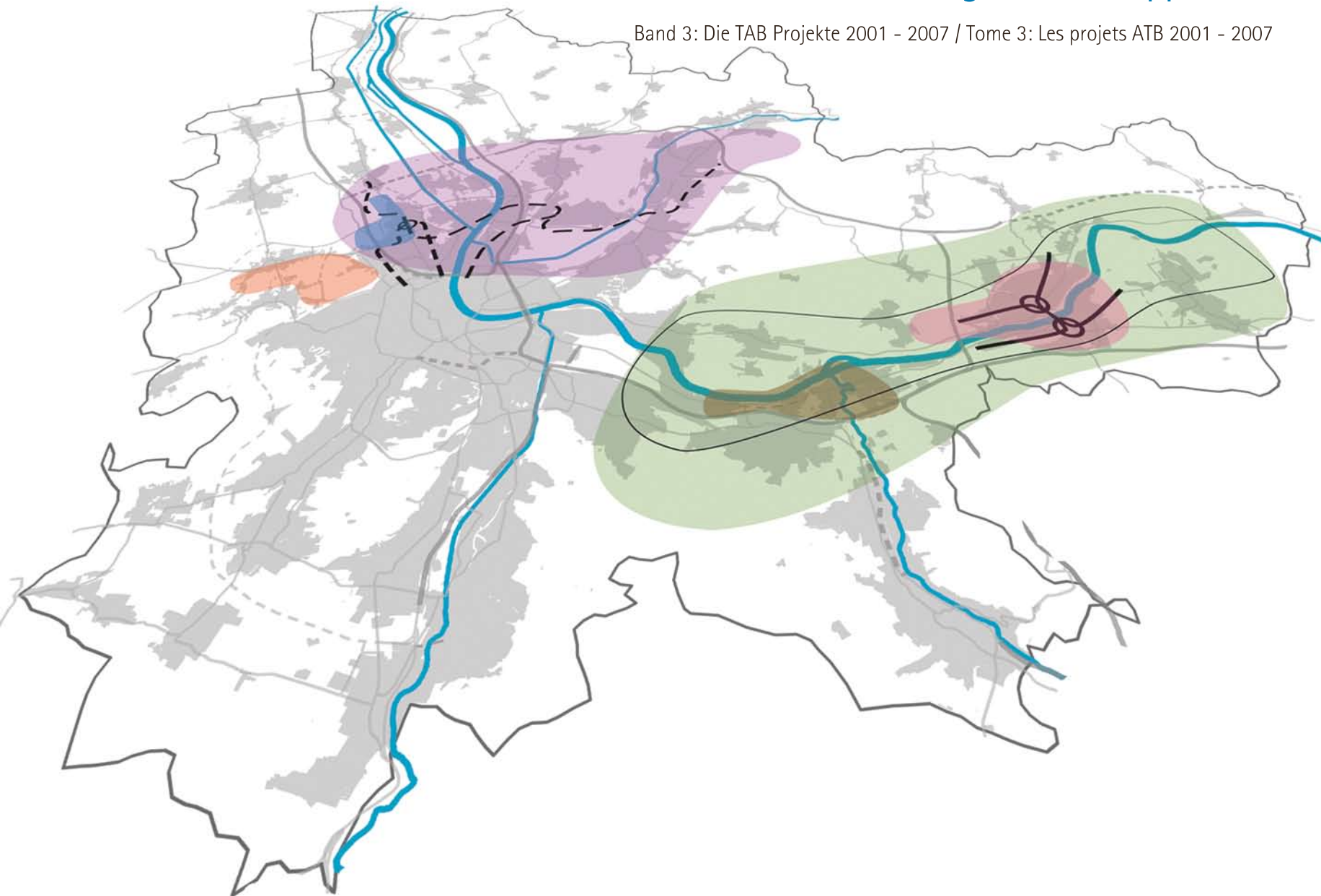


Eine Zukunft zu Dritt : Entwicklungsstrategie 2020 Un Avenir à Trois : Stratégie de développement 2020

Band 3: Die TAB Projekte 2001 - 2007 / Tome 3: Les projets ATB 2001 - 2007



Inhalt Contenu

1	Die Trinationale Agglomeration Basel von 2001 bis 2007: Eine Epoche der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit L'agglomération trinationale de Bâle de 2001 à 2007: Une Epoque de la coopération transfrontalière	7
2	Ausgangspunkt, Vision und Strategie: Das Gesamtentwicklungskonzept für die Trinationale Agglomeration Basel von 2001 Point de départ, vision et stratégie: Le concept global de développement de l'Agglomération Trinationale Bâle de 2001	11
2.1	Ziele und Gegenstand Motifs et objet	11
2.2	Ziele Objectifs	12
2.3	Das Raumkonzept Le concept spatialisé	13
2.4	Die Projekte des Entwicklungskonzeptes 2001 Les projets du concept de développement de 2001	17
2.5	Kriterien für die Evaluation der Schlüsselprojekte Critères pour l'évaluation des projets-clés	20

3	Die vom TAB-Verein zwischen 2001 und 2007 begleiteten Projekte Les projets suivis par l'association ATB entre 2001 et 2006	23
3.1	Entwicklungspol Saint-Louis und Technoport (EF 1) Développement du pôle de Saint-Louis et du technoport (EF1)	23
3.1.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation initiale et idée 2001	23
3.1.2	Ergebnisse der Machbarkeitstudie „Entwicklungspol Bahnhof Saint- Louis West“ (2004) Résultats de l'étude : Concept de pôle de développement gare Saint-Louis Ouest (2004)	25
3.1.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	28
3.1.4	Evaluation der Projektergebnisse Evaluation des résultats du projet	29
3.1.5	Zusammenfassung Résumé	34
3.2	Vorprojekt Park&Ride und multimodale Verkehrsplattform Bahnhof Saint-Louis (C 1) Avant projet Parking Relais et Pôle d'échange de la gare de Saint-Louis (C1)	35
3.2.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation de départ et idée 2001	35
3.2.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudien „Multimodale Verkehrsplattform Bahnhof Saint-Louis“ Etude de faisabilité « Pôle d'échange multimodal, gare de Saint-Louis »	37
3.2.3	Architekturwettbewerb für die P&R-Anlage Le concours architectural pour le parking-relais	37
3.2.4	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie P&R-Anlage Résultats de l'étude de faisabilité parking relaus	40
3.2.5	Evaluation der Projektergebnisse Evaluation des résultats du projet	41
3.2.6	Zusammenfassung Résumé	42
3.3	Nordbogen öffentlicher Verkehr, Schienenanschluss des Euroairports und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 (EF 2-4) Arc Nord transports en commun, liaison ferroviaire de l'EuroAirport et prolongement des lignes de tramway 3, 8 et 11 (EF 2-4)	44
3.3.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation initiale et idée 2001	44

3.3.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie: Nordbogen öffentlicher Verkehr und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 Les résultats de l'étude de faisabilité: Arc Nord transports en commun et prolongement des lignes de tramway 3, 8 et 11	45
3.3.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	51
3.3.4	Evaluation Evaluation	51
3.3.5	Zusammenfassung Résumé	54
3.4	Siedlungsachse Nord – Arc Urbain (EF 5) Arc Urbain Nord (EF5)	57
3.4.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation initiale et idée 2001	57
3.4.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie: Das Konzept Siedlungsachse Nord Les résultats de l'étude de faisabilité: Le concept d'Arc Urbain Nord	59
3.4.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	66
3.4.4	Evaluation Evaluation	67
3.4.5	Zusammenfassung Résumé	72
3.5	Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim (EF 6-7) Franges urbaines Allschwil - Hégenheim (EF 6-7)	73
3.5.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation de départ et idée de 2001	73
3.5.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Siedlungsränder Allschwil Hégenheim“ Résultats de l'étude de faisabilité « franges urbaines Allschwil-Hégenheim »	74
3.5.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	78
3.5.4	Evaluation Evaluation	80
3.5.5	Zusammenfassung Résumé	84
3.6	Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH (EF 8-9) Développement urbain Rheinfelden D-CH (EF 8-9)	85
3.6.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation initiale et idée 2001	85
3.6.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ Résultats de l'étude de faisabilité développement urbain Rheinfelden D-CH	86

3.6.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	91
3.6.4	Evaluation Evaluation	92
3.6.5	Zusammenfassung Résumé	96
3.7	Verkehrsentwicklung TAB Ost (EF 10) Développement transports ATB Est (EF 10)	97
3.7.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation initiale et idée 2001	97
3.7.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Verkehrsentwicklung TAB Ost“ Résultats de l'étude de faisabilité: Développement des transports ATB Est	98
3.7.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	103
3.7.4	Evaluation Evaluation	104
3.7.5	Zusammenfassung Résumé	106
3.8	Salina-Raurica – Wohnen, Arbeiten, Wissen, Erleben am Rhein (EF 12) Salina-Raurica – Emploi – Habitat – Culture – Art de vivre le long du Rhin (EF 12)	107
3.8.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation de départ et idée 2001	107
3.8.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudien „Salina-Raurica“ Résultats des études de faisabilité «Salina-Raurica»	109
3.8.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	112
3.8.4	Evaluation Evaluation	113
3.8.5	Zusammenfassung Résumé	117
3.9	Freiraumentwicklung TAB Ost (EF 14) Développement paysager ATB Est (EF 14)	118
3.9.1	Ausgangssituation und Idee 2001 Situation de départ et idée 2001	118
3.9.2	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Freiraumentwicklung TAB Ost“ Résultats de l'étude de faisabilité « développement paysager ATB Est »	120
3.9.3	Folgeprojekte Projets consécutifs	123
3.9.4	Evaluation Evaluation	125

3.9.5 Zusammenfassung Résumé	129
3.10 Die anderen Projekte des Gesamtentwicklungskonzepts 2001 Les autres projets du concept global de développement 2001	130
3.10.1 GIS-Plattform: Ein Raumbereobachtungsinstrument für die ganze Agglomeration Plateforme SIG : un instrument d'observation du territoire pour l'ensemble de l'agglomération	130
3.10.2 Öffentlichkeitsarbeit Relations publiques	132
3.10.3 Fortschreibung der Entwicklungsstrategie für die Trinationale Agglomeration Basel Poursuite de la stratégie de développement pour l'Agglomération Trinationale de Bâle	132
4 Die Beiträge der INTERREG III Projekte Les contributions des projets INTERREG III	135
4.1 Aktionsraum Nord Espace d'action Nord	136
4.1.1 Beiträge der Projekte Les contributions des projets	136
4.1.2 Herausforderungen für die Zukunft des Aktionsraums Nord Enjeux pour l'avenir de l'espace d'action Nord	138
4.2 Aktionsraum Ost Espace d'action Est	140
4.2.1 Beiträge der Projekte Apports des projets	140
4.2.2 Herausforderungen für die Zukunft des Aktionsraums Ost Enjeux pour l'avenir de l'espace d'action Est	142
5 Schlussfolgerung: Die TAB - ein erfolgreiches Projekt auf dem Weg in eine gemeinsame Zukunft Conclusion : l'ATB, un projet réussi sur le chemin d'un avenir commun	143
5.1 Die Stadtregion nach den TAB Projekten La région urbaine après les projets ATB	143
5.2 Zusammenfassende Bewertung der TAB-Projekte Evaluation finale des projets ATB	145

5.3 Ausblick TEB und IBA	150
La perspective ETB et IBA	
5.3.1 Der Trinationale Eurodistrict Basel	150
L'Eurodistrict Trinational de Bâle	
5.3.2 Projekt einer Internationalen Bauausstellung IBA Basel 2020	151
Projet d'une Exposition Internationale d'Architecture IBA Basel 2020	
Anhang: Folgeprojekte aus den Machbarkeitsstudien der TAB-Projekte	152
Annexe: Projets consécutifs des études de faisabilité	
EF 1 Entwicklungspol Saint-Louis West	152
EF 1 Pôle de développement Saint-Louis	
EF 2-4 Nordbogen ÖV, Schienenanschluss Euroairport, Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11	153
EF 2-4 Arc Nord TC, Liaison ferroviare EuroAirport, Prolongement des lignes de tramway 3, 8 et 11	
EF 5 Siedlungsachse Nord	153
EF 5 Arc Nord	
EF 6-7 Siedlungsråder Allschwil Hégenheim	155
EF 6-7 Franges urbaines Allschwil Hégenheim	155
EF 8 Stadtentwicklung Rheinfelden CH-D	156
EF 8 Développement urbain Rheinfelden CH-D	156
EF 10 Freiraumentwicklung TAB Ost	157
EF 10 Espaces libres ATB Est	157
EF 12 Salina Raurica	159
EF 12 Salina Raurica	159
EF 14 Freiraumentwicklung TAB Ost	160
EF 14 Espaces Libres ATB Est	160

1

Die Trinationale Agglomeration Basel von 2001 bis 2007: Eine Epoche der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

L'agglomération trinationale de Bâle de 2001 à 2007: Une époque de la coopération transfrontalière

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 den Großprojekten verbessert werden muss. Der bis dahin übliche lediglich periodische Austausch von Informationen und Planungsdokumenten seit der Gründung der Regio Basiliensis (1963) sollte durch Koordination und Zusammenarbeit während des Planungsprozesses ersetzt werden.

In der Folge dieser Tagung begann eine Gruppe von 16 Planern („Fachliche Koordinationsgruppe“) 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“.

Auf der politischen Seite wurden die Arbeiten von einer ebenfalls trinational zusammengesetzten „Politischen Lenkungsgruppe“, genannt Vorstand, mit 16 Mitgliedern gesteuert.

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

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 dans le domaine des processus et d'urbanisme.

Suite à ce colloque, un groupe de 16 aménageurs (« Comité Technique de Coordination ») issus 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)

Au niveau politique, les travaux furent dirigés par un « Comité Politique de Pilotage » appelé Comité Directeur, composé également de manière trinationale, comportant 16 membres.

Le but du travail autour du concept de développement ATB a consisté à améliorer la collaboration transfrontalière et la coordination dans le domaine de la planification, 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 région économique européenne.

Seit 1996 sind zehn Jahre vergangen. Dank zweier INTERREG Programme für grenzüberschreitende Zusammenarbeit konnte in diesem Zeitraum die grenzüberschreitende Kooperation im Verdichtungsraum der TAB deutlich weiter entwickelt 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 zwei 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 (2002),
- 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 und 2007).

Im Januar 2007 hat der Verein der Trinationalen Agglomeration Basel seinen Namen geändert und nennt sich nun Trinationaler Eurodistrict Basel. Diese Entwicklung spiegelt den politischen Willen wider, die Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf einen größeren Raum auszuweiten. Die während der letzten zehn Jahre in den Bereichen Raumplanung und öffentlicher Verkehr geleistete Arbeit stellt eine solide Grundlage dar, auf welche sich die Akteure des Trinationalen Eurodistricts Basel beim Bau einer gemeinsamen Zukunft stützen können.

Diese Strategie wurde für den Perimeter der Trinationalen Agglomeration Basel verfasst. Gleichwohl versucht sie, auf die mit dem Eurodistrict verbundenen Erwartungen zu antworten.

Um es vorwegzunehmen: Auch nach der erfolgreichen Arbeit im Rahmen des TAB-Vereins sind die heutigen Aufgaben für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zahlreich:

- Erhöhen der Sichtbarkeit der Aktivitäten grenzüberschreitender Zusammenarbeit für die Bevölkerung ([Transparenz](#)),
- Steigern der Effizienz der politischen Governance ([Effizienz](#)),

Depuis 1996, 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 deux millions d'euros pour les projets ATB.

Le travail effectué a permis de :

- Préparer et de définir un premier concept global de développement et des 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 dix études de faisabilités des dix projets ATB (2002-2006) ;
- Actualiser le concept de développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle (2006 et 2007).

En janvier 2007, l'Association de l'Agglomération Trinationale de Bâle a été rebaptisée « Eurodistrict Trinational de Bâle ». Cette évolution reflète une volonté politique d'étendre les thèmes de la collaboration transfrontalière sur un périmètre plus grand. Le travail effectué ces dix dernières années dans le domaine de l'aménagement du territoire et des transports en commun par les acteurs de l'association ATB représentera une base solide sur laquelle les acteurs de l'Eurodistrict Trinational de Bâle pourront se baser pour construire le futur.

Cette stratégie a été conçue pour le périmètre de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Néanmoins elle tente de répondre aux attentes nées de la création de l'Eurodistrict.

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 ([Efficacité](#))
- Concrétiser, par la construction d'infrastructures, la coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire et des transports en commun ([Approfondissement](#)) ;
- Intégrer de nouveaux thèmes de coopération transfrontalière à l'échelle de l'aire urbaine de Bâle ([Elargir](#))

- Konkretisieren der Kooperation im Bereich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch den Bau neuer Infrastruktur (**Vertiefung**),
- Integrieren neuer Themen der grenzüberschreitenden Kooperation (**Ausweitung**),
- Übergehen von einem projektweisen Vorgehen in ein themenübergreifendes „policy making“, welches allein die zahlreichen punktuellen Blockaden in der grenzüberschreitenden Kooperation überwinden lässt und allen Akteuren eine klare Wahrnehmung der Vorteile ihres Engagements im Prozess der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ermöglicht (**Sichtbarmachen des Gewinns der Zusammenarbeit**).

In einem Kontext europäischer und internationaler Städtekonkurrenz möchte das Entwicklungskonzept 2006-2020 eine solide Grundlage für die notwendige Erarbeitung eines gemeinsamen, „städtischen Konsens“ (wohin wollen wir gehen?) bieten, welcher von allen schweizerischen, französischen und deutschen Akteuren aus dem privaten (Unternehmer, Stiftungsvertreter, Architekten, Raumplaner, etc.) wie dem öffentlichen Sektor (Politiker, Verwaltungs- oder Universitätsmitarbeiter) geteilt und getragen wird, die in Zukunft durch ihr Engagement die Landschaft und die Entwicklung der Trinationalen Agglomeration gestalten.

Die Konkretisierung der trinationalen Projekte könnte durch ein städtebauliches Projekt mit internationaler Ausstrahlung, wie das einer Internationalen Bauausstellung (IBA Basel 2020) beschleunigt werden. Ein solches Projekt könnte die Anpassung der Siedlungsstruktur an die Metropolitanökonomie und die Integration der drei nationalen Teilräume der TAB beschleunigen.

Die **Trinationale Agglomeration Basel** verfügt mit dem **Eurodistrict TEB** (einer echten Governance-Struktur) heute über alle Mittel um seine menschlichen, ökonomischen und kulturellen Potenziale in Wert zu setzen und ein Modell der Europäischen Stadt wiederzuentdecken, das bereit ist für den uns bevor stehenden gesellschaftlichen Wandel.

Diese Arbeit umfasst mehrere Bände. Sie finden hier den dritten Band, der auf die im Rahmen des TAB Vereinstete Arbeit zurück blickt.

Viel Spaß beim Lesen!

- 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, le concept de développement 2006 – 2020 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 publiques (élus, services administratifs, universitaires) qui façonneront, par leur engagement, le paysage et le développement de la région urbaine de Bâle dans le futur.

La concrétisation des projets trinationaux pourrait être accélérée par un projet urbain au rayonnement international, tel l’exposition internationale d’architecture IBA Basel 2020. Un tel projet pourrait accélérer l’adaptation de l’ensemble de la structure urbaine de l’agglomération à l’économie métropolitaine et l’intégration des trois parties nationales de l’Agglomération ATB.

L’Agglomération Trinationale de Bâle dispose avec l’Eurodistrict ETB (une véritable structure de gouvernance) de tous les atouts pour valoriser ses potentiels humains, économiques et culturels et pour réinventer un modèle de ville européenne

Ce travail comprend plusieurs tomes. Vous trouverez ci-après le troisième tome qui reprend le travail effectué dans le cadre de l’Agglomération Trinationale de Bâle.

Bonne lecture !



2

Ausgangspunkt, Vision und Strategie: Das Gesamtentwicklungskonzept für die Trinationale Agglomeration Basel von 2001

Point de départ, vision et stratégie: Le concept global de développement de l'Agglomération Trinationale Bâle de 2001

Nachdem der Wille zu einer gemeinsamen, grenzüberschreitenden Raumplanung und einer verbesserten Zusammenarbeit geboren war, stellte sich die Frage, wie dieses große Projekt angegangen werden könnte? Mehr noch, die Überzeugung die Zusammenarbeit zu verbessern, stellte die Frage, wohin denn die Zusammenarbeit führen sollte? Was sind die wichtigen Aufgaben der jungen Trinationalen Agglomeration Basel? Welche gemeinsame Richtung sollte eingeschlagen werden? Was sind die gemeinsamen Entwicklungsziele und wie lassen sich diese erreichen?

In einer ersten Phase wurden zwischen 1998 und 2001 mit Unterstützung des INTERREG II Programms der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft ein gemeinsames Entwicklungskonzept formuliert und Schlüsselprojekte definiert, die eine Vision und eine Strategie für die Zukunft der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit darstellen. Bevor in diesem Band die Erfahrungen der Arbeit und Projekte im TAB-Ver- ein dargestellt werden, geht dieses Kapitel auf diesen gemeinsamen Rahmen ein.

