jahren.

Wie die Dienststelle der Région Alsace, hat der französische Staat im Jahre 2005 ein Dokument mit dem Titel „Les enjeux de l'Etat en matière d'aménagement du territoire alsacien“ herausgegeben. Es hat keine rechtliche Verbindlichkeit, ist jedoch raumplanungspolitisch gesehen das einzige strategische Dokument im Elsass. Die

Au niveau régional, les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) ont pour objet de fixer à moyen terme les orientations fondamentales de développement durable des territoires régionaux. Conçu en concertation avec l'Etat et les autres collectivités, chaque SRADT doit comprendre une analyse prospective, une charte d'aménagement et de développement durable où sont présentées les actions et programmes à mettre en oeuvre en concertation avec les autres collectivités. Ces documents n'ont aucune valeur juridique. La Région Alsace a choisi de ne pas se doter d'un tel document.

Toutefois pour adapter ses dispositifs et ses interventions aux grands enjeux qui conditionnent le développement et l'attractivité des territoires et se doter « d'une feuille de route » à moyen terme, la Région Alsace a élaboré en 2002 un rapport d'orientation intitulé « Renforcer la cohésion, l'équilibre et le développement du territoire en Alsace ». Ce document, qui conjugue diagnostics et propositions d'actions sur différents thèmes (habitat, transports, développement économique, espaces naturels, services, etc.), a été largement diffusé à l'ensemble des acteurs publics et privés de l'aménagement du territoire en Alsace. Certains aspects de ce rapport ont été actualisés, approfondis et précisés par le Schéma régional de développement économique et la Stratégie régionale du tourisme, élaborés et adoptés par la Région en 2005-2006, en concertation notamment avec les collectivités locales et les représentants du monde socioéconomique. Ces documents, qui sont dépourvus de toute portée juridique, prennent en effet en compte la problématique territoriale.

A l'échelle des agglomérations et des bassins d'activités et d'emploi, et succédant depuis 2000 aux anciens Schémas directeurs (SD), les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) sont élaborés par les élus locaux du territoire, qui mettent ainsi en cohérence leurs politiques dans le domaine des transports, de l'habitat, du développement économique, de la préservation de l'environnement, des grandes infrastructures, etc. Réalisés en association avec l'Etat et la Région notamment, les SCOT s'imposent juridiquement aux autres documents locaux de planification (Plans locaux d'urbanisme – ex.POS - élaborés par les communes, Programmes Locaux de l'Habitat, etc.) Pour la partie française de l'ATB, le schéma Directeur des cantons de Huningue et de Sierentz approuvé en 1998 est actuellement en cours d'actualisation dans le cadre du SCOT du Pays de Saint Louis.

Enfin, Au niveau communal ou intercommunal, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les SCOT. Plus complets que le Plan d'Occupation des Sols qu'ils remplacent depuis 2000, ils fixent les règles de construction et d'occupation des sols pour une période de dix ans.

Il faut noter que, comme la Région, l'Etat a élaboré en 2005 un document sans portée juridique intitulé «Les enjeux de l'Etat en matière d'aménagement du territoire alsacien».

Wechselbeziehungen zwischen dem Staat, der Region und den anderen Gebietskörperschaften (Departements und Städten) spielt sich auf der Ebene der neuen Projektverträge Staat-Region 2007-2013 ab, die eine gemeinsame Vision und Strategie für die räumliche Entwicklung enthalten (vgl. Kapitel 3.3).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der französische Staat mit den DTA und die Gemeinden bzw. Gemeindeverbände mit dem SCOT jeweils über ein rechtverbindliches Planungsinstrument verfügen. Demgegenüber verfügen die Regionen mit dem SRADT über ein Planungsinstrument, welches nicht verbindlich ist und nur als Orientierung dient.

Um ihre strategischen Schwerpunkte und Zielsetzungen (beispielsweise die Vernetzung von Grünachsen im gesamten Elsass oder Siedlungsentwicklung um die Bahnhöfe) zu verwirklichen unterstützt die Région Alsace seit 1994 finanziell die interkommunale Erarbeitung der SCOT (resp. bis 2000 die Schémas Directeurs). (Quelle: Direction de l'Animation et de l'Aménagement des Territoires Services de l'Aménagement, Région Alsace, und [www.diact.gouv.fr](http://www.diact.gouv.fr): aménagement du territoire)

## 3.3 Die Finanzierungsprogramme für Infrastrukturprojekte

### 3.3.1 Strategische Leitlinien für das Programm INTERREG IV Oberrhein 2007 - 2013

#### *Strategischer Rahmen*

Die Inhalte der hier vorgelegten strategischen Leitlinien ordnen sich in die Vorgaben auf europäischer und nationaler Ebene ein. Ausdrückliches Ziel der Europäischen Gemeinschaft für die neue Förderperiode 2007 bis 2013 ist es, einen stärkeren strategischen Bezug von der europäischen über die nationalstaatliche bis hin zur Programm- und schließlich zur Projektebene herzustellen.

Den verbindlichen Rahmen für die Strategieentwicklung für das Programm INTERREG IV Oberrhein bilden demnach

- die strategischen Kohäsionsleitlinien der Gemeinschaft,

L'interaction entre L'Etat, la région et les autres collectivités territoriales (département et les villes) s'établit au niveau d'une nouvelle génération des contrats de projets Etat-Région 2007-2013, qui permet aux partenaires de se doter d'une vision et d'une stratégie partagée de développement territorial (cf. chapitre 3.3)

En résumé et sur un plan juridique, l'Etat avec les DTA, les communes et les intercommunalités avec le SCOT, disposent chacun d'un d'outil de planification territoriale stratégique à caractère opposable, ce qui n'est pas le cas de la Région dont le SRADT reste un document de référence, à valeur indicative.

Ceci explique qu'en Alsace, depuis 1994, la Région soutient financièrement la réalisation des SCOT (avant 2000 les Schémas directeurs) de manière à pouvoir faire valoir et faire prendre en compte les grandes orientations stratégiques qui sont les siennes, telles la constitution d'une trame verte sur l'ensemble du territoire ou l'urbanisation autour des gares. (source: Direction de l'Animation et de l'Aménagement des Territoires Services de l'Aménagement, Région Alsace et [www.diact.gouv.fr](http://www.diact.gouv.fr): aménagement du territoire)

## 3.3 Les programmes de financement des projets d'infrastructure

### 3.3.1 Lignes stratégiques pour le programme INTERREG IV Rhin supérieur 2007 - 2013 PROJET

#### *Cadre stratégique*

Le contenu des lignes stratégiques suit les recommandations communautaires et nationales. Pour les années 2007-2013, la Communauté européenne a clairement souhaité un renforcement des liens entre les stratégies communautaires et nationales ainsi qu'au niveau des programmes et des opérations cofinancées.

La stratégie pour le programme INTERREG IV Rhin supérieur devra tenir compte du cadre réglementaire suivant :

- Les orientations stratégiques de la Communauté européenne,

- die nationalen strategischen Rahmenpläne für die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich sowie
- die Verordnungen über den Strukturfonds sowie den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und
- die Neue Regionalpolitik der Schweiz (NRP).

Hinzu kommen auf der Ebene des Programms am Oberrhein die Ergebnisse folgender extern durchgeführter Untersuchungen und Bewertungen:

- eine Stärken-Schwächen / Chancen-Risiken-Analyse des Programmgebiets,
- eine Evaluierung der Umweltwirkungen des Programms (Strategische Umweltprüfung) sowie
- eine Ex-Ante-Bewertung für das Programm, das prozessbegleitend erarbeitet und deshalb erst mit Abschluss der Arbeiten am operationellen Programm vorliegen wird.

Ergänzt werden soll die stärkere strategische Ausrichtung des Programms durch eine klare Konzentration auf seinen grenzüberschreitenden Mehrwert, welcher bereits bei der Abgrenzung und Formulierung der Aktionsfelder die entscheidende Dimension bilden muss und grundlegendes Kriterium auch der späteren Projektauswahl sein wird, damit im Ergebnis bei jedem Projekt das Förderinstrument zum Einsatz kommt, das der Initiative am angemessensten ist – d.h. das Instrument INTERREG immer dann, wenn eine Initiative einen tatsächlichen grenzüberschreitenden Mehrwert erwarten lässt.

#### Prioritätsachsen für die zukünftige Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein

Nachfolgend werden Vorschläge für Prioritätsachsen beschrieben, wie sie in den Verordnungen der EU für jedes operationelle Programm vorgeschrieben sind. Zur angestrebten Konzentration des Mitteleinsatzes sind nur drei Prioritätsachsen abgegrenzt worden. Diese werden jeweils in verschiedene Aktionsfelder mit Teilzielen untergliedert, für die jeweils Handlungsansätze und Maßnahmen genannt werden.

#### Ziel 1: Die ökonomischen Potenziale des Oberrheinraums gemeinsam nutzen

- Förderung der angewandten Forschung und des Technologietransfers,
- Förderung der Kooperation von KMU und deren grenzüberschreitenden Aktivitäten,

- Les cadres de références stratégiques nationaux français et allemands,
- Le Règlement portant dispositions générales sur les Fonds structurels et le Règlement du Fonds Européen de Développement Régional,
- La nouvelle politique régionale de la Suisse (NPR).

A cela s'ajoutent les éléments suivants, propres au futur programme opérationnel, dont la réalisation est confiée à des prestataires externes:

- Une analyse forces / faiblesses pour le territoire de programmation,
- Une évaluation de l'impact du programme sur l'environnement (évaluation environnementale stratégique),
- Une analyse ex-ante pour le programme qui accompagnera l'établissement du Programme opérationnel et sera remise au terme de sa conception.

La dimension stratégique du programme doit davantage encore être concentrée sur la plus-value transfrontalière qui aura une importance essentielle dès la détermination et la formulation des champs d'action et comme critère de sélection des initiatives ultérieures, de sorte que chaque opération soit soutenue par l'instrument financier le plus approprié (c'est-à-dire que l'instrument INTERREG soit utilisé quand une initiative permet d'espérer une réelle plus-value transfrontalière).

#### Axes de priorités pour la prochaine programmation de la coopération transfrontalière dans le Rhin Supérieur

Des propositions d'axes de priorités sont, ici, décrites conformément aux règlements communautaires. Afin d'assurer la concentration des moyens, trois axes de priorités ont été définis. Chaque axe se décompose en champs d'action qui ont leurs objectifs propres.

#### Objectif 1 : Utiliser le potentiel économique de l'espace du Rhin Supérieur en commun

- Favoriser la recherche appliquée et le transfert de technologies,
- Favoriser la coopération des PME et leurs activités transfrontalières,

- Förderung des Oberrheinraums als attraktiver Wirtschaftsstandort und als Tourismusdestination.

#### Ziel 2: Der Oberrheinraum: eine integrierte Bildungs-, Arbeits- und Wohnregion

- Förderung der grenzüberschreitenden Vernetzung von Bildung und Ausbildung,
- Förderung der Zweisprachigkeit,
- Erhöhung der Durchlässigkeit und stärkere Integration des Arbeitsmarktes,
- Förderung der Zusammenarbeit zwischen sozialen und kulturellen Einrichtungen.

Mit Hilfe des INTERREG-Programms soll diese Attraktivität grenzübergreifend gesichert und weiter gesteigert werden. Hierzu müssen zum einen die dafür unabdingbaren Grundlagen erhalten und zum anderen die damit verbundenen Belastungen reduziert und ausgeglichen werden.

#### Ziel 3: Die Entwicklung des Oberrheinraums nachhaltig gestalten

- Förderung von Maßnahmen zum Schutz und zur Verbesserung der Qualität der natürlichen Ressourcen und zu deren nachhaltiger Nutzung,
- Förderung des Einsatzes von regenerativen Energien und Steigerung der Energieeffizienz,
- Förderung des Ausbaus und der grenzüberschreitenden Nutzung der Verkehrssysteme,
- Ausbau und Strukturierung der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Diensten.

Die o.g. drei Prioritätsachsen für die zukünftige Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein und die darunter aufgeführten Teilziele zeigen zahlreiche Bezugspunkte zueinander. Das entspricht ganz der Lissabon- und der sie ergänzenden Göteborg-Strategie der Gemeinschaft, die bereichsübergreifende Lösungsansätze, welche sich auf bestimmte Kernbereiche konzentrieren und in verschiedenen Feldern eine positive Wirkung entfalten, den Vorzug gibt. Dies gilt auch für zukünftige Projekte, die im Rahmen des INTERREG-Programms realisiert werden: Ziel ist nicht die möglichst eindeutige Zuordnung zu einem Themenfeld, sondern der möglichst grosse Nutzen des Projekts.

- Faire de l'espace du Rhin Supérieur un lieu économique attractif et une destination touristique.

#### Objectif 2 : Pour un espace du Rhin Supérieur intégré en matière d'éducation, d'habitat et de marché du travail

- Favoriser les réseaux transfrontaliers dans l'éducation et la formation, et encouragement du bilinguisme ;
- Favoriser le décloisonnement et une intégration plus forte du marché du travail ;
- Encourager la coopération des institutions culturelles et sociales.

Le programme Interreg permet donc de renforcer ces éléments essentiels pour l'attractivité, alors que les nuisances qui en découlent doivent être réduites ou au moins équilibrées.

#### Objectif 3 : Assurer un développement durable de l'espace du Rhin Supérieur :

- Encourager les mesures de protection et d'amélioration de la qualité des ressources naturelles et favorisant leur utilisation durable ;
- Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables et l'amélioration de l'efficacité énergétique ;
- Favoriser le développement et l'utilisation transfrontalière des systèmes de transports ;
- Renforcement et structuration de la coopération des services publics.

Les trois axes de priorités pour la nouvelle période de programmation de la coopération transfrontalière dans le Rhin Supérieur ainsi que les objectifs propres qui en découlent, énumérés ci-dessus, présentent de nombreux liens objectifs entre eux et correspondent aux stratégies de Lisbonne et de Göteborg de la Communauté qui prônent la concentration de mesures transversales sur certains secteurs clé et ayant un impact favorable sur plusieurs autres. Cela vaut aussi pour les futurs projets réalisés dans le cadre du programme INTERREG : le but n'est pas le classement strict dans un champs d'action mais plutôt le plus large impact des projets.

### *Spezifische Anforderungen der strategischen Ausrichtung an das Programmmanagement*

Die Forderung nach mehr strategischer Kohärenz über die verschiedenen Ebenen hinweg endet nicht auf der Ebene des Programms. Aus der Bedingung, dass auch die Projekte, die aus Programmmitteln gefördert werden, sich wie eingangs gefordert in diesen strategischen Rahmen einfügen und einen realen Beitrag zur Erreichung der gesteckten Ziele leisten, erwachsen für das Programmmanagement an der Schnittstelle zwischen Programm- und Projektebene spezifische Anforderungen:

- Von besonderer Bedeutung sind angemessene Projektauswahlkriterien, die vier Aspekte besonders herausstellen und zwar
  - den grenzüberschreitenden Mehrwert,
  - den innovativen Gehalt,
  - die strukturelle Wirkung,
  - die Dauerhaftigkeit.
- Um die erzielten Wirkungen zu messen, bedarf es eines geeigneten transversalen Indikatorensystems, das den Wechselwirkungen zwischen den Aktionsfeldern Rechnung trägt und die Wirkung von Projekten über mehrere Aktionsfelder hinweg abbildet.
- Im Sinne eines effektiven Einsatzes der Fördermittel gilt es, ein effizientes, transparentes, einfaches Programmmanagement aufzubauen.

#### 3.3.2 Agglomerationsprogramm Basel

Auf Grundlage einer Untersuchung der schweizerischen Agglomerationsräume durch das ARE hat der Bund das Agglomerationsprogramm, ein neues Planungsinstrument, geschaffen. Durch die Agglomerationsprogramme sollen die Planungen von Bund, Kantonen und Gemeinden besser koordiniert werden. Im Modul Verkehr und Siedlung verlangt der Bund für die gesamte Agglomeration eine langfristig ausgerichtete, miteinander koordinierte und nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsplanung.

### *Exigences spécifiques de la stratégie sur la gestion du programme*

La cohérence stratégique requise entre les différents champs d'action ne se limite pas au programme mais s'applique également à la gestion de celui-ci. Les projets qui seront financés dans ce cadre stratégique devront en effet apporter une contribution réelle aux objectifs déterminés, ce qui impose une cohérence transversale entre le niveau du programme et celui des projets.

Plusieurs exigences de gestion en découlent :

- Déterminer des critères de sélection appropriés : les quatre éléments suivants pourraient servir à la sélection des opérations:
  - la plus-value transfrontalière,
  - l'aspect novateur,
  - l'impact structurant ,
  - la pérennité.
- Disposer d'un système d'indicateurs de dimension transversale qui permette de mesurer et d'apprécier l'impact des opérations et qui puisse rendre compte de la pluralité des effets et de l'impact transversal des projets sur plusieurs champs d'action ;
- Concevoir un dispositif de gestion et de mise en œuvre du programme simple, performant et transparent.

#### 3.3.2 Le programme d'agglomération de Bâle

Le programme d'agglomération de Bâle est un nouvel outil de planification, instauré par la confédération qui s'applique au périmètre des agglomérations établies par l'Office pour le développement territorial. Grâce aux programmes d'agglomérations, les planifications de la confédération, des cantons et des communes seront mieux coordonnées. Dans le volet Transport et Urbanisation, la confédération requiert une planification des transports et de l'urbanisation pensée à long terme, coordonnée et durable pour l'ensemble des agglomérations.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt drei große Ziele:

- Erstens die Trinationale Agglomeration Basel und ihre Kernstadt im schweizerischen bzw. europäischen Standortwettbewerb unter Wahrung ihrer Lebensqualität zu stärken.
- Zweitens die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu optimieren und aufeinander abzustimmen. Generell sind die vorhandenen Infrastrukturen und Kapazitäten volkswirtschaftlich optimal auszulasten.
- Drittens soll die Zusammenarbeit der verschiedenen Gebietskörperschaften in der Schweiz (Kantone BS, BL, SO, AG) als auch in Deutschland und Frankreich kontinuierlich verbessert werden.

In den folgenden Bereichen wurden die Ziele weiter konkretisiert:

#### *Verkehr :*

Motorisierter Individualverkehr:

- Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr,
- Sichere Abwicklung des Straßenverkehrs,
- Konzentration des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptstrassen.

#### *Öffentlicher Verkehr :*

- Verbesserung des vorhandenen Modal Splits,
- Verkürzung der Fahrzeiten,
- Sicherstellung der Grundversorgung durch den ÖV für die gesamte Agglomeration,
- Hohe ÖV-Leistungsfähigkeit soll für Teilentlastung des MIV und für eine hohe Angebotsqualität für das Umsteigen vom MIV auf den ÖV sorgen.

#### *Langsamverkehr :*

- Langsamverkehr wird als gleichwertiger Verkehrsträger analog dem MIV und dem ÖV behandelt,

Le programme d'agglomération poursuit trois objectifs majeurs :

- En premier lieu, renforcer la compétitivité de l'Agglomération Trinationale de Bâle sur la scène suisse et même européenne, dans le souci de la qualité de vie.
- En second lieu, optimiser et articuler le développement des transports et de l'urbanisation. Les infrastructures et capacités existantes doivent, en général, être utilisées de manière optimale sur le plan économique.
- En troisième lieu, la coopération entre les différentes collectivités territoriales de Suisse (cantons de Bâle-ville, Bâle-campagne, Soleure et Argovie), ainsi que d'Allemagne et de France, doit continuer à être améliorée.

Ces objectifs sont à atteindre dans les domaines suivants :

#### *Transports:*

Transport automobile :

- Délester les quartiers résidentiels du trafic de transit ;
- Contribuer à ce que la circulation s'effectue en sécurité ;
- Concentrer le trafic automobile sur les axes principaux à grande capacité.

#### *Transports publics:*

- Encourager le report modal ;
- Réduire la durée des déplacements ;
- Garantir une desserte correcte de l'ensemble de l'agglomération par les transports publics ;
- Assurer des capacités importantes dans les transports publics afin d'alléger le trafic automobile, de même qu'une offre de qualité pour favoriser le report modal.

#### *Mobilité douce:*

- Accorder aux circulations douces la même importance qu'aux autres moyens de transports que sont l'automobile et les transports publics ;

- Förderung des Rad- und Fußverkehrs auf kurzen Distanzen.

#### *Kombinierte Mobilität:*

- Abstimmung der Übergänge zwischen den Verkehrsträgern und Verbesserung der Transportketten.

#### *Umwelt:*

- Minimierung der Umweltbelastung (Lärm und Luft),
- Erhaltung und Aufwertung der Freiräume,
- Förderung umweltgerechter Mobilität.

#### *Wirtschaftsstandort:*

- Optimales Anschließen der TAB an das europäische Verkehrsnetz,
- Gute interregionale Erreichbarkeit der TAB,
- Vorantreiben der Siedlungsverdichtung.

#### *Organisation:*

- Aufbau einer gemeinsamen Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Basel mit Beteiligung der vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn und der Einbindung von Deutschland und Frankreich.

#### *Finanzierung*

Für die prioritären Projekte (A-Liste), die im Zeitraum 2011 bis 2014 realisiert werden sollen, wurde ein Budget von 962 Millionen CHF vorgesehen. Davon sollen 7% für den Langsamverkehr, 29% für den öffentlichen Verkehr und 64% für die Projekte des motorisierten Individualverkehrs investiert werden.