2.1 Ziele und Gegenstand

Mit dem Gesamtentwicklungskonzept von 2001 wird beabsichtigt, ein **gemeinsames Bild** der zukünftigen Gestaltung der trinationalen Agglomeration zu entwerfen.

Das Konzept behandelt den Raum zusammenhängend und flächendeckend, vergleichbar mit einem Binnenstandort innerhalb eines Staates. Die Grenzen (Land, Kanton, Landkreis, Département, u.a.) werden im Konzept wohl politisch-administrativ wahrgenommen und berücksichtigt, weniger aber im funktionalen, wirtschaftlichen, verkehrsmäßigen, alltäglichen Sinn. Das Gesamtentwicklungskonzept vermittelt deshalb das Bild

Après avoir décidé d'élaborer un concept d'aménagement commun et transfrontalier et de développer une meilleure coopération, les acteurs de l'ATB se sont posés la question de savoir comment aborder ce grand projet. Plus encore, l'intensification de la coopération soulève la question du but de la coopération transfrontalière. Quelles sont les tâches importantes pour la jeune Agglomération Trinationale de Bâle ? Quelle direction commune doit être prise ? Quels sont les objectifs communs de développement et comment les atteindre ?

Dans une première phase, entre 1998 et 2001, avec le soutien du programme Européen INTERREG II et de la Confédération Helvétique, un premier concept commun de développement a été formulé et des projets clés définis, le tout représentant une vision et une stratégie pour l'avenir de la coopération transfrontalière. Avant que ne soient exposés dans ce tome le travail et les projets de l'association ATB, ce chapitre sera consacré à ce cadre commun.

2.1 Motifs et objet

Le concept global de développement de 2001 vise à élaborer **une image commune et partagée** de l'organisation future de l'agglomération trinationale.

Ce concept traite le territoire de façon continue et transversale, à la manière d'une agglomération inscrite dans une entité nationale. Les frontières (pays, canton, Landkreis, département, entre autres) sont certes prises en compte dans ce concept dans leur dimension politico-administrative, mais moins en termes fonctionnel, économique ou de déplacements. Le concept de développement global véhicule donc une image d'entité

eines in seiner Vielfalt einheitlichen Raumes, wobei mit derselben Legende vergleichbare Aussagen im elsässischen, badischen und nordwestschweizerischen Teilraum gemacht werden.

Das Gesamtentwicklungskonzept ist nicht verbindlich. Die Planungshoheit verbleibt bei den zuständigen Gebietskörperschaften, ebenso bleiben die gültigen Rechtsinstrumente der Regionalplanung wie der städtebaulichen und nutzungsrechtlichen Planung in den einzelnen Ländern unberührt (in Frankreich das Schéma de Cohérence Territoriale und der Plan Local d'Urbanisme, in Deutschland der Regionalplan und die Bauleitplanung, in der Schweiz der Richtplan und der Zonenpläne).

Sinn und Zweck des Gesamtentwicklungskonzepts ist in erster Linie eine Zusammenführung und Koordination der vorhandenen, rechtsgültigen Planungen bzw. Planungsabsichten und Projektideen. Darüber hinaus dient es aber auch als Orientierungsrahmen mit eigenen, dynamischen Entwicklungsvorstellungen, die sich aus der Gesamtbetrachtung der Agglomeration heraus ergeben. Es gilt, das Potenzial, welches für den einzelnen Teilraum in diesem Umfang nicht vorhanden ist, als Ganzes zu nutzen.

Das Gesamtentwicklungskonzept ist in einem iterativen Planungsprozess „top-down/bottom-up“ entstanden.

2.2 Ziele

Das Gesamtentwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) von 2001 verfolgt das übergeordnete Ziel, die „Rolle der Kernstadt und der Trinationalen Agglomeration Basel im Netz grosser europäischer Städte bei Wahrung der Lebensqualität“ (Trinationale Agglomeration Basel 2001: 30) zu stärken.

Im Zuge eines trinationalen Kooperationsverfahrens wurde dieses Oberziel in gleichwertig verknüpfte, sektorale Hauptziele übersetzt. Sie beziehen sich auf die sechs Bereiche Bevölkerung, Wohnungswesen und Besiedlung (5 Ziele), Verkehr (2 Ziele), Wirtschaft (3 Ziele), Natur und Umwelt (3 Ziele), Infrastruktur (5 Ziele) und politische Struktur (1 Ziel). Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Demnach soll die Attraktivität der Agglomeration als Wohn- und Arbeitsstandort gesichert, bestehende Zentren in ihrem Zusammenwirken und ihrer Hierarchie gestärkt, sowie die städtebaulichen Qualitäten der Region verbessert werden. Zukünftige Entwicklungsbedarfe sollen entlang der bestehenden Siedlungsachsen befriedigt werden. Zu diesem Zweck sind auch verlassene oder unbenutzte Areale (Brachen, Kiesgruben, Deponien u.a.) aufzuwerten. ([Bevölkerung, Wohnungswesen und Besiedlung](#))

cohérente, bien que diversifiée, par le biais d'une légende cartographique qui affiche des principes d'aménagement et de développement communs aux secteurs alsacien, badois et de la Suisse du Nord-Ouest.

Le concept global de développement n'a pas de caractère obligatoire. La compétence en matière de planification reste aux mains des collectivités territoriales compétentes ; de même, les instruments de planification supracommunale, d'urbanisme, de droit des sols de chaque pays ne sont pas modifiés (Schéma de Cohérence Territoriale et Plan Local d'Urbanisme en France, «Regionalplan» et «Bauleitplanung» en Allemagne, «Richtplan» et «Zonenplan» en Suisse).

La raison d'être et l'objectif du concept global de développement sont d'abord de réunir et de coordonner les planifications existantes, les intentions affichées et les idées de projet. Ce concept offre également un cadre d'orientation propre qui résulte de l'observation du fonctionnement de l'agglomération trinationale dans son ensemble. L'idée est de cristalliser et de promouvoir les potentialités à l'échelle de l'agglomération, potentialités qui ne seraient par ailleurs guère mobilisables à l'échelle d'un de ses secteurs.

Le concept global de développement est issu d'un processus itératif de type « top-down/bottom-up ».

2.2 Objectifs

Le concept de développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) de 2001 poursuit comme objectif essentiel de « renforcer le rôle de la ville centre et de l'Agglomération Trinationale de Bâle dans le réseau des grandes villes européennes en veillant à une réelle qualité de vie » (Agglomération Trinationale de Bâle 2001 : p.30).

Cet objectif central a été traduit en différents objectifs sectoriels principaux de même niveau, dans le cadre d'un processus de coordination trinationale. Ils recouvrent les six thèmes : population, habitat et urbanisation (5 objectifs), transport (2 objectifs), économie (3 objectifs), nature et environnement (3 objectifs), équipements et réseaux (5 objectifs) et organisation politique (1 objectif). Ces objectifs ont été résumés ci-dessous.

L'attractivité de l'agglomération doit être assurée en tant que territoire en terme d'habitat et d'emplois. Les pôles urbains existants doivent être mis en valeur et favorisés dans leur complémentarité et leur hiérarchie. La qualité urbaine de la région doit être améliorée. Les développements futurs devront être implantés le long des axes urbanisés existants. Dans ce but, il est proposé de requalifier les zones sous-utilisées ou non utilisées (friches, carrières, dépotoirs, etc.). ([Population, habitat et urbanisation](#))

Zur Befriedigung heutiger wie zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse soll das Verkehrssystem optimiert werden, indem das Potenzial verkehrsmittelübergreifender Lösungen ausgeschöpft wird und ein angemessener Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgt. ([Verkehr](#))

Zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Schaffung neuer Arbeitsplätze soll das Standortnetz für wirtschaftliche Aktivitäten ausgebaut und intensiviert werden. Darüber hinaus sollen wissenschaftliche Ausbildung und Forschung technologische Innovationen fördern. ([Wirtschaft](#))

Die zukünftige Entwicklung in der TAB soll die natürlichen Lebensgrundlagen schonen. Es wird daher ein haushälterischer Umgang mit dem Boden, die Aufwertung und Vernetzung ökologisch bedeutsamer Siedlungstrenngebiete und die Reduktion von Umweltbelastungen angestrebt. ([Natur und Umwelt](#))

Darüber hinaus ist die Infrastruktur in der TAB entsprechend den Bedürfnissen von Bewohnern, Betrieben und Besuchern weiter zu entwickeln. Grün- und Erholungsflächen, kulturelle Infrastruktur, die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen, Gesundheitswesen sowie die Ver- und Entsorgungseinrichtungen sollen daher in Kooperation der beteiligten Gebietskörperschaften erneuert und aufgewertet werden. ([Infrastruktur](#))

Die Trinationale Partnerschaft soll schließlich eine effiziente grenzüberschreitende politische Struktur zur Definition und Umsetzung von gemeinsamen Entwicklungszielen und zur Abstimmung der Planungen erhalten. ([Politische Struktur](#))

2.3 Das Raumkonzept

Der Plan „Konzept der Raumentwicklung“ enthält die wichtigsten strategischen Überlegungen zur zukünftigen räumlichen Gestaltung der trinationale Agglomeration.

Diese strategischen Überlegungen beruhen auf mehreren Teilkonzepten:

- Ein Leitfaden zur Siedlungsentwicklung,
- Ein Verkehrsentwicklungskonzept,
- Ein Natur- und Landschaftsplan sowie
- Das Agglomerationsquartier Nordwest.

Le système de transport doit être optimisé pour répondre aux besoins actuels et futurs de mobilité. Pour ce faire, les différents types de transports individuels et collectifs seront exploités et les infrastructures de transports seront complétées. ([Transports](#))

Le réseau de sites d'activités doit être renforcé et intensifié pour permettre le développement du tissu économique existant et assurer la création de nouveaux emplois. L'innovation technologique et la formation scientifique seront soutenues dans le même but. ([Economie](#))

Le développement futur au sein de l'ATB doit ménager l'espace naturel. Il doit se baser sur une utilisation économe du sol, sur la mise en réseau des trames écologiques vertes et sur la réduction des pollutions. ([Nature et environnement](#))

Les infrastructures au sein de l'ATB doivent répondre aux besoins des habitants, des entreprises et des visiteurs. Les espaces naturels et les espaces de détente, les infrastructures culturelles, l'approvisionnement en marchandises et l'offre de services, ainsi que la gestion des déchets doit se faire de manière collaborative entre les différentes collectivités territoriales. De manière générale, les équipements et réseaux doivent être entretenus et améliorés ([Equipeement et réseau](#)).

La coopération trinationale doit enfin permettre la mise en place d'une structure politique de coopération transfrontalière capable de définir des objectifs d'aménagement commun, de les appliquer sur le terrain et d'assurer une coordination des processus de planification. ([Organisation politique](#))

2.3 Le concept spatialisé

Le plan « concept de développement spatial » de 2001 regroupe les principaux axes stratégiques nécessaires à la structuration future de l'agglomération trinationale.

La proposition de ces axes stratégiques se base sur plusieurs concepts partiels :

- Un guide d'art urbain ;
- Un concept de déplacements ;
- Un plan nature et paysage ;
- Le projet de quartier d'agglomération Nord-Ouest.

Die Hauptstudie, die **"Sieben Leitideen zum Stadt- und Landschaftsraum der TAB"** wurde vom Planungsbüro Feddersen & Klostermann, in Zusammenarbeit mit der Fachlichen Koordinationsgruppe FKG, realisiert. Er umfasst folgende sieben Leitideen:

- **Der Rhein – Ufer und Skyline:** Es geht um die Chance, diesen Flussraum als gestaltetes, zusammenhängendes Rückgrat und prägendes Element der Agglomeration zurückzuerobern und zu entwickeln sowie innerhalb seiner übergreifenden Identität einzelne Uferabschnitte neu erlebbar zu machen.
- **Die Zwischenräume und die Begrenzung des Stadtkörpers:** Diese Räume bilden die "Binnenlandschaften" der Agglomeration. Die Freiräume, Parks, Grünzäsuren und Grüninseln, die sich hauptsächlich entlang der Flusstäler erstrecken, sind vernetzt mit der äußeren Landschaft. Diese siedlungsnahen Freiräume gliedern den Siedlungsraum und erhöhen die räumliche Qualität; der Kontrast von Bebaut und Leer, zwischen urbanen Strukturen und Grünbereichen fördert die Lesbarkeit der Stadt.
- **Die Landschafts- und Stadtparks der trinationalen Agglomeration:** Vorgeschlagen werden elf große Parks mit repräsentativem Charakter und einer klaren Besetzung von Nutzungs- und Gestaltungsthemen.
- **Bahngebundene Zentralitäten:** Bahnhöfe und Haltestellen des schienenengebundenen öffentlichen Verkehrs erlauben als strukturierende Siedlungselemente hier klassische urbane Verdichtungsansätze in Verbindung mit lokaler Identität zu realisieren.
- **Die wichtigsten potenziellen Umstrukturierungsgebiete:** Das Konzept bezieht sich auf Gebiete, die wegen ihrer Größe, ihrer Bedeutung und Identität oder wegen der kompakten Geschlossenheit als ganze Stadtteile in Erscheinung treten und zu qualifizieren sind.
- **Urbane Verkehrsachsen.** Dieses Bild konzentriert sich auf die historischen, radialen städtischen Hauptverkehrsachsen. Diese Strassen haben deutlich ablesbare städtebauliche, historische oder identitätsstiftende Qualitäten, welche in ihrer stadtprägenden Bedeutung gestärkt werden sollen.
- **Periphere Entwicklung an den Autobahnknoten und Hochleistungsstrassen:** Die Standortgunst von Autobahnknoten und Tangentialen fördert autobezogene Strukturen mit dem entsprechenden visuellen Ausdruck und der besonderen Maßstäblichkeit. Es sind neue Erscheinungsbilder der heutigen Stadt, zum Teil sogar die traditionelle Stadt ergänzende Wahrzeichen.

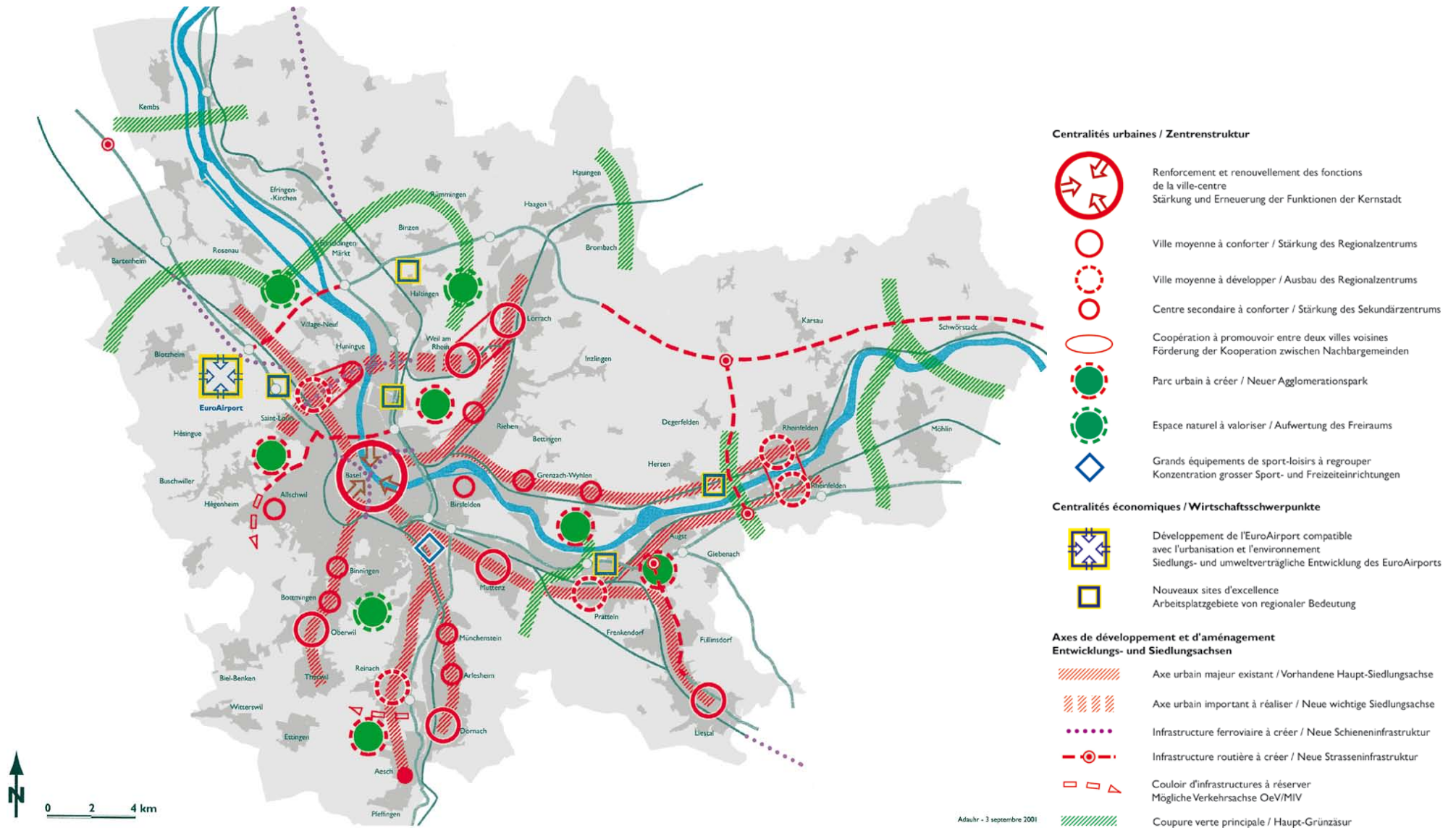
Diese Pläne beleuchten die für die Planung der Trinationalen Agglomeration Basel wichtigsten Elemente der Siedlungsstruktur.

Le **guide d'art urbain** a été effectué en 1999/2000 par le cabinet de consultants Feddersen & Klostermann, en collaboration avec le Comité Technique de Coordination. Ce guide se compose de sept idées directrices pour le paysage de l'ATB :

- **Le Rhin – ses rives et sa silhouette.** L'enjeu pour l'ATB réside dans la valorisation du profil apporté par la présence du Rhin et dans la possibilité de reconquérir et de développer cet espace fluvial comme épine dorsale cohérente d'un paysage urbain aménagé dans le respect de son identité générale.
- **Les espaces interstitiels et les franges urbaines.** Ces espaces constituent les « paysages intérieurs » de l'agglomération. Ils sont constitués par les espaces libres, les parcs, les coupures vertes et les îlots de verdure qui s'étendent essentiellement le long des vallées fluviales. Ces espaces font la liaison entre les espaces urbanisés et les paysages extérieurs constitués par les collines. Ils structurent le tissu urbain et sont les garants d'une bonne qualité de vie.
- **Les parcs naturels et urbains de l'Agglomération Trinationale de Bâle.** Ici onze grands parcs représentatifs de caractères spécifiques sont proposés, avec chacun un thème, une fonction et une conception formelle bien définis.
- **Les nouvelles centralités liées aux axes ferroviaires.** Ici les arrêts des transports publics ferroviaires sont considérés comme des éléments majeurs de la structure urbaine qui permettent de combiner les approches de densification urbaine classique avec l'identité locale.
- **Les principaux espaces à réaffectation urbaine.** Le concept concerne des zones qui, en raison de leur taille, de leur importance, de leur identité ou encore du fait d'une compacité difficile d'accès prennent l'apparence de quartiers entiers.
- **Les axes du trafic urbain.** Cette carte est concentrée sur les grandes voies de communication historiques qui convergent vers le centre. Ces axes possèdent des qualités urbaines, historiques, identifiantes, bien lisibles, qui doivent être renforcées.
- **Le développement périphérique lié aux axes et aux noeuds autoroutiers.** Le caractère des nœuds autoroutiers et des grandes routes de contournement favorise des structures liées à l'automobile, avec des aspects caractéristiques et une échelle particulière correspondante. Il s'agit de nouvelles formes urbaines de la ville moderne.

Le plan urbain donne une vision spatiale générale des points importants à prendre en compte lorsque l'on pense le développement spatial à l'échelle de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Karte 1: Konzept der Raumentwicklung 2001
Carte 1 : Concept de développement spatial 2001



Das „verkehrsplanerische Teilkonzept“ unterstützt das langfristige Ziel der TAB einer agglomerationsweiten Verkehrsentwicklungspolitik, welche

- die öffentlichen Verkehrsmittel als Teil eines ausgeglichenen verkehrsmittelübergreifenden Ansatzes stärkt,
- neue Verkehrsinfrastrukturen in Einklang mit Siedlungsstruktur und insbesondere den wichtigen Arbeitsplatz- und Wohngebieten schafft,
- Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen minimiert.

Das Teilkonzept „Leitbild Natur und Landschaft“ von 2001 beruht auf dem Projekt „Gemeinsames Freiraumkonzept am Oberrhein“. Es formuliert insgesamt 19 Leitlinien mit den Zielen

- einer Aufwertung und Sicherung der Kultur- und Naturlandschaft,
- dem Erhalt der Qualität von Wasser, Boden, Luft und Artenvielfalt und
- der menschlichen Nutzung der natürlichen Ressourcen.