### 3.3.3 Städtebauförderung Baden-Württemberg

Bund und Länder messen der Städtebauförderung große wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung bei. Sie sehen in ihr eine wichtige Aufgabe und im Sinne eines

- Promouvoir les déplacements en vélo et à pied pour les courts trajets.

#### *Intermodalité :*

- Faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et améliorer les chaînes de déplacement.

#### *Environnement :*

- Minimiser les nuisances environnementales (bruit et pollution de l'air),
- Protection et valorisation des espaces naturels,
- Promotion d'une mobilité respectueuse de l'environnement.

#### *Développement local :*

- Optimiser l'insertion de l'ATB dans les réseaux de transports européens,
- Garantir une bonne accessibilité de l'ATB à l'échelle interrégionale,
- Favoriser la densification.

#### *Gouvernance :*

- Monter un comité de pilotage commun pour le programme d'agglomération de Bâle, avec la participation des quatre cantons de Bâle-ville, Bâle-campagne, Argovie et Soleure ainsi que celle des partenaires français et allemands.

#### *Financement*

Pour les projets prioritaires (Liste A) qui devraient être réalisés entre 2011 et 2014 un budget de 962 millions CHF est prévu, dont 7% pour les modes de transport doux, 29% pour les transports publics et 64% pour les projets d'infrastructures routières.

### 3.3.3 Städtebauförderung du Bade-Wurtemberg

Le Bund et les Länder accordent au fond de financement des projets d'urbanisme (Städtebauförderung) une grande importance économique, sociale et culturelle. Ils considèrent qu'il s'agit d'un outil central, une sorte de programme directeur, pour mettre en

Leitprogrammes ein zentrales Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung. Baden-Württemberg ist in drei Programme einbezogen:

- Sanierungs- und Entwicklungsmassnahmen
- Massnahmen “Stadtumbau West”
- Massnahmen der “Sozialen Stadt”

Seit 1971 leistet die Städtebauförderung in Baden-Württemberg mit einem Fördervolumen von bisher rund 5,12 Milliarden Euro (bis einschließlich Programmjahr 2006) einen bedeutenden Beitrag zur Behebung städtebaulicher Missstände und damit zur Entwicklung von Städten und Gemeinden. Die bisher eingesetzten Fördermittel haben im Land zu Bauinvestitionen von etwa 40,9 Milliarden Euro geführt.

#### *Sanierungs- und Entwicklungsmassnahmen*

Förderschwerpunkte städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sind insbesondere:

- Revitalisierung der Innenstädte, Stärkung der kommunalen Individualität,
- Sicherung des Wohnungsbestandes,
- Neustrukturierung, Umnutzung und Aufbereitung von Brachflächen – zum Beispiel Industrie- und Gewerbebrachen, bisher militärisch genutzte Gebäude und Liegenschaften, Bahnbrachen – für andere Nutzungen, insbesondere den Wohnungsbau, Industrie und Gewerbe sowie hochwertige Dienstleistungen,
- Stabilisierung und Aufwertung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete, um den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg zu stärken.
- Ganzheitliche ökologische Erneuerung mit den vordringlichen Handlungsfeldern Energieeffizienz im Altbaubestand, Verbesserung des Stadtklimas, Reduzierung von Lärm und Abgasen, Aktivierung der Naturkreisläufe in den festgelegten Gebieten.

In dem Programm der städtebaulichen Erneuerung konnten auch im Jahr 2006 eine Vielzahl von Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg berücksichtigt werden. Der Bund hat Baden-Württemberg 2006 für die Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmassnahmen in Städten und Dörfern Finanzhilfen in Höhe von rund 13,5 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

oeuvre la politique de le développement durable au sein des villes. Le Bade Wurtemberg est concerné par trois programmes :

- Les mesures pour le renouvellement et le développement urbain
- Les mesures d’aménagement de l’espace urbain en Allemagne de l’Ouest
- Les mesures pour une « ville sociale »

Avec 5,12 milliards d’euros alloués au Land du Bade-Wurtemberg depuis 1971, le fond de financement “Städtebauförderung” a largement contribué au réaménagement et au développement urbains des villes et des communes. La totalité des subventions versées jusqu’à présent a permis de réaliser des investissements dans la branche du bâtiment et des travaux publics dans le Land estimées à 40,9 milliards d’euros.

#### *Les mesures de rénovation et de développement urbain*

Les priorités de financement concernant les mesures de rénovation et de développement concernent en particulier :

- La revitalisation des centres-villes, le renforcement des spécificités locales
- Le maintien d’une réserve de logements
- La restructuration, l’utilisation et la mise à disposition des friches – par exemple les friches industrielles, les bâtiments et les terrains à usage militaire, ainsi les friches ferroviaires – pour d’autres utilisations, en particulier pour la construction de logements, le développement de zones d’activités, ainsi que pour des infrastructures de service à forte valeur ajoutée.
- Le maintien et la mise en valeur des zones d’activités existantes, pour renforcer l’attractivité de l’économie du Bade-Wurtemberg.
- Le renouvellement écologique global avec comme champs d’actions prioritaires, l’efficacité énergétique dans le bâti ancien, l’amélioration du climat urbain, la réduction du bruit et des émissions de gaz, le développement de biotopes.

En 2006, dans le Bade-Wurtemberg, un grand nombre de villes et de communes a pu bénéficier de ce programme. Concernant les mesures de rénovation et de développement urbain dans les villes et villages, le Bund a mis à disposition du Bade-Wurtemberg en 2006 des subventions qui s’élèvent à environ 13,5 Millions d’euros.

## Bund-Länderprogramm “Stadtumbau West”

Der Stadtumbau thematisiert gleichermaßen den demografischen wie auch den wirtschaftlichen Strukturwandel. Mit dem Programm “Stadtumbau West” sollen Städte und Gemeinden gefördert werden, welche Funktionsverluste entweder durch den wirtschaftlichen Strukturwandel, militärische Konversion oder Wohnungsleerstände aufweisen oder erleiden werden.

Stadtumbaumaßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, dass

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,
- nicht anders nutzbare bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung oder einer hiermit verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden,
- innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.

Der Bund hat Baden-Württemberg 2006 für die Förderung von Stadtumbaumaßnahmen in Städten und Dörfern Finanzhilfen in Höhe von rund 6,7 Millionen Euros zur Verfügung gestellt.

## Bund-Länderprogramm “Soziale Stadt”

Bund und Länder haben 1999 die Städtebauförderung um das Programm “Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die ‘Soziale Stadt’ (SSP) ergänzt. Das Programm Soziale Stadt verfolgt das Ziel einer integrativen Quartiersentwicklung. Neben städtebaulichen Missständen stehen ebenso soziale Gesichtspunkte im Vordergrund. Bestandteile des integrierten Entwicklungskonzeptes können zum Beispiel sein:

- Verbesserung der Wohnverhältnisse,

## Programme Bund-Länder : L’aménagement des villes en Allemagne de l’Ouest

L’aménagement des villes doit prendre en compte à la fois les mutations démographiques comme économiques. Le programme d’aménagement des villes de l’ancien territoire de la République Fédérale Allemande a pour but de promouvoir les villes et les communes qui présentent ou qui sont confrontées à une perte de fonction du fait, soit des mutations économiques, de la conversion des bâtiments militaires, soit de la présence de logements inoccupés.

Les mesures urbanistiques doivent en particulier contribuer à ce que :

- La structure urbaine soit adaptée aux besoins de développement de la population et de l’économie
- Les relations entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ainsi qu’à l’environnement soient améliorées,
- Les centres-villes soient renforcés
- Le bâti devenu inadapté soit employé à une nouvelle utilisation
- Le bâti non converti soit reconstruit
- Les surfaces libres restantes soient destinées à un développement urbain durable ou à une utilisation intermédiaire adaptée
- Le bâti ancien en centre-ville soit conservé.

Le Bund a mis à disposition du Bade-Wurtemberg en 2006 dans le cadre du financement des mesures urbanistiques des aides financières s’élevant à 6,7 millions d’euros.

## Le programme Bund-Länder : “Ville sociale”

Le Bund et les Länder ont complété en 1999 les aides financières en matière d’urbanisation, par le programme « Quartiers ayant des besoins de développement spécifiques – la ville sociale ». Le programme Ville sociale se fixe pour objectif le développement intégré des quartiers. Les défaillances du tissu urbain ne sont pas seulement en cause, des raisons sociales interviennent aussi au premier plan. Les thèmes suivants peuvent faire partie du concept de développement global:

- Amélioration des conditions de logement,

- Verbesserung der sozialen Infrastruktur, insbesondere für junge Menschen,
- Stadtteilkultur und Freizeit,
- Schaffung neuer wirtschaftlicher Tätigkeiten und Sicherung der Beschäftigung auf lokaler Ebene,
- Verbesserung des Angebots an Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten,
- Maßnahmen für eine sichere Stadt (zum Beispiel Reduzierung kriminalitätsfördernder und verkehrsgefährdender städtebaulicher Strukturen),
- gezielte Berücksichtigung von Frauen- und Familienbelangen,
- Umweltentlastung.

Die Soziale Stadt eröffnet enorme Chancen für die Stadterneuerung, erfordert aber auch ein großes Engagement von der Gemeinde. Seit 1999 wurden in Baden-Württemberg 51 Maßnahmen in 31 Städten in das Programm Soziale Stadt aufgenommen. Insgesamt wurden Finanzhilfen in Höhe von über 115 Millionen Euro bereitgestellt.

#### *Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes*

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 27. Oktober 2006 seinen Vorschlag zum Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) vorgestellt. Mit dem IRP wurde erstmalig ein verkehrsträgerübergreifender Fünfjahresplan für Verkehrsinvestitionen des Bundes erarbeitet.

Die prioritären Maßnahmen umfassen Erhaltungsinvestitionen in Höhe von 25 Milliarden Euro für den Zeitraum 2006 bis 2010 und den Investitionsbedarf in Höhe von 50 Milliarden Euro für Aus- und Neubauvorhaben.

Die Aufnahme von Aus- und Neubauprojekten und ihre Dotierung erfolgten nach folgenden Grundsätzen:

- Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor neuen Bauvorhaben.

- Amélioration des infrastructures sociales, en particulier pour les jeunes,
- Culture de quartier et loisirs,
- Mise en place de nouvelles activités économiques et maintien des emplois au niveau local,
- Amélioration de l'offre concernant les possibilités de formation continue et professionnelle,
- Mesures visant à garantir la sécurité dans la ville (par exemple la réduction des structures urbaines favorisant la criminalité et mettant en danger la circulation,
- Prise en compte ciblée des intérêts des femmes et des familles,
- Réduction des nuisances environnementales.

La ville sociale offre des opportunités considérables de renouvellement urbain, mais elle encourage aussi un engagement fort des communes. Depuis 1999, 51 mesures dans 31 villes du Bade-Wurtemberg ont été acceptées dans le cadre du programme Ville sociale. En tout, des aides financières s'élevant à plus de 115 millions d'euros ont été mises à disposition.

#### *Plan-cadre pour l'investissement de 2006 à 2010 en faveur des infrastructures de transports du Bund.*

Le ministère fédéral pour le transport, la construction et le développement urbain a présenté le 27 octobre 2006 sa proposition de plan cadre d'investissement (PCI) pour la période 2006-2010. Avec le PCI a été élaboré pour la première fois un plan pluriannuel sur 5 ans déterminant les investissements en matière de transport du Bund.

Les mesures prioritaires incluent les investissements de gestion d'un montant de 25 milliards d'euros pour la période 2006-2010 et les investissements concernant les projets d'aménagement et de construction, qui s'élèvent à 50 milliards d'euros.

L'acceptation des projets d'aménagement et de construction et leur dotation se feront sur la base des critères suivants :

- La poursuite et la mise à disposition des projets de construction sont prioritaires sur le lancement des autres projets

Für neue Projekte sind folgende Kriterien entscheidend:

- Die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte, insbesondere die Konzentration der Investitionen auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raums,
- die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz durch Lücken- bzw. Netzschlüsse und die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- die Bedeutung für die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikkreisläufen durch leistungsgerechte Hinterlandanbindungen und seewärtige Zufahrten deutscher Seehäfen, die Anbindung und Verknüpfung der zentralen Flughäfen und den Ausbau der Transitverbindungen im Rahmen der erweiterten Europäischen Union,
- der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht der Projekte.

### 3.3.4 Die Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 Elsass

Die Contrat de Projets Etat-Région (Projektverträge zwischen dem französischen Staat und der Région) 2007 – 2013 Alsace haben ein Finanzierungsvolumen von 257,6 Millionen Euro. Davon werden 33 % von dem Staat und 25 % von der Région bereitgestellt.

Die Contrats de Projets Etat-Région 2007 – 2013 Alsace verfolgen die Ziele,

- die Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität des Elsass zu verbessern,
- die Rolle der Ökologie in der nachhaltigen Entwicklung des Elsass zu fördern,
- den sozialen und territorialen Zusammenhalt zu sichern und
- die Anforderungen der Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Um diese Ziele zu verfolgen wurden sieben große Schlüsselprojekte definiert:

Pour de nouveaux projets, les critères suivants sont importants:

- Dans le cadre de la mise en application des axes principaux de la politique d'investissement : le volume des investissements, et en particulier leur concentration sur les noyaux de croissance, leur liaison entre eux ainsi que le raccordement de l'espace urbain et rural à leur zone de rayonnement
- l'impact du projet sur les points faibles du réseau et en particulier sur les goulots d'étranglement au niveau des échangeurs et parties fortement fréquentées.
- Dans le cadre de la mise en réseau des centres de consommation et de production avec les plateformes nationales et internationales d'export et de logistique: l'accent doit être mis sur les liaisons performantes avec l'arrière-pays et l'accessibilité des ports à la mer, la liaison et la connexion des aéroports principaux entre eux, ainsi que l'aménagement des liaisons de transit dans le cadre d'une union Européenne élargie.
- La conformité du plan, en particulier le respect par les projets de la juridiction actuelle en matière de construction.

### 3.3.4 Contrats de Projets Etat-Région 2007-2013 Alsace

L'engagement financier apporté dans le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 se monte à 257,6 millions d'euros avec une participation de l'Etat à hauteur de 33% du total et de la Région de 25%.

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 s'appliquant à l'Alsace se donne pour objectif de:

- Renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire alsacien,
- Mettre en avant la dimension environnementale du développement durable de l'Alsace,
- Assurer la cohésion sociale et territoriale,
- Respecter les clauses conditionnelles en matière d'exigences environnementales.

En réponse à ces priorités, sept grands projets structurants sont mis en avant.

### *Die Förderung der Forschung und der höheren Ausbildung (284,6 Millionen Euro)*

Die höhere Ausbildung und die Forschung sind Teil der wichtigsten Säulen der Wissensgesellschaft, die im Rahmen der Lissabon-Strategie und den nationalen Vorgaben vorangetrieben werden soll. Im Bereich Forschung und Innovation sind die Herausforderungen:

- Die Kompetenzzentren durch zeitgemäße Gebäude und Technologie sowie die Unterstützung von Investitionen in die wichtigste Infrastruktur zu stärken,
- die industrielle und wirtschaftliche Wertschöpfung auf lokaler Ebene zu fördern,
- die Forschungsprojekte international einzubinden und durch eine enge Kooperation mit der Industrie umzusetzen.

Im Bereich der höheren Ausbildung genießen die höhere Berufsausbildung und die Hochschulpolitik Priorität. Die Ecole Nationale Supérieure de Chimie (Hochschule für Chemie) in Mulhouse soll den Forschungsstandort Mulhouse stärken. Eine trinationale Berufsbildung wird im Rahmen eines Zentrums „Regio Chemie Trinationale“ stattfinden. Es sollen die Synergien zwischen wissenschaftlicher und betrieblicher Forschung gefördert werden.

### *Verbesserung von Arbeitsmarktzugang und die Berufsbildung (26,1 Millionen Euro)*

Die Aufgabe dieses Schlüsselprojektes ist die Begrenzung der Arbeitslosigkeit durch eine Begleitung des industriellen Strukturwandels. Staat und Région verfolgen gemeinsam die Ziele, die regionalen Entscheidungsträger zu beraten und die Netzwerke für den Berufseinstieg zu verbessern.

### *Stärkung der kulturellen Ausstrahlung des Elsass (47,1 Millionen Euro)*

Vier große Vorhaben (Museum Unterlinden in Colmar, Nationales Automobilmuseum in Mulhouse, Elsassisches Museum in Strasbourg und das Burg Haut-Koenigsbourg) sollen einerseits die nationale Ausstrahlung und andererseits den territorialen Zusammenhalt des Elsass fördern. Die internationale kulturelle Ausstrahlung soll zentral durch die Bewerbung Straßburgs als europäische Kulturhauptstadt getragen werden.

### *Dynamiser la recherche et l'enseignement supérieur (284,6 Millions d'euros)*

L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation font parties des principaux piliers de « l'économie de la connaissance », promus dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne et des orientations nationales. Dans ces domaines, l'enjeu est de :

- Renforcer les pôles de compétence en les dotant d'infrastructures immobilières et technologiques de pointe, et en soutenant l'investissement dans des équipements structurants
- Mettre en valeur le tissu économique et industriel alsacien en privilégiant l'échelon local.
- Encourager la dimension internationale des projets de recherche, et favoriser leur valorisation en collaboration avec le milieu industriel

Dans le domaine de l'enseignement supérieur, les priorités vont vers le développement des formations supérieures professionnalisantes et le renforcement de l'attractivité de l'enseignement supérieur en Alsace. L'Ecole Nationale Supérieure de Chimie à Mulhouse aura pour but de conforter le pôle mulhousien de recherche. Une formation trinationale par apprentissage sera mise en place dans la perspective de la constitution à terme d'un pôle « Regio Chimie Trinationale ». Des synergies entre le monde de la recherche académique et celui de l'entreprise innovante seront encouragées.

### *Favoriser l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle (26,1 millions d'euros)*

Il s'agit d'accompagner les mutations industrielles afin d'enrayer la progression du chômage. L'Etat et la Région interviendront ensemble pour servir les mêmes objectifs : mieux éclairer les décideurs territoriaux et améliorer les réseaux de l'insertion professionnelle

### *Renforcer le rayonnement culturel alsacien (47,1 Millions d'euros)*

Quatre grandes opérations concernant le Musée d'Unterlinden à Colmar, le Musée national de l'Automobile à Mulhouse, le Musée Alsacien à Strasbourg et le château du Haut-Koenigsbourg ont pour but de doter l'Alsace de grands équipements de rayonnement national et de renforcer la cohésion territoriale. Le rayonnement culturel à l'international sera porté par la candidature de Strasbourg pour devenir « Capitale Européenne de la Culture ».

### *Modernisierung und Anpassung der Land- und Forstwirtschaft (32,4 Millionen Euro)*

Das Elsass möchte seine landwirtschaftliche Stellung im Bereich hochwertiger Landwirtschaft verbessern. Dazu werden Transformations- und Modernisierungsprozesse in der Landwirtschaft unterstützt. Für die Bergregion der Vogesen wird eine spezielle Agrarpolitik erarbeitet.

### *Entwicklung von Alternativen zum Straßenverkehr (423,6 Millionen Euro)*

Mit dem Bau des TGV Est européen (1. und 2. Phase) und dem TGV Rhin-Rhône (Teilstück Ost, 1. Phase) wird sowohl das überregionale als auch das regionale Schienenverkehrsangebot verbessert. Der Kapazitätsausbau der Nord-Süd-Achse des elsässischen Schienennetzes stellt die wichtigste Investition dar. Die darüber hinaus im Contrat de Plan vorgesehenen Vorhaben beziehen sich auf städtische (Tram) und suburbane Gebiete (unabhängig geführte Straßen- und S-Bahn). In Mulhouse wird die Tramverlängerung zur besseren Anbindung benachteiligter Quartiere abgeschlossen. Die vorbereitenden Untersuchungen und Planungen werden ebenso im Rahmen der Contrats de Projets finanziert wie die Bodenankäufe zur Anbindung des EuroAirports. Schließlich werden auch Projekte im Güterverkehr behandelt. Staat und lokale Gebietskörperschaften betonen den Fortbestand einer Wasserverbindung zwischen Rhein und Rhone. Eine Wasserstrasse zwischen dem Hochrhein und der Saône ist bereits Gegenstand eines Vorentwurfs.

### *Besserer Schutz der Elsässischen Natur (106,6 Millionen Euro)*

Die Energiepolitik setzt die nationale Klimaschutzpolitik der „Plan Climats“ querschnittsartig für das gesamte Elsass um. Sie verfolgt vier Ziele:

- Energieeffizienz und die Förderung erneuerbarer Energien,
- Verbesserung und Bewirtschaftung der Wasserläufe,
- Schutz vor Umweltrisiken,
- Schutz und Verbesserung der Biodiversität.

### *Moderniser et adapter les filières agricoles et forestières (32,4 Millions d'Euros)*

L'Alsace souhaite consolider son positionnement agricole sur ses filières à haute valeur ajoutée. Les activités de transformation et de modernisation seront soutenues. Une politique agricole de montagne sera mise en œuvre pour le massif vosgien.

### *Développer les modes de transports alternatifs au mode routier (423,6 millions d'euros)*

Avec l'arrivée des TGV Est européen (1ère et 2ème phase et Rhin-Rhône (branche Est-1ère phase), l'offre ferroviaire tant sur les grandes lignes que sur le réseau TER sera améliorée. L'augmentation de la capacité Nord-Sud, épine dorsale de l'infrastructure ferroviaire alsacienne constitue l'enjeu majeur des investissements. Les opérations prévues par le Contrat de plan concernent ensuite les espaces urbains (tramways) et périurbain (tram-train). Le prolongement du tramway de Mulhouse sera achevé afin de garantir la desserte des quartiers sensibles. Des études préparatoires et prospectives seront réalisées dans le cadre du Contrat de Projets, ainsi que des acquisitions foncières au niveau de l'emprise du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. Enfin, le développement des alternatives au transport routier des marchandises est également pris en considération. L'Etat et les Collectivités Territoriales soulignent la pertinence d'une liaison fluviale Rhin-Rhône. Une liaison fluviale grand gabarit entre le Rhin supérieur et la Saône fait d'ors et déjà l'objet d'une étude préliminaire.

### *Mieux préserver l'environnement alsacien (106,6 Millions d'euros)*

La stratégie énergétique se traduit par des actions à caractère transversal, s'appliquant sur l'ensemble du territoire alsacien ou relevant d'une dynamique territoriale, ayant vocation à diffuser la stratégie nationale des « plans climats ». Les quatre objectifs sont :

- La maîtrise de l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables,
- L'amélioration de la gestion des cours d'eau,
- La protection contre les risques naturels,
- La protection et la valorisation de la biodiversité,

### *Entwicklung des räumlichen Gleichgewichts der Grenzregion Elsass und seiner Metropolfunktionen (115,1 Millionen Euro)*

Die Vorhaben der Contrats de Projets orientieren sich an fünf strategischen Leitlinien:

- Umnutzung der Industriebrachen und Entwicklung von Hochtechnologie-Parks (71,8 Millionen Euro)

Die Revitalisierung der Wirtschaft und die Konversion der Industriebrachen sind dringende Herausforderungen. Im Oberrhein wurde eine Revitalisierungsstrategie für die Brachen in der Agglomeration von Mulhouse erstellt. Sie sieht eine durchgängige Begleitung der Wirtschaftsbetriebe vor (von der Gründung über die Entwicklung bis zur Ausdehnung).

- Die nachhaltige Entwicklung der Gebiete und Agglomerationen (24,88 Millionen Euro)

Das Ziel ist die Qualifizierung der Freiflächen (Stadtteil St. Joseph, Haguenau) und der städtischen Bereiche in Colmar, die Umstrukturierung benachteiligter Quartiere (Cronenbourg, Strasbourg) aber auch die Gründung eines Umsteigebahnhofs in der Agglomeration Mulhouse. Das Vorhaben umfasst die verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsknoten an den Bahnhöfen der Agglomeration und der Tram-Train und die Verbesserung des Bahnhofzugangs vor allem in Bollwiller, Lutterbach und Dornach.

- Unterstützung der kulturellen Attraktivität der Gebiete (2,0 Millionen Euro)

Die Gründung des Musée Lalique leistet einen wichtigen Beitrag zur kulturellen, touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung der nördlichen Vogesen.

- Entwicklung der öffentlichen Dienstleistungen (9,8 Millionen Euro)

Das Elsass ist die Metropolregion mit dem höchsten Anstieg der Bevölkerung über 75 Jahren: Sie soll zwischen 1999 und 2015 um 57 % ansteigen. Das Wohnungsangebot für ältere und behinderte Menschen soll erhöht werden.

- Unterstützung der grenzüberschreitenden Kooperation und Planung sowie die Betreuung der Metropolnetzwerke (6,6 Millionen Euro)

Die Gründung mehrerer Eurodistricts und zweier metropolitaner Kooperationsnetzwerke (Strasbourg-Ortenau und Réseau métropolitain Rhin-Rhône) sind Teil einer Strategie für die Positionierung der Agglomerationen in Europa: Sie sind

### *Développer l'équilibre territorial de l'Alsace, région frontalière, et les démarches métropolitaines (115, 1 Millions d'euros)*

Cinq orientations stratégiques autour desquelles s'orientent les opérations du Contrat de Projets :

- La requalification des friches industrielles et le développement de nouvelles ZAC de haute technologie (71,8 millions d'euros)

La revitalisation économique et la reconversion de friches industrielles sont des enjeux prioritaires. Dans le haut Rhin a été ainsi mis en place le Plan de Revitalisation économique dont le but est de permettre la reconversion de friches dans l'agglomération mulhousienne. Il prévoit ainsi la mise en place d'une chaîne complète d'accueil des entreprises (création, développement, extension)

- Le développement durable des territoires et agglomérations (24,88 millions d'euros)

Le but est de permettre la requalification des espaces libres (quartier St Joseph, Haguenau) et des espaces urbains à Colmar, la restructuration des quartiers en difficulté (Cronenbourg, Strasbourg), mais aussi de favoriser la création d'un pôle d'échange au niveau de l'agglomération mulhousienne. Le projet comprend l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux sur les sites des gares de l'agglomération et des stations du tram-train, l'amélioration de l'accès aux sites des gares notamment à Bollwiller, Lutterbach et Dornach.

- Le soutien à l'attractivité culturelle des territoires (2,0 millions d'euros)

Le projet de création du Musée Lalique contribuera largement au développement culturel, touristique et économique des Vosges du Nord.

- Le développement des services à la population (9,8 millions d'euros)

L'Alsace est la région métropolitaine qui sera amenée à connaître la plus forte progression de la population âgée de plus de 75 ans : +57% de 1999 à 2015. Le dispositif d'hébergement des personnes âgées et des personnes handicapées devra être renforcé.

- Le soutien à l'ingénierie de coopération transfrontalière et à l'animation des réseaux métropolitains (6,6 millions d'euros)

La création de plusieurs Eurodistricts et les deux réseaux de coopération métropolitaine (« Strasbourg-Ortenau » et le « réseau métropolitain Rhin-Rhône ») s'inscrivent dans une stratégie de positionnement européen des agglomérations concernées : ils forment

Abstimmungs- und Entwicklungseinrichtungen für Schlüsselprojekte zur Stärkung der grenzüberschreitenden Kooperation und des Austauschs am Oberrhein. Den von den Einrichtungen unterstützten Vorhaben werden wie auch schon bei der Gründung der Oberrheinkonferenz Kredite zur Verfügung gestellt. Besondere Projekte sind: Forschung und Bildung (Eucor, Euroinstitut und Sprachunterricht), Studien für Projekte des öffentlichen Verkehrs, Risiko- und Umweltmanagement, Schifffahrt, Untersuchung und Förderung der Region (grenzüberschreitendes GIS), touristisches und kulturelles Angebot, Information für die Bürger sowie die Vernetzung der überörtlichen städtischen Funktionen.

### 3.4 Überblick über die Inhalte der Planungsdokumente

Dieses Kapitel widmet sich der Darstellung des Konzeptes und der strategischen Ausrichtung der verschiedenen Planungsdokumente der drei Länder, die jeweils eine unterschiedliche Hierarchie haben. Ziel ist nicht ein theoretischer Vergleich der Herangehensweisen an die Raumplanung und deren unterschiedliche Hierarchien in der Schweiz, Deutschland und Frankreich, sondern die gemeinsamen Zielsetzungen und die allenfalls auftretenden Gegensätzlichkeiten herauszuarbeiten. Die beiliegende Tabelle (siehe S. 107 und 108) fasst alle Ziele der verschiedenen Planungsdokumente zusammen. Zudem bietet sie eine Lesehilfe für die von jedem Dokument behandelten Themenbereiche. Um die Vorgehensweise zu verstehen, muss man der Vielseitigkeit des Dokuments, ob juristischer oder institutioneller Natur, Rechnung tragen. Es gibt sowohl formelle Instrumente als auch Absichtbekundungen. Einige behandeln explizit bestimmte Themen, andere haben ein allgemeineres Vorgehen. Es muss ebenfalls betont werden, dass in diesem Fall die Priorität bei der Zielsetzung liegt und nicht bei den Raumplanungsprojekten von trinationaler Relevanz. Die Projekte, welche die Raumplanungspolitik und Finanzierung auf den Raum übertragen, werden näher im Band 2, das sich mit der Entwicklungsstrategie der TAB 2020 befasst, erläutert.

Im Großen und Ganzen treffen alle Planungen im Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel Aussagen zu den Themen Raumordnung, Zentrenentwicklung, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt. Die meisten Planungen nehmen Bezug auf einen generellen Strukturwandel, an den der Raum anpasst werden soll. Einige Planungen legen allerdings thematisch Schwerpunkte. So verzichten der Richtplanentwurf des Kantons Basel-Landschaft, das Agglomerationsprogramm Basel, das Konzept für das gemeinsame Oberzentrum Lörrach / Weil am Rhein und das Schéma Directeur zumin-

des instance de concertation et d'élaboration de projets structurants destinés à renforcer et à dynamiser les échanges et la coopération transfrontalière dans le Rhin Supérieur. Des crédits sont mis à disposition des projets soutenus par ces instances, à l'image du fond de coopération en cours de création par la Conférence du Rhin Supérieur. Les projets particulièrement visés concernent : l'enseignement supérieur et la recherche (Eucor, l'Euro-Institut, la formation linguistique), les études relatives aux projets de transports collectifs, les gestions des risques et des pollutions, la navigation fluviale, la connaissance et la promotion du territoire (SIG transfrontalier), l'offre touristique et culturelle, l'information des citoyens et la mise en réseau des fonctions urbaines supérieures.

### 3.4 Aperçu des orientations stratégiques des documents de planification

Ce chapitre présente les concepts et les orientations stratégiques des documents de planification des trois pays à différentes échelles territoriales. L'objectif ici n'est pas d'établir une comparaison théorique sur la manière dont est abordé l'aménagement du territoire à différentes échelles en Suisse en France et en Allemagne mais simplement d'identifier les orientations communes et éventuellement les divergences. Le tableau ci-joint (p. 107 et 108) rassemble l'ensemble des objectifs formulés pour chaque document de planification. Il permet également une lecture synthétique au niveau des thèmes traités par chaque document. Pour comprendre la démarche suivie, il faut tenir compte de la diversité des documents de part leur nature juridique et institutionnelle. Certains sont des instruments formels, d'autres plutôt des concepts ou des professions de foi. Certains traitent de manière explicite des thématiques particulières, d'autres sont d'ordre général. Il est également important de souligner qu'ici la priorité a été donnée aux objectifs et non pas aux projets structurants du territoire trinational. Ces projets traduisants les politiques d'aménagement et de financement seront présentés dans le tome 2 qui décrit la stratégie de développement de l'ATB 2020.

Tous les documents de planification contiennent les principes se rapportant aux thèmes de l'aménagement, du développement des centralités, de l'économie, de la mobilité et de l'environnement. Les documents d'aménagement partent de l'hypothèse que les territoires doivent s'adapter aux changements structuraux. Certains sont structurés autour d'une thématique spécifique. Ainsi, dans l'ébauche du «Richtplan» du canton de Bâle-Campagne, dans le programme d'agglomération de Bâle, dans le concept d'un centre supérieur commun Lörrach/Weil am Rhein et dans le Schéma Directeur, il n'y pas de

dest teilweise auf eine allgemeine Zielformulierung. Mitunter erscheinen diese jedoch auf der thematischen Zielebene.

So lässt sich als gemeinsame Zielsetzung der Planungsdokumente die **Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur** gemäß den Bedürfnissen des globalen Standortwettbewerbs und der lokalen Erfordernisse nach Wohnraum und Arbeitsflächen formulieren. Diese soll gleichzeitig die Bedürfnisse der zukünftigen Generationen berücksichtigen und daher die Ressourcen und die natürliche Umwelt schonen. Eine **nachhaltige Entwicklung** und die (grenzüberschreitende oder interkommunale) Kooperation werden in nahezu allen Planungsdokumenten als Ziel formuliert. Unterschiedlich werden hingegen Ziele des sozialen Ausgleichs integriert. Diese finden sich vor allem in den Dokumenten des Kantons Basel-Stadt, dem Landesentwicklungsplan und dem Regionalplan sowie dem EUREK.

Das Ziel **einer nachhaltigen Entwicklung** wird in den Raum übertragen, indem **eine ausgewogene Raumentwicklung** angestrebt wird. Sie wirkt durch **Innenentwicklung** (Stadterneuerung, Konversion und Nachverdichtung), **haushälterisches Bodenmanagement** und **regionale Kooperation** auf eine flächensparende Entwicklung **eines polyzentrischen Siedlungsgefüges** hin. Zu diesem Zweck orientieren sich die Planungen in der Schweiz, Frankreich, Deutschland und der EU an dem Prinzip **der Zentralen Orte**. Diese sind in unterschiedlichem Maße Knoten der (internationalen) Erreichbarkeit, Versorgungszentren mit Gütern und Dienstleistungen, öffentlicher und privater Infrastruktur. Auf die Zentralen Orte soll sich auch die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur, der Kommunikations- und Verkehrssysteme sowie neuer Wohn- und Arbeitsplatzgebiete konzentrieren.

Für die meisten Planungsdokumente schließen die Ziele polyzentrische Siedlungsstruktur, ausgewogene Raumentwicklung und Minimierung der Flächeninanspruchnahme quantitatives Wachstum nicht aus. Alle Planungsdokumente beabsichtigen weiteres Wachstum. Es ist allerdings wichtig festzuhalten, dass der zur politischen Bestätigung vorliegende Richtplan des Kantons Basel-Stadt nicht mehr ein quantitatives, sondern vielmehr ein qualitatives Wachstum anstrebt. Diese Ausrichtung verdeutlicht einen wichtigen Wandel des Planungsdenkens. Für die Zentren im französischen und deutschen Teilraum bleibt der Bedeutungsgewinn zentrales Planungsziel.

**Die Wirtschaftsentwicklung** findet in unterschiedlicher Ausprägung in allen Planungsdokumenten Beachtung. Während das EUREK **Wettbewerbsfähigkeit und qualitative Verbesserung der Wirtschaftsstruktur** hervorhebt, werden in den räumlichen Planungsdokumenten der trinationalen Region naturgemäß eher flächenbezogene Aussagen getroffen. **Sicherung und Ausbau der Arbeitsplatzgebiete sowie ihre**

formule générale qui rassemble les objectifs divers. L'orientation générale est plutôt formulée au niveau des différentes thématiques.

Ainsi, **la poursuite du développement de la structure urbaine** est formulée, en tant qu'objectif général répondant aux besoins de compétitivité globale, des nécessités locales de l'espace habité et des zones d'activités. Le développement doit en même temps respecter les besoins des générations futures, et ainsi, gérer avec précaution les ressources et l'environnement naturel. **Le développement durable et la coopération** (transfrontalière ou intercommunale) sont formulés à peu de choses près dans tous les documents de planification comme objectifs. **Les objectifs d'équilibre social** sont en revanche intégrés d'une manière différente. Ils se trouvent surtout dans les documents du canton de Bâle-Ville, le «Landesentwicklungsplan» du Land de Baden Wurtemberg et le «Regionalplan» pour le Sud du Land de Baden Wurtemberg ainsi que dans le document européen «EUREK».

L'objectif **d'un développement durable** se retranscrit dans l'espace par la recherche **d'un développement spatial équilibré**. Il se traduit par un **développement interne** (réhabilitation urbaine, reconversion et densification), **une gestion économe des sols** et **une coopération régionale** et d'une **structure urbaine polycentrique**. Ainsi, les projets correspondent en Suisse, en France, en Allemagne et dans l'UE au principe **des pôles de centralités**. Ces pôles de centralité sont, à différentes échelles, des portes d'accès (à l'international). Ils peuvent prendre la forme de centre d'approvisionnement en marchandises et services, d'infrastructures publiques et privées. C'est la raison pour laquelle les infrastructures, les systèmes de transports et de communication ainsi que les nouvelles zones d'habitat et d'activités doivent également se concentrer sur ces pôles de centralité.

Pour la majorité des documents de planification, les objectifs d'une **structure urbaine polycentrique**, **d'un développement équilibré** et **d'une réduction de l'emprise spatiale** n'excluent pas une croissance quantitative. Tous les documents de planification visent une continuation de la croissance. Il est toutefois important de noter que le «Richtplan» de Bâle en cours de validation, met en avant l'idée d'une croissance qualitative et non plus d'une croissance quantitative. Cela indique un changement important des mentalités. Dans les secteurs français et allemands, le **renforcement des centres villes** reste un objectif essentiel.

Le **développement économique** fait l'objet d'une attention particulière sous différentes formes dans l'ensemble des documents de planification. Tandis que le projet EUREK met en évidence **la compétitivité et l'amélioration qualitative de la structure économique**, les documents de planification abordent cette question sous l'angle de l'utilisation du sol. **La sécurisation et l'aménagement des zones d'activités** ainsi que **leur accessibilité** sont des thèmes centraux. Sur certains plans, les principes concernant le

**Erreichbarkeit** sind zentrale Themen. In einigen Plänen werden auch Aussagen zur qualitativen Entwicklung (Technologietransfer), klein- und mittelständischen Unternehmen oder der Landwirtschaft getroffen.

Für die Verkehrsentwicklung treffen in allen Planungen zwei grundsätzliche Ziele aufeinander. Zum einen sollen **die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung** befriedigt werden. Zum anderen **sollen die Verkehrsbelastungen** für Mensch und Umwelt **minimiert werden**. Um diese beiden Ziele zu vereinbaren, soll **ein effizientes, umweltgerechtes und ausdifferenziertes Verkehrssystem** entwickelt werden, welches sich an dem System der Zentralen Orte orientiert. Dieses **stärkt den Anteil des öffentlichen Verkehrs**, erleichtert den Übergang auf umweltverträgliche Verkehrsmittel und ergänzt auch die Straßeninfrastruktur. **Eine koordinierte Raum- und Verkehrsplanung** soll zusätzlichen Verkehr vermeiden und den bestehenden auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes konzentrieren.

Im Bereich Umwelt und Freiflächen hat der Gedanke der Nachhaltigkeit in alle Planungsdokumente Eingang gefunden. Es wird **ein schonender Umgang mit den Ressourcen** angestrebt. Dieser besteht zum einen im Schutz, in der Vernetzung und im Ausbau der ökologisch bedeutsamen Naturelemente und zum anderen in einem schonenden Umgang mit den Freiflächen. Letzterer soll insbesondere durch eine Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung erreicht werden, welche sich auf bestehende Siedlungsachsen konzentriert und **Grünachsen und Zäsuren** freihält. In einigen Planungen ist darüber hinaus eine Integration der Umweltbelange in die verschiedenen Bereiche der räumlichen Planungen, aber auch ihre Vereinbarung mit anderen Flächennutzungsansprüchen (beispielsweise mit einer nachhaltigen Land- und Forstwirtschaft oder dem Tourismus) vorgesehen.

Diese Integration von **Schutz** und **Aufwertung** in andere Politikbereiche findet in ähnlicher Weise im Umgang mit Ortsbild und Kulturdenkmälern statt. Die meisten Planungsdokumente sehen daher **die gezielte Weiterentwicklung** vor, welche Schutz, wirtschaftliche Nutzung und **städtebauliche Inszenierung** in Einklang bringt.

Sämtliche Planungsdokumente betonen außerdem die Bedeutung **der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** im Bereich der Raumplanung.

Zusammenfassend zeigt sich auf der Zielebene **eine deutliche Übereinstimmung** der Planungen, die in dem Gedanken der nachhaltigen Entwicklung ihren Ausdruck findet. Darüber hinaus ist eine zunehmende Integration und Abstimmung der thematischen und räumlichen (grenzüberschreitenden) Teilbereiche räumlicher Planung festzustellen. Gleichwohl bestehen zwischen den einzelnen Planungen feine Unterschiede, welche auf

develloppement qualitatif (transfert de technologies), les PMI-PME ou l'agriculture sont également abordés.

Concernant le développement des transports, deux objectifs fondamentaux sont traités l'un et l'autre dans l'ensemble des documents. Tout d'abord, **les besoins de mobilité de l'économie et de la population** doivent être satisfaits. Ensuite, **les nuisances liées au trafic doivent être réduites** dans le respect de l'homme et de l'environnement. Pour concilier ces deux objectifs, **un système efficace, économe et équilibré, qui s'oriente sur le système des pôles de centralité**, doit être développé. Ce système **renforce la part des transports en commun**, facilite la transition vers des modes de circulation soucieux de l'environnement et complète également les infrastructures routières. **La planification de l'espace, coordonnée à celle des transports**, a pour but d'éviter un trafic supplémentaire et de concentrer le trafic existant sur les modes de transports respectueux de l'environnement.

Dans le domaine de l'environnement et des espaces libres, l'idée d'un développement durable a trouvé sa place dans tous les documents de planification. **Une utilisation parcimonieuse des ressources** est de ce fait défini comme objectif. Ceci consiste correspond tout d'abord à la protection, la mise en réseau et à l'aménagement des éléments présentant une valeur écologique et également à un aménagement qui prend soin des espaces libres. Ce dernier objectif doit notamment être obtenu en associant le développement urbain et les nouvelles infrastructures. Ainsi le développement urbain se concentre sur les axes existants préservant **les trames et les césures vertes**. Dans certains documents, il est également prévu d'intégrer la thématique environnementale dans les différents secteurs de la planification territoriale, mais aussi de l'associer à l'affectation des sols (en particulier dans le cadre d'une économie agricole et forestière durable ou avec les activités touristiques).