Die Übersichtskarte mit dem Plan des Gesamtentwicklungskonzeptes ist in großem Maßstab gehalten und arbeitet mit Symbolen ohne präzise Standort- oder Größenangaben. Bezüglich der „Flughöhe“ beschränkt sich das Konzept auf die wichtigsten Aussagen und lässt, im Interesse des Gesamtüberblicks und der Lesbarkeit, Planungen und Projekte weg, die für den einzelnen Teilraum dennoch von Bedeutung sind. Der Maßstab des Plans „Konzept der Raumentwicklung“ ist gröber als die regionalen Planungsdokumente (Schéma directeur, Richtplan, Regionalplan), jedoch aussagekräftiger als die übergeordneten staatlichen Planungswerke.

Diese Karte zeigt die folgenden zentralen Entwicklungsstrategien:

- Stärkung und Erneuerung der Funktionen der Kernstadt (Basel),
- Stärkung der Regionalzentren im Sinne einer polyzentrischen Siedlungsstruktur (bei den zu stärkenden Regionalzentren nehmen die Städte Lörrach und Weil am Rhein als Oberzentrum eine Sonderstellung ein),
- Stärkung der Sekundärzentren mit geringerer Zentralität Konsolidierung der bisherigen Funktionen im Sinne einer Eigenentwicklung,
- Entwicklung von vier größeren Stadt- und Naturparks sowie landschaftsplanerische Gestaltung der Siedlungsränder,
- Aufwertung der drei großen Naturräume, der Petite Camargue Alsacienne und dem Tüllinger Berg im Norden und dem Plateau Bruderholz im Süden,
- Neuordnung großer Sport- und Freizeitanlagen im Komplex St. Jakob in Basel - Muttentz - Münchenstein,
- Siedlungs- und umweltverträgliche Entwicklung des EuroAirports,

Le concept partiel de déplacement soutient l'objectif à long terme de la démarche ATB dans la mise en place d'une politique de déplacements qui permettra :

- De renforcer le développement des transports en commun en respectant une action conjuguée des transports individuels et des transports collectifs.
- De réaliser des infrastructures de communication tenant compte de la structure urbaine et surtout de la localisation de l'habitat et des activités.
- De minimiser la consommation de l'espace et l'impact sur l'environnement.

Le plan Nature et Paysage de 2001 se base sur les résultats du « Schéma paysager commun pour le Rhin Supérieur ». Il comprend une vingtaine de lignes directrices ayant pour objectifs :

- la valorisation et la conservation des paysages naturels et culturels ;
- le maintien de la qualité de l'eau, du sol, de l'air et de la biodiversité
- l'utilisation anthropique des ressources naturelles

La carte de synthèse représentant le plan du concept global de développement a été conçue à petite échelle à partir de représentations en symboles sans indiquer une localisation précise ou des ordres de grandeur. Compte tenu de son degré d'abstraction, le concept se limite donc aux principes d'aménagement essentiels en laissant de côté, au profit de la vision synthétique et de la lisibilité, des planifications et des projets qui peuvent localement revêtir une réelle importance. Si l'échelle cartographique de ce plan s'avère plus grossière que celle des documents de planification régionale (Schéma directeur, Richtplan, Regionalplan), son expression cartographique est volontairement plus communicante.

Cette carte montre cartographiquement les axes stratégiques suivants :

- Renforcer et renouveler les fonctions de la ville de Bâle, ville centre ;
- Conforter et développer la plupart des villes moyennes de l'ATB (parmi ces villes moyennes, Lörrach et Weil am Rhein ont le statut de centre supérieur) dans une optique de développement polycentrique de l'agglomération ;
- Conforter les centres secondaires de faible centralité en favorisant le développement endogène de leurs fonctions urbaines ;
- Favoriser la création de quatre parcs naturels et urbains et apporter un traitement paysager aux limites d'urbanisation ;
- Valoriser les trois grands espaces naturels. Au Nord, on retrouve la Petite Camargue Alsacienne et la colline de Tüllingen, et au Sud, le plateau du Bruderholz;
- Regrouper les grands équipements de sports loisirs sur le pôle de St. Jakob à Bâle-Muttentz-Münchenstein;

- Ausweisung von fünf neuen Arbeitsplatz- bzw. Gewerbegebieten von regionaler Bedeutung: Bahnhof Saint-Louis West / Technoport, Basel- Nord / Weil am Rhein, Haltingen Nord, Rheinfelden (Bad) / Herten und Pratteln Nord.
- Schaffung von Grünzäsuren und -Gürteln um die bestehenden Siedlungsachsen, die im Wesentlichen den Flusstälern und Terrassen entsprechen.
- Unterstützung einer neuen tangentialen Entwicklungsachse im Norden der Agglomeration durch die Schaffung einer neuen Schienenverbindung des öffentlichen Verkehrs,
- Schaffung neuer Schienen- (Tram und RER) und Straßeninfrastruktur entsprechend der jeweiligen nationalen Planungen.

2.4 Die Projekte des Entwicklungskonzeptes 2001

Als Schlüsselprojekte von 2001 sind diejenigen Planungsprojekte definiert, die wegen ihrer Größenordnung oder aufgrund ihrer vordringlichen Thematik für die Entwicklung der Gesamtregion von Bedeutung sind.

Die Entstehung der Schlüsselprojekte basiert auf zwei Grundlagen :

- Einerseits wurden bestehende, angedachte oder bereits laufende Projekte in den drei Teilräumen aufgegriffen
- Andererseits wurden von den TAB-Planungsarbeiten und aus dem Gesamtkonzept heraus spezifische Schlüsselprojekte abgeleitet.

Die ursprüngliche Liste umfasste 32 Schlüsselprojekte, die in zwei Großräumen gruppiert wurden:

- Dem **Aktionsraum Nord**, im Bereich Basel Nord, Riehen, Allschwil, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein, Lörrach sowie
- Dem **Aktionsraum Ost** mit den beiden Rheinfelden und dem Rheintal bis Birsfelden – Grenzach-Wyhlen

Das Kernprojekt im Aktionsraum Nord ist der "**Nordbogen öffentlicher Verkehr**", eine Schienenverbindung zwischen Lörrach, Weil am Rhein - Huningue - Saint-Louis und dem EuroAirport, der eng mit dem Projekt „**Entwicklungspol Bahnhof Saint-Louis West**“ verknüpft ist.

- Développer l'EuroAirport de manière compatible avec l'urbanisation et l'environnement
- Créer cinq sites d'excellence à forte concentration d'activités et/ou d'emplois, sites existants ou à créer : Technoport/gare Ouest de Saint-Louis, Bâle Nord/Weil am Rhein, Haltingen Nord, Rheinfelden (D)/Herten et Pratteln Nord;
- Mettre en place des stops urbains et des ceintures vertes autour des axes de développement urbain existants, qui correspondent aux fonds de vallées et aux terrasses alluviales;
- Favoriser la densification d'un nouvel axe tangentiel de développement urbain au Nord de l'Agglomération par la construction d'une nouvelle ligne ferrée;
- Créer les nouvelles infrastructures ferroviaires (tramway et RER) et routières inscrites dans les documents de planification nationaux.

2.4 Les projets du concept de développement de 2001

Les projets clefs définis en 2001 sont les projets de planification qui revêtent une importance particulière, pour leur envergure ou leur caractère d'urgence, pour le développement de l'agglomération dans son ensemble

La genèse de ces projets reposait sur deux bases:

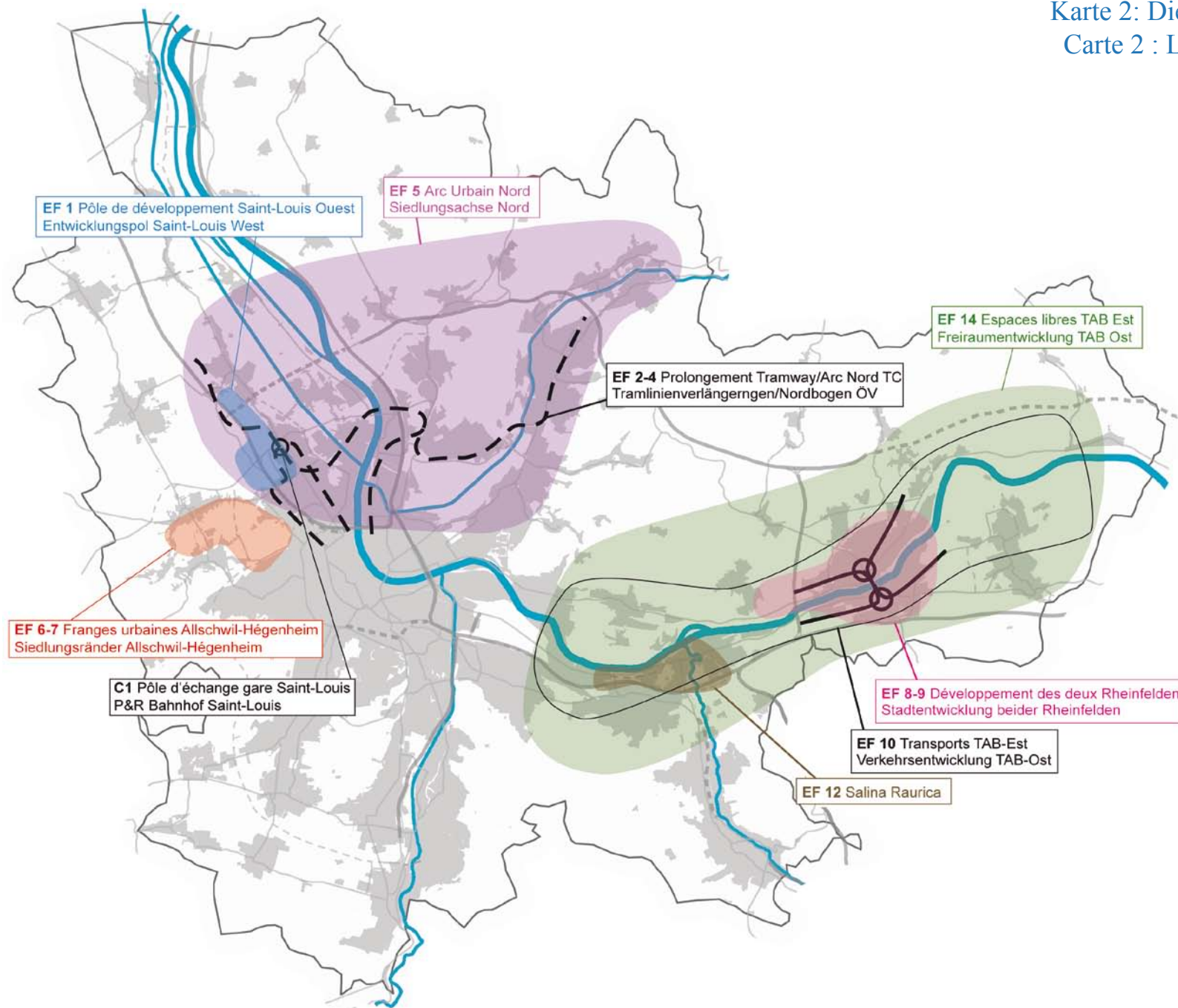
- La reprise de projets déjà envisagés ou en cours dans les trois pays ;
- D'autre part, la conception de projets-clés spécifiques découlant des travaux de planification de l'ATB et relevant du concept global.

La liste initiale contenait 32 projets-clefs qui étaient regroupés au sein de deux grands espaces :

- **L'Espace d'action Nord** qui englobe Bâle Nord, Riehen, Allschwil, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein, Lörrach et
- **L'Espace d'action Est** avec les deux Rheinfelden et la vallée du Rhin jusqu'à Birsfelden – Grenzach-Wyhlen.

Le projet-clé dans l'Espace d'action Nord était « **l'Arc Nord de transports en Commun** », une liaison ferroviaire entre Lörrach, Weil am Rhein – Huningue – Saint-Louis et l'EuroAirport associée étroitement au projet de « **pôle de développement Gare Saint-Louis Ouest** »

Karte 2: Die TAB Projekte 2002-2006
Carte 2 : Les projets ATB 2002-2006



Das Kernprojekt im Aktionsraum Ost ist die "[Entwicklung der beiden Rheinfelden](#)". Es verweist auf das Entwicklungspotenzial dieses Raumes, welches mit dem Bau der Hochrheinautobahn A98 und der Querspange zur schweizerischen N3 verbunden ist.

Von den 32 Schlüsselprojekten die ursprünglich im Gesamtentwicklungskonzept von 2001 vorgesehen waren, wurden elf im Rahmen der Finanzierung durch das INTERREG III Projekt 2b4 von dem TAB-Verein begleitet und bearbeitet.

Acht Machbarkeitsstudien und eine Vorstudie wurden vom TAB-Verein betreut:

- Entwicklung des Stadterweiterungsgebietes Saint-Louis und Technoport (EF1),
- Nordbogen ÖV – Schienenanbindung EuroAirport – Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 (EF 2-4),
- Siedlungsachse Nord (EF 5),
- Siedlungsråder Allschwil / Hégenheim / Saint-Louis Bourgfelden (EF 6-7),
- Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH (EF 8),
- Konzept Öffentlicher Verkehr TAB-Ost (EF 10),
- Salina Raurica (EF 12),
- Landschaftsentwicklung TAB-Ost (EF14).

Darüber hinaus wurde ein Vorprojekt

- die Park&Ride-Anlage und die intermodaler Verkehrsknoten Bahnhof Saint-Louis (C 1)

sowie zwei strategische Projekte bearbeitet:

- die Konzeption und Erstellung der GIS-Plattform,
- die Aktualisierung des Gesamtentwicklungskonzepts 2001.

Im folgenden Kapitel 2 werden nun die Projekte der Trinationalen Agglomeration Basel vorgestellt. Sie haben, um ein Résumé bereits vorweg zu nehmen, einen Quantensprung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Integration der Trinationalen Agglomeration Basel ausgelöst. Sie haben wichtige Themen und Projekte für die Entwicklung der Agglomeration aufgenommen und vertieft. Sie haben Fragen beantwortet aber auch neue, weiter gehende aufgeworfen. Auf dem weiteren Weg der grenzüberschreitenden Raumplanung lohnt sich daher der Blick zurück auf das Erreichte. Es sollen die Projekte also dargestellt werden und die gemachten Erfahrungen durch eine Ex-Post-Analyse systematisch ausgewertet, transparent und nutzbar werden.

Le projet-clé dans l'Espace d'action Est était le projet de « [Développement des deux Rheinfelden](#) ». Ce projet avait pour but de souligner le potentiel de développement de cette région, dans le cadre de la construction de l'autoroute A 98 et de la jonction avec l'autoroute N3 suisse.

Sur les 32 projets-clefs du concept global de développement 2001 initiaux prévus en 2001, onze projets ont été accompagnés par l'association ATB dans le cadre du financement du projet 2b4 du programme INTERREG III :

Huit études de faisabilité et une étude avant projet ont été suivies par l'association ATB:

- Développement du pôle de Saint-Louis et du technoport (EF 1);
- Arc Nord Transports en commun – Liaison ferroviaire de l'EuroAirport – Prolongement des tramways 3, 8 et 11 (EF 2-4) ;
- Arc Urbain Nord (EF 5);
- Franges urbaine Allschwil / Hegenheim-Saint-Louis Bourgfelden (EF 6-7) ;
- Développement urbain des Rheinfelden D-CH (EF 8) ;
- Concept paysager de l'ATB Est (EF 14);
- Concept transport en commun de l'ATB Est (EF10) ;
- Salina Raurica (EF 12).

Une étude avant projet :

- Parking Relais et Pôle d'échange de la gare de Saint-Louis (C1).

Deux projets stratégiques :

- Le concept et la mise en fonction d'une plateforme SIG ;
- L'actualisation du concept global de développement 2001.

Seront présentés dans le chapitre 2 ci-dessous les projets de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Ils ont fait faire une avancée considérable à la coopération transfrontalière et à l'intégration de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Ils ont repris et approfondi les thèmes importants pour le développement de l'Agglomération. En répondant à certaines interrogations, ils en ont soulevé d'autres, plus complexes. Avant de poursuivre sur la route de l'aménagement transfrontalier du territoire, regardons le chemin parcouru. Les projets seront présentés puis, par une analyse ex-post, les expériences faites seront systématiquement évaluées et exploitées.

2.5 Kriterien für die Evaluation der Schlüsselprojekte

In der Ex-Post-Analyse werden die TAB Projekte an ihren eigenen Kriterien gemessen. Diese Maßstäbe sind die Ziele des Gesamtentwicklungskonzepts der Trinationalen Agglomeration Basel von 2001. Aus den Zielen von 2001 wurden dazu, ergänzt durch planerische Inhalte des Konzeptes, thematische Kriterien entwickelt und diese für die einzelnen Projekte abgefragt.

Einen Überblick und Anhaltspunkt für eine solche Bewertung geben die folgenden Tabellen. Darin befindet sich in der ersten Spalte die Ziele aus dem Entwicklungskonzept. In der zweiten Spalte der Tabelle ist das jeweilige Ziel in „Kriterien“ aufgeschlüsselt. Beispielsweise wird die „Sicherung der Attraktivität der Trinationalen Agglomeration Basel“ in ein ausreichendes Flächenangebot für Wirtschaft oder Wohnen, in die Aufwertung des Landschafts- oder Siedlungsraums (Stadterneuerung) und in die Schärfung des „Images“ des Teilraums übersetzt. Diese Kriterien sind weniger messbare Werte als Aspekte, die Anhaltspunkte für eine Bewertung des Projekts leisten können.

In der dritten Spalte werden die einzelnen Projekte nach diesen Kriterien befragt. Da die Projekte im Zusammenhang mit der Gesamttagglomeration betrachtet werden, spielt hier neben der direkten Wirkung vor Ort auch ihr Verhältnis zu dem übrigen Raum eine Rolle. Beispielsweise wird das Projekt Saint-Louis West danach befragt, ob Flächen für wirtschaftliche Nutzungen angeboten werden und wie sie sich in die Agglomeration einfügen. – Besteht für das Angebot eine Nachfrage? Wird durch zusätzlichen großflächigen Einzelhandel das bestehende Angebot in den Ortszentren geschwächt? – Eine Antwort auf solche Fragen ist nicht immer eindeutig. Es geht daher zum Einen um die konkrete Maßnahme („zusätzliche Gewerbeflächen“) und zum Anderen um die Frage einer vorgenommen Abwägung.

Die Bewertung ergänzt den Text durch eine vereinfachende Übersicht. Es werden daher nur grobe Orientierungen in Form von „+“ für eine positive Wirkung bzw. eine Abstimmung auf Agglomerationsebene, „0“ für eine neutrale Wirkung und „-“ für negative Auswirkungen angegeben. Im Einzelfall wird die Aussage stichwortartig konkretisiert. Die Aussagen in der dritten Spalte der Tabelle bieten so einen Anhaltspunkt zur Bewertung der Projekte.

2.5 Critères pour l'évaluation des projets-clés

Dans l'analyse ex-post, les projets ATB sont évalués selon leurs propres critères. Ces critères sont les objectifs du concept global de développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle de 2001. Conformément aux contraintes du concept global de développement de 2001, des critères ont été fixés à partir à la fois des objectifs principaux cités ci-dessus et des études contenues dans le concept, puis chacun des projets a été soumis à ces critères.

Le tableau suivant en offre une vue d'ensemble. La première colonne rappelle l'objectif du projet de développement. Dans la deuxième colonne du tableau, cet objectif est détaillé par «critères». Ainsi, par exemple, le maintien de l'attractivité de l'Agglomération Trinationale de Bâle est traduit par une offre suffisante de surfaces pour l'économie ou l'habitat, par la mise en valeur du paysage ou de l'espace urbain (renouveau de la ville) et par l'affûtage de l'image du secteur. Ces critères sont moins des qualités mesurables que des aspects qui pourront donner des indices pour une évaluation du projet.

La troisième colonne est consacrée à l'analyse selon ces critères de chaque projet. Dans la mesure où les projets sont considérés dans leur rapport avec l'agglomération dans son ensemble, leur effet direct in situ joue un rôle de même que leur rapport au reste de l'espace. Par exemple, dans l'analyse du projet de Saint-Louis, on se demande si il existe une offre de surfaces pour des activités économiques et comment celles-ci s'insèrent-elle dans l'agglomération. – Existe-t-il une demande pour cette offre? De grandes surfaces commerciales affaiblissent-elle l'offre existante dans les centres? – La réponse à ce type de questions n'est pas toujours univoque. Il en va d'une part des mesures concrètes («de nouvelles surfaces d'activité») et d'autre part de la problématique d'effectuer une comparaison.

Le texte est complété par un aperçu simplifié, qui comporte des évaluations sommaires sous forme de signes «+» pour un effet positif, ou le cas échéant une correspondance au niveau de l'agglomération, «0» pour un effet neutre et «-» pour des conséquences négatives. Dans certains cas, des mots-clé complètent l'évaluation en lui donnant un aspect plus concret. Le contenu de la troisième colonne du tableau donne des indications pour l'évaluation du projet.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	
	Nachverdichtung / Densification	
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisés (TIM)	
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	
	MIV / TIM	
	LV / MD	
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	
	Nachverdichtung / Redensification	
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	
	Vernetzung / Mise en connexion	
	Aufwertung / Revalorisation	
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	
	Lärm / Bruit	
	Boden / Sol	
	Wasser / Eau	
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün- und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadtteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	

3

Die vom TAB-Verein zwischen 2001 und 2007 begleiteten Projekte

Les projets suivis par l'association ATB entre 2001 et 2007

3.1 Entwicklungspol Saint-Louis und Technoport (EF 1)

3.1.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Als multimodale Verkehrsplattform am Endpunkt der grenzüberschreitenden Tramlinien, der Hauptzufahrtsstraßen und Bahntrassen zur Kernstadt Basel sowie seiner Nähe zum EuroAirport haben der Bahnhof Saint-Louis und seine Umgebung eine hohe Zentralität.