Cette intégration de **la protection** et de **la mise en valeur** dans les autres secteurs de la politique urbaine se déroule de façon semblable pour l'image des villes et leurs monuments historiques. La majorité des documents de planification prévoit ainsi **un développement orienté sur le long terme** qui met en adéquation la protection, la rentabilité économique et **la qualité urbaine**.

L'ensemble des documents d'aménagement met également en avant l'importance de **la coopération transfrontalière** dans le domaine de l'aménagement du territoire.

En résumé, il existe **un consensus fort** au niveau des objectifs des politiques d'aménagement des différents documents. Il trouve son expression dans le concept d'un développement durable. Ce résumé montre l'intégration croissante et l'adéquation entre les parties thématiques et territoriales (transfrontalières). Néanmoins, il reste des différences subtiles entre les différents documents, qui résultent des différentes échelles et

die verschiedenen Maßstäbe, Planinhalte aber auch lokalen Voraussetzungen zurückzuführen sind.

Für ein neues Gesamtentwicklungskonzept stellt nach den regionalen Planungen, dem EUREK und der territorialen Agenda der europäischen Union das Prinzip **der nachhaltigen Entwicklung** eine geeignete Planungsgrundlage dar. Wie dargestellt werden aus diesem Entwicklungsprinzip eine Reihe von thematischen Zielen abgeleitet, von denen folgende festgehalten werden können:

- Umsetzung der Agenda von Lissabon und Göteborg,
- Entwicklung einer polyzentrischen Siedlungsstruktur, orientiert am System der Zentralen Orte,
- Fortsetzung der regionalen grenzüberschreitenden Kooperation,
- Minimierung der Flächeninanspruchnahme durch Innenentwicklung und haushälterisches Bodenmanagement,
- Aufwertung und Anpassung der bestehenden Siedlungsbereiche durch Stadterneuerung,
- Erhaltung, Ausbau und Ausnutzung der Infrastruktur in den Zentralen Orten,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Reduzierung der Verkehrsbelastungen für Menschen und Umwelt,
- Schaffung einer bedarfsgerechten, effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur,
- Stärkung öffentlicher Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs,
- Integration von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung,
- Schutz, Aufwertung und nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen,
- Vernetzung der Natur- und Lebensräume,
- Reduzierung des Freiflächenverbrauchs und der Zerschneidung,

contenus des documents mais s'expliquent également par la diversité des conditions locales.

Pour établir un nouveau concept de développement global, **le principe d'un développement durable** selon les planifications régionales, le document EUREK et l'agenda territorial de l'Union européenne devient la référence de la planification territoriale. Une série d'objectifs thématiques a été déduite de ce principe de développement. Parmi ces objectifs, on peut retenir les suivants:

- mise en oeuvre de l'Agenda de Lisbonne et de l'Agenda de Göteborg,
- développement d'une structure urbaine polycentrique calquée sur le système des pôles de centralité,
- poursuite de la coopération régionale transfrontalière,
- réduction de l'emprise spatiale grâce au développement vers l'intérieur et à la gestion économe des sols,
- adaptation et mise en valeur des zones urbaines existantes grâce à la réhabilitation urbaine,
- conservation, aménagement et mise à profit des infrastructures dans les pôles de centralité,
- amélioration de l'accessibilité,
- réduction des nuisances liées au trafic pour le respect des hommes et de l'environnement,
- création d'infrastructures adaptées aux besoins, efficaces et respectueuses de l'environnement,
- renforcement des transports en commun et de la mobilité douce,
- intégration du développement urbain et de la planification des transports,
- protection, mise en valeur et exploitation durable des ressources naturelles,
- mise en réseau des espaces naturels et de vie,
- réduction de l'exploitation des espaces libres et de leur mitage,

 Entwicklungsstrategie 2020 Band 1

**Die großen Finanzierungsprogramme für Infrastrukturprojekte**  
Les grands programmes de financement des projets d'infrastructures

| <b>Grundsätze - Principes</b><br><b>Ziele - Objectifs</b>                                       | <b>Interreg IV</b> | <b>Städtebau-förderung<br/>Baden-Württemberg</b> | <b>Agglomerationsprogramm Basel</b> | <b>Contrat de projets<br/>Etat-Region Alsace</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>Allgemein - Global</b>                                                                       |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Wirtschaft/VWettbewerb - Economie/Compétitivité                                                 | +                  | +                                                |                                     | +                                                |
| Sozialer Zusammenhalt - cohésion sociale                                                        |                    | +                                                |                                     | +                                                |
| Schutz der Umwelt - Protection environnementale                                                 | +                  | +                                                |                                     | +                                                |
| Schutz der Kultur - Protection de la culture                                                    |                    | +                                                |                                     | +                                                |
| Nachhaltigkeit - Développement durable                                                          | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |
| Kooperation - Coopération                                                                       | +                  |                                                  | +                                   | +                                                |
| <b>Räumliche Ordnung – Aménagement du territoire</b>                                            |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Ausgewogene Entwicklung - Développement équilibré                                               |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Polyzentrische Entwicklung - Développement polycentrique                                        |                    |                                                  | +                                   |                                                  |
| Regionale Kooperation - Coopération régionale                                                   | +                  |                                                  | +                                   |                                                  |
| Wachstum - Croissance                                                                           |                    | +                                                |                                     | +                                                |
| Haushalt, Bodenpolitik -Politique foncière économe                                              |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Innenentwicklung - Développement interne                                                        |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Minimierung Flächenverbrauch - Réduction de l'exploitation des surfaces                         |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Stadterneuerung - Rénovation urbaine                                                            |                    | +                                                | +                                   | +                                                |
| Nutzungs Mischung - Mixité des fonctions                                                        |                    | +                                                |                                     |                                                  |
| Siedlungsachsen - Axes d'urbanisation                                                           |                    | +                                                |                                     |                                                  |
| <b>Zentren - Polarités</b>                                                                      |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| System Zentrale Orte – système des pôles de centralité                                          |                    | +                                                |                                     |                                                  |
| Intern. Erreichbarkeit - accessibilité internationale                                           |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Einzelhandel + Versorgung – Commerce de détail + Approvisionnement                              |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Infrastruktur                                                                                   |                    |                                                  |                                     | +                                                |
| <b>Wirtschaft - Economie</b>                                                                    |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Zugang zu Wissen - Accès au savoir                                                              | +                  | +                                                |                                     | +                                                |
| Technologie transfer - Transfert des technologies                                               | +                  |                                                  |                                     |                                                  |
| Ausweisung / Sicherung Arbeitsplatzgebiete - Instauration et sécurisation des zones d'activités |                    | +                                                |                                     | +                                                |
| Erreichbarkeit - Accessibilité                                                                  | +                  | +                                                |                                     | +                                                |
| KMU-PMI - PMI                                                                                   | +                  |                                                  |                                     |                                                  |
| Landwirtschaft - Agriculture                                                                    |                    |                                                  |                                     | +                                                |
| Industrie                                                                                       |                    |                                                  |                                     | +                                                |
| <b>Verkehr - Transports</b>                                                                     |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Reduzierung der Verkehrsbelastung - Réduction des nuisances liées au trafic                     |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Effiziente Infrastruktur - Infrastructure optimale                                              |                    | +                                                | +                                   | +                                                |
| Umweltverträglichkeit - Respect de l'environnement                                              | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |
| Internationale Vernetzung - Mise en connexion avec l'international                              | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |
| Intermodalität - Intermodalité                                                                  |                    | +                                                | +                                   | +                                                |
| Stärkung der Sekundärnetze - Renforcement des réseaux secondaires                               |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Schutz der Wohngebiete - Protection de l'habitat                                                |                    | +                                                | +                                   |                                                  |
| Veränderung Modal-Split - Modification Modal-Split                                              |                    |                                                  | +                                   |                                                  |
| Stärkung ÖV- Renforcement TC                                                                    | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |
| Stärkung Langsamverkehr - Promotion de la mobilité douce                                        |                    |                                                  | +                                   |                                                  |
| Integrierte Raum- + Verkehrsplanung - planification spatiale et des transports intégrée         | +                  |                                                  | +                                   | +                                                |
| <b>Umwelt - Environnement</b>                                                                   |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Umweltschutz - Protection de l'environnement                                                    | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |
| Invensetzung - Mise en valeur                                                                   | +                  |                                                  | +                                   | +                                                |
| Nachhaltige Nutzung - Utilisation durable                                                       |                    | +                                                |                                     | +                                                |
| Vernetzung - Mise en réseau                                                                     |                    |                                                  |                                     |                                                  |
| Renaturierung - Renaturalisation                                                                |                    | +                                                |                                     |                                                  |
| Flächenverbrauch - Surexploitation                                                              |                    |                                                  | +                                   |                                                  |
| Regenerative Energien - Energies renouvelables                                                  | +                  | +                                                |                                     | +                                                |
| Kulturerbe - Monuments historiques                                                              |                    |                                                  | +                                   | +                                                |
| Ortsbildschutz - Protection des spécificités locales                                            |                    | +                                                | +                                   | +                                                |
| Weiterentwicklung - Développement sur le long terme                                             | +                  |                                                  |                                     | +                                                |
| Einbindung in Raumplanung - Intégration à l'aménagement du territoire                           | +                  | +                                                | +                                   | +                                                |

- Schutz, Aufwertung und wirtschaftliche Nutzung der Kulturdenkmäler und Ortsbilder,
- Einbindung von Kultur-, Natur- und Landschaftschutz in die Raumplanung.

### 3.5 Schlussfolgerung

Obwohl die Aufgaben und Ziele der Raumplanung durchaus vergleichbar sind, unterscheiden sich die Planungssysteme und Planungsinstrumente in den drei Ländern erheblich. Zwar ermöglicht die hier dargestellte Zusammenfassung der Planungssysteme und Instrumente in den drei Teilen der Trinationalen Agglomeration Basel lediglich eine Orientierung, einige Rückschlüsse können jedoch gezogen werden.

Die Raumplanung in der Schweiz und in Deutschland ist stark von den föderalistischen Systemen der beiden Länder geprägt. Dies spiegelt sich vor allem in der klaren Kompetenzverteilung insbesondere zwischen den staatlichen, regionalen und lokalen Ebenen wider. In beiden Ländern ist die Raumplanung auf der regionalen Ebene verankert. Durch die Einführung der neuen Raumplanungsgesetze in den 1990er Jahren näherte sich das französische Planungssystem den beiden Nachbarn an. Dennoch stellte diese grundlegende Reform die französischen Gebietskörperschaften vor große Herausforderungen. Die Schwierigkeiten liegen hauptsächlich bei der Abstimmung zwischen dem französischen Staat und den Regionen. Dies lässt sich anhand fehlender Planungsdokumente auf staatlicher und regionaler Ebene im Elsass sehr gut veranschaulichen.

Planungsdokumente beziehen sich per Definition auf abgegrenzte Räume. Infrastrukturprojekte, Siedlungs-, Gewerbe- oder Einzelhandelstandorte haben jedoch Auswirkungen auf die Gebiete der benachbarten Gemeinden. Die Koordination über die kommunalen, regionalen bzw. kantonalen und nationalen Grenzen hinweg ist daher für eine ausgewogene Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit essenziell. Planungsträger und Betroffene auf allen Seiten der Grenze sollen frühzeitig über entsprechende Vorhaben informiert und Planungen nach Möglichkeit aufeinander abgestimmt werden. Partizipation für ein breites Spektrum von lokalen Akteuren auch aus den Nachbarnländern wird bei der Vernehmlassung offizieller Planungsdokumente (z.B. Richtpläne, Flächennutzungspläne, SCOT) oder Projekte mit trinationaler Ausprägung (Agglomerationsprogramm oder Herzstück-Vorhaben) rege genutzt. Die langjährige Zusammenarbeit und der regelmäßige Austausch auf fachlicher Ebene im Rahmen des TAB- und TEB-Vereins bieten dafür eine gute Plattform.

- protection, mise en valeur et mise à profit économique des monuments historiques et des spécificités locales,
- intégration de la protection de la culture, de la nature et du paysage dans l'aménagement du territoire.

### 3.5 Conclusion

Les systèmes de planification et les instruments correspondants se différencient fortement les uns des autres dans les trois pays, même si en pratique les objectifs des politiques d'aménagement respectives sont comparables. L'aperçu des différents systèmes de planification et des documents respectifs des trois pays présenté ici donne une vue d'ensemble.

La juxtaposition des trois systèmes permet d'établir certaines déductions. L'aménagement du territoire en Suisse et en Allemagne est marqué par les principes du fédéralisme de ces deux pays. Ceci se reflète notamment dans la répartition clairement définie des compétences en matière d'aménagement entre le niveau étatique, régional et communal. Pour ces deux pays, le niveau régional joue un rôle décisif pour la mise en oeuvre des stratégies de développement territorial. Les nouvelles lois sur l'aménagement du territoire des années quatre-vingt-dix ont permis à la France de se rapprocher des modèles suisse et allemand. Cependant les collectivités territoriales rencontrent des difficultés pour mettre en oeuvre cette réforme. Certaines perturbations apparaissent au niveau de la coordination entre l'Etat et les Régions. Ceci se reflète par l'inexistence de documents de planification opposable en Alsace et dans d'autres régions de France.

Les documents de planification concernent par définition des périmètres définis. Les projets d'infrastructures, les zones d'habitats, d'activités ou de commerces ont cependant des répercussions sur les communes voisines. La coordination des projets d'aménagement du territoire au-delà des frontières communales, régionale et nationale est essentielle, si l'on souhaite développer le territoire suivant les concepts du développement durable. Les responsables de la planification et les communes de part et d'autres des frontières doivent se tenir informer mutuellement, afin de coordonner leurs projets dans la mesure du possible. Lors de l'élaboration de documents de planification, tels que les « Richtpläne », les « Flächennutzungspläne » ou le SCOT ou lors de l'étude de projets d'infrastructures d'envergure régionale tel que le projet « Herzstück », ou du « programme d'agglomération de Bâle », un grand nombre d'acteurs locaux mais également des communes et pays limitrophes sont invités à participer aux projets et à donner leur avis dans le cadre des consultations. Dans le cas de l'agglomération trinationale, la coopération transfrontalière établie depuis de longues années associée aux échanges réguliers au niveau technique au sein de l'association ATB et ETB représente une plateforme idéale favorisant la communication.

Dennoch hat die Erarbeitung von gemeinsamen Strategien und Planungszielen für Entwicklung der trinationalen Region eine besondere Bedeutung. Durch die EU-Fördermittel (INTERREG II und III) konnte in den letzten Jahren die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in vielen Projekten etabliert werden. Grenzüberschreitende Projekte und Planungen befinden sich in einem komplexen Handlungsfeld zwischen unterschiedlichen Planungs- und politischen Systemen. Dadurch befinden sie sich in unterschiedlichen Finanzierungsprogrammen, in denen die grenzüberschreitende Dimension nicht im Vordergrund steht. Um gemeinsame Projekte auch in Zukunft umsetzen zu können, ist daher nicht nur die Koordination zwischen den Gebietskörperschaften von Bedeutung, sondern auch das gemeinsame Auftreten und Lobbying gegenüber den übergeordneten Entscheidungsträgern.

Parallèlement à cela, la définition des orientations communes pour l'avenir et de projets transfrontaliers s'avère essentielle pour consolider le développement de l'ensemble du territoire. Grâce aux phases successives d'aide au financement de l'Union Européenne (INTERREG II et III), la coopération transfrontalière a pu s'établir dans le cadre d'un grand nombre de projets. Cependant la réalisation de projets transfrontaliers, telles que des infrastructures communes se trouvent répartis entre plusieurs niveaux de planifications et de décisions politiques et dépendent de fonds nationaux, où la dimension transfrontalière des territoires concernés n'est pas toujours entièrement prise en compte. Pour mettre en oeuvre à l'avenir des mesures concrètes et des projets d'envergure au niveau trinational la coordination entre partenaires ne suffit pas. Il sera nécessaire de s'unir et de défendre ensemble la question transfrontalière au niveau des décideurs régionaux et nationaux.

# 4 Der TEB Verein – Governancestruktur eines konkreten trinationalen Vorhabens

## L'association ETB – une structure de gouvernance au service d'un projet trinational concret

Der Gebrauch des Begriffs Governance wirft scheinbar bei einigen politischen Vertretern in der TAB Fragen auf. Um Missverständnisse zu vermeiden, ist es daher notwendig, diesen Begriff genau zu definieren.

### Definition des Begriffs Governance

Das Wort "Gouvernance" ist im 13. Jahrhundert das erste Mal in der französischen Sprache erschienen. Damals wurde es als rechtlicher Begriff synonym zu Gouvernement verwendet. Im folgenden Jahrhundert wurde es mit der gleichen Bedeutung auch im Englischen verwendet (Governance), war aber später nicht mehr gebräuchlich.

Heute wird Governance oft im Sinne einer „guten Führung“ verwendet. In Europa ist seine Gebrauch stark mit der Umsetzung der Verfassung der Europäischen Union verknüpft. Im Jahre 2001 hat die Europäische Kommission ein „Weißbuch der Europäischen Governance“ veröffentlicht, nach dem der Begriff heute verwendet wird. Die Definition einer guten europäischen Governance beruht auf fünf Prinzipien: Offenheit, Beteiligung, Verantwortung, Effizienz und Kohärenz.

In seinem Buch "Governance der Städte - Gebiet und Macht" (le gouvernement des villes – territoire et pouvoir [1997]) erläutert F. Godard: „Der Begriff der räumlichen oder städtischen Governance erlaubt, die monozentrische, auf die lokale politische Sphäre orientierte, oder streng institutionelle Sichtweise des Regierens zu überwinden und sich Aushandlungsmechanismen zwischen unterschiedlichen Gruppen zuzuwenden, deren Verhältnis gleichzeitig durch Konkurrenz und Kooperation geprägt sind.“

L'utilisation du concept de gouvernance semble avoir entraîné le questionnement de certains élus de l'ATB. Il nous semble donc important de définir précisément ce concept pour éviter tout quiproquo.

### Définition du concept de gouvernance

Le mot de gouvernance est apparu dans la langue française au XIII<sup>ème</sup> siècle. A cette époque sa signification était synonyme de gouvernement, puis il fut considéré comme un terme de droit. Au siècle suivant, il passe en anglais (gouvernance) avec la même signification, puis ce mot tombe en désuétude.

Aujourd'hui, ce mot est utilisé comme synonyme de bonne gestion. En Europe, son utilisation est fortement liée à la mise en oeuvre du projet de construction de l'Union européenne. En effet, en 2001, la Commission de Bruxelles a publié le «livre blanc de la gouvernance européenne», terme qui s'est imposé depuis. La définition de la bonne gouvernance européenne repose sur cinq principes: ouverture, participation, responsabilité, efficacité et cohérence.

Dans son livre, le gouvernement des villes – territoire et pouvoir (1997), Godard F. explique que «le concept de gouvernance territorial ou urbain permet de dépasser les conceptions mono centrées des scènes politiques locales et les approches strictement institutionnelles du gouvernement politique et de se pencher sur les mécanismes de négociation entre différents groupes, dont les rapports se définissent à la fois par la compétition et la coopération».

Governance ist auch innerhalb der TAB (und seit Januar 2007 innerhalb des TEB) ein wichtiger Begriff. Sie folgt dem Subsidiaritätsprinzip: Gemeinsam machen, was sich aus Mangel an formellen Kompetenzen, finanziellen Mitteln, Ressourcen oder Kapazitäten nicht alleine erledigen lässt, da die kritische Masse nicht erreicht werden kann.

Für die gewählten Vertreter der Trinationalen Agglomeration Basel, ein institutionell sehr stark fragmentiertes Gebiet, entspricht die Governance also der Notwendigkeit, gleichberechtigt miteinander zu diskutieren, um einen „städtischen Konsens“ und eine gemeinsame Vision der Gestaltung und der räumlichen Entwicklung in einer Konkurrenz- / Kooperationssituation zu erreichen. Sie ist in keiner Weise gleichbedeutend mit der Abgabe von Kompetenzen.

Governance ist ein Instrument zur:

- Wahrnehmung der Bedürfnisse, die mit dem zunehmenden baulichen Zusammenwachsen der Agglomeration verbundenen sind,
- gemeinsamen Erarbeitung von Projekten,
- Ausübung von Lobbying-Aktivitäten und
- Beantragung europäischer und nationaler Fördermittel.

Die Ziele sind eine bessere Sichtbarkeit auf europäischer Ebene sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Standortwettbewerb.

Wenn sich Stadt- und Raumplaner oder Akteure aus dem Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ähnlicher Regionen mit der Arbeit der Trinationalen Agglomeration Basel beschäftigen, sind sie sowohl sehr an der konkreten Arbeit, als auch an ihrer institutionellen Struktur und Funktionsweise, dem sogenannten „System TEB“, interessiert.