Seit einigen Jahren versuchen die französischen Gebietskörperschaften die Flächen nahe dem EuroAirport, zwischen Autobahn und der Bahntrasse Basel-Mulhouse, die Flächen westlich des Bahnhofs Saint-Louis sowie das Gebiet „In den Rainen“ zu entwickeln.

Das rund 50 ha große Gebiet liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Héisingue und Saint-Louis. Es wird in seinem nördlichen Teil (Gebiet Technoport) als Kiesabbaugebiet, im Westen vornehmlich landwirtschaftlich und im Süden und Osten durch unstrukturierte Randbereiche mit Wohnen, Gewerbebetrieben und Brachflächen genutzt.

Trotz zahlreicher Anstrengungen und Studien der Gebietskörperschaften und der Handelskammer Mulhouse Sud Alsace gelang es nicht, private Investitionen für die Entwicklung dieser ideal erschlossenen Fläche anzuziehen. Schweizer Investoren, die einen Standort in der Nähe des EuroAirport in Erwägung gezogen haben, zogen vor, sich in der Schweiz anzusiedeln.

3.1 Développement du pôle de Saint-Louis et du technoport (EF1)

3.1.1 Situation initiale et idée 2001

La gare de Saint-Louis et son environnement proche forment une plate-forme multimodale importante ayant une grande centralité. Celle-ci est liée à sa localisation à l'intersection de l'Arc Nord, de la rue principale de Saint-Louis, des voies ferrées aboutissant au centre de Bâle et à sa proximité avec l'EuroAirport.

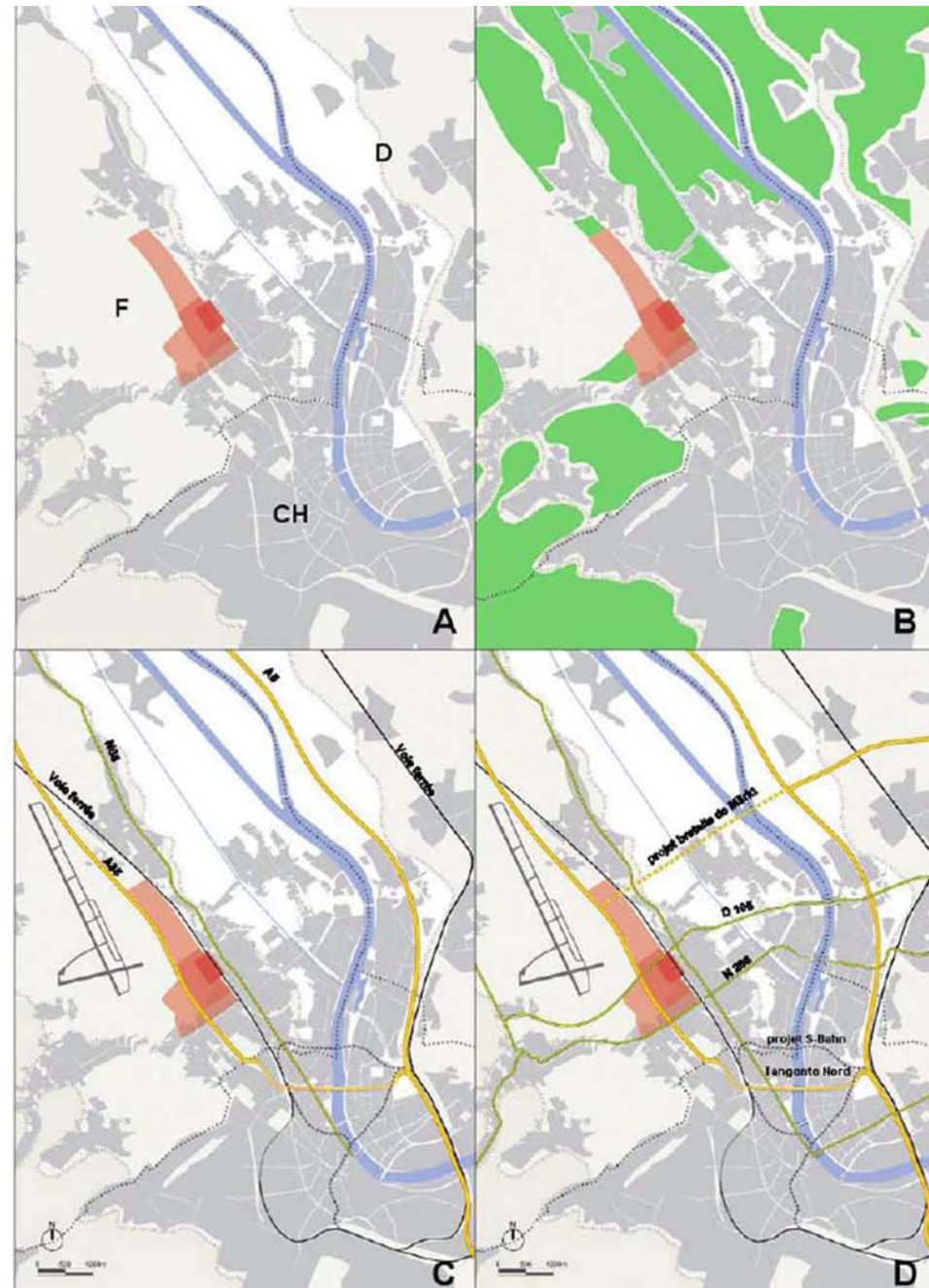
Depuis de nombreuses années, les collectivités françaises cherchent à développer la zone située à proximité de l'EuroAirport, entre l'autoroute et les voies ferrées de Bâle-Mulhouse, les terrains à l'Ouest de la gare de Saint-Louis, ainsi que la zone appelée « Unter den Rainen »

Cette zone d'environ 50 hectares comprend une gravière (zone du technoport) dans sa partie Nord, des terrains agricoles dans sa partie Ouest et une zone périphérique, non structurée, comprenant des habitations et des zones d'activités ainsi que des friches au Sud et à l'Est

Malgré les nombreux efforts et études menées par les collectivités et la Chambre de Commerce de Mulhouse Sud Alsace, cette zone, idéalement située du point de vue des infrastructures de transport, n'arrivait pas à attirer des investisseurs privés pour assurer son développement. Tous les investisseurs suisses, ayant étudié une possible implantation à proximité de l'EuroAirport, ont préféré s'implanter en Suisse.

CONTEXTE GEOGRAPHIQUE GEOGRAPHISCHER KONTEXT

- A Environnement bâti**
En frange de l'urbanisation continue
Siedlungsgebiete
Am Rand der zusammenhängenden Besiedlung
- B Structure du paysage**
Articulation par rapport aux grands espaces naturels
Freiraumstruktur
Zusammenhang mit den grossflächigen Freiräumen
- C Voies de transport radiales**
Faisceau de voies de transport parallèles principales dans la plaine rhénane
Radiale Verkehrsachsen
Parallelität der Hauptverkehrswege in der Rheinebene
- D Voies de transport tangentiels**
Plusieurs anneaux de liaisons transfrontalières autour de Bâle
Tangentiale Verkehrsachsen
Vielfalt der grenzüberschreitenden Verkehrsringe um Basel



Um diese Entwicklungsblockade aufzulösen wurde das Projekt Entwicklungspol Saint-Louis West / Technoport in dem Gesamtentwicklungskonzept 2001 als Schlüsselprojekt vorgesehen.

Die Ausgangsidee war es, eine neue städtische Zentrumsfunktion westlich des Bahnhofs Saint-Louis zu schaffen. Der Bahnhof Saint-Louis soll zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration ausgebaut werden. Das neue Quartier soll eine Torfunktion für die Trinationale Agglomeration Basel übernehmen.

Das Projekt verfolgte die Inwertsetzung dieser strategischen Fläche im Norden der Trinationalen Agglomeration Basel. Es entsprach daher klar den Zielen des Gesamtentwicklungskonzeptes von 2001.

Als eine der ersten Handlungen des neu geschaffenen Planungsbüros hat der TAB-Verein im Jahre 2003 eine Machbarkeitsstudie für dieses Schlüsselprojekt ausgeschrieben. Das Pflichtenheft für diese Machbarkeitsstudie erwartete die notwendigen Voraussetzungen zur Realisierung des neuen Quartiers Nord-West auf dem Gemeindegebiet von Saint-Louis und Héisingue zu benennen. Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde nach einem öffentlichen Wettbewerb die Basler Bürogemeinschaft Herzog & de Meuron, Sutter & Laburte, Hans Wirz und Urbanis beauftragt.

3.1.2 Ergebnisse der Machbarkeitstudie „Entwicklungspol Bahnhof Saint-Louis West“ (2004)

Die Arbeitsgemeinschaft hat im Auftrag der TAB dieses große Gebiet westlich der Bahntrassen untersucht und Vorschläge zu seiner Entwicklung erarbeitet.

Das vorgeschlagene Konzept beruht auf den folgenden Entwicklungshypothesen:

- Die landschaftsplanerische Inwertsetzung eines Teils des Projektgebietes ist elementare Voraussetzung für jede Entwicklung.
- Das Projektgebiet ist zu groß, um in seiner Gesamtheit entwickelt zu werden.
- Gut überplant hat das Gebiet das Potenzial zur Ansiedlung hochwertiger zentraler Funktionen.
- Das Gebiet sollte daher als urbanes städtisches Quartier angelegt werden.

Nach dem Konzept gliedert sich der Entwicklungspol in vier Bereiche :

- 1a. Quartier Le Lys (verdichtetes Quartier mit urbaner Nutzungsmischung direkt am Bahnhof Saint-Louis),
- 1b. Golfplatzes (nördlich von Le Lys auf ehemaliger Kiesgrube),

C'est pour débloquer cette situation que le projet de pôle de développement de Saint-Louis Ouest/Technoport a été retenu comme projet clé du concept de développement de 2001

Ce projet avait pour objectif de faire des propositions pour créer un nouveau pôle de centralité urbaine à l'ouest de la gare de Saint-Louis. La gare de Saint-Louis deviendrait un centre névralgique pour les transports en commun. Le nouveau quartier doit devenir «une porte d'entrée» de l'agglomération trinationale.

L'ensemble du projet avait pour but final la requalification de cette zone stratégique au Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Il répondait donc clairement aux objectifs du concept global de développement de 2001.

En 2003, l'association ATB a lancé un appel d'offre pour la réalisation de l'étude de faisabilité. Ce fut le premier travail du bureau d'aménagement de l'association. Le cahier des charges de cette étude de faisabilité demandait au groupement de bureaux retenu de définir les conditions préalables pour la réalisation d'un nouveau quartier Nord-Ouest implanté sur les communes de Saint-Louis et de Héisingue. Le groupement de bureaux d'architectes, qui comprenait les cabinets d'architectes bâlois Herzog & de Meuron, Sutter & Laburte, Hans Wirz et Urbanis, a été retenu après un appel d'offre.

3.1.2 Résultats de l'étude : concept de pôle de développement gare Saint-Louis Ouest (2004)

A la demande de l'ATB, le groupe de travail a analysé ce grand territoire puis élaboré des propositions.

Le concept proposé se base sur les hypothèses de développement suivantes :

- Un travail de requalification paysagère sur une partie de la zone est un préalable obligatoire pour tout développement ;
- La zone concernée est trop grande pour être développée dans son ensemble ;
- Bien aménagée, cette zone possède des potentiels pour le développement de fonctions centrales supérieures ;
- L'urbanisation doit prendre la forme urbaine d'un quartier de centre ville

Le pôle de développement s'articule en quatre zones. Ces quatre pôles comprennent :

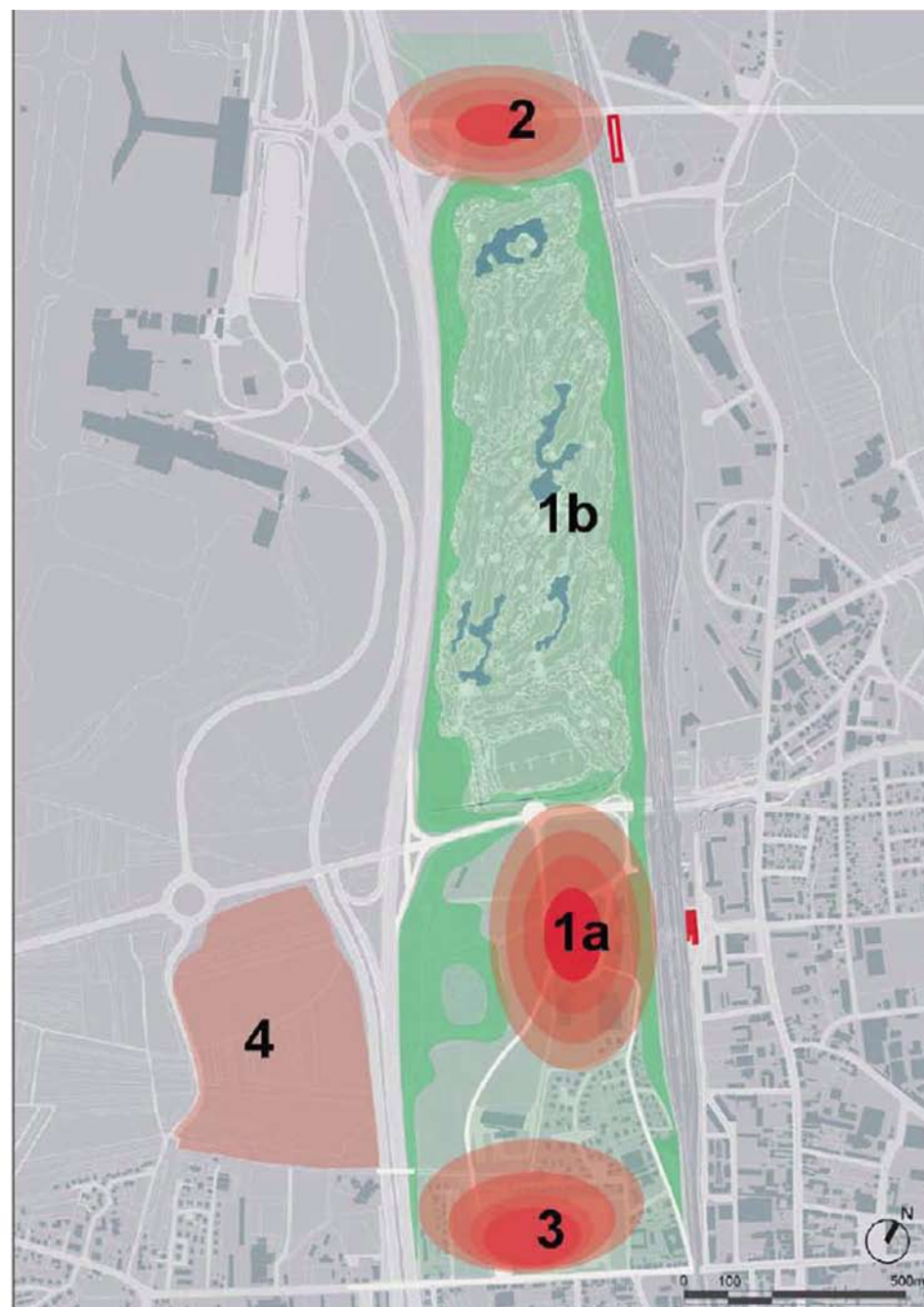
- 1a. Quartier du Lys (quartier mixte dense situé à proximité de la gare de Saint-Louis) ;
- 1b. Golf (au Nord du quartier du Lys au niveau de l'ancienne carrière) ;

VISION GENERALE GENERELLE VISION

Les 4 pôles de développement Die 4 Entwicklungspole

- 1a Nouveau quartier : „le Lys“
Neues Quartier: „le Lys“
- 1b Un golf urbain: „Golf de la Hardt“
Ein urbaner Golfplatz: „Golf de la Hardt“
- 2 Cité des affaires EuroAirport
Geschäftsviertel EuroAirport
- 3 Secteur rue du Soleil
et avenue Général de Gaulle
Bereich rue du Soleil
und avenue Général de Gaulle
- 4 Secteur „In den Rainen“
Bereich „In den Rainen“

HERZOG & DE MEURON ©2004
Hans Wirz, Sutter & Laburte, Urbanis 17/86



- 2. Geschäftsviertel EuroAirport/Technoport (nördlich des Golfplatzes),
- 3. Gemischt genutztes Quartier (zwischen Le Lys und Avenue Charles de Gaulle),
- 4. Gewerbegebiet „In den Rainen“ (langfristig im westlichen Plangebiet).

Ihr Konzept schlägt vor, die bauliche Entwicklung auf das verdichtete Quartier „Le Lys“ direkt am Bahnhof zu fokussieren. Hier ist in 3- bis 10-geschossiger Bauweise eine urbane Mischung aus Wohnungen, Büros und Handel mit insgesamt 201 000 m² Bruttogeschossfläche vorgesehen.

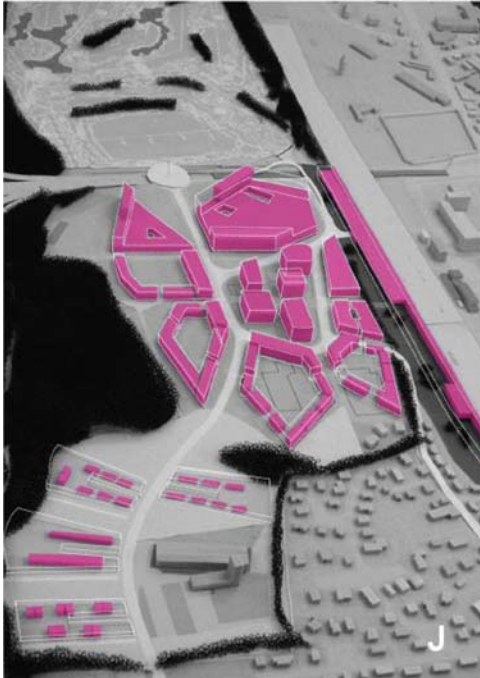
Das Quartier „Le Lys“ ist durch die geplante Infrastruktur per Strasse, Bahn und Tram erreichbar. Ein Fußgängertunnel unter dem Bahnhof verbindet das Gebiet direkt mit der Innenstadt von Saint-Louis. Eine hochwertige P&R-Anlage schützt das Quartier vor den Lärmmissionen der Bahntrasse. Der „Baggerberg“ wird als Park gestaltet und dient ebenfalls als Schutz des Quartiers vor dem Lärm der Autobahn.

- 2. Quartier d'affaires de l'EuroAirport (au Nord du golf)
- 3. Quartier avec une mixité de fonctions (entre le Lys et Avenue Charles de Gaulle),
- 4. Zone d'activités „In den Rainen“ (à développer dans un deuxième temps).

Ce concept propose un développement urbain concentré sur le quartier Le Lys proche de la gare. C'est à cet endroit que devraient être construits des bâtiments de 3 à 10 étages sur une surface brute de 210 000 m² (S.H.O.N) abritant des appartements, des bureaux et des commerces.

D'après ce concept, le quartier des Lys est relié directement au centre ville de Saint-Louis par un tunnel piéton sous la gare. Un parking relais (P&R) de grande qualité architectural fait office de mur anti-bruit et protège le nouveau quartier des émissions sonores causées par la voie ferrée. La colline du « Baggerberg » est aménagée en parc servant également de mur anti-bruit qui protège le nouveau quartier des bruits de l'autoroute.

Die Projektbausteine: Quartier Le Lys, Golfplatz, Geschäftsviertel EuroAirport Les pôles du projet: Quartier du Lys, Golf, Quartier d'affaires EuroAirport



Nördlich des Quartiers „Le Lys“ ist die Einrichtung eines Golfplatzes auf dem Gebiet der alten Kiesgrube geplant. Dieser Golfplatz erlaubt die landschaftsplanerische Inwertsetzung des Projektgebietes und schafft eine attraktive Freizeitnutzung. Er verhindert darüber hinaus, dass sich die städtebauliche Entwicklung des Projektes und ein späterer Schienenanschluss des EuroAirports blockieren. Die Architekturbüros schlugen hierzu einen 800m langen People-Mover vor, der aber nicht weiter verfolgt wurde.

Im Norden des Golfplatzes haben die Architekten ein Geschäftsviertel nahe des EuroAirports vorgesehen, das im Rahmen der TAB-Machbarkeitsstudie nicht weiter konkretisiert wurde.

Zwischen dem zukünftigen Quartier le Lys und der Avenue Charles de Gaulle im Süden ist ein gemischt genutztes Quartier vorgesehen.

Schließlich befindet sich im westlichen Plangebiet das langfristig vorgehaltene Gewerbegebiet „In den Rainen“.