## 4.1 Die Organisation des TAB-Vereins und der Übergang zum TEB

Die Kooperationsstrukturen in der TAB decken nur einige thematische Bereiche ab, was zu einer hohen Komplexität und einer mangelnden Übersicht führt. Die Folge davon sind sowohl fehlende Transparenz für die Bevölkerung, als auch eine mangelnde internationale Ausstrahlung. So stellt die in den letzten zehn Jahren von der TAB geleistete Arbeit in den Bereichen Raumplanung / Stadtentwicklung und Verkehr eine gute

Au sein de l'association ATB (appelée ETB depuis le mois de janvier 2007), la gouvernance est une notion importante. Elle suit le principe de la subsidiarité: faire ensemble ce que l'on ne peut pas faire isolément par manque de compétences formelles, de moyens financiers, de ressources et de capacités à atteindre une certaine masse critique.

Pour les élus de la région urbaine trinationale de Bâle, territoire très fragmenté institutionnellement, la gouvernance correspond donc à la nécessité de discuter entre égaux pour aboutir à un consensus urbain et à l'élaboration d'une vision commune d'aménagement et de développement territorial, dans une situation de compétition/coopération. Elle n'est aucunement synonyme de transfert de compétence.

C'est un instrument pour:

- répondre aux besoins liés à l'intégration physique de plus en plus étroite de l'agglomération,
- fabriquer des projets en commun,
- effectuer des actions de lobbying,
- rechercher des financements nationaux et européens.

Les objectifs sont d'avoir une visibilité à l'échelle européenne, d'être plus attractif et plus compétitif dans la concurrence territoriale internationale.

Ces dernières années, il s'avère que des groupes d'urbanistes, d'aménageurs et de praticiens du développement territorial, issus d'autres régions transfrontalières similaires à l'Agglomération Trinationale de Bâle, sont venus étudier les activités de coopération de l'Agglomération Trinationale de Bâle, ils ont été autant intéressés par fonctionnement administratif et institutionnel du "système ETB", que par le résultat des travaux réalisés.

## 4.1 Le fonctionnement de l'association ATB et le passage à l'ETB

Les structures de coopération intercommunale et transfrontalière à l'échelle de l'agglomération trinationale ne couvrent que des domaines partiels occasionnant ainsi une complexité et une absence de vision globale. Il en résulte un manque de visibilité pour la population et un rayonnement insuffisant sur le plan international. Ainsi le travail réalisé au cours de ces dix dernières années au sein de l'ATB dans le domaine de l'aména-

Basis für die Integration neuer Kooperationsfelder, wie beispielsweise Gesundheit, Ausbildung oder Tourismus in einen grösseren Perimeter, dar.

So beschlossen die politischen Vertreter und Vertreterinnen im Januar 2007, den Verein der Trinationalen Agglomeration Basel weiterzuentwickeln. Die Gründung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) fasst den bestehenden „Verein zur nachhaltigen Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel“ und die „Nachbarschaftskonferenz“ zusammen. Kooperationsvereinbarungen sind mit der Informations- und Beratungsstelle „Infobest“ abgeschlossen worden.

Um die gemeinsamen Zielsetzungen im TEB-Raum zu verfolgen, sind die Steuerungsprozesse und Kooperationsformen, die im Zeitraum von 2002 bis 2006 im Rahmen des TAB entwickelt wurden, von elementarer Bedeutung. Die Struktur des TEB-Verein wurde zum grossen Teil vom TAB-Verein übernommen und an die neuen Bedürfnisse angepasst.

Die rechtliche Grundlage der Arbeit des Vereins für Nachhaltige Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel ist die Vereinssatzung nach französischem Vereinsrecht. Hier sind die Kompetenzen und Aufgaben der verschiedenen Vereinsorgane festgelegt.

Die interne Organisation des TAB-Vereins in den Jahren 2002-2006 bestand aus folgenden Strukturen:

- Dem **Vorstand**, welcher aus 18 gewählten Vertretern aus den beteiligten Ländern zusammengesetzt war (sechs Schweizer, sechs Deutsche und sechs Franzosen). Der Vorstand trat alle drei Monate zusammen. In seinen Sitzungen wurden die Arbeitsprozesse verfolgt und die grundlegenden Entscheidungen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Trinationalen Agglomeration Basel getroffen.
- Der **Fachlichen Koordinationsgruppe** mit 18 Stadtplanern aus den beteiligten Ländern (sechs Schweizer, sechs Deutsche und sechs Franzosen). Sie trat in zweimonatigem Turnus zusammen, bereitete die Vorstandssitzungen vor und begleitete die Arbeit des Planungsbüros sowie der für die INTERREG-Studien eingesetzten Berater.
- Dem **Generalsekretariat**, welches für sämtliche Verwaltungs- und Finanzierungsaufgaben des Vereins zuständig war. Es stellte sicher, dass die unterschiedlichen Akteure und Einrichtungen des TAB-Vereins den Inhalt der Satzung respektieren. Von der Vereinsgründung im Jahre 2001 bis zum Übergang zu TEB wurden die Aufgaben des Generalsekretariats von der Stadt Saint-Louis erfüllt.

gement du territoire transfrontalier et des transports représente une base solide pour intégrer de nouveaux champs d'action de la coopération intercommunale et transfrontalière, tels que la santé, la formation, le tourisme etc. sur un périmètre plus large .

Afin de franchir ce pas, les représentants politiques de l'agglomération ont décidé de faire évoluer la structure de l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) pour permettre la création de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB) en regroupant l'association pour le développement durable de l'Agglomération trinationale de Bâle et la conférence d'Agglomération, tout en développant la coopération avec l'instance d'information et de conseil Infobest.

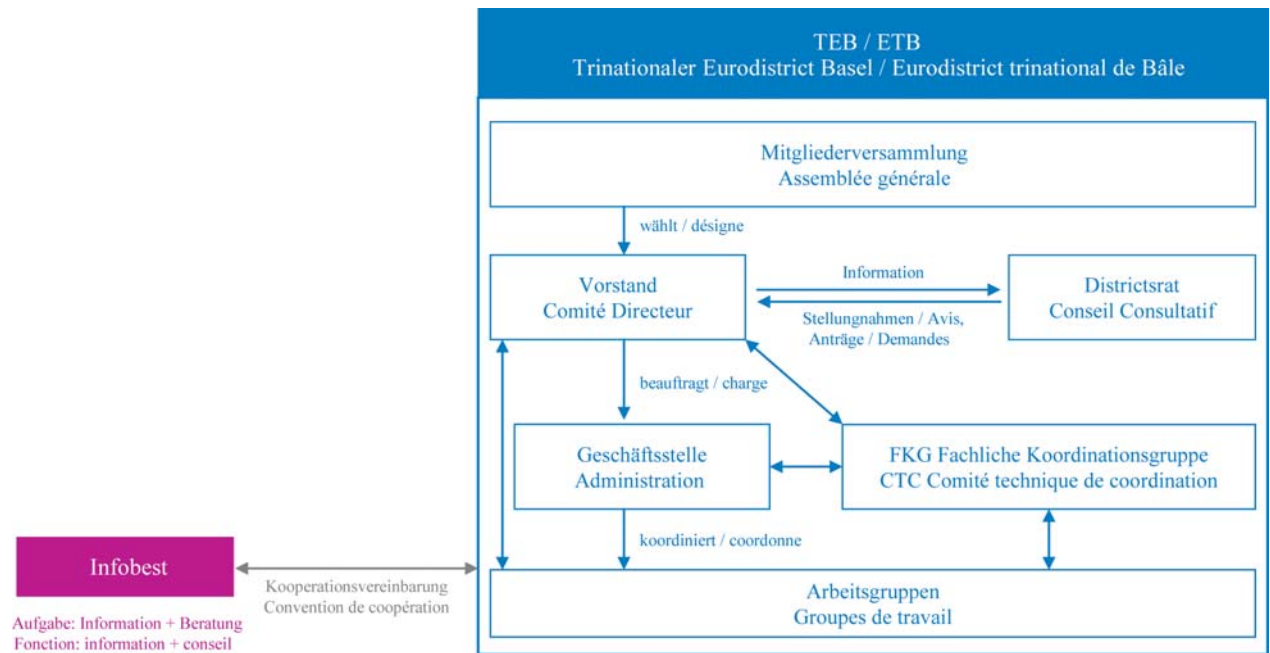
Pour comprendre les objectifs communs au niveau de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle il est essentiel de connaître les processus de gouvernance politique et les techniques de coopération, mises en place entre 2002 et 2006, au sein de l'association ATB. L'organisation interne de l'ETB reprend en grande partie celle de l'ATB mais ce changement a permis d'adapter la structure aux nouveaux besoins du territoire.

La base légale du fonctionnement de l'association pour le développement durable de l'Agglomération Trinationale de Bâle est fixée par les statuts de l'association, association privée de droit local français. Ceux-ci définissent les compétences et les missions des différents organes.

Entre 2002 et 2006, le fonctionnement de l'Agglomération Trinationale s'est basé sur:

- Le **Comité Directeur**, qui comprenait 18 représentants élus des territoires de l'Agglomération Trinationale (six suisses, six allemands et six français). Ce comité se réunissait tous les trois mois. Lors de ces réunions, les élus suivent l'avancée du travail opérationnel et prennent les décisions concernant la coopération transfrontalière de l'Agglomération Trinationale de Bâle;
- Un **Comité Technique de Coordination**, qui comprenait 18 urbanistes représentants les territoires de l'Agglomération Trinationale de Bâle (six suisses, six allemands et six français). Ce comité se réunissait tous les deux mois, il préparait les réunions du Comité Directeur et suivait le travail effectué par le bureau d'aménagement et les consultants engagés par l'association dans le cadre de la réalisation des études INTERREG.
- Un **secrétariat général**, qui était chargé d'assurer toute la partie administrative et financière de l'association. Il s'assurait également que les différents acteurs et instances de l'association respectent bien la lettre et l'esprit des statuts de l'association ATB. La ville de Saint-Louis a réalisé le travail du secrétariat général depuis la création de l'association en 2001 et jusqu'à la création de l'ETB.

*Die Funktionsweise des TEB-Vereins  
Le fonctionnement de l'association ETB*



■ Dem **Planungsbüro**, welches von einem Spezialisten-Team aus den unterschiedlichen Bereichen der Raumentwicklung geleitet wird (Ökonomen, Geografen, Stadtplaner, etc.). Die Mitarbeiter des Planungsbüros haben die Stadt- und Verkehrsplanungsprojekte des TAB-Vereins begleitet. Sie haben darüber hinaus einen wichtigen Beitrag für den Austausch von Informationen über die Stadtentwicklungs- und Verkehrsprojekte in den einzelnen Teilbereichen und unter den Partnern geleistet.

Seit dem Übergang zum Trinationalen Eurodistrict Basel im Jahre 2007 hat sich die Satzung weiterentwickelt.

Der TEB-Verein besteht seitdem aus folgenden Organen (vgl. Abb. auf S. 115):

- Der **Mitgliederversammlung**, die alle Vereinsmitglieder umfasst (Insgesamt 62, davon 29 aus der Schweiz, 18 aus Frankreich und 15 aus Deutschland).
- Dem **Vorstand**, der 24 politische Vertreter umfasst, darunter 8 deutsche, 8 französische und 8 Schweizer Mitglieder. Die Vorstandsmitglieder sind gewählte Vertreter der Gebietskörperschaften im Eurodistrict.

■ Un **bureau d'aménagement**, animé par une équipe de spécialistes du développement territorial (économiste, géographe, urbaniste, etc.). Les membres de ce bureau animaient et accompagnaient les projets d'urbanisme et de transports en commun lancés par l'association ATB. Ils assuraient également un important échange d'informations entre les partenaires sur les projets urbains et de transports en commun des différents territoires.

Depuis 2007, les status ont évolué avec la transformation en Eurodistrict Trinational de Bâle.

L'association ETB est composée désormais des organes suivants (cf. diagramme p.115):

- Une **assemblée** qui réunit les représentants de tous les membres de l'association (62 au total dont 29 en Suisse, 18 en France et 15 en Allemagne).
- Le **Comité Directeur** qui comprend maintenant 24 représentants, huit membres allemands, huit membres suisses, et huit membres français. Les membres sont des élus des collectivités du périmètre de l'Eurodistrict.

- Dem **Districtsrat**, der sich aus 15 deutschen, 15 französischen und 20 Schweizer Parlamentariern zusammensetzt. Die gewählten Vertreter im Districtsrat werden von den drei Ländern selbständig bestimmt (siehe Kap. 4.3.4 für zusätzliche Informationen).
- Den **Fachlichen Koordinationsgruppen**, die die Geschäftsstelle bei der Umsetzung ihrer Aufgaben unterstützen und die Abstimmung der Beschlussvorschläge des Vorstands koordinieren.
- Die **Geschäftsstelle** nimmt die verwaltungsmäßigen und operativen Aufgaben des Eurodistricts wahr. Sie unterstützt und koordiniert die Experten- und Projektgruppen bei ihrer Tätigkeit.
- **Experten- und Projektgruppen** planen, überwachen und evaluieren auf der Basis von Projekt- bzw. Arbeitsaufträgen die Umsetzung der diversen Projekte in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Im Laufe der letzten zehn Jahre hat sich eine **“gemeinsame Kooperationskultur”** zwischen den Akteuren der trinationalen Zusammenarbeit durch regelmäßige Treffen etabliert.

## 4.2 Die Finanzierung von Arbeit und Projekten des TAB-Vereins (2002-2006)

Die Tätigkeiten wurden aus zwei Quellen finanziert:

- Die Finanzierung im Rahmen des INTERREG III Projektes 2b4,
- Die interne Finanzierung des TAB-Vereins.

Die Kosten des gesamten INTERREG III-Projektes 2b4 für den Zeitraum 2002-2006 betrugen 2 Millionen Euro.

Die schweizerischen, deutschen und französischen Partner sind übereingekommen, die Finanzierung von 2 Millionen Euro proportional über folgenden Schlüssel aufzuteilen (vgl. Abb. oben rechts):

- 666 668 € von den schweizerischen Partner,

- Un **Conseil Consultatif**, constitué de 15 membres allemands, 20 membres suisses et 15 membres français. Les élus du Conseil Consultatif sont désignés dans chaque nation selon des règles qui leur sont propres. Le Conseil Consultatif correspond à l'ancienne Conférence d'Agglomération. (cf. 4.3.4).
- Un **Comité Technique de Coordination (CTC)**: Il soutient l'Administration dans la gestion des tâches qui lui sont confiées et assure un rôle de coordination préalable des décisions du Comité de Direction.
- D'une **administration** : Elle exécute les missions opérationnelles et administratives de l'Eurodistrict. Elle assiste et coordonne les groupes d'experts et de projets dans leurs domaines de compétences.
- De **groupes d'experts et de travail** : ils planifient, suivent et évaluent, pour le compte du Comité de Direction et de l'Assemblée des membres, la mise en oeuvre des divers projets sur la base des missions attribuées dans leur domaine de compétence.

Le système ATB et aujourd'hui de l'ETB relève d'une **«culture commune de la coopération»** qui s'est instituée progressivement entre les acteurs de la coopération, suite aux multiples réunions de travail de ces dix dernières années.

## 4.2 Le financement des activités et des projets de l'association ATB (2002-2006)

Le financement des activités a été double. Il se composait :

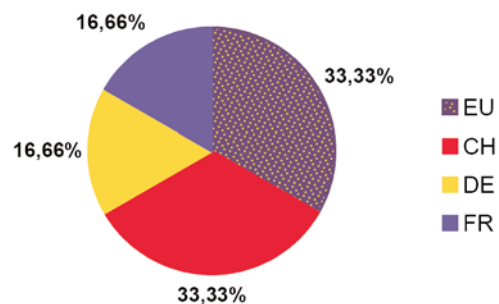
- De financements liés au projet 2b4 du programme INTERREG III ;
- De financements propres à l'association ATB.

Le coût de l'ensemble de l'opération du projet 2b4 du programme INTERREG III pour la période 2002-2006 s'est élevé à 2 millions d'euros.

Les partenaires suisses, allemands et français se sont mis d'accord pour assurer le financement de 2 millions d'euros au total selon la clé de répartition suivante (cf. diagramme à droite ci-dessus):

- 666 668 € pour les partenaires suisses,

Finanzierungsschlüssel INTERREG III Projekt 2b4 /  
Clé de repartition du projet INTERREG III 2b4



- 333 332 € von den deutschen Partner,
- 333 332 € von den französischen Partner,.

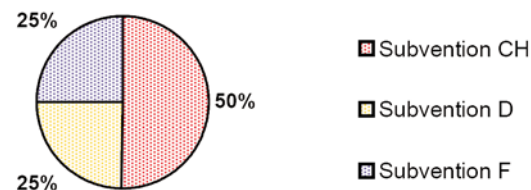
In der folgenden Abbildungen ist die Verteilung der Beiträge entzunehmen:

Das Budget von 2 Millionen Euro diente:

- Der Finanzierung sämtlicher Studien aus dem Zeitraum von 2002 bis 2006 mit einem Betrag von 1,5 Millionen Euro (von denen der größte Teil für Studien genutzt wurde, die nach Ausschreibung an externe Berater vergeben wurden) und
- der Finanzierung des Vereins und dessen Planungsbüro, welches mit einem Betrag von 500 000 € mit der Betreuung der INTERREG-Studien beauftragt war.

Der TAB-Verein verfügte zusätzlich über ein vom INTERREG-Programm unabhängiges Budget. Dieses besteht ausschließlich aus den Mitgliederbeiträgen des TAB-Vereins. Das Vorhandensein eines eigenen Budgets verdeutlicht, dass das "TAB-

Finanzierung des Budgets des TAB-Vereins /  
Répartition du budget annuel de l'ATB



- 333 334 € pour les partenaires allemands ,
- 333 332 € pour les partenaires français.

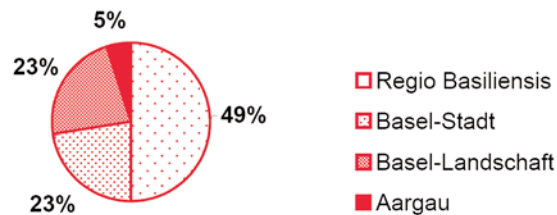
Une répartition détaillée des cofinancements par pays se trouvent dans les différents diagrammes suivants.

Ce budget de 2 millions d'euros a servi à :

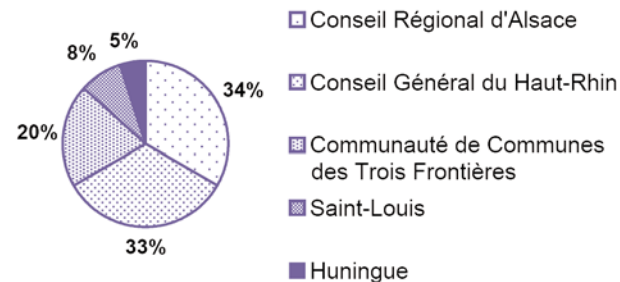
- financer la réalisation de l'ensemble des études réalisées entre 2002 et 2006 pour un montant de 1.5 millions d'Euros (dont la plus grande partie a servi à financer des bureaux d'études extérieurs suite à un appel d'offres);
- assurer le fonctionnement de l'association et son bureau d'aménagement en charge de l'accompagnement des études INTERREG pour 500 000 €.

L'association ATB disposait également d'un budget indépendant du budget du programme INTERREG. Celui-ci était financé uniquement par les membres de l'association

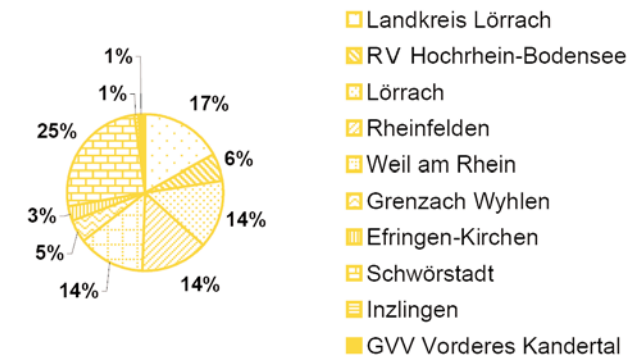
**Die Geldgeber auf der schweizerischen Seite /  
Les financeurs du coté suisse**



**Die Geldgeber auf der französischen Seite /  
Les financeurs du coté français**



**Die Geldgeber auf der deutschen Seite /  
Les financeurs du coté allemand**



Projekt" nicht ausschliesslich ein INTERREG-Projekt ist, sondern auch darüber hinaus fortbestehen soll.

Das eigene Budget des TAB-Vereins beträgt 124 061 € im Jahr. Seine Finanzierung war wie folgt aufgeteilt (vgl. Abb. S. 118):

- schweizerische Kofinanzierung: 60 000 €,
- deutsche Kofinanzierung: 29 416 €,
- französische Kofinanzierung: 30 000 €,
- Beiträge der schweizerischen Mitglieder: 3 075 €,
- Beiträge der deutschen Mitglieder: 1 400 €,
- Beiträge der französischen Mitglieder: 1 700 €.

ATB. Ce budget propre montrait que le «projet ATB» n'était pas simplement un projet INTERREG, mais bien un projet à plus long terme.