Im Projektgebiet liegen darüber hinaus die Entwicklungsprojekte des Öffentlichen Verkehrs (grenzüberschreitende Tramlinien, Schienenanschluss EuroAirport, P&R). Sie haben eine große Bedeutung für die Attraktivität des Standortes

3.1.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt des Entwicklungspols Saint-Louis hat die Herausforderungen und Möglichkeiten für die Entwicklung der Flächen formuliert. Das Konzept entwirft eine stimmige und attraktive Vision zur städtebaulichen Entwicklung des Gebietes.

Um die Ergebnisse des Projektes „Entwicklungspol Saint-Louis West“ fortzuführen, werden allgemeine interkommunale Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Für die Gebietskörperschaften Héringue und Saint-Louis bietet das Konzept eine Reihe von Vorschlägen und Entwicklungsperspektiven. Die Kommunen könnten das Projekt durch die Konkretisierung und Realisierung der Einzelmaßnahmen fortführen. Diese sind im Anhang detailliert ausgeführt.

Die Folgeprojekte mit grenzüberschreitender Bedeutung dieses TAB Projektes, welche im Rahmen des TEB bearbeitet werden könnten, wären:

- Fortführung des Projektes als Grundlage eines interkommunalen Masterplans,
- Vertiefende Untersuchung des Zusammenwirkens von Verkehrs- und

Au nord du quartier « Le Lys » l'aménagement d'un golf est planifié à la place de l'ancienne gravière. Ce golf permettrait la requalification paysagère de la zone. Cette proposition part du principe que le projet de liaison ferroviaire de l'EuroAirport ne devrait pas bloquer le développement urbain de cette zone, car il ne semble pas réalisable à court ou même à moyen terme au vu de son coût financier, même si l'emprise existe au niveau des documents d'aménagement.

Le groupement d'architectes a proposé de réaliser au Nord du Golf un quartier d'affaires proche de l'EuroAirport, mais aucun travail détaillé n'a été réalisé dans le cadre de l'étude ATB.

La zone située entre le futur quartier du Lys et de l'avenue Charles de Gaulle pourrait se développer en un quartier avec des fonctions mixtes.

Finalement les architectes proposent de garder la zone « In den Rainen » pour un développement futur, lorsque les autres pôles de développement auront été réalisés.

Ce projet a été élaboré en liaison étroite avec le projet de développement des transports en commun de l'Arc Nord (Projet de prolongement de tramway, liaison RER out TC avec l'EuroAirport, parking relais).

3.1.3 Projets consécutifs

Le projet ATB du Pôle de développement de Saint-Louis a décrit les enjeux et les possibilités pour le développement des surfaces. Le concept crée une vision cohérente et attractive du développement urbain du territoire.

Afin de prolonger les résultats du projet «Pôle de Développement de Saint-Louis Ouest», l'ETB pourrait approfondir et accompagner les travaux communaux d'ordre général et les projets consécutifs qui en découlent.

Le concept offre, pour les collectivités locales que sont les villes de Héringue et Saint-Louis, une série de propositions et de perspectives de développement. Ces communes pourraient poursuivre le projet en concrétisant et en mettant en œuvre de mesures particulières. Celles-ci sont détaillées dans l'annexe.

Les projets consécutifs à ce projet ATB, ayant une importance transfrontalière et pouvant être traités dans le cadre de l'ETB, seraient :

- La poursuite du projet en tant que base à un masterplan intercommunal,
- L'analyse approfondie de l'interaction entre le développement des transports et le développement urbain en relation avec les lignes de tramway transfrontalières et un

- Siedlungsentwicklung in Zusammenhang mit den grenzüberschreitenden Tramlinien und einem regionalen P&R-Konzept,
- Machbarkeitsstudie zu Möglichkeiten der regionalen Abstimmung und Wirtschaftlichkeit großer städtebaulicher Entwicklungsvorhaben.
- Vertiefung der Machbarkeitsstudie im Rahmen eines Grün- und Freiraumkonzeptes.

3.1.4 Evaluation der Projektergebnisse

Nach den Zielen des Gesamtentwicklungskonzeptes von 2001 untersucht, ergibt sich für das Projekt Entwicklungspol Saint-Louis folgendes Bild.

Wohnen, Bevölkerung und Siedlungsentwicklung

Mit seinen Vorschlägen zu Flächen und Nutzungen, deren baulicher wie funktionaler Gestaltung bietet das Konzept die grundsätzliche Voraussetzung, den Entwicklungspol Saint-Louis West zu stärken und seine städtebauliche und landschaftliche Attraktivität zu steigern. Bemerkenswert ist insbesondere, dass den Teilräumen eine eigenständige Qualität zugewiesen wird. Darüber hinaus gibt das Konzept städtebauliche Antworten auf die Bodenbelastung im Bereich des Geschäftsviertels und dem Baggerberg im Quartier Le Lys.

Die gewählte Kombination von Siedlungs- und Freiflächen innerhalb der Entwicklungsachsen würde in hohem Maße zu der Identitätsbildung des Ortes beitragen. Im Bereich der Kiesgrube könnte durch den Golfplatz eine Grünzäsur erhalten und die Attraktivität des Standortes durch Freizeitnutzungen erhöht werden.

Allerdings ließe sich das Konzept noch besser auf die bestehenden Strukturen abstimmen. Beispielsweise könnte die Verbindung an die bestehenden Stadtteile intensiviert werden, was einer weiteren städtebaulichen Studie bedürfte.

Die Funktionen und die Anbindung der neuen Quartiere könnten behutsamer auf den Bestand abgestimmt werden, um den Einzelhandel in den Stadtzentren nicht zu schwächen. Unter diesen Voraussetzungen würde der neue Stadtteil Saint-Louis West die Stärkung der Stadt als Zentrum und Tor der Trinationalen Agglomeration Basel in Frankreich erlauben.

Auch wenn entsprechende Entscheidungen nicht getroffen wurden, würde das Projekt erlauben, auf dem Gemeindegebiet von Héringue und Saint-Louis einen zukunftsweisenden Stadtteil entstehen zu lassen. Durch Nutzungsmischung, ÖV-Anbindung und nahe Freiflächen entspricht das Konzept den Anforderungen der ökologischen Stadt.

- concept régional de parking relais,
- L'étude de faisabilité d'une concertation régionale et de la rentabilité de grands projets de développement urbain,
- L'approfondissement de l'étude de faisabilité dans le cadre d'un concept de zones vertes et de zones non construites.

3.1.4 Evaluation des résultats du projet

L'évaluation du projet „Pôle de développement de Saint-Louis Ouest“ selon la grille d'analyse des objectifs du concept de développement donne l'image suivante.

Population, habitat et urbanisation

Cette proposition apporte les conditions préalables qui devraient permettre au pôle de Saint-Louis Ouest de se renforcer et d'améliorer son attractivité urbaine et paysagère avec ses différents pôles possédant une qualité urbaine autonome. Elle permet de plus de répondre aux problèmes liés à la qualité des sols du Technoport et de la colline du « Baggerberg ».

Le choix de zones urbanisées combinées avec des zones libres paysagères au sein des axes de développement contribuerait considérablement à forger l'identité du site. L'aménagement de la zone de la carrière en golf permettrait de garder une trame verte et d'améliorer l'image et l'attractivité de la zone en permettant le développement d'activités de loisirs.

La liaison entre les quartiers existants et les nouveaux pôles de centralité pourrait encore être intensifiée, ce qui demanderait une nouvelle analyse urbaine détaillée de cette relation.

En effet, pour ne pas affaiblir la fonction commerciale du centre ville et donc la centralité de la ville de Saint-Louis, ce développement devrait être pensé en intégrant une complémentarité fonctionnelle et une liaison forte entre le nouveau quartier Saint-Louis Ouest et le centre ville de Saint-Louis. Il s'agirait d'une condition nécessaire pour que la création du nouveau quartier urbain de Saint-Louis Ouest permette à la ville de Saint-Louis de renforcer sa polarité et de tenir toute sa place de capitale et de porte d'entrée française de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Ce nouveau développement permettrait également à la ville de Saint-Louis et à la commune de Héringue de développer un nouveau quartier qui répond aux attentes et aux besoins de notre époque. La mixité des fonctions répond également aux nouveaux dévelop-

Es ermöglicht Stadtteile der kurzen Wege, in denen man arbeitet, einkauft und wohnt. Eine grenzüberschreitende Traminie 3 bis zum Bahnhof Saint-Louis unterstützt die Entwicklung eines energieeffizienten Quartiers ähnlich dem Quartier Vauban in Freiburg im Breisgau.

Die Planung des neuen Stadtteils verbindet die ökonomischen Vorteile größerer Entwicklungsgebiete in der Zwischenstadt mit hochwertigen landschaftlichen und städtischen Qualitäten.

Verkehr

Wegen seiner sehr guten Verkehrserschließung eignet sich der Standort als neuer Siedlungsschwerpunkt. Die TAB-Projekte für den öffentlichen Verkehr werden die Erschließung verbessern und zur Belebung des Quartiers beitragen. Für den nördlichen Teil des Projektgebietes – den Golfplatz und das Geschäftsviertel EuroAirport – sowie den EuroAirport selbst ist die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr allerdings noch nicht geklärt. Der Langsamverkehr wird in der Planung bisher nur wenig berücksichtigt.

Wirtschaft

Die neuen Flächen würden eine Stärkung der Städte Saint-Louis und Héisingue erlauben und die TAB um ausgezeichnet erreichbare Standorte in unmittelbarer Nähe des EuroAirports bereichern. Die Aufteilung der Nutzungen und Flächenangebote ermöglicht eine gezielte Entwicklung der Teilräume und die Schaffung von Arbeitsplätzen im französischen Teil der TAB. Funktional stellt der Entwicklungspol eine Ergänzung der Projekte Dreispitz und Salina-Raurica in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft dar.

Allerdings ist der Beitrag des Gebietes zur Entwicklung der TAB derzeit offen. Zum Einen zeigt die Untersuchung des Immobilienmarktes in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, dass trotz der günstigen Grundstückspreise eine wertschöpfungsintensive wirtschaftliche Entwicklung in Frankreich und eine Interaktion zwischen den nationalen Immobilienmärkten der Region schwierig ist. Das Angebot von Hotel- oder Büroflächen in dem neuen Stadtteil konkurriert daher eher mit Mulhouse, welches sich selber als Stadt des EuroAirports positioniert. Die ÖV-Anbindung des Flughafens an den Bahnhof Saint-Louis wäre ein Standortvorteil für die Entwicklung in Saint-Louis West.

Zum Anderen ist die Entwicklung des Gebietes „In den Rainen“ fraglich, da die gleichzeitige Entwicklung der Teilgebiete durch ein Überangebot an Flächen die Entwicklung insgesamt gefährden könnte.

pements urbains de la ville écologique qui promeut une ville des chemins courts où l'on travaille, fait les courses et habite dans un même quartier. La construction de la ligne de tramway numéro 3 pourrait permettre le développement d'un véritable quartier à énergie positive à l'image de ce qui s'est fait au quartier Vauban de Fribourg en Breisgau.

L'aménagement de ce nouveau quartier peut allier les avantages économiques liés à la liberté qu'apportent des grands espaces tout en ayant une grande qualité urbaine et paysagère.

Transports

De part sa très bonne liaison avec les infrastructures de transports, cette zone est idéale pour le développement d'un nouveau quartier urbain. D'autres projets dans le domaine des transports en commun renforceront encore l'attractivité de cette liaison au réseau de transports en commun, ce qui augmentera l'attractivité de ce quartier. Il faut toutefois noter que l'accessibilité par transports en commun de la partie Nord du pôle de développement – le golf et le quartier d'affaires de l'EuroAirport – n'est pas encore clarifiée.

Economie

Ces nouveaux développements devraient permettre un renforcement de la ville de Saint-Louis et de Héisingue. Ils enrichissent l'Agglomération Trinationale de Bâle d'une zone de développement de première qualité à proximité de l'EuroAirport. La différenciation et la densification des utilisations entre le quartier du Lys, et le quartier des affaires de l'EuroAirport permettraient le développement ciblé de cette zone métropolitaine et la création d'emplois sur la partie française de l'ATB. D'un point de vue fonctionnel, ce pôle de développement représentent l'équivalent des projets des cantons de Bâle Ville et de Bâle Campagne : projet Dreispitz et Salina-Raurica.

La question de la contribution du site au développement de l'ATB reste posée. D'une part, les analyses du marché immobilier ont montré que le différentiel de prix important (jusque de 1 à 10) n'est pas suffisant pour assurer le développement économique de cette zone, car les marchés immobiliers des trois pays fonctionnent de manière autonome avec fort peu d'interactions. La concurrence de ce quartier devrait donc se faire essentiellement avec la ville de Mulhouse, qui se positionne clairement comme la ville de L'EuroAirport ; que ce soit au niveau du développement de surfaces de bureaux ou d'hôtels. La présence de la navette-bus de l'EAP au niveau de la gare routière de Saint-Louis serait donc un avantage certain pour le positionnement global du nouveau quartier.

Une question se pose concernant le développement de la zone « In den Rainen », car un développement simultané de plusieurs sites et en corrélation, une offre trop importante, compromettrait tout développement.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedlung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+/-
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	+
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	o
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	+
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	+/-
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	+
	Nachverdichtung / Densification	+
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	+
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	+
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	-
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	+
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	+
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	o / Velo -
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	o / Velo -
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	+
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	+
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	o
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	-
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	-
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	-

Weil also die regionale Nachfrage für die von Herzog & de Meuron vorgeschlagene Planung nicht ausreicht, kann eine Realisierung des Entwicklungspols Saint-Louis West nur durch seine internationale Ausrichtung gelingen. Seine hochwertige Positionierung und Gestaltung zeigen, dass die beauftragten Architekturbüros die Erwartungen und Bedürfnisse nationaler wie internationaler Investoren zu Zeiten der Wissensgesellschaft antizipiert haben.

Natur und Umwelt

Die geplante Bebauung liegt in der Siedlungsachse Basel – Mulhouse am Schnittpunkt zum tangentialen Nordbogen (Siedlungsachse Nord). Die Freiflächen zwischen den bestehenden Siedlungsgebieten werden landwirtschaftlich genutzt oder bieten als Abstands- und Brachflächen Biotop für Ruderalvegetation. Nachverdichtung, Konversion und die Konzentration der Bebauung auf zentrale, siedlungsnahe Flächen erlauben den Schutz dieser wertvollen Biotop.

Die Inwertsetzung der Landschaft für das ökonomische Gleichgewicht des Entwicklungspols erlaubt darüber hinaus die Schaffung einer Folge von Parks und Freiräumen, die vernetzt mit dem Naturschutzgebiet Petite Camargue ein grünes Rückgrat anspruchsvoller Natur- und Freizeiträume im französischen Bereich der TAB darstellen kann. Diese Vernetzung der Biotop und Freiflächen mit der Petite Camargue und dem Gebiet Bourgfelden Hégenheim könnte weiter vertieft werden.

Infrastruktur

Der Entwicklungspol Saint Louis West sieht Freizeit-, Nahversorgungs- und Verkehrseinrichtungen vor. Sie orientieren sich mit leichten Einschränkungen an der im Gesamtentwicklungskonzept vorgesehenen Zentralität von Saint-Louis.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen würde der Golfplatz die Stärkung der Freizeitfunktion des Standortes mit einer positiven Ausstrahlung auf den nördlichen Raum der TAB verbinden. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung könnten die Zugänglichkeit und Aufwertung der Freiflächen weiter verbessert werden und eine positive Wirkung im Nahraum entfalten.

Politische Struktur

Durch die Einbeziehung der TAB in Planung und Finanzierung konnte kooperatives Vorgehen unter Einbeziehung der betroffenen Akteure der TAB gelingen. Die Veranlassung einer vertiefenden Machbarkeitsstudie im Jahr 2006 durch die Communauté des Communes Trois Frontières (CC3F) belegt deutlich, dass die Gebietskörperschaften an

Le développement de ce pôle, sous la forme définie par Herzog & de Meuron, ne pourra se faire que sur la base d'un positionnement international, car la demande régionale semble être insuffisante. Le positionnement qualitatif de ce concept, montre que les architectes ont clairement assimilé les attentes et les besoins des investisseurs nationaux et internationaux à l'heure de l'économie de la connaissance.

Nature et environnement

Cette zone est située sur l'axe d'urbanisation Bâle – Mulhouse à l'intersection avec la tangente de l'Arc Urbain Nord. Les espaces libres entre les zones urbanisées sont utilisées par l'agriculture ou offrent des espaces de friches pour le développement de biotopes et de la végétation sauvage. Le processus de densification, de requalification et de concentration de l'urbanisation sur les zones situées à proximité des quartiers bâtis permet la protection de ces biotopes riches en biodiversité.

La requalification de cette zone et l'importance de l'aspect paysager pour l'équilibre économique de ce développement métropolitain pourrait permettre la mise en place d'une suite de parcs et d'espaces libres reliés entre eux, qui formeraient, en liaison avec la zone naturelle protégée de la Petite Camargue, une infrastructure verte de qualité pour les activités de loisirs et la biodiversité, pour la partie française de l'agglomération ATB. Cette imbrication des biotopes et des espaces libres avec la Petite Camargue et le territoire de Bourgfelden Hégenheim devrait cependant être intensifiée.

Infrastructure

Le Pôle de développement de Saint-Louis Ouest prévoit des infrastructures de loisirs, de proximité et de transports. Cela correspond à l'objectif de renforcer la centralité de la ville de Saint-Louis.

Selon l'état actuel de la planification, il existe une liaison entre la création du golf et le renforcement de la fonction loisirs en permettant un rayonnement positif de la partie Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle. La concrétisation de ce projet permettrait certainement de renforcer l'accessibilité de ces espaces libres et aurait un effet positif sur l'ensemble de cette partie de l'agglomération.

Organisation politique

Le financement et l'accompagnement de ce projet par l'association ATB ont permis d'obtenir un processus coopératif efficace qui a permis l'intégration de l'ensemble des acteurs institutionnels de l'ATB concernés. Le lancement d'une étude complémentaire

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	o
	Nachverdichtung / Redensification	+
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	o / -
	Vernetzung / Mise en connexion	o
	Aufwertung / Revalorisation	o
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	o
	Lärm / Bruit	+
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	o
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadtkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	o
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	-
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	o
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	+

der Entwicklung des Gebietes sehr interessiert sind. Aufgrund unterschiedlicher Interessen der Gebietskörperschaften verläuft der Planungsprozess abschnittsweise zögerlich und wurden Teile des von Herzog & de Meuron vorgeschlagenen Masterplans fallen gelassen.

3.1.5 Zusammenfassung

Insgesamt würde das Projekt nach den aktuellen Planungen durch die städtebauliche Ordnung, das vorgesehene Nutzungsprogramm sowie die Optimierung von Verkehrsinfrastruktur und Landschaft zu der Attraktivität der TAB im Netz Europäischer Städte beitragen.

Hinsichtlich einer Anbindung an die Innenstadt von Saint-Louis und funktionalen Auswirkungen des Projektes auf die Innenstadt von Saint-Louis wären hingegen noch geeignete Lösungen zu finden.

Die erfolgreiche Umsetzung des interkommunalen Schlüsselprojektes würde die Gründung einer Zone d'Activité Concertée (ZAC) und eine intensive Kooperation der Gebietskörperschaften erfordern. Die Frage, welche Institutionen oder Strukturen diese Umsetzung des Konzeptes leisten können, ist derzeit noch offen. Das Projekt jedenfalls bietet beste Voraussetzungen zum Metropolitanprojekt im französischen Teil der TAB werden, wenn es den Projektträgern gelingt, die Qualitäten des Masterplans von der Arbeitsgemeinschaft unter Leitung von Herzog & de Meuron zu erhalten.

par la CC3F en 2006 montre clairement que les collectivités territoriales sont très intéressées par le développement de cette zone. Les intérêts différents des collectivités territoriales expliquent l'atermoisement dans la poursuite de ces actions et l'abandon partiel du Masterplan proposé par l'équipe de Herzog & de Meuron.

3.1.5 Résumé

Dans l'état actuel de la planification, ce projet contribuerait, de part sa proposition urbaine, ses options programmatiques, l'optimisation des infrastructures de transports et la revalorisation des paysages, à augmenter l'attractivité globale de l'Agglomération Trinationale de Bâle au niveau du réseau de villes européennes.

Des solutions adaptées devraient être trouvées dans le domaine de la liaison de ces nouveaux développements par rapport au centre ville de Saint-Louis et aux incidences fonctionnelles que pourraient avoir ces développements sur les activités du centre ville.

La réalisation de ce projet exigerait la création d'une Zone d'Activité Concertée et une coopération intensive des collectivités locales. La question quelles institutions ou structures pourraient soutenir ce concept, reste encore ouverte. Le projet remplit parfaitement les conditions pour devenir l'un des grands projets de la partie française de l'ATB, si les porteurs du projet parviennent à conserver les qualités du masterplan établi par le groupe de travail sous la direction de Herzog & de Meuron.

Après la clôture du projet ATB, les élus de la ville de Saint-Louis, la commune de Hésingue et la Communauté de Communes des Trois Frontières ont décidé d'approfondir l'étude de faisabilité. Le groupe de travail Herzog & de Meuron, Sutter & Laburte, Hans Wirz et Urbanis ont concrétisé l'étude pour la Communauté de Communes des Trois Frontières sous le titre de Pôle de Développement de Saint-Louis Hésingue.

3.2 Vorprojekt Park&Ride und multimodale Verkehrsplattform Bahnhof Saint-Louis (C 1) Avant projet Parking Relais et Pôle d'échange de la gare de Saint-Louis (C1)

3.2.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Das Projekt P&R Bahnhof Saint-Louis ging aus der Machbarkeitsstudie für das Projekt „Entwicklungspol Saint-Louis West“ (EF1) hervor.

Mit seiner verkehrsgünstigen Lage nahe der Autobahn Basel-Mulhouse, dem EuroAirport und am Kreuzungspunkt des öffentlichen Verkehrs eignet sich der Bahnhof Saint-Louis besonders als strategischer Siedlungsschwerpunkt. Im Zuge der Entwicklung des Quartiers „Le Lys“, der Verlängerung der Tramlinien 3 und 11, sowie dem Schienenanschluss des EuroAirport käme dem Bahnhof eine neue verkehrliche und städtebauliche Bedeutung zu, die eine grenzüberschreitende Wirkung entfaltet.

In ihrer Machbarkeitsstudie schlagen Herzog & de Meuron eine Park&Ride-Anlage mit Parkhaus westlich des Bahnhofs von Saint-Louis entlang der Bahntrasse vor. Das Parkhaus dient gleichzeitig als Schallschutz für das Quartier Le Lys. Die Bahnhofspassage ist die fußläufige Anbindung des Quartiers Le Lys an die Innenstadt. Die architektonisch hochwertige Gestaltung der P&R-Anlage sowie des Bahnhofs ist ein symbolisches Initialprojekt für die zukünftige Entwicklung Saint-Louis und des Quartiers Le Lys.

Verkehrlich wird die Bedeutung des Bahnhof Saint-Louis zunehmen. Mit den zukünftigen Verkehrsanbindungen (Tram, EuroAirport) würden die Zahl der Pendler und der Parkplatzbedarf weiter anwachsen. Der Stellplatzbedarf wurde für 2010 auf 460 und für 2020 auf etwa 680 Plätze beziffert, gegenüber 180 im Jahr 2005. Die Bereitstellung kostenpflichtiger Parkplätze reduziert die Nachfrage um 20%: Für die weiteren Planungen wird daher eine Zahl von 370 Parkplätzen für 2010 und 550 für 2020 zugrunde gelegt. Die Entscheidung für kostenpflichtige setzt die Neuordnung der kostenfreien Parkplätze im Bahnhofsumfeld (500m) voraus.

3.2.1 Situation de départ et idée 2001

Ce projet a fait suite au travail réalisé par le groupement de cabinets d'architectes ayant travaillé sur le projet du pôle de développement de Saint-Louis Ouest (EF1).

La zone autour de la gare est devenue un pôle de développement urbain central, de part de la localisation de cette dernière à proximité de l'autoroute Bâle-Mulhouse, de l'EuroAirport et de la programmation du futur nœud de transports en commun. En effet, la gare peut devenir un véritable pôle d'échange dans le cadre du développement du quartier du Lys, du prolongement des lignes de tramway 3 et 11 et du développement d'une liaison ferroviaire directe entre l'EuroAirport et la gare de Saint-Louis.

L'étude de Herzog & de Meuron proposait l'aménagement d'un Parking Relais à l'Ouest de la gare de Saint-Louis, directement contre la voie ferrée. Ce parking à étages de grande qualité architecturale a pour fonction de servir de mur anti-bruit pour le nouveau quartier et représente, avec l'aménagement de la gare routière et des abords de la gare, le symbole de la première étape pour la construction du nouveau quartier du Lys. Le tunnel sous la gare assure la liaison entre le quartier du Lys et le centre ville de Saint-Louis.

L'impact de la Gare de Saint-Louis sur la circulation va croître. Le nombre de pendulaires quotidiens et avec lui le besoin en places de parking ne cessera d'augmenter en raison des liaisons avec d'autres moyens de transport (tram, EuroAirport). Les places de parking nécessaires sont estimées à 460 pour 2010 et environ 680 pour 2020, contre 180 en 2005. L'offre de places payantes réduit la demande de 20%. Pour les études futures, seront donc pris en compte les chiffres suivants : 370 places pour 2010 et 550 pour 2020. Le choix d'un stationnement payant est conditionné par la réorganisation du stationnement gratuit à proximité de la gare (500 m).

Um dieser Rolle des Bahnhofs gerecht zu werden hat der TAB-Verein in drei Schritten die Konkretisierung des Projektes vorangetrieben:

- Erste Machbarkeitsstudie für die multimodale Verkehrsplattform Saint-Louis (Auftragnehmer AREP),
- Durchführung eines Architekturwettbewerbs für die P&R-Anlage,
- Machbarkeitsstudie für Realisierung und Betrieb der P&R Anlage (Auftragnehmer EFFIA).

Pour mieux appréhender le rôle de la gare et concrétiser ce projet, l'association ATB a commandé trois études de faisabilité consécutives:

- une première étude de faisabilité du pôle d'échange multimodal de la gare de Saint-Louis auprès de la société AREP,
- un concours d'architecture pour le projet d'un parking relais,
- étude de faisabilité pour la réalisation et le fonctionnement du parking relais (par l'entreprise EFFIA).

Der Bahnhof Saint-Louis, städtebaulicher Kontext, Unterführung zum Quartier Le Lys La gare de Saint-Louis, le contexte urbain, le passage vers le quartier du Lys



3.2.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudien „Multimodale Verkehrsplattform Bahnhof Saint-Louis“

Nach der ersten Studie der AREP soll eine multimodale Verkehrsplattform folgende Funktionen erfüllen:

Von Westen:

- Schaffung eines komfortablen Umsteigens von den Privatfahrzeugen und Taxen in die Züge,
- Vorschlag eine bestmögliche Anbindung für einen Shuttle-Bus zum EuroAirport an die Unterführung des Bahnhofs.

Von Osten:

- Optimierung der Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung und der Anbindung des Stadtbussystems Distribus.

Das von der AREP erstellte Konzept empfiehlt, den Bahnhof von Saint-Louis in vier Etappen zu einer multimodalen Verkehrsplattform umzubauen:

- In der 1. Phase (2006) wird die erste Tranche des Parkhauses für die P&R-Anlage (270 Plätze), des Vorplatz und der Durchbruch der Unterführung nach Westen, einige Umlegungen der Stellplätze im Osten sowie die Anlage von Räumlichkeiten für reisebezogene Dienstleistungen vorgenommen.
- Für die 2. Phase (2008-2010) mit dem Bau des Quartier Le Lys ist die zweite Tranche des Parkhauses für die P&R-Anlage (300 zusätzliche Plätze), die Ausweitung des Vorplatzes mit überdachten Bushalteplätzen und Grünflächen sowie die umfassende Neustrukturierung des Bahnhofsvorplatzes und einem überdachten Haltebereich bei Rückbau der Parkplätze vorgesehen.
- In der 3. Phase (2010-2012) werden die zwei Endhaltestellen der Tramlinien 11 und 3 eingerichtet sowie die Achse des Bahnhofsvorplatzes (Ost) zu einem öffentlichen Platz umgestaltet.
- Die 4. Phase (2012-2020) beinhaltet den Bau einer leistungsfähigen Anbindung des EuroAirports an den Bahnhof Saint-Louis.

Schließlich wurde im Rahmen der Studie eine Kostenabschätzung für die Maßnahmen der Phase 1 sowie der Phase 2 mit 5,8 und 8,2 Millionen Euro vorgenommen.

3.2.3 Architekturwettbewerb für die P&R-Anlage

Als ersten Schritt zur Realisierung der unterschiedlichen Einzelprojekte um den Bahnhof Saint-Louis hat der TAB-Verein im September 2006 einen zweistufigen Architek-

3.2.2 Etude de faisabilité « Pôle d'échange multimodal, gare de Saint-Louis »

L'étude montre que le projet de pôle d'échange multimodal devra intégrer les contraintes d'intermodalité suivantes :

A l'Ouest :

- Rendre possible une véritable accessibilité aux trains par les véhicules particuliers et les taxis
- Proposer un échange avec la navette de l'EuroAirport, le plus près possible du débouché du passage sous les voies.

A l'Est :

- Imaginer la continuité Est / Ouest du dispositif en s'efforçant de rapprocher le réseau de bus urbains Distribus au plus près de la gare à l'Est.

Le concept présenté par l'AREP propose de transformer la gare de Saint-Louis en un véritable pôle d'échange multimodal en quatre étapes :

- Phase 1 à l'horizon 2006: construction de la première tranche du parking relais de 270 places, implantation des locaux pour accueillir les services aux voyageurs, aménagement d'un parvis à la sortie du passage sous voies à l'Ouest de la gare, réaménagement des places de parking à l'Est de la gare.
- Pour la phase 2 (horizon 2008-2010) il est prévu, en parallèle à la construction du quartier du Lys, la construction de la deuxième tranche du parking relais (300 places supplémentaires), l'agrandissement de la place du parvis et la mise en place d'un dispositif d'auvents pour la gare routière et les zones d'attentes.
- Durant la phase 3 (2010-2012), il est prévu de construire les terminaux des lignes de tramway 11 et 3 et d'aménager l'axe Est/Ouest jusqu'à la place publique située au cœur du quartier du Lys.
- La phase 4 (2012- 2020) comprend la liaison de la gare de Saint-Louis avec l'EuroAirport par une infrastructure lourde.

Le cadre budgétaire pour la construction des phases 1 et 2 du parking relais a également été défini dans cette étude. Les résultats sont pour la phase 1 : 5,8 Mio.€ et la phase 2 : 8,2 Mio.€

3.2.3 Le concours architectural pour le parking-relais

L'association ATB a lancé en septembre 2006 un appel d'offre pour le concours architectural du parking relais de la gare de Saint-Louis. Il correspond à la première phase de la

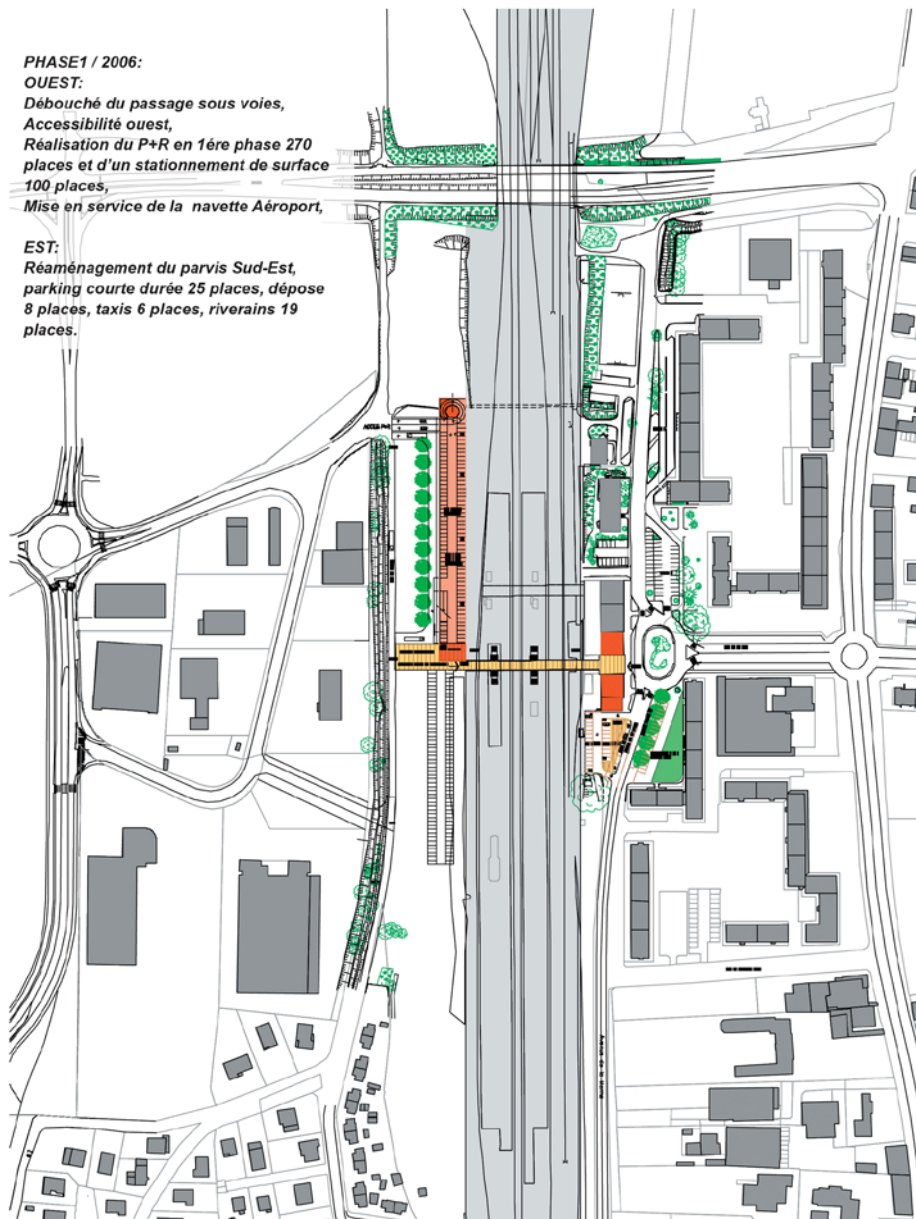
PHASE1 / 2006:

OUEST:

Débouché du passage sous voies,
Accessibilité ouest,
Réalisation du P+R en 1ère phase 270
places et d'un stationnement de surface
100 places,
Mise en service de la navette Aéroport,

EST:

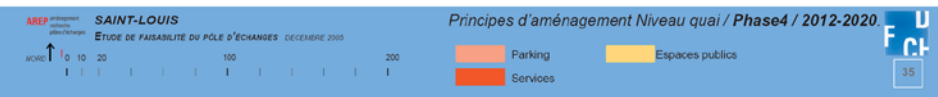
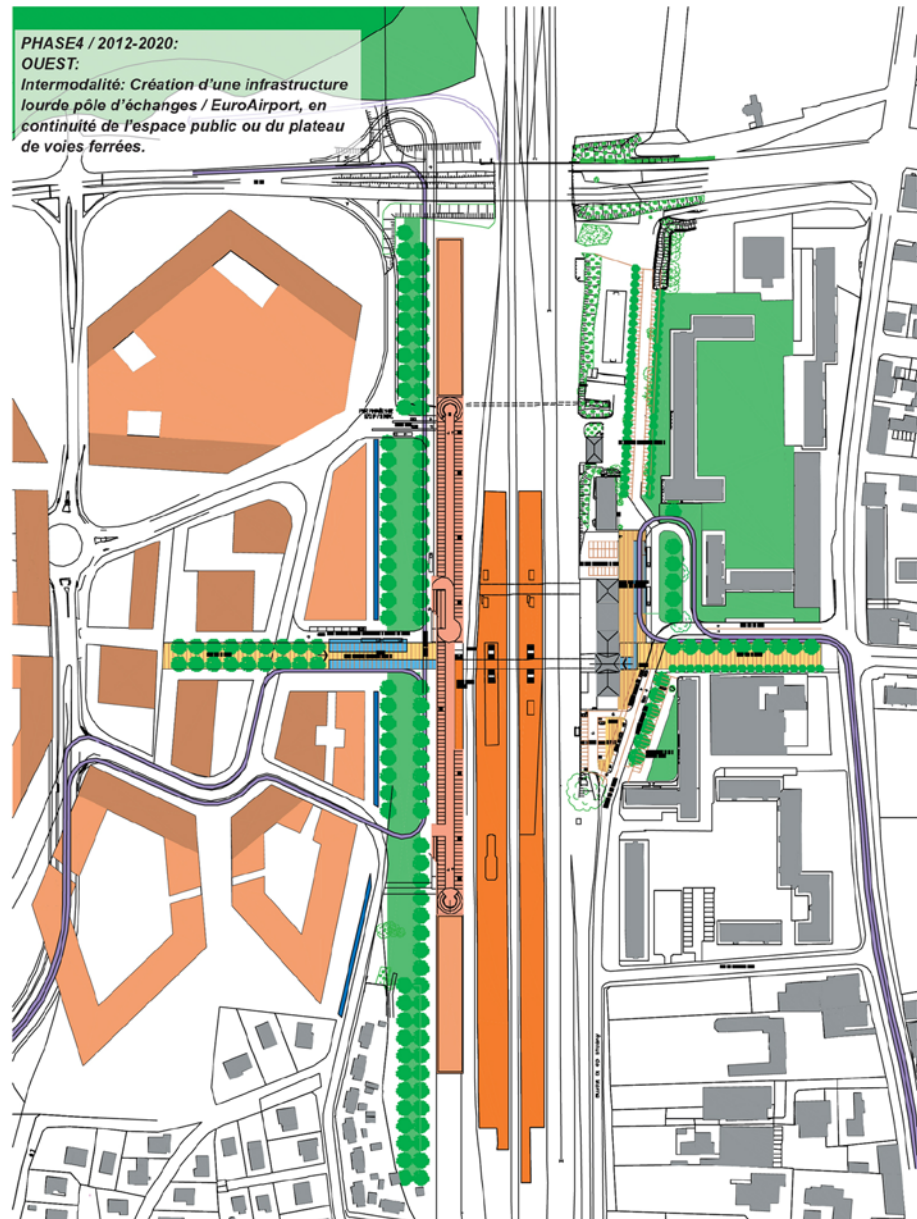
Réaménagement du parvis Sud-Est,
parking courte durée 25 places, dépose
8 places, taxis 6 places, riverains 19
places.



PHASE4 / 2012-2020:

OUEST:

Intermodalité: Création d'une infrastructure
lourde pôle d'échanges / EuroAirport, en
continuité de l'espace public ou du plateau
de voies ferrées.



turwettbewerb für das Parkhaus der P&R-Anlage ausgelobt. Dieser entspricht der ersten Phase des in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Vorgehens.

Bewertungskriterien in dem Wettbewerb waren neben den architektonischen, technischen und finanziellen Aspekten die ökologische Qualität der Entwürfe und die internationale Zusammensetzung des Bearbeitungsteams.

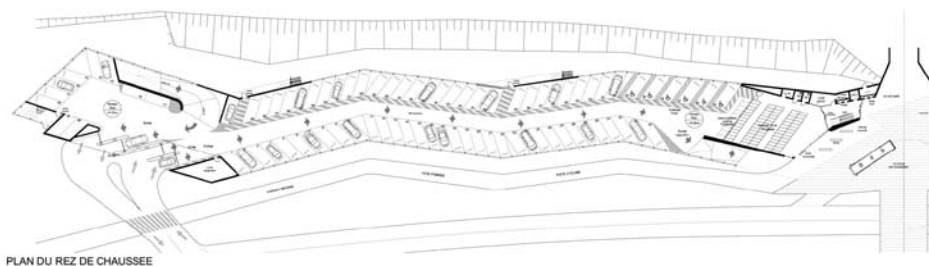
In einer ersten Stufe des Wettbewerbs wurden drei Arbeitsgemeinschaften für die Entwurfsphase ausgewählt. Diese haben dann in der zweiten Stufe ihre Entwürfe eingereicht, die in den Abbildungen dokumentiert sind.

procédure prévue dans l'étude de faisabilité. Puis, une première tranche de travaux verra la réalisation de 300 places de stationnement au Nord de la tranchée vers le passage de la gare. Le parking couvert aura une fonction de mur anti-bruit pour le quartier du Lys .

Parmi les critères d'évaluation pour le concours, figurent, à coté des aspects architecturaux, techniques et financiers, la qualité écologique des avant projets et la composition multinationale de l'équipe de travail.

Lors de la première étape du concours, trois groupes de travail ont été choisis pour la phase d'avant-projet. Ces trois groupes ont remis leur avant-projet lors de la deuxième phase. Leurs travaux sont décrits dans les plans et images reproduits ci-dessous.

Architekturwettbewerb P&R Saint-Louis: 1. und 2. Preis Concours d'architecture parking relais Saint-Louis: 1er et 2ème prix



Meyzaud Architectes



Barthélemy & Grino

Architekturwettbewerb P&R Saint-Louis: 3. Preis Concours d'architecture parking relais Saint-Louis: 3ème prix



DRLW Architectes

3.2.4 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie P&R-Anlage

Die im Auftrag der Stadt Saint-Louis von EFFIA erstellte und von der Trinationalen Agglomération Basel kofinanzierte Machbarkeitsstudie untersucht die Bedingungen für Realisierung und Betrieb der P&R-Anlage am Bahnhof Saint-Louis. Die Studie geht in 5 Schritten vor

- Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen (Städtebauliche Situation, Erreichbarkeit ÖV, MiV, Langsamverkehr, Parkplatzangebot in der Umgebung),
- Beschreibung der Bedingungen und Strategie einer Parkraumpolitik für Saint-Louis (Zonierung),
- Gegenrechnung der Realisierungskosten für den Siegerentwurf,
- Berechnung der Betriebskosten (Personal, Unterhalt, weitere Kosten),
- Vorschlag für ein Bewirtschaftungskonzept der P&R-Anlage.