Le budget annuel propre à l'association ATB était de 124 061 €. Son financement a été réparti comme suit (cf. diagramm. p. 118):

- Subventions suisses : 60 000 €
- Subventions allemandes: 29 416 €
- Subventions françaises: 30 000 €
- Cotisation des membres suisses: 3 075 €
- Cotisation des membres allemands: 1 400 €
- Cotisation des membres français: 1 700 €

Dieses Budget spiegelt zwei wichtige Entscheidungen der TAB-Vereinsmitglieder wider:

- Die staatlichen Mittel sind wie folgt verteilt: 50% aus der Schweiz, 25% aus Frankreich und 25% aus Deutschland.
- Der Umfang der Mitgliederbeiträge von Städten und Gemeinden wurde gering gehalten, um sämtlichen Gemeinden der trinationalen Agglomeration die Mitgliedschaft im Verein zu ermöglichen.

Diese Regeln wurden für den Zeitraum 2002-2006 festgelegt. Das Vereinsbudget diente einerseits der Finanzierung des Generalsekretariats und andererseits der Kosten des Planungsbüros.

Mit der Gründung des Eurodistricts hat sich nicht nur seine räumliche und organisatorische Struktur, sondern auch dessen Finanzierung verändert. Der Eurodistrict wurde zu einer selbsttragenden Struktur, die durch die Gebietskörperschaften der drei Länder finanziert wird (50% Subventionen von der Schweiz und je 25% von Deutschland und Frankreich). Die trinationale grenzüberschreitenden Projekte zwischen 2008-2013 werden durch INTERREG-Fördermittel getragen.

## 4.3 Die weiteren Einrichtungen der trinationalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

### 4.3.1 Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz

Die Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz ist ein traditionsreicher Zusammenschluss im deutsch-französisch-schweizerischen Grenzbereich des Oberrheins. Sie wurde infolge des Bonner Abkommens über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von 1975 gegründet und anschliessend mit der Basler Vereinbarung von 2000 erweitert. Sie befasst sich mit Angelegenheiten von regionaler Bedeutung und grenzüberschreitendem Interesse, die alle drei Vertragspartner betreffen.

#### Gebiet

Das Gebiet der Oberrheinkonferenz umfasst die Fläche folgender Länder und Gebietskörperschaften, in denen rund 5,7 Mio. Einwohner wohnhaft sind:

Ce budget reflète deux choix importants, qui ont été pris par les membres de l'association ATB:

- Les subventions nationales sont réparties selon la clef suivante: 50% Suisse, 25% France et 25% Allemagne ;
- Le montant des cotisations des villes et communes est faible pour permettre à l'ensemble des communes de l'agglomération trinationale d'être membre de cette association.

Ces règles ont été fixées pour la période 2002-2006. Le budget de l'association a servi à financer en partie les honoraires du secrétariat du secrétariat général et les coûts de fonctionnement du bureau d'aménagement.

Avec la création de l'Eurodistrict, le périmètre de coopération, l'organisation de sa structure mais également son financement ont été défini à nouveau. Le financement de l'Eurodistrict relève maintenant exclusivement des contributions de ses membres (50% de cotisations suisse, 25% de cotisations venant de France et d'Allemagne). Les projets de coopération transfrontalière seront financés par les fonds communautaire INTERREG pour la période 2008-2013.

## 4.3 Les autres initiatives de la coopération transfrontalière trinationale

### 4.3.1 La conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur

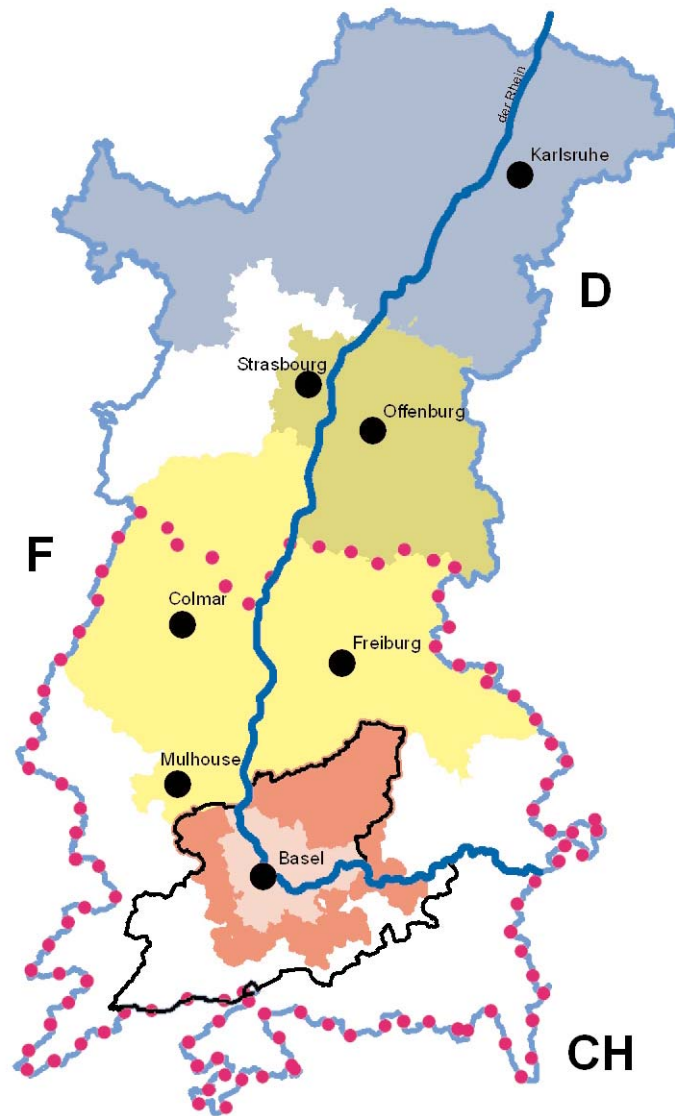
La conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur est une coopération historique au sein de l'espace frontalier franco-germano-suisse du Rhin supérieur. Elle a été fondée en 1975 à la suite des accords de Bonn sur la coopération transfrontalière, puis renforcée avec la convention de Bâle de 2000. elle se saisit des questions régionales qui relèvent du domaine transfrontalier concernant les trois partenaires du traité.

#### Territoire

Le territoire de la conférence du Rhin supérieur compte environ 5,7 Millions d'habitants qui vivent dans les pays et les collectivités territoriales suivants:

# Die grenzüberschreitenden Kooperationen am Oberrhein

## Les instances de coopération transfrontalières dans le Rhin Supérieur



Die aktuellen Kooperationsperimeter im Oberrhein  
Les périmètres actuels de coopération dans le Rhin Supérieur

-  Oberrheinkonferenz /  
Conférence du Rhin Supérieur
-  Eurodistrict Regio Pamina
-  Eurodistrict Strasbourg-Ortenau
-  Eurodistrict Freiburg / Centre et Sud Alsace
-  RegioTriRhena
-  Metrobasel
-  TEB Trinationaler Eurodistrict Basel /  
ETB Eurodistrict Trinational de Bâle
-  TAB Agglomération /  
Agglomération ATB

  
1:2 600 000

In Deutschland:

- Vom Bundesland Baden-Württemberg: die Regionen Mittlerer Oberrhein und Südlicher Oberrhein und die Landkreise Lörrach und Waldshut;
- Vom Bundesland Rheinland-Pfalz: den Raum Südpfalz mit den Landkreisen Südliche Weinstraße und Germersheim sowie der kreisfreien Stadt Landau in der Pfalz. Aus der Region Westpfalz die Verbandsgemeinden Dahner Felsenland und Hauenstein.

In Frankreich:

- Die Région Alsace (Départements Bas-Rhin und Haut-Rhin).

In der Schweiz:

- Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn.

#### Organisation, Juristische Struktur

Die Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz übernimmt nach der Basler Vereinbarung einen Teil der Aufgaben der Regierungskommission. Diese verbindet die Regierungen der drei Länder über ihre jeweiligen Außenministerien und bildet so das Dach der grenzüberschreitenden Kooperation auf nationaler Ebene.

Die Oberrheinkonferenz verbindet ebenso die Regierungs- und Verwaltungsbehörden mit den staatlichen, regionalen und gebietskörperschaftlichen Behörden in der Oberrheinregion. Die Vertreter dieser öffentlichen Institutionen der Region treffen sich in drei Delegationen. Als Informations- und Abstimmungsgremium der Exekutive in dem Grenzraum hat sie das Recht von sich aus Probleme aufzugreifen, Lösungsvorschläge auszuarbeiten und auch die regionalpolitischen Aspekte überregionaler Probleme zu behandeln.

Wie das Organigramm der Oberrheinregion zeigt, setzt sich die Oberrheinkonferenz aus sechs Einrichtungen zusammen: Der Regierungskommission, dem Plenum der Oberrheinkonferenz, dem Präsidium, dem gemeinsamen Sekretariat, den Arbeitsgruppen und den Expertenausschüssen. Hinzu kommt der Koordinationsausschuss. (vgl. Abb. S. 124)

Diese Institutionen gliedern sich auf drei Ebenen:

- Entscheidungsebene:

En Allemagne:

- Le Land de Bade-Wurtemberg, les régions du Mittlerer Oberrhein, du Südlicher Oberrhein et les Landkreise de Lörrach et de Waldshut
- Le Land de Rhénanie-Palatinat, l'espace Palatinat-Sud avec les Landkreise Südliche Weinstraße et de Germersheim et également la ville indépendante de Landau in der Pfalz et dans la région du Westpfalz, les groupements communaux de Dahner Felsenland et Hauenstein

En France:

- La région Alsace (Département du Bas-Rhin et du Haut-Rhin)

En Suisse:

- Les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Jura et Soleure

#### Organisation, Structure juridique

La conférence du Rhin supérieur reprend selon la convention de Bâle une partie des missions de la commission intergouvernementale. Celle-ci lie les gouvernements des trois pays par l'intermédiaire des ministres des affaires étrangères respectifs et constitue ainsi une structure faîtière de la coopération transfrontalière au niveau national.

La conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur relie également les services gouvernementaux et administratifs aux autorités étatiques, régionales et locales dans la région du Rhin supérieur. Les représentants des institutions publiques de cette région se rassemblent en trois délégations. Elle a le droit, en tant que comité d'information et de vote pour l'exécutif au sein de l'espace frontalier de se saisir des problèmes, de préparer des propositions de solution et ainsi de traiter les aspects politiques des problèmes transfrontaliers au niveau régional.

Comme le montre l'organigramme de la région du Rhin Supérieur, la conférence du Rhin supérieur regroupe six instances. La commission intergouvernementale, l'assemblée plénière de la conférence du Rhin supérieur, le Comité directeur, le Secrétariat commun, les groupes de travail et les groupes d'experts. De là découle le comité de coordination. (cf. diagramme p. 124)

Ces institutions sont liées entre elles à trois niveaux.

- au niveau décisionnel:

- a) das Plenum der Oberrheinkonferenz und
- b) das Präsidium der Oberrheinkonferenz.

#### ■ Technische Ebene:

- a) Das Gemeinsame Sekretariat der Oberrheinkonferenz ist zuständig für den Informationsfluss zwischen der Entscheidungs- und der operationellen Ebene, für die Begleitung von Arbeitsgruppen und Expertenausschüssen als auch für die Umsetzung ihrer Vorhaben.
- b) Der Koordinationsausschuss, in dem Vertreter der Oberrheinkonferenz die Arbeit des Gemeinsamen Sekretariats begleiten.

#### ■ Operationelle Ebene:

Die in Arbeitsgruppen und Expertenausschüssen zusammenarbeitenden Experten aus den Fachverwaltungen des Oberrheins, die die Vorhaben der Oberrheinkonferenz umsetzen.

### Finanzierung

Die Finanzierung der Oberrheinkonferenz besteht aus Geldern der teilnehmenden Gebietskörperschaften und europäischen Förderprogramme. „Auf die einheitliche europäische Akte (1987) folgte die Reform der Strukturfonds und die Neuausrichtung des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Seit 1990 spielt die Gemeinschaftsinitiative INTERREG eine entscheidende Rolle für die im Rahmen der Oberrheinkonferenz umgesetzten Vorhaben. Unzählige Projekte konnten seither im Rahmen der Programme INTERREG I, INTERREG II und INTERREG III realisiert werden.“ (<http://www.oberrheinkonferenz.de>)

### Ziele

Die Aufgabe der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz ist es, „grenzüberschreitende Fragestellungen aufzugreifen, sie einer Lösung zuzuführen und damit das Leben der Bewohner der Grenzregion Oberrhein zu erleichtern. Bewahrung und Ausbau des dynamischen Charakters der grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz ist das wichtigste Ziel der Oberrheinkonferenz.“ ([www.oberrheinkonferenz.de](http://www.oberrheinkonferenz.de))

Dieses allgemeine Ziel, die Lebensqualität in der Region zu verbessern, verteilt sich auf verschiedene Themenbereiche. Für jeden Themenbereich kommen in einer

- a) L'assemblée plénière de la conférence du Rhin Supérieur
- b) Le Comité directeur de la conférence du Rhin Supérieur

#### ■ au niveau technique:

- a) Le Secrétariat commun de la Conférence du Rhin supérieur qui assure le flux d'informations entre les niveaux décisionnels et opérationnels, assiste les groupes de travail, des comités d'experts et de la réalisation de ses projets.
- b) Le Comité de coordination, dans lequel des représentants accompagnent le travail du secrétariat commun.

#### ■ à un niveau opérationnel:

Les experts de différentes administrations de la conférence du Rhin supérieur qui travaillent en commun dans les comités et dans les groupes de travail, et qui réalisent les projets de la conférence.

### Financement

Le financement de la conférence du Rhin supérieur repose sur les moyens mis à disposition par les collectivités territoriales participantes, ainsi que ceux fournis par les programmes de subvention européens. «La réforme de la structure de fond et la nouvelle organisation du fond européen pour le développement régional (FEDER) débouche sur l'acte européen unitaire. Depuis 1990, l'initiative communautaire joue un rôle déterminant concernant les projets mis en place dans le cadre de la conférence du Rhin Supérieur. D'innombrables projets ont pu être réalisés depuis dans le cadre des programmes INTERREG I, INTERREG II et INTERREG III.»([www.oberrheinkonferenz.fr](http://www.oberrheinkonferenz.fr))

### Objectif

La mission de la conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur est de “se saisir de toute question transfrontalière, de leur apporter une solution afin de simplifier le quotidien des habitants de la région frontalière du Haut-Rhin. Le maintien et le renforcement du caractère dynamique de la coopération transfrontalière régionale entre l'Allemagne, la France, et la Suisse sont les enjeux les plus importants de la conférence du Rhin supérieur.” (<http://www.oberrheinkonferenz.fr>).

Cet objectif général d'amélioration de la qualité de vie dans la région, se décline en différentes branches thématiques. Pour chaque branche thématique, les acteurs régionaux

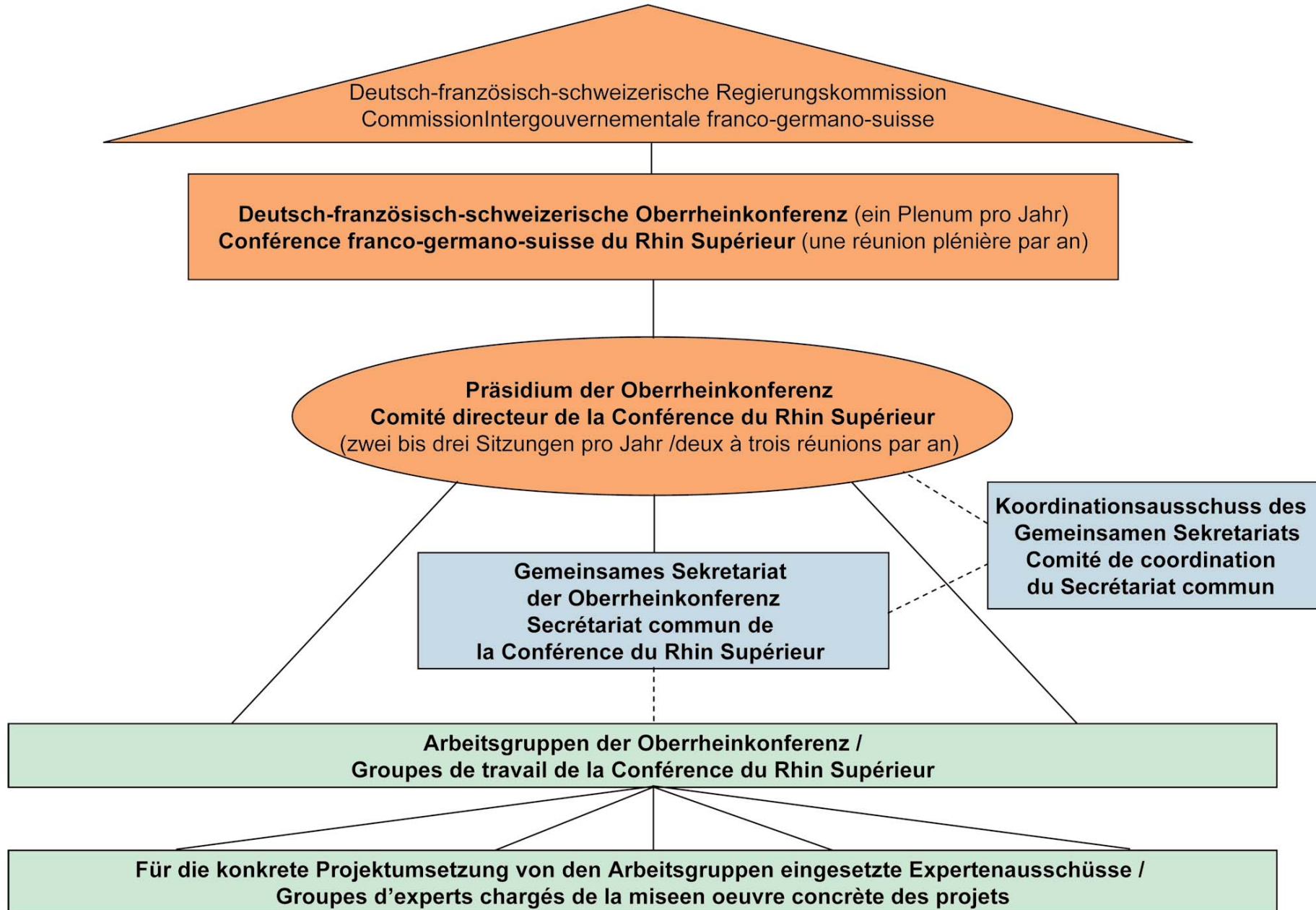
Arbeitsgruppe die zuständigen regionalen Akteure zusammen. Diese thematischen Arbeitsgruppen der Oberrheinkonferenz haben folgende Schwerpunkte:

- **Arbeitsgruppe Erziehung und Bildung:** Annäherung und Zusammenarbeit bei den Erziehungssystemen und den Lehrgängen der Berufsbildung, Förderung der Mehrsprachigkeit, Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Regionen.
- **Arbeitsgruppe Kultur:** Koordination, Information und Beratung von grenzüberschreitender Kulturprojekte, Sicherstellung von Rahmenbedingungen zur Förderung des grenzüberschreitenden Kulturaustauschs, Informationsaustausch über Kulturfördermaßnahmen.
- **Arbeitsgruppe Gesundheitspolitik:** Transparenz der unterschiedlichen Strukturen im öffentlichen Gesundheitswesen der drei Länder, Förderung der Zusammenarbeit und Suche nach Lösungen für die bestehenden Probleme.
- **Arbeitsgruppe Raumordnung:** Entwicklung eines gegenseitigen Verständnisses in der Raumplanung und ihren Institutionen, Abstimmung von Rechtsgrundlagen, Verfahren und Beteiligung unterschiedlicher Verwaltungsebenen, Stärkung der Region im internationalen Wettbewerb und Verbesserung der Lebensqualität.
- **Arbeitsgruppe Jugend:** Verstärkte Zusammenarbeit der Verwaltungen, Fachinstitutionen und Verbände in der außerschulischen Bildung, Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für grenzüberschreitende Themen.
- **Arbeitsgruppe Wirtschaftspolitik:** Vertiefung der Zusammenarbeit in den zukunftsversprechenden Sektoren, Entwicklung eines Standortmarketings, Harmonisierung und Zugang zu den Nachbarmärkten, Förderung der Mobilität auf den Arbeitsmärkten.
- **Arbeitsgruppe Katastrophenhilfe:** Erneuerung von grenzüberschreitenden Abkommen für Information und verstärkte Sicherheit, Verbesserung von Kommunikationsnetzen sowie Durchführung von Übungen zur grenzüberschreitenden Hilfeleistung.
- **Arbeitsgruppe Umwelt:** Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Partnern, Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den betroffenen Verwaltungen.
- **Arbeitsgruppe Verkehrspolitik:** Bewertung der Verkehrssituation, der Infrastruktur und der Probleme anhand gemeinsamer Kriterien, gegenseitiges Informieren über

compétents se regroupent dans un groupe de travail. Ces groupes de travail thématiques de la conférence du Rhin supérieur présentent les points forts suivants:

- **Le groupe de travail Education et Formation:** le rapprochement et la coopération concernant les systèmes éducatifs et les stages de formation professionnelle, le soutien apporté au plurilinguisme, l'échange d'information et d'expérience entre les régions participantes.
- **Le groupe de travail Culture.** La coordination, l'information et le conseil portant sur les initiatives de projets culturels à dimension transfrontalière, la garantie de conditions favorables à l'échange transfrontalier culturel, l'échange d'information concernant les mesures de subventions pour la culture.
- Le groupe de travail Santé:** faire apparaître la transparence entre les différentes structures dans le système de santé public des trois pays, soutenir la coopération et apporter une solution aux problèmes.
- **Le groupe de travail Aménagement du territoire:** développer une compréhension réciproque concernant l'aménagement du territoire et ses institutions, adapter les fondements juridiques, les procédures et la participation des différents niveaux administratifs, renforcer le rôle de la région dans le cadre d'une compétitivité internationale accrue et améliorer la qualité de vie.
- **Le groupe de travail Jeunesse:** mettre en place une coopération renforcée des administrations, des institutions spécialisées et des associations dans la formation parascolaire, sensibiliser les enfants et les jeunes aux questions transfrontalières.
- **Le Groupe de travail Economie:** approfondir la coopération dans les secteurs porteurs d'avenir, développer un marketing local, harmoniser et favoriser l'accès aux marchés du voisin, soutenir la mobilité sur les marchés du travail.
- **Le groupe de travail Aide face aux catastrophes:** renouvellement de l'accord transfrontalier portant sur l'information et le renforcement de la sécurité, améliorer les réseaux de communication, ainsi que réaliser des exercices d'assistance en cas de danger.
- **Le groupe de travail Environnement:** renforcer la coopération entre les partenaires, l'échange d'informations et d'expériences entre les administrations concernées.
- **Le groupe de travail Circulation:** évaluer selon des critères communs le trafic, les infrastructures et les problèmes, les informations réciproques concernant les projets

## Organigramm der D-F-CH Oberrheinkonferenz / Organigramme de la Conférence du Rhin Supérieur



Quelle/source: [www.oberrheinkonferenz.org](http://www.oberrheinkonferenz.org)

grenzüberschreitende Verkehrsprojekte, Maßnahmen- und Aktionsvorschläge zur Verbesserung von Organisation und Effizienz des Verkehrs.