Auf dieser Grundlagen kommt die Machbarkeitsstudie zu dem Schluss, dass die P&R-Anlage nach dem Entwurf nicht kostendeckend ist. Zwar könnte der Betrieb durch die laufenden Einnahmen gedeckt werden – mit der Einschränkung, dass ein großer Teil der Einnahmen aus vergleichsweise günstigen Abonnements stammen würde. Die im Wettbewerbsentwurf unterschätzten Baukosten könnten durch die Einrichtung eines weiteren Parkdecks auf dem Dach bei geringen Mehrkosten ausgeglichen werden.

3.2.4 Résultats de l'étude de faisabilité parking relais

L'étude de faisabilité d'EFFIA, commandée par la Ville de Saint Louis et cofinancée par l'Agglomération Trinationale de Bâle, examine les conditions de réalisation et de fonctionnement du Parking-Relais (P&R) de la gare de Saint-Louis. L'étude distingue 5 étapes :

- Etat des lieux des conditions cadre (situation urbaine, accessibilité par les transports en commun, circulation lente, offre de places de parking aux environs) ;
- Description des conditions et de la stratégie d'une politique du stationnement pour Saint-Louis (zonage) ;
- Contre-épreuve des coûts de réalisation du projet désigné ;
- Calcul des coûts de fonctionnement (coûts du personnel, de l'entretien, autres coûts)
- Proposition d'un concept d'exploitation du Parking-Relais (P&R).

L'étude conclut à la non-rentabilité du Parking-Relais réalisé selon cette conception. Les coûts de fonctionnement pourraient être couverts par les recettes, qui proviennent principalement d'abonnements relativement économiques. Les coûts de construction, sous-évalués par le projet sélectionné, pourraient être compensés par l'aménagement d'un autre niveau de parking sur le toit.

3.2.5 Evaluation der Projektergebnisse

Das Projekt der P&R-Anlage nimmt städtebaulich, verkehrlich und ökologisch (Schallschutz) für das Quartier Le Lys eine wichtige Stellung ein. Als verkehrsplanerisches Projekt entspricht es den Zielen des Gesamtentwicklungskonzeptes von 2001, wenngleich es nicht alle berücksichtigt.

Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung

Die P&R-Anlage und die Unterführung am Bahnhof Saint-Louis schaffen eine zusätzliche Fußgängerverbindung durch die Bahntrasse, welche derzeit den Siedlungsraum durchtrennt. Diese Funktion kann die neue Bahnhofspassage nur zum Teil erfüllen, da sie nicht für Radfahrer und für Fußgänger nur während der Öffnungszeiten des Bahnhofs zugänglich sein wird.

Die hochwertige Architektur stärkt neben der Nutzbarkeit auch die Torfunktion des Bahnhofes. Der neu gestaltete Bahnhof Saint Louis hat also bedeutende Effekte auf die Entwicklung attraktiver Nutzungen im Osten und Westen des Bahnhofs. Die Neuordnung des Bahnhofs und seines Umfeldes stärkt die zentralörtliche Bedeutung der Stadt Saint-Louis.

Verkehr

Die Realisierung einer multimodalen Verkehrsplattform am Bahnhof Saint-Louis hat einen sehr positiven Effekt auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Trinationalen Agglomeration Basel. Das Vorprojekt ist eine Voraussetzung für die Realisierung der anderen Verkehrsprojekte (grenzüberschreitende Tramlinien und Nordbogen ÖV). Mit einer Busanbindung zum EuroAirport würde Saint-Louis und sein Bahnhof zu einem wichtigen Knoten trinationaler Verkehrsverbindungen. Es entspricht daher dem Ziel, den Nahverkehr durch das Zusammenwirken von individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern. So entlastet es Basel und seine französischen Vororte vom Autoverkehr. Die P&R-Anlage sieht 80 Fahrradstellplätze vor, ist allerdings noch nicht vollständig in das Radwegenetz der Trinationalen Agglomeration Basel eingebunden. Diese Aufgabe könnte in den kommenden Jahren bearbeitet werden.

3.2.5 Evaluation des résultats du projet

Le projet de parking relais représente du point de vue urbain, des transports et de l'environnement (mur anti-bruit) un rôle important pour le développement du quartier du Lys. Il répond donc, en partie, aux objectifs du concept global de développement de 2001.

Population, habitat et urbanisation

Le nouveau parking relais de la gare de Saint-Louis et le passage sous voie qui lui est associé permet de créer une liaison piétonne supplémentaire, durant les heures d'ouverture de la gare SNCF, au niveau de la coupure urbaine que représente la voie ferrée Bâle-Mulhouse. Elle ne permet donc qu'une liaison partielle entre le nouveau quartier du Lys et les zones d'habitations existantes à l'Est de la gare pour les cyclistes et les piétons pendant les horaires d'ouverture de la gare.

Du point de vue urbain, la construction d'un objet urbain de grande qualité architecturale renforcera la fonction de porte d'entrée de l'agglomération de la gare de Saint-Louis. L'aménagement des zones aux alentours de la gare de Saint-Louis a également un important effet sur le développement urbain à l'Est et à l'Ouest de la gare. Ce projet d'aménagement de la gare et de son environnement permettra de renforcer le pôle de centralité de la ville de Saint-Louis.

Transports

Le développement du pôle d'échange de la gare de Saint-Louis est très positif du point de vue du développement des infrastructures de transport de l'Agglomération Trinationale de Bâle. L'avant-projet C1 est une condition nécessaire à la réalisation du projet de transports élaborés dans les études de faisabilité EF2-4 (lignes de tramway transfrontalières et Arc Nord Transports en commun). Avec une navette bus reliant la gare à l'EuroAirport, ce projet transformera la gare de Saint-Louis en un véritable pôle d'échange trinational de la partie française de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Ce résultat coïncide pleinement avec l'objectif d'améliorer la circulation en combinant les moyens de transport individuels et les moyens de transport publics. Le projet de Parking relais prévoit la mise à disposition d'un parking vélo de quatre-vingt places. Toutefois, ce parking n'est pas encore totalement intégré dans le réseau des pistes cyclables de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Cette question reste ouverte et pourrait être analysée dans les années qui viennent.

Politische Struktur

Die Konkretisierung dieses Projektes ist für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von zentraler Bedeutung, weil sie zeigt, dass die Schaffung wichtiger regionaler Infrastrukturen auch abseits der Grenzen möglich ist.

In zweierlei Hinsicht belegt das Projekt grenzüberschreitender Kooperation die positive Ausstrahlung auf andere Gebiete der Trinationalen Agglomeration Basel:

- Die Schaffung einer multimodalen Verkehrsplattform von regionaler und internationaler Bedeutung für die Stadt Saint-Louis,
- Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf den Straßen des Kantons Basel-Stadt.

3.2.6 Zusammenfassung

Dank der Machbarkeitsstudien des TAB-Vereins ist das Konzept zur Entwicklung einer multimodalen Verkehrsplattform und einer P&R-Anlage im Westen des Bahnhofs Saint-Louis nun klar definiert. Aktuell wird das Projekt auf seine Machbarkeit und Möglichkeiten der Finanzierung geprüft.

Die Machbarkeitsstudien zeigen die Bedeutung der Neuordnung des Bahnhofs von Saint-Louis für die Umsetzung des Entwicklungspols Saint-Louis West. Sie belegen ebenfalls das Potenzial des Bahnhofs von Saint-Louis als multimodale Verkehrsplattform. Seine Realisierung kann auf diese Weise zu einem Katalysator für die Entwicklung des Quartiers Le Lys und der Bahnverbindungen werden. Die Wettbewerbsergebnisse geben diesen Potenzialen ein Gesicht und zeichnen so ein Bild für die Zukunft von Saint-Louis.

Längerfristig stellt sich die Frage einer Stadterneuerung im östlichen Bahnhofsumfeld, welches vor allem durch den sozialen Wohnungsbau geprägt ist. Tatsächlich kann dieser, von der Bahnstrecke Basel-Mulhouse gut sichtbare Stadtteil das Image von Saint-Louis beeinflussen.

Organisation politique

La concrétisation de ce projet est essentielle pour le développement de la coopération transfrontalière, car elle montrera que la coopération transfrontalière peut également aboutir à la réalisation d'infrastructures qui ne sont pas obligatoirement situées directement sur la frontière.

Il permet également de montrer qu'un projet de la coopération transfrontalière peut avoir des effets positifs sur les territoires de l'ensemble de l'Agglomération Trinationale de Bâle :

- La création d'un véritable pôle d'échange régional et international multimodal pour la ville de Saint-Louis
- La diminution du nombre de voitures sur les routes du Canton de Bâle Ville.

3.2.6 Résumé

Grâce aux études de l'association ATB, le concept pour le développement d'un pôle d'échange multimodal et la construction d'un parking relais à l'Ouest de la gare de Saint-Louis est maintenant clairement défini.

Les études réalisées ont permis de montrer l'importance de l'aménagement de la gare de Saint-Louis dans la réalisation du pôle de développement de Saint-Louis Ouest. Elles ont également permis de montrer que la gare de Saint-Louis a les potentiels pour devenir un véritable pôle d'échange multimodal. Son aménagement peut devenir un véritable moteur pour le développement du quartier des Lys à l'Ouest des voies ferrées.

A plus long terme, se posera également la question de la requalification urbaine du quartier de logements sociaux à l'Est de la gare. En effet, ce quartier, visible du train, a un impact important sur l'image que les voyageurs allant à Bâle peuvent avoir de Saint-Louis. C'est cette image et la redéfinition du positionnement en tant que porte d'entrée d'une métropole trinationale qui sont en jeu à long terme avec ce projet de transformation du quartier de la gare.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedlung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	+
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	o
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	+
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	+/o
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	+
	Nachverdichtung / Densification	+
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	+
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	+
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	-
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	
	MIV / TIM	
	LV / MD	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	o
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	o

3.3 Nordbogen öffentlicher Verkehr, Schienenanschluss des Euroairports und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 (EF 2-4)

Arc Nord transports en commun, liaison ferroviaire de l'EuroAirport et prolongement des lignes de tramways 3, 8 et 11 (EF 2-4)

3.3.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Im Aktionsraum Nord der Trinationalen Agglomeration Basel wurden in dem Gesamtentwicklungskonzept 2001 drei Schlüsselprojekte für den öffentlichen Verkehr definiert:

- Nordbogen öffentlicher Verkehr als Regio-S-Bahn. Er verläuft von Lörrach bis Weil am Rhein Bf (Leopoldshöhe) auf der Trasse der DB und quert danach den Rhein. Von Hünningen nach Saint-Louis sollten die S-Bahn auf den alten SNCF-Gleisen oder anderen geeigneten Trassen bis zum Bahnhof Saint-Louis geführt werden um dort in die Linie Basel-Mulhouse zu münden.
- Schienenanschluss EuroAirport durch eine eigenständige, für Hochgeschwindigkeitszüge wie für S-Bahnen befahrbare Schienentrasse.
- Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 bis zu den Bahnhöfen Saint-Louis (Linie 3 über Bourgfelden von Westen, Linie 11 von Osten über die Avenue de Bâle) und Weil am Rhein (Linie 8).

Nach dem Gesamtentwicklungskonzept von 2001 sollen der Nordbogen und die Verlängerung der radialen Tramlinien 3, 8 und 11 eine tangentielle Verbindung der nördlichen Zentren der Trinationalen Agglomeration Basel vom Wiesental bis zum EuroAirport schaffen und ihre Anbindung an die Kernstadt Basel verbessern. Der öffentliche Verkehr soll so zum Rückgrat der Siedlungsentwicklung werden.

Zur umfassenden durch den TAB-Verein koordinierten Bearbeitung der ÖV-Projekte im nördlichen Bereich der TAB wurden die drei Schlüsselprojekte in einer Machbarkeits-

3.3.1 Situation initiale et idée 2001

Le projet de développement global des transports en commun au Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle, coordonné par l'association ATB, est le résultat de la fusion des projets individuels indiqués dans le titre.

- Pour l'Arc Nord Transports en commun, une infrastructure sous la forme d'un RER. Celui-ci allant de Lörrach à la gare de Weil am Rhein (Leopoldshöhe) en empruntant les voies ferrées de la « Deutsche Bahn » avant de traverser le Rhin. Il était prévu que le RER emprunte les voies ferrées de la SNCF entre Huningue et Saint-Louis ou tout autre voie adaptée permettant d'aboutir à la gare de Saint-Louis et de rejoindre la « ligne verte ».
- La liaison ferroviaire de l'EuroAirport était programmée sous la forme d'une infrastructure permettant le passage d'un train à grande vitesse et des RER
- Le prolongement des lignes de tramway 3, 8 et 11 jusqu'aux gares de Saint-Louis (ligne 3 par Bourgfelden depuis l'Ouest, ligne 11 depuis l'Est par l'avenue de Bâle) et de Weil am Rhein (ligne 8).

Le concept global de développement de 2001 considérait que les projets d'Arc Nord Transports en commun et de prolongement de ligne de tramway 3, 8, 11 devraient permettre la création d'une liaison tangentielle entre les centres urbains localisés dans la partie Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle (de la vallée de la Wiese jusqu'à l'EuroAirport) et permettre de mieux les relier au centre ville de Bâle Ville.

Pour la concrétisation de l'intégral des projets de transports en commun dans l'espace Nord de l'ATB, coordonnée par l'association ATB, ces trois projets-clés ont été regroupés

studie zusammengefasst. In ihr wurde die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben untersucht. Das Projekt wurde durch ein vom TAB-Verein geleitetes kooperatives Planungsverfahren mit den relevanten Akteuren begleitet.

3.3.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie: Nordbogen öffentlicher Verkehr und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11

Aus der öffentlichen Ausschreibung der Machbarkeitsstudie ging die Arbeitsgemeinschaft Gruner AG, Nissen & Wentzlaff, Basel und Intraplan, München hervor. Sie untersuchten die vier verknüpften Verkehrsprojekte auf der Basis von Nutzen-Kosten-Relationen.

- Nordbogen öffentlicher Verkehr (Verbindung Lörrach – Wie am Rhein – Huningue – Saint-Louis inklusive Anbindung des EuroAirports)
- Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis
- Verlängerung der Tramlinie 11 nach Saint-Louis
- Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein

Auf Grundlage der Prognosedaten der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2020 für das gesamte Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel hat die Machbarkeitsstudie die günstigste Linienführung und Haltestellenfolge aus verkehrlicher und gesamtwirtschaftlicher und hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Relation ermittelt. Ziel dieses Planungsprozesses war die Festlegung eines Ausführungsplans, der ausschließlich Maßnahmen enthält, die aus wirtschaftlicher Sicht zu rechtfertigen sind.

Der Planungsprozess erfolgte in zwei Phasen :

- In der Phase A wurden unterschiedliche Szenarien der vier Einzelprojekte hinsichtlich Machbarkeit, Kosten sowie verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen untersucht.
- In der Phase B wurden auf den Grundlagen der Phase A die empfohlenen Maßnahmen hinsichtlich des Liniennetzes vertieft, wirtschaftlich bewertet und in einem Ausführungsplan festgehalten.

Die Bewertung der Einzelprojekte erfolgte nach dem deutschen standardisierten Bewertungsverfahren und der französischen Wirtschaftlichkeitsberechnung (TRI).

Für die Phase A wurden folgende Varianten für die Erschließung des Siedlungsgürtels Weil am Rhein – Huningue – Saint-Louis mit öffentlichen Verkehrsmitteln entwickelt:

pés dans une étude de faisabilité. Cette étude examine la faisabilité économique de ces projets. Elle a été accompagnée par un processus coopératif animé par l'association ATB en intégrant les acteurs relevant.

3.3.2 Les résultats de l'étude de faisabilité: Arc Nord transports en commun et prolongement des lignes de tram 3, 8 et 11

L'association ATB a lancé une étude pour vérifier si les propositions du concept de 2001 étaient réalistes du point de vue de leur rentabilité. Suite à un appel d'offre, l'association ATB a retenu le groupement de consultants composés des bureaux Gruner AG, Bâle / Nissen & Wentzlaff, Bâle et Intraplan de Munich. Ils ont analysé la faisabilité économique (relation coûts/efficacité) des quatre projets suivants :

- Liaison ferroviaire « Arc Nord » entre Lörrach, Weil am Rhein, Huningue et Saint-Louis, avec le raccordement de l'EuroAirport
- Extension de la ligne de tramway n° 3 en direction de Saint-Louis
- Extension de la ligne de tramway n° 11 en direction de Saint-Louis
- Extension de la ligne de tramway n° 8 en direction de Weil am Rhein

L'étude de faisabilité a étudié le tracé, les conditions d'exploitation possibles et la rentabilité économique (rapport coûts / efficacité) de chacun des projets. L'objectif final était d'établir un plan de réalisation comprenant exclusivement les projets, dont le rapport coûts / efficacité était positif.

L'étude s'est déroulée en deux phases :

- Dans la phase A, différents scénarios de desserte pour les quatre projets ont été examinés à partir de la faisabilité technique, des coûts et des répercussions sur les flux de déplacements.
- Dans la phase B, le scénario de desserte préconisé dans la phase A a été étudié de manière détaillée et a été intégré dans un plan de réalisation final selon les résultats de l'étude économique

L'évaluation économique a été réalisée pour chaque projet de manière individuelle selon la méthode d'évaluation allemande et la méthode d'évaluation utilisée en France (TRI).

Lors de la phase A, différents scénarios ont été élaborés pour desservir en transports en commun les zones urbanisées de Weil am Rhein, Huningue et Saint-Louis :

- Variante 1: Nordbogen als S-Bahn, grenzüberschreitende Tramverlängerungen
 - » Variante 1a: EAP-Anschluss mit People Mover von bestehender Bahntrasse Basel-Mulhouse aus;
 - » Variante 1b: EAP-Direktanschluss.
- Variante 2: Nordbogen als Tram und grenzüberschreitende Tramlinien, EAP Anbindung durch verlängerte Tramlinie 11
 - » Variante 2a: Nordbogen mit tangentialer Tramlinie 20;
 - » Variante 2b: Nordbogen mit verlängerter Tramlinie 3.

Die Erstellungskosten für die Variante 1a wurden mit 107 Mio., die der Variante 1b mit rund 207 Mio. Euro ermittelt. Für die beiden Varianten 2a und 2b wurden die Erstellungskosten auf 87 Mio. Euro kalkuliert.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der vier Varianten ergaben folgende Resultate:

- Die Varianten mit dem Nordbogen als S-Bahn (Varianten 1a und 1b) schnitten wegen der kürzeren Fahrzeiten besser ab als die Varianten mit dem Nordbogen als Tramverbindung (Varianten 2a und 2b).
- Die Variante 1a hat sich als die wirtschaftlichste Variante erwiesen.

Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Resultate der Phase A wurde die Variante 1a als günstigste Variante in der Phase B näher untersucht und beurteilt. Die Flughafenanbindung wurde gesondert bewertet.

In der Phase B führten die verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchungen für die Tramlinienverlängerungen zu positiven Resultaten und wurden zur Umsetzung vorgeschlagen:

Tramlinie 3: Die Investitionskosten der Verlängerung von Burgfelden Grenze über Bourgfelden nach St. Louis Gare Westseite wurden mit rund €15.7 Mio. beziffert. Die wirtschaftliche Bewertung gemäß der standardisierten deutschen Bewertungsmethode führte zu einer positiven Beurteilung.

Tramlinie 8: Die Investitionskosten der Verlängerung von Kleinhüningen über Friedlingen nach Weil am Rhein wurden auf rund € 19.5 Mio. geschätzt. Die wirtschaftliche Bewertung führte zu einer positiven Beurteilung.

Tramlinie 11: Die Investitionskosten der Verlängerung von St. Louis Grenze nach St. Louis Gare Ostseite wurden mit rund € 11.8 Mio. beziffert. Die wirtschaftliche Bewertung führte ebenfalls zu einer positiven Beurteilung.

- Variante 1 : « l'Arc Nord » RER, l'extension transfrontalière des lignes de tramway
 - » Variante 1a : un « People Mover » (système automatique de déplacement)
 - » Variante 1b : raccordement direct de l'EuroAirport
- Variante 2: « l'Arc Nord » en tramway et lignes de tramway transfrontalières, desserte directe de l'EAP par la ligne de tramway 11
 - » Variante 2a : Arc Nord avec une ligne de tramway tangentielle 20
 - » Variante 2b : Arc Nord avec ligne de tramway 3 prolongée.

Les coûts de réalisation de la variante 1a ont été estimés à 107 millions d'euros, ceux de la variante 1b à 207 millions d'euros. Dans les deux autres scénarios 2a et 2b, Les coûts de réalisation ont été évalués à environ 87 millions d'euros pour chaque scénario.

Les résultats de l'évaluation économique des quatre scénarios ont été les suivants :

- Les scénarios 1a et 1b, où l'Arc Nord correspond à une liaison RER, obtiennent de meilleurs résultats que les scénarios 2a et 2b, où l'Arc Nord correspond à une liaison tramway.
- D'après l'évaluation économique, le scénario 1a s'est avéré être le plus avantageux.