### 4.3.2 Infobest PALMRAIN : Eine Dienstleistungseinrichtung für die Bevölkerung

#### Gebiet

Die Beratungseinrichtung Infobest Palmrain in Village Neuf bildet mit den drei anderen Infobesteinrichtungen Vogelgrun-Breisach, Kehl-Strasbourg und Pamina-Lauterbourg ein Netzwerk für grenzüberschreitende Fragen am Oberrhein. Das Maison TRIRHENA Palmrain ist im trinationalen Großraum um Basel Ansprechpartner für Bürger, Vereine, Unternehmen, Verwaltungen und Politiker und bietet Informationen und Beratung für grenzüberschreitende Fragen zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz.

#### Organisation, Juristische Struktur

Die Informations- und Beratungsstelle (Infobest) Palmrain wurde von 12 staatlichen und kommunalen Stellen, einschließlich der drei von Deutschland, Frankreich und der Schweiz privatrechtlich organisierten Regiogesellschaften, geschaffen und am 1. Juli 1993 offiziell eröffnet.

Infobest ist keine rechtliche Körperschaft, sondern ein Zusammenschluss verschiedener Vertragspartner, die zum Ziel haben, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am südlichen Oberrhein zu verbessern und zu intensivieren. Die Träger sind daher die eigentlichen Stützen des Projekts.

#### Finanzierung

Bis Ende 1998 wurde die Institution von diesen Trägern sowie zu 40% durch INTERREG-Fördermittel finanziert. Nach dem Wegfall der Förderung durch die EU und die Schweizer Eidgenossenschaft sind auf der lokalen Ebene zahlreiche neue Kofinanzierungspartner hinzugekommen, wobei die Kosten paritätisch zu je einem Drittel auf die Träger aus den Ländern Frankreich, Deutschland und Schweiz aufgeteilt werden. Heute tragen 28 öffentliche und private Stellen die Finanzierung von Infobest Palmrain.

de circulation d'ordre transfrontalier, mesurer et proposer des actions d'amélioration de l'organisation et de l'efficacité du réseau de transports.

### 4.3.2 Infobest PALMRAIN : une structure au service de la population

#### Territoire

L'instance de conseil Infobest Palmrain à Village Neuf représente avec les trois autres instances d'Infobest Vogelgrun Breisach, Kehl Strasbourg et Pamina Lauterbourg un réseau pour répondre aux questions transfrontalières dans le Rhin-supérieur. L'antenne Infobest dans la maison TRIRHENA Palmrain couvre le territoire transfrontalier autour de Bâle, pour les particuliers, les associations, les entreprises, les administrations et les élus et informe et conseillent pour toutes les questions d'ordre transfrontalier concernant la France, l'Allemagne et la Suisse.

#### Organisation, structure juridique

L'organisme d'information et de conseil (INFOBEST) Palmrain a été créé à partir de 12 instances communales et étatiques incluant les trois organismes régionaux organisés selon le droit privé par les trois pays, l'Allemagne, la France et la Suisse. Il a été mis en place officiellement le 1er juillet 1993.

Infobest n'est pas une collectivité du point de vue juridique, mais constitue une coopération des différentes parties contractantes, qui ont pour but d'améliorer et d'intensifier la coopération dans le sud du Haut-Rhin. Les collectivités sont les véritables soutiens du projet.

#### Financement

Jusqu'à la fin de l'année 1998, l'institution a été financée par ces mêmes collectivités mais également par les subventions INTERREG à la hauteur de 40%. Après la disparition des subventions européennes et suisse, de nouveaux et nombreux partenaires cofinanceurs à l'échelon local ont pris le relais. Dans le même temps, les coûts ont été répartis paritairement d'un tiers en fonction des porteurs des trois pays, la France, l'Allemagne et la Suisse. Le financement de Infobest Palmrain est actuellement assuré par 28 instances publiques et privées.

## Ziele

Infobest Palmrain ist, wie die anderen Infobest-Geschäftsstellen auch, Dienstleister im deutsch-französisch-schweizerischen Grenzraum. Als solche möchte Infobest das ungehinderte Miteinander in einem zusammenwachsenden deutsch-französisch-schweizerischen Lebensraum fördern. Infobest bietet zu diesem Zweck Verwaltungen, Unternehmen, Bürgern und Besuchern der trinationalen Agglomeration eine große Bandbreite an Beratungs- und Informationsdienstleistungen an. Infobest ist

- ein Ansprechpartner für alle,
- Anlaufstelle für Information und Beratung,
- Hilfe bei grenzüberschreitenden Vorhaben,
- Scharnier zwischen den Verwaltungen,
- der geeignete Treffpunkt,
- Schaufenster der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Der TEB-Verein und Infobest Palmrain unterzeichnen 2007 ein Übereinkommen für eine engere Zusammenarbeit.

### 4.3.3 metrobasel: Die Initiative privater und öffentlicher

#### Metropolitanakteure aus Basel

metrobasel ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen und Akteuren der Zivilgesellschaft, die mehrheitlich aus dem Schweizer Bereich der Trinationalen Agglomeration Basel kommen. Von dem Konzept der Metropolitanregion Basel ausgehend, entwickeln die Mitglieder und Partner von metrobasel thematische Untersuchungen und Politikempfehlungen für die Region. Diese äußern sich in folgenden Veranstaltungen, Veröffentlichungen und Projekten: metrobasel Report, metrobasel Outlook, metrobasel Plattform, metrobasel Initiative, metrobasel Vision, metrobasel Foren, metrobasel Translearn, metrobasel Expo. Der Präsident vom Eurodistrict ist Vorstandsmitglied von metrobasel.

metrobasel hat kein institutionalisiertes Gebiet. Als Interessenszusammenschluss können Unternehmen, Gebietskörperschaften und Vertreter der Zivilgesellschaft beitreten.

## Objectifs

Infobest Palmrain est, comme également les autres instances d'Infobest, un service dans l'espace frontalier franco-germano-suisse. En tant que tel, Infobest souhaite faciliter les échanges dans le bassin de vie franco-germano-suisse en plein développement. Infobest propose dans ce but aux administrations, aux entreprises, aux particuliers, et aux visiteurs de l'agglomération trinationale une grande diversité de services dans les domaines du conseil et de l'information. Il constitue:

- Un interlocuteur pour tous,
- Une source d'information et de conseil,
- Un soutien aux projets transfrontaliers,
- Un trait d'union entre les administrations,
- Un lieu de rencontre optimal,
- Une vitrine de la coopération transfrontalière.

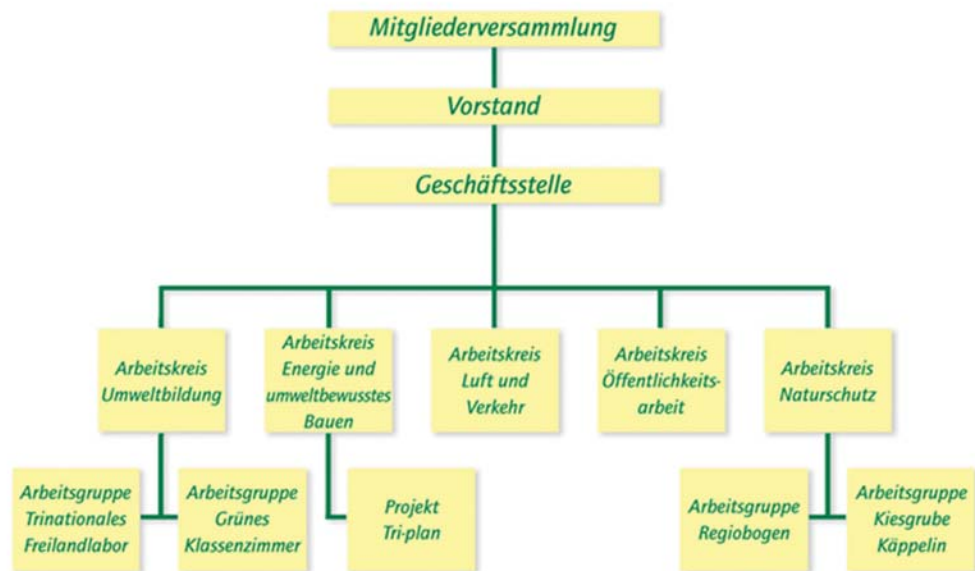
L'association ETB et Infobest Palmrain ont signé une convention de partenariat en 2007.

### 4.3.3 metrobasel: l'initiative des acteurs privés et publics

#### métropolitains de Bâle

metrobasel se base sur une coopération étroite entre les entreprises, les institutions et la société civile avant tout concernant le secteur suisse de l'agglomération trinationale. A partir du concept d'une métropole régionale de Bâle, les membres et les partenaires de metrobasel développent des études thématiques et des recommandations politiques pour la région. Ces dernières s'expriment à travers les manifestations, les publications et les projets suivants: metrobasel Report, metrobasel Outlook, metrobasel Plattform, metroBasel Vision, metrobasel Initiative, metrobasel Vision, metrobasel Foren et metrobasel Translearn, metrobasel Expo. Le président de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle fait partie, de droit, du conseil d'administration de metrobasel.

metrobasel n'est pas un territoire institutionnalisé. Les entreprises, les collectivités locales et les représentants de la société civile peuvent y adhérer dans la mesure où il s'agit



Organigramm TRUZ / Schéma d'organisation CTE (TRUZ / CTE 2006)

Thematisch behandelt metrobasel ein Gebiet, welches vor allem auf die regionalökonomischen Untersuchungen der Mitglieder zurückzuführen ist.

#### 4.3.4 Trinationales Umweltzentrum – TRUZ

„Unter dem Dach des TRUZ / CTE engagieren sich 54 Umweltinitiativen, Gebietskörperschaften, Institutionen und Unternehmen aus den drei Ländern Schweiz, Frankreich und Deutschland für regionalen und grenzüberschreitenden Umweltschutz.“ (www.truz.org) Das TRUZ ist als Verein Koordinationsplattform und Akteur für umweltrelevante Themen. Mit seiner im Wiesental gelegen Dienststelle ist es darüber hinaus Veranstaltungsort und Treffpunkt. Im Rahmen der Arbeitsgruppen Landschaft, Umwelt/Energie arbeitet das TRUZ eng mit dem Eurodistrict zusammen.

##### Organisation, Finanzierung

Das Trinationale Umweltzentrum ist als Verein organisiert. Seine wichtigsten Organe sind die Mitgliederversammlung, der Vorstand und die Geschäftsstelle.

d'une fusion des intérêts de chacun. Metrobasel aborde thématiquement le territoire qui doit être avant tout soumis à un examen économique réalisé par les membres.

#### 4.3.4 Centre Trinational pour l'environnement – CTE

«Sous la gouvernance du CTE/TRUZ, 54 associations environnementales, communes, institutions et entreprises issues des trois pays, la Suisse, la France, et l'Allemagne s'engagent pour la protection régionale et transfrontalière de l'environnement» (www.truz.org). Le CTE agit en tant qu'association, plateforme de coordination et acteur des thèmes relatifs à l'environnement. De plus, son siège situé dans la vallée de la Wiese constitue un lieu de manifestations et de rencontres. Le CTE coopère étroitement avec l'ETB au niveau des groupes de travail paysage et environnement/économie d'énergie.

##### Organisation, financement

Le Centre Trinational de l'Environnement est organisé selon le modèle associatif. Ses organes les plus importants sont: l'Assemblée des membres, le Conseil d'administration et son administration.

Die Mitgliederversammlung tritt einmal im Jahr zusammen. Sie beschließt in zwei Abstimmungsvorgängen paritätisch über die Anträge des Vorstandes. Darüber hinaus ernennt sie den Vorstand, der ihr gegenüber zur Rechenschaft verpflichtet ist. Der Vorstand setzt sich aus insgesamt sechs Mitgliedern der drei Ländern des Vereinsgebietes zusammen. Zur Erfüllung seiner Aufgaben verfügt der Verein über eine Geschäftsstelle, welche vor allem die administrative Arbeit leistet. Sie organisiert, koordiniert und schafft die notwendige Vernetzung.

Die fachliche Zusammenarbeit findet in den fünf Facharbeitskreisen „Naturschutz“, „Energie“, „Luft und Verkehr“, „Umweltbildung“ und „Öffentlichkeitsarbeit“ statt. Diese initiieren und koordinieren die Projekte.

Der Verein finanziert seine Tätigkeiten und Ausgaben durch Mitgliederbeiträge. Diese werden durch öffentliche Fördermittel, Spenden und Fördermitglieder ergänzt. Bis auf die Geschäftsstelle arbeiten alle Vereinsgremien ehrenamtlich.

## Ziele

Das Trinationale Umweltzentrum koordiniert und bündelt die Umwelt- und Naturschutzaktivitäten seiner Mitglieder im Vereinsgebiet und sorgt für ihre finanzielle Förderung. Darüber hinaus setzt der Verein ergänzend eigene Maßnahmen durch. In seiner Satzung gibt sich der Verein folgende Aufgaben:

- Beratung, Entwicklung und Umsetzung im Bereich des lokalen und grenzüberschreitenden Naturschutzes; Betreuung von Schutzgebieten; Erstellung von Naturschutzprogrammen;
- Förderung und Verbreitung von optimierten und ressourcenschonenden Energiesystemen; Energieberatung und Förderung des Einsatzes erneuerbarer Energiequellen;
- Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Dreiländereck; Förderung von intelligenten, umwelt- und menschengerechten Verkehrssystemen;
- Entwicklung und Verbreitung von Programmen, die der lokalen Erhaltung und Verbesserung der Umwelt dienen.

Der Verein bedient sich zur Erreichung seiner Ziele folgender Mittel:

- Beratung und Information der Öffentlichkeit,
- Organisation und Durchführung von Seminaren, Führungen und Ausstellungen,

L'Assemblée des membres se rassemble une fois par an. Elle vote de manière paritaire en deux tours les demandes du conseil. De plus, elle nomme les membres du conseil, qui est responsable vis-à-vis de l'Assemblée. Le conseil se compose de 6 membres en tout, issus des trois pays. Afin de remplir ses missions, le conseil dispose d'une agence, qui se charge essentiellement du travail administratif. Elle organise, coordonne et met en place l'interconnexion nécessaire.

La coopération se répartit en cinq champs de travail «Protection de la nature», «Energie» «Air et transports», «Education à l'environnement» et «Relations publiques». Ces cinq domaines donnent l'impulsion de départ aux projets et les coordonnent.

L'association finance ses activités et ses dépenses grâce aux contributions des membres. Ces contributions sont complétées par les subventions publiques, et les dons des membres bienfaiteurs. Toutes les instances de l'association, l'agence incluse, travaillent bénévolement.

## Objectifs

Le Centre Trinationale de l'Environnement coordonne et lie les activités de protection de la nature et de l'environnement des participants inscrits dans le périmètre associatif et se charge de son financement. En complément, l'association met en exécution des mesures spécifiques. Dans ses statuts, l'association se donne les missions suivantes:

- conseil, développement et mise en pratique dans le domaine de la protection naturelle locale et transfrontalière; prise en charge de zones de protection, instauration des programmes de protection de la nature,
- promotion et extension des systèmes d'énergie performants et alternatifs, conseil en énergie et promotion de l'investissement des sources d'énergie renouvelables,
- développement de mesures pour l'amélioration de la qualité de l'air dans le «coin des trois frontières», promotion de modes de transports alternatifs, adaptés et intelligents,
- développement et extension des programmes, qui permettent la préservation locale et l'amélioration de l'environnement.

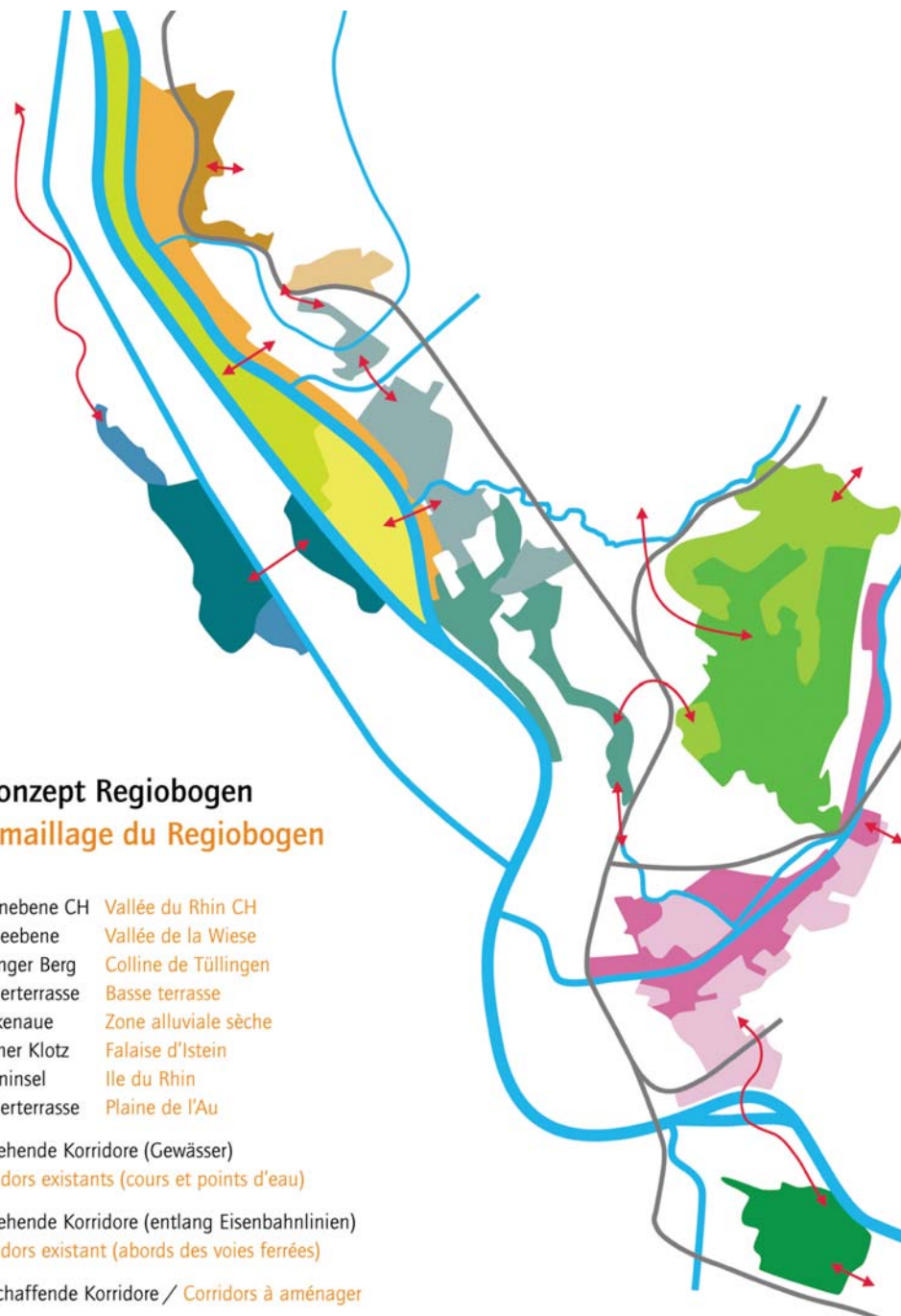
L'association s'appuie sur les moyens suivants pour atteindre ses objectifs:

- conseil et information du public,
- organisation et mise en place de séminaires, stages et expositions,

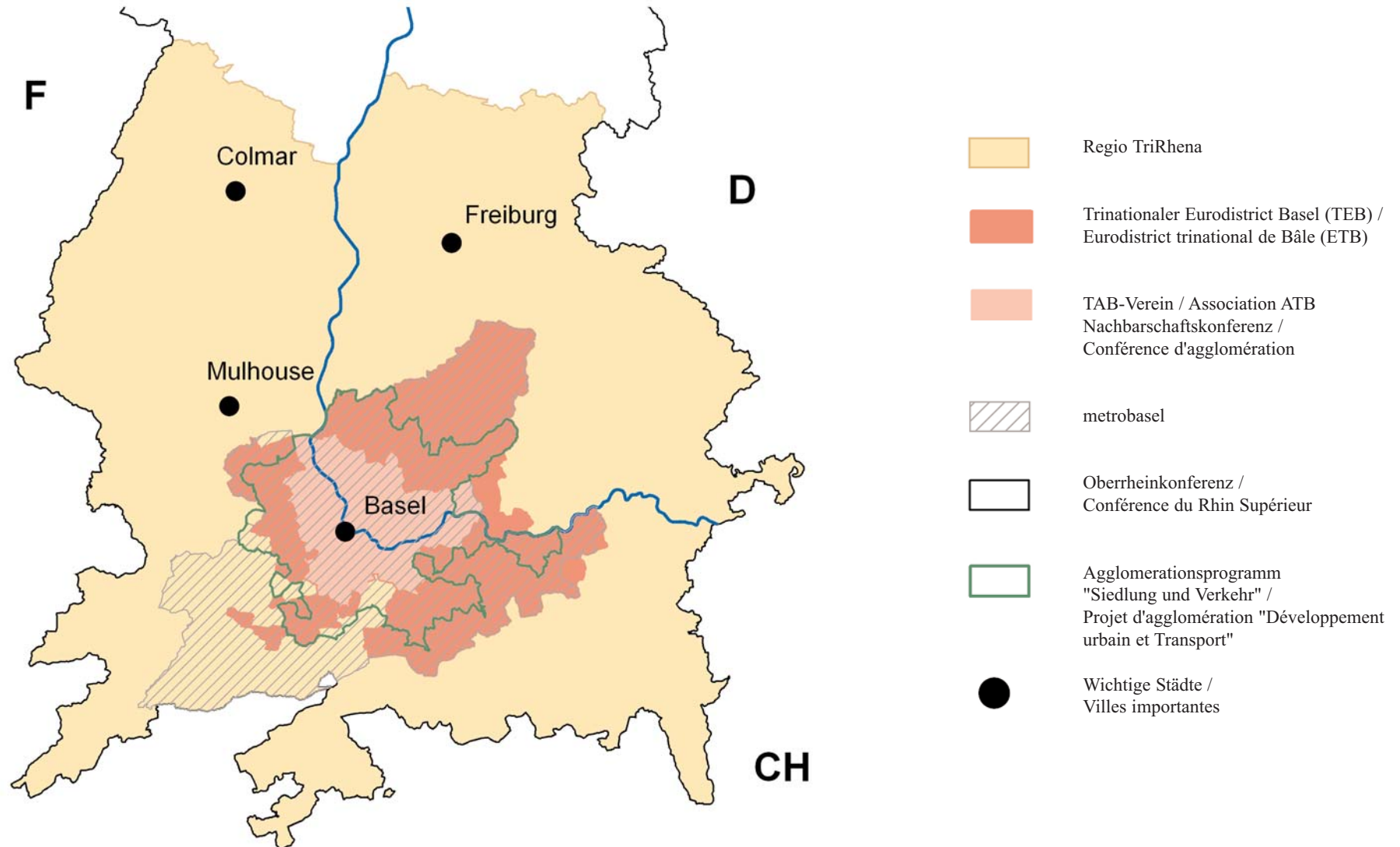
## Verbundkonzept Regiobogen

### Projet de maillage du Regiobogen

- |                                                                                     |                                                                                                 |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|  | Rheinebene CH                                                                                   | Vallée du Rhin CH    |
|  | Wieseebene                                                                                      | Vallée de la Wiese   |
|  | Tüllinger Berg                                                                                  | Colline de Tüllingen |
|  | Niederterrasse                                                                                  | Basse terrasse       |
|  | Trockenaue                                                                                      | Zone alluviale sèche |
|  | Isteiner Klotz                                                                                  | Falaise d'Istein     |
|  | Rheininsel                                                                                      | Ile du Rhin          |
|  | Niederterrasse                                                                                  | Plaine de l'Au       |
|  | Bestehende Korridore (Gewässer)<br>Corridors existants (cours et points d'eau)                  |                      |
|  | Bestehende Korridore (entlang Eisenbahnlinien)<br>Corridors existant (abords des voies ferrées) |                      |
|  | Zu schaffende Korridore / Corridors à aménager                                                  |                      |



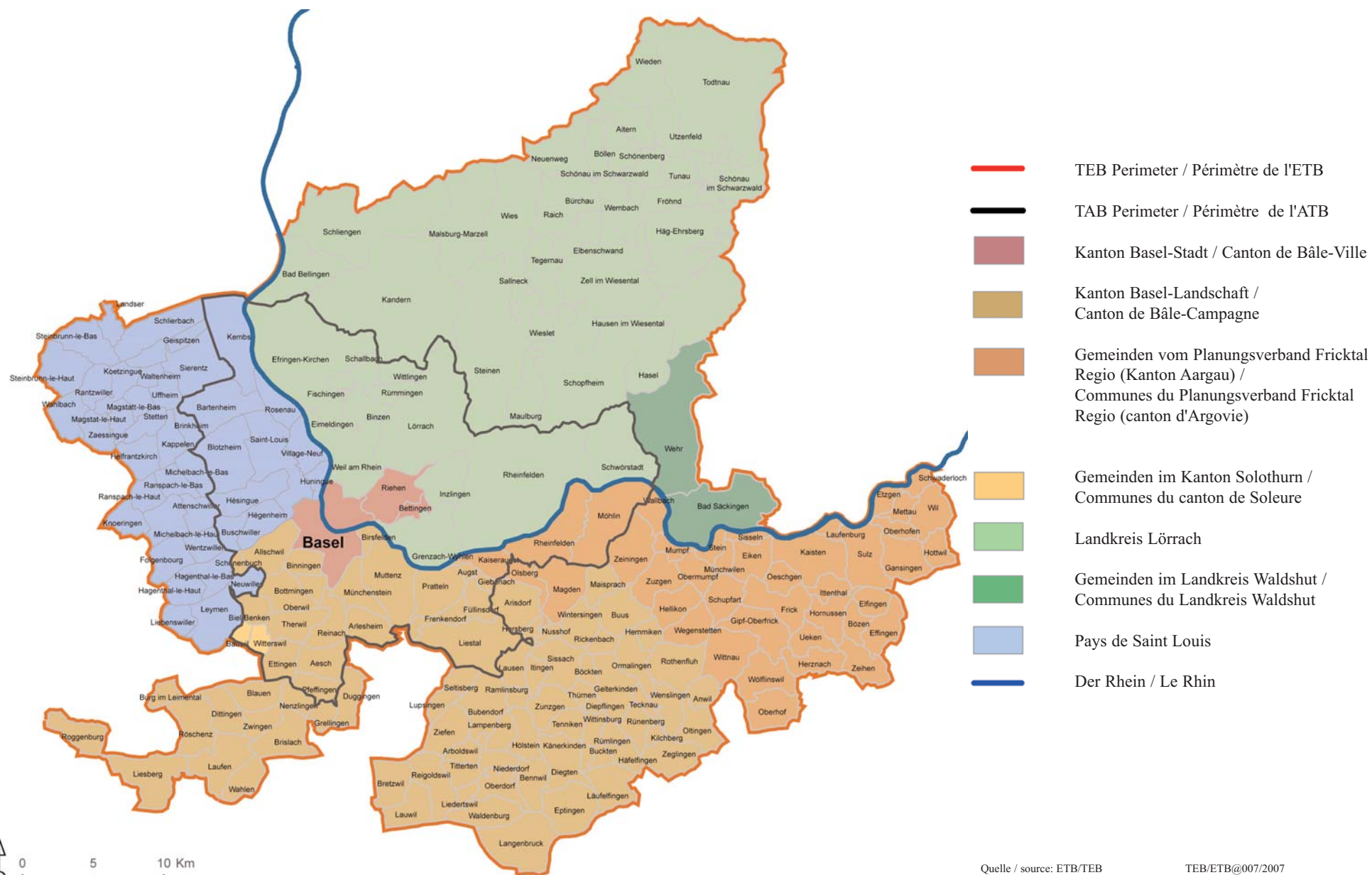
## Kooperationsperimeter um die TAB Périmètres de coopération autour de l'ATB



Quelle/source: Perimeter Agglomerationsprogramm Oktober 2005 / Périmètre du projet d'agglomération, d'octobre 2005.

TAB/ATB@008c-2006

# Perimeter des Trinationalen Eurodistricts Basel Périmètre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle



- Aufklärungsarbeit an Schulen und Kindergärten,
- Vermittlung von Fertigkeiten anhand konkreter Projekte,
- Stellungnahmen zu aktuell geplanten Eingriffen in Natur- und Umweltbelange durch Behörden, Verbände und Unternehmen,
- Durchführung von Diskussionsveranstaltungen,
- Erstellung von Gutachten,
- Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen im Umwelt- und Naturschutz,
- Mitarbeit bei der Optimierung von umwelt- und menschengerechten Produktionsverfahren.

Die Aktivitäten des Trinationalen Umweltzentrums kommen neben zahlreichen kleineren und größeren Veranstaltungen in drei größeren Projekten zum Ausdruck:

- **Natur- und Umweltbildung:** Mit einem "Freilandlabor" rund um das Sundgauhaus möchte das TRUZ den Unterricht von Schulklassen in der Regio erweitern und attraktiver machen.
- **Regiobogen:** Das Projekt Regiobogen ist ein grenzüberschreitendes Projekt mit der Zielsetzung, bestehende Biotope in den drei Ländern der Region zu erhalten und durch Schaffung von Korridoren zu vernetzen (vgl. Abb. S.128).

## 4.4 Schlussfolgerung

Die Aktivitäten der grenzüberschreitenden Kooperation begannen 1963 im Rahmen der Regio Basiliensis. In dieser Pionierphase waren die Kooperationsaktivitäten der Regio ein Vorbild in ganz Europa. Es war die Zeit, in der die Wunden des Zweiten Weltkriegs noch sehr lebendig waren und in der man das Zusammenleben neu erlernen musste.

Heute, mehr als 40 Jahre später, hat sich die grenzüberschreitende Problematik verändert. Die Aktivitäten ausschließlich diplomatischen und symbolischen Charakters sind in eine Kooperation übergegangen, welche auf die Realisierung von gemeinsamen Projekten ausgerichtet ist, die das Leben der Bewohner aller drei Länder erleichtern soll. Diese überqueren tagtäglich die Grenzen um zu arbeiten, zu reisen, ins Museum oder

- travail de pédagogie auprès des écoles et jardins d'enfants,
- échange des compétences sur la base de projets concrets,
- prise en compte par les autorités, les associations et les entreprises des interventions actuellement planifiées dans les domaines de la nature et de l'environnement,
- instauration de débats,
- mise en place d'expertises,
- instauration de mesures de formation continue pour la protection de l'environnement et de la nature,
- travail de collaboration afin d'optimiser les processus de production alternatifs adaptés à l'homme.

Les activités du Centre Trinationale de l'Environnement s'expriment, en parallèle des nombreuses manifestations petites et grandes, dans trois grands projets:

- **Education à la nature et à l'environnement:** Avec un laboratoire «en pleine terre» entourant la maison du Sundgau, le CTE souhaite prolonger les enseignements scolaires dans la Regio et les rendre plus attractifs
- **Regiobogen:** Le projet Regiobogen est un projet transfrontalier qui répond à l'objectif de préserver les biotopes existants dans les trois pays de la Regio et de les mettre en réseau grâce à la création de corridors (cf. carte p.128).

## 4.4 Conclusion

Les activités de coopération transfrontalière ont débuté en 1963 dans le cadre de la Regio Basiliensis. A cette époque pionnière, les activités de coopération de la Regio étaient un modèle pour l'ensemble de l'Europe. C'était l'époque où les blessures de la deuxième guerre mondiale étaient encore bien vives et où il fallait réapprendre à vivre ensemble.

Aujourd'hui, plus de 40 ans après, la problématique transfrontalière a changé. D'une activité essentiellement diplomatique et symbolique, pour réparer les blessures de la guerre, nous sommes passés à une coopération plus tournée vers la réalisation de projets pour améliorer la vie des habitants des trois pays. Ceux-ci passent les frontières tous

Einkaufen zu gehen und verstehen immer weniger die mit den Grenzen verbundenen Probleme.

Wie wir gesehen haben, wurden in den vergangenen Jahren viele grenzüberschreitende Kooperationsstrukturen geschaffen. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung im Grenzbereich zu entsprechen, sind sie in unterschiedlichen thematischen Bereichen und räumlichen Maßstäben tätig. Es besteht darüber hinaus eine bedeutende Zahl thematischer Kooperationsinitiativen in den Bereichen universitäre Bildung, Gefahrenabwehr, Biotechnologie, Grenzschutz, Zoll und Kultur, usw.

Obgleich sämtliche Strukturen ihre eigene Daseinsberechtigung und Spezialisierung haben und obwohl es keine deckungsgleichen Organisationen gibt, fordern immer mehr Stimmen eine Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Governance-Systems. Ihr Wunsch ist es, das System zu vereinfachen und in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wieder die Pionierrolle in Europa einzunehmen.

Anfang 2007 wurde daher beschlossen, auf der Grundlage des TAB-Vereins nach französischem Recht einen Eurodistrict, den „Trinationalen Eurodistrict Basel“, zu gründen. Heute ist die Satzung des Trinationalen Eurodistricts Basel verabschiedet. Sie erlaubt,

- die Gründung des Districtsrats als “Parlament”
- eine verstärkte Kooperation mit Infobest,
- eine Fortsetzung der Kooperation im Bereich Raumplanung,
- eine thematische Ausweitung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit,
- eine Vereinfachung der grenzüberschreitenden Kooperationseinrichtungen für die Bevölkerung.

Die Gründung des Trinationalen Eurodistricts Basel steht symbolisch für die Bedeutung, die die gewählten Vertreter der trinationalen Stadtregion Basel der Ausdehnung, Vertiefung und Verstärkung ihrer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beimessen.

les jours pour travailler, faire du tourisme, aller au musée ou faire leurs courses et ils comprennent de moins en moins les problèmes liés à la présence de la frontière.

Comme nous venons de le voir, de nombreuses structures de coopération transfrontalière ont été créées dans les différents champs thématiques et à différentes échelles pour répondre aux besoins de la population frontalière. Il existe également un nombre important d'autres initiatives de coopération thématique dans le domaine de la formation universitaire, de la gestion des risques, des biotechnologies, de la police des frontières et des douanes, de la culture, etc.

Bien que toutes ces structures aient leur raison d'être et leur spécificité et qu'il n'y ait pas de doublon; un nombre de plus en plus important de voix demande une évolution du système de gouvernance transfrontalier. Leur volonté est de simplifier le système et de retrouver une position de pionnier en Europe dans le domaine de la coopération transfrontalière.

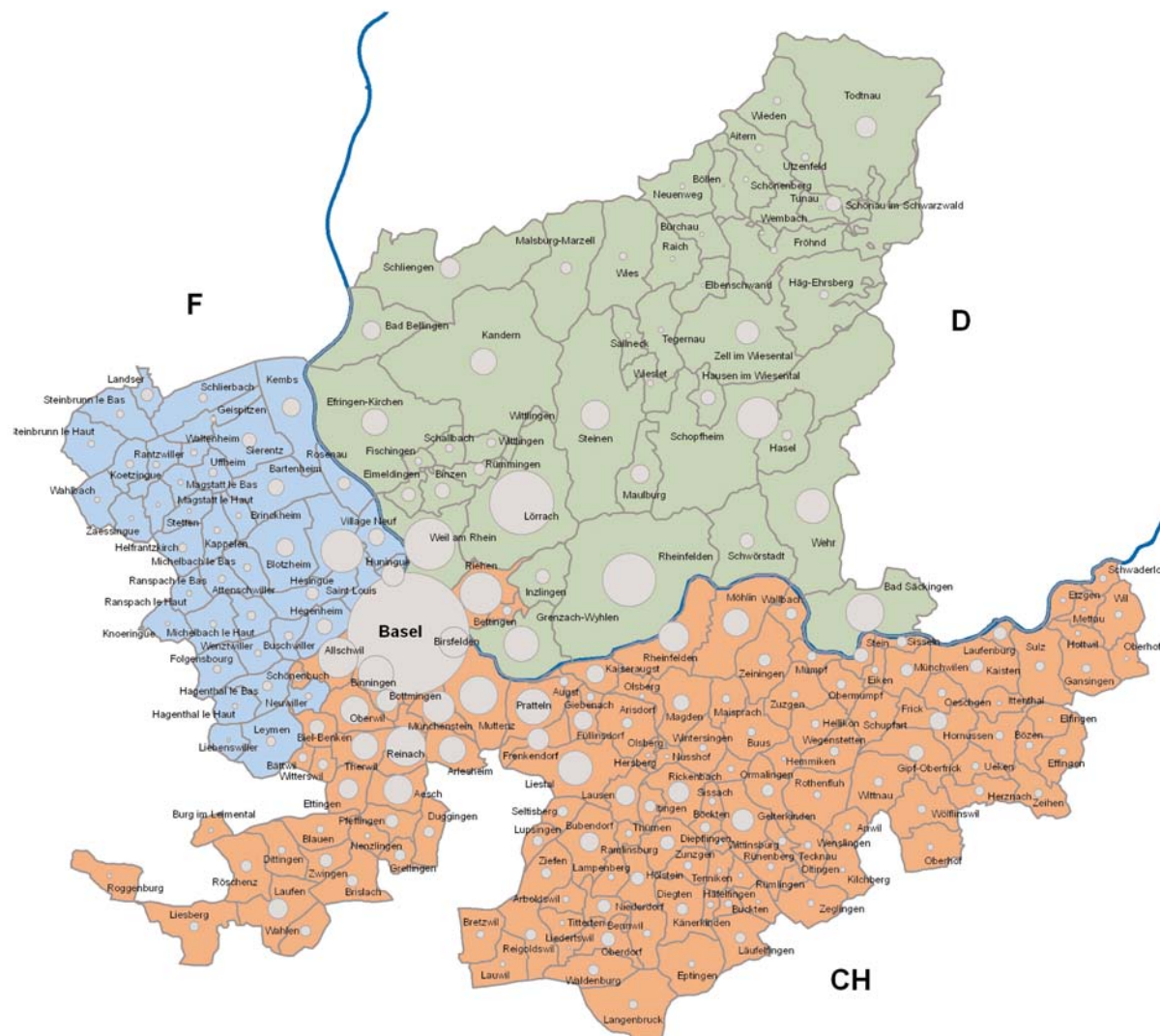
Il a donc été décidé début 2007 de créer un Eurodistrict «l'Eurodistrict Trinational de Bâle» sur la base juridique de l'association ATB, de droit local français. Aujourd'hui, les statuts de l'Eurodistrict Trinational de Bâle ont été approuvés. Ils permettent:

- la création d'un Conseil Consultatif (Districtstrat) de l'Eurodistrict,
- une coopération renforcée avec INFOBEST,
- la poursuite de la coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire,
- un élargissement des thèmes de la coopération transfrontalière,
- une simplification, pour la population, des instances de coopération transfrontalière.

La création de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle est le symbole de l'importance pour les élus de la région urbaine trinationale de Bâle d'élargir, d'approfondir et de renforcer leur coopération transfrontalière.

# Bevölkerung des Trinationalen Eurodistricts Basel 2000

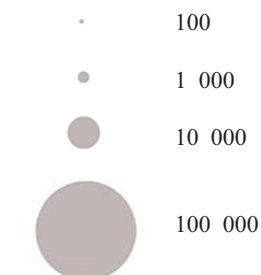
## Population de l'Eurodistrict Trinational de Bâle en 2000



Gesamtbevölkerung im Jahre 2000/  
Population totale en 2000:

829 000 Einwohner / Habitants

|                                                                                                                           |    |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------|
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span>     | CH | 515 000 = 62 % |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span> | D  | 248 000 = 30 % |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span>  | F  | 67 000 = 8 %   |



|                      |         |
|----------------------|---------|
| Basel:               | 166 500 |
| Lörrach:             | 45 500  |
| Rheinfelden (Baden): | 32 000  |
| Weil am Rhein:       | 29 000  |
| Riehen:              | 20 500  |
| Saint Louis:         | 20 000  |



Quelle/source : Bundesamt für Statistik 2000 / INSEE 1999 / Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2000

TEB/ETB@S-001a-TEB-2007

Trinationaler Eurodistrict Basel – TEB  
Eurodistrict Trinational de Bâle – ETB

Geschäftsstelle  
Administration

Autoren / Auteurs:

Dr. Frédéric Duvinage  
Dirk Lohaus  
Florence Prudent

Juni / Juin 2009

[www.eurodistrictbasel.eu](http://www.eurodistrictbasel.eu)



Das Projekt wird von der  
Europäischen Union (EU)  
im Rahmen der INTERREG-  
Initiative unterstützt.

Le projet bénéficie du soutien  
de l'Union Européenne (UE)  
dans le cadre  
de l'initiative INTERREG.