En raison des résultats de la phase A, le scénario 1a a été étudié de manière détaillée dans la phase B, car il s'agissait du scénario le plus avantageux. Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport a été évalué séparément.

Dans la phase B, les volets techniques et économiques des projets d'extension de lignes de tramway et de liaison RER de l'Arc Nord ont été évalués positivement et leur mise en œuvre a été proposée.

Ligne de tramway 3 : Les coûts d'investissement de l'extension de la ligne de tramway n°3 du point frontière de Bourgfelden vers Bourgfelden et en direction du côté Ouest de la gare de Saint-Louis ont été estimés à 15,7 millions d'euros. L'évaluation économique selon la méthode allemande s'est avérée positive.

Ligne de tramway 8 : Les coûts d'investissement de l'extension de la ligne de tramway 8 de Kleinhüningen par Friedlingen en direction de Weil am Rhein ont été estimés à 19,5 millions d'euros. L'évaluation économique s'avère positive.

Ligne de tramway 11 : Les coûts d'investissement de l'extension de la ligne de tramway 11 de la frontière de Saint-Louis en direction de la gare de Saint-Louis sont estimés à 11,8 millions d'euros. L'évaluation économique s'avère positive.

Die Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 wurden in den Ausführungsplan aufgenommen, da die wirtschaftlichen Kriterien erfüllt wurden.

Infolge dieser Resultate haben die politischen Entscheidungsträger des Kantons Basel-Stadt die Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 als prioritäres Verkehrsprojekt der Agglomeration Basel beschlossen. Diese Entscheidung bedeutet eine 50 %ige Kofinanzierung des Projektes in Frankreich und Deutschland durch die Schweizer Eidgenossenschaft. Die Finanzierung ist an einen Baubeginn 2008 gekoppelt.

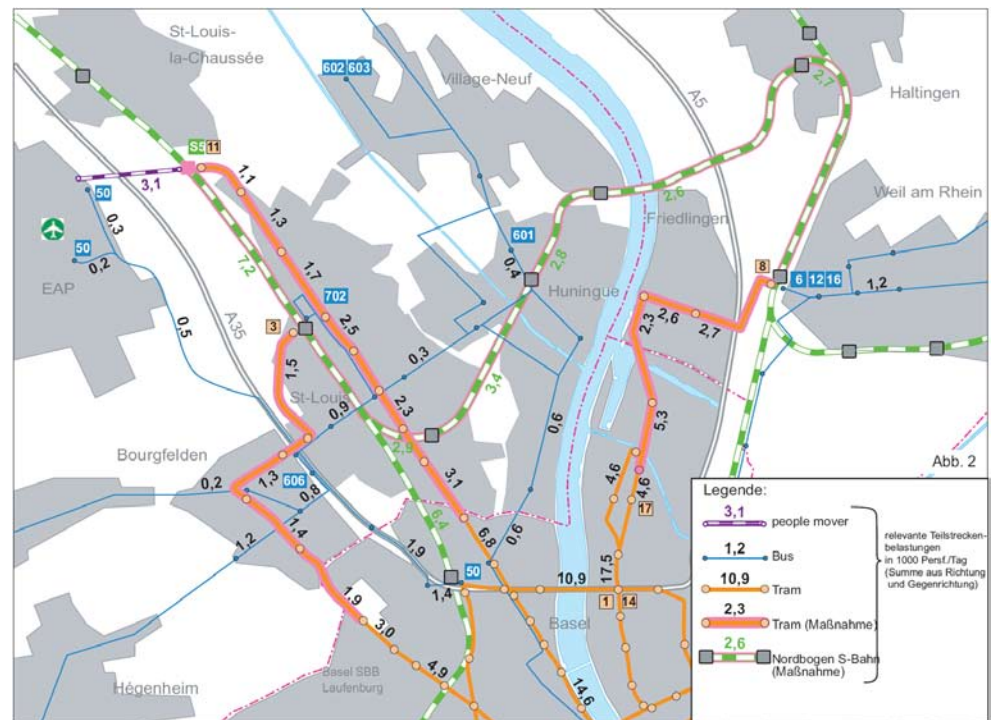
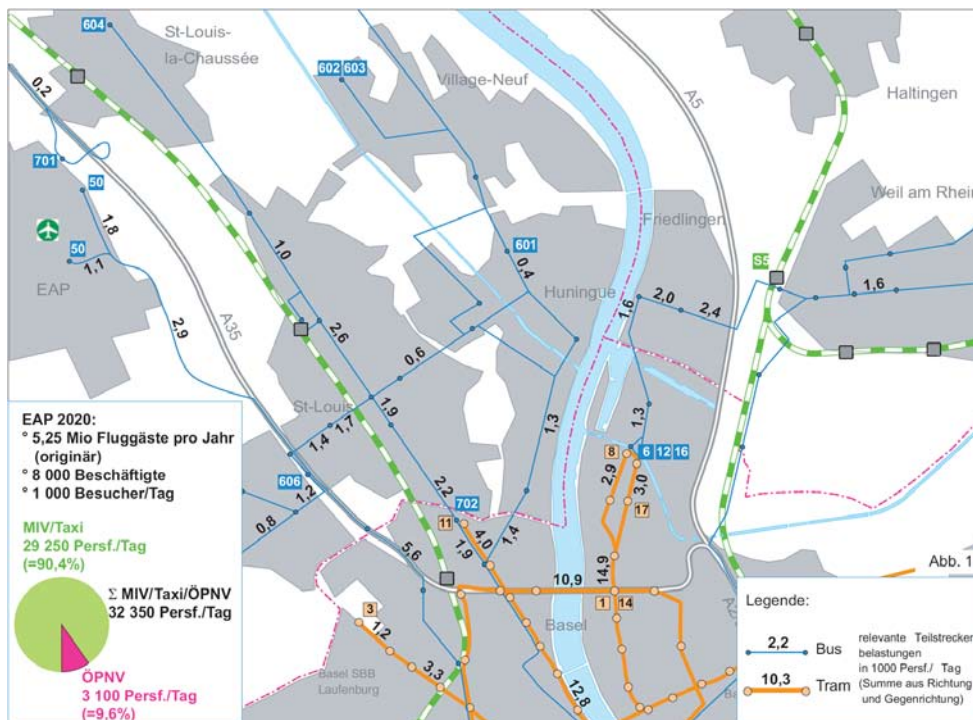
Daher haben sich die zuständigen politischen Entscheidungsträger in Frankreich und Deutschland (Communauté de Communes des Trois Frontières und Stadt Weil am Rhein) mit den Politikern des Kantons Basel-Stadt zusammen geschlossen um die Möglichkeiten einer Umsetzung zu beurteilen. Für die Finanzierung wurde Kontakt zu dem Land Baden-Württemberg und der Région Alsace aufgenommen. Auf der französischen Seite

L'extension des lignes de tramway 3, 8 et 11 a été retenue pour la réalisation car les seuils économiques requis ont été atteints.

Suite à ces résultats, les élus du Canton de Bâle Ville ont décidé d'inscrire les prolongations des lignes de tramways 3, 8 et 11 comme projet prioritaire du projet d'agglomération de Bâle. Cette décision signifie une proposition de financement par la Confédération Suisse de 50% d'une infrastructure sur sol étranger en France et en Allemagne. Ce financement est toutefois conditionné à un début des travaux avant fin 2008.

Suite à cette décision suisse, les élus français et allemands qui ont les compétences dans le domaine des transports en commun (la Communauté de Communes des Trois Frontières et la ville de Weil am Rhein) se sont engagés avec les élus politiques du Canton de Bâle ville à vérifier les possibilités de réaliser cette infrastructure. Des contacts ont été pris avec le Land de Baden Württemberg et avec la Région Alsace pour vérifier les

Die Ausgangssituation und die Variante 1a La situation initiale et la variante 1a



Derzeit sind folgende Fragen zu beantworten:

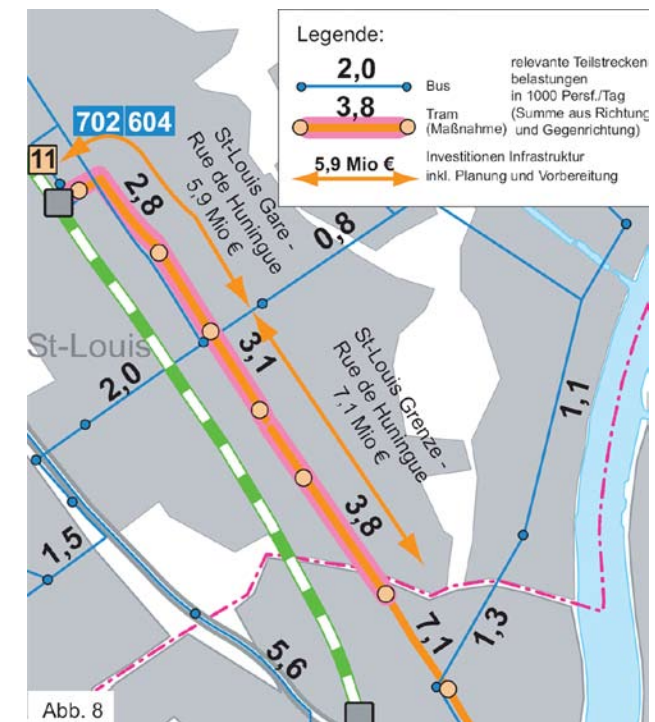
- Wie können die 50 % der Investitionskosten aufgebracht werden, welche von der deutschen und französischen Seite zu erbringen sind?
- Wie können die für die Communauté de Communes des Trois Frontières und die Stadt Weil am Rhein relativ hohen Bewirtschaftungskosten der Tramlinien erbracht werden?
- Welche Folgekosten (Verkehrsnetz, Straßenbau, Stadterneuerung) resultieren aus den Baumaßnahmen der Tramlinienerweiterungen?

Les questions ouvertes actuellement sont les suivantes :

- Comment financer les 50% des coûts d'investissement qui restent à financer par les partenaires français et allemands ?
- Comment financer les coûts d'exploitation de ces lignes de tramway, qui sont relativement importantes pour les collectivités de la Communauté de Communes des Trois Frontières et la ville de Weil am Rhein ?
- Quels sont les coûts annexes (réseaux, voirie, requalification urbaine) qui sont liés au chantier du tramway?

The map displays the St. Louis area, including the A35 highway, Rue du soleil - St-Louis Gare, Bourgfelden, and the border with Basel SBB and Laufenburg. It shows tram and bus routes with passenger volume in 1000 persons per day and investment costs in Mio €. Key features include:

- Legend:**
 - Bus: 2,9
 - Tram (Maßnahme): 2,4
 - Investitionen Infrastruktur inkl. Planung und Vorbereitung: 4,4 Mio €
- Relevant toll road charges in 1000 Pers./Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung):**
 - 2,9
 - 2,4
 - 1,7
 - 0,6
 - 1,3
 - 1,5
 - 3,7
 - 1,3
 - 5,1
 - 2,8
 - 3,9
 - 5,6
- Investment costs:**
 - 4,4 Mio €
 - 12,8 Mio €
- Other labels:**
 - A35
 - Rue du soleil - St-Louis Gare
 - St-Louis
 - Bourgfelden
 - Bourgfelden Grenze -
 - Basel SBB
 - Laufenburg
 - 606
 - 702
 - 11



In der nächsten Phase sind daher die Planungen hinsichtlich der Linienführung, der Lage der Haltestellen, der Erstellungs- und der Betriebskosten zu vertiefen. Die Auswirkungen der Tramstrecken auf die Verkehrsteilnehmer und die Umwelt müssen genauer untersucht werden.

Zusätzliche von den lokalen Gebietskörperschaften erstellten Studien haben deutlich gemacht, dass weitere Kosten einberechnet werden müssen, die in der TAB-Studie nicht vorgesehen waren. Nach neuesten Berechnungen verdoppeln diese Kosten die reinen Baukosten der Linien 3 und 8.

Nordbogen

- Verlängerung der S5 bis Zum S-Bahnhalt EuroAirport: Die Kosten für diese Strecke inklusive des People Mover Systems zwischen der neuen Haltestelle und dem EuroAirport wurden mit rund € 54,5 Mio. veranschlagt. Die wirtschaftlichen Berechnungen haben eine ungünstige Beurteilung ergeben.
- Verlängerung der S5 bis Saint-Louis Bahnhof: Die Kosten für den Nordbogen inklusive der Verbindung zum EuroAirport mittels Shuttle-Bussen werden auf 33,7 Mio. Euro berechnet. Die wirtschaftliche Beurteilung wäre dennoch ungenügend.

Die Untersuchung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses offenbart, dass beide Varianten des Nordbogens als S-Bahn die wirtschaftlichen Kriterien zur Aufnahme in den Ausführungsplan nicht erfüllen.

Würde der Schienenanschluss des EuroAirports bei der Bewertung des Nordbogens als realisiert vorausgesetzt und durch andere Quellen finanziert, würde sich die Effizienz des Nordbogens verbessern. Eine Bewertung würde wahrscheinlich zu einem positiven Ergebnis führen.

Die deutschen Partner im TAB-Verein haben daher eine ergänzende Machbarkeitsstudie zur Kosten-Nutzen-Berechnung für den Abschnitt Lörrach bis Saint-Louis Bahnhof vorgeschlagen.

Die Partner auf französischer Seite, insbesondere die Stadt Huningue und die Communauté de Communes des Trois Frontières, fordern eine Zusatzuntersuchung für den Nordbogen als S-Bahn mit einer niveaufreie Trassierung (Unter-/Überführung) der im Bereich der Rue de Saint-Louis in Huningue. Eine solche Ausführung des Nordbogens verteuert die Investitionen erheblich und würde zu einem negativen Bewertungsergebnis führen.

Dans la prochaine phase, il sera nécessaire d'approfondir le volet technique de l'extension des lignes de tramway, tel que l'étude détaillée du tracé, l'emplacement des arrêts, les coûts de réalisation et de fonctionnement. Les répercussions des nouvelles lignes sur l'ensemble du trafic urbain et sur l'environnement doivent être également analysées de manière plus détaillée.

Les études complémentaires effectuées par les collectivités locales ont établi qu'il était nécessaire d'ajouter des coûts annexes qui n'ont pas été prévus par l'étude ATB. Selon les calculs les plus récents, ces coûts doublent les coûts de construction de la ligne 8 et de la ligne 3.

Arc Nord

- Prolongement du S5 jusqu'à la gare RER de l'EuroAirport. Les coûts d'investissement de cette ligne et du tronçon complémentaire „People Mover“ (système automatique de déplacement) entre le nouvel arrêt et l'EuroAirport sont estimés à 54,5 millions d'euros. L'évaluation économique s'avère défavorable.
- Prolongement du S5 jusqu'à la gare de Saint-Louis: Les coûts d'investissement de l'Arc Nord et son liaison à l'EuroAirport sont estimés à 33,7 millions d'euros. L'évaluation économique s'avère quand même défavorable.

Les résultats de l'évaluation économique (rapport coûts / efficacité) montrent que les deux scénarios comprenant la ligne RER de l'Arc Nord ne remplissent pas les critères économiques requis.

Si on considérait le raccordement ferroviaire de l'EAP à la gare de Saint-Louis comme déjà réalisé et financé par d'autres sources, cela améliorerait l'efficacité de l'Arc Nord transport en commun. Ce gain d'efficacité apporté par l'existence du raccordement ferroviaire à l'EuroAirport pourrait être suffisante pour que la construction de l'Arc Nord entre Lörrach et la gare de Saint-Louis soit rentable.

Les partenaires allemands de l'association ATB ont proposé de faire des études complémentaires sur l'estimation du rapport coût / efficacité de la liaison RER entre la gare de Saint-Louis et la ville de Lörrach.

Les partenaires français et, en particulier la ville de Huningue et la Communauté de Communes des Trois Frontières, demandent une étude complémentaire du tracé RER Arc Nord en site propre (souterrain/surélevé) au niveau de la rue de Saint-Louis à Huningue. Une telle infrastructure sera très coûteuse et par conséquent conduirait à la non rentabilité de l'Arc Nord.

Die Frage einer direkten S-Bahnverbindung von Lörrach zum Euro-Airport konnte daher noch nicht beantwortet werden. Die aktuellen Forderungen von Huningue machen jede weitere Arbeit an einem Nordbogen über das Gemeindegebiet von Huningue überflüssig, selbst wenn dieser durch ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis zur Umsetzung empfohlen würde.

Es wären daher weitere Streckenführungen für den Nordbogen ÖV zu untersuchen. Für nördliche Varianten hat die TAB-Studie ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben. Der Vorstand des TAB Vereins hat daher entschieden, weitere Streckenführungen südlich der ursprünglichen Trasse (über die Schweiz) zu untersuchen. Dieser nächste Untersuchungsschritt könnte in Abstimmung mit dem Basler U-Bahn-Projekt „Herzstück“ und insbesondere dessen nördlicher Variante erfolgen.

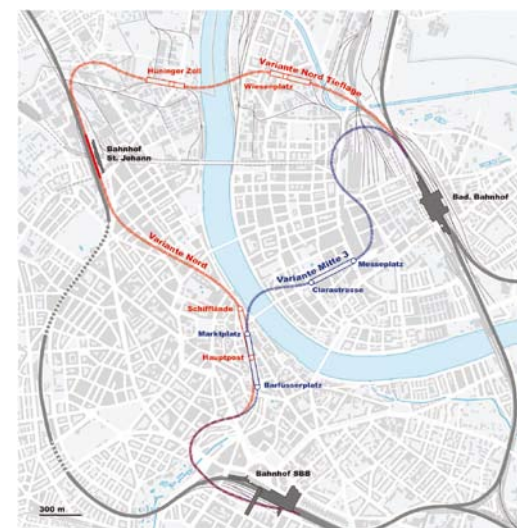
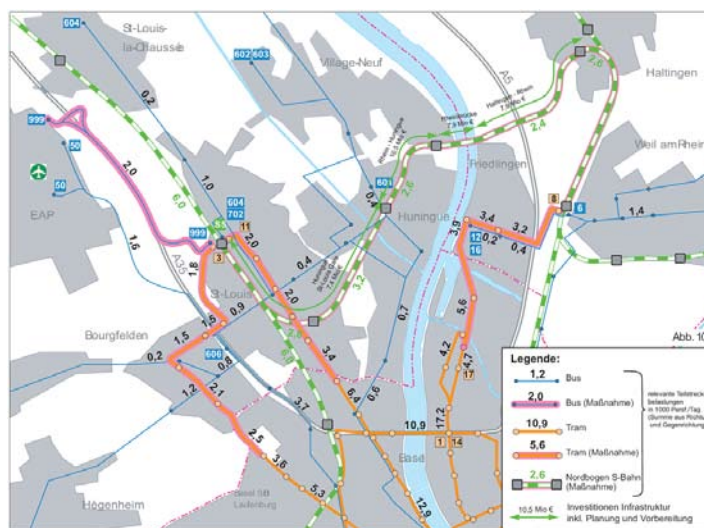
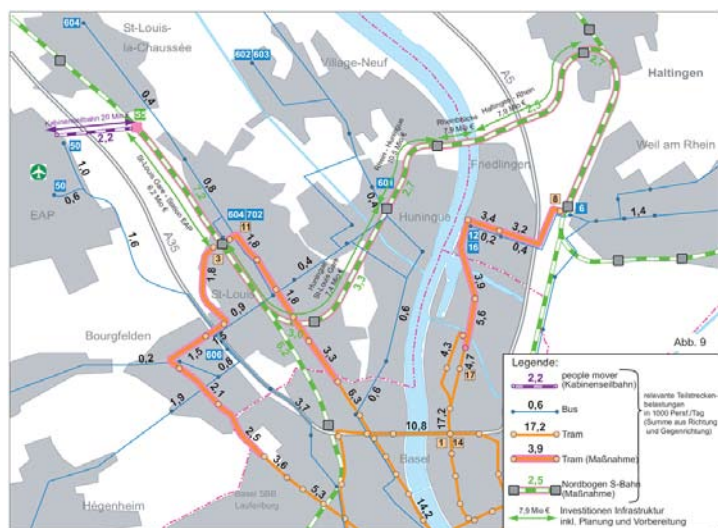
Darüber hinaus ist die Frage einer Finanzierung des Flughafenanschlusses zu klären. Sein Bau hätte einen großen Einfluss auf die Problematik des Nordbogens. Ein direkter Flughafenschluss an die S-Bahn ist ein wichtiges Ziel für die Trinationale Agglomeration Basel. Die vorgeschlagene Maßnahme mit dem Shuttle-Bus ist als sofort umsetzbare Lösung zu verstehen. In einem späteren Zeitpunkt sind – entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten – andere attraktivere Lösungen möglich.

La question de la liaison directe par un RER de Lörrach à l'EAP n'a donc pas trouvé encore de solution. Les exigences actuelles de Huningue rendent inutiles tout travail complémentaire sur le tracé proposé pour l'Arc Nord qui traverse la commune de Huningue, même si celui-ci avait été retenu, car il permettait d'obtenir la meilleure relation coût / efficacité.

Il sera donc nécessaire d'évaluer d'autres tracés. Plus au Nord, les études ont montré que le rapport coût/efficacité ne serait pas positif. Il reste à analyser des solutions plus au Sud (par la Suisse) qui permettraient à la ville de Lörrach d'avoir une liaison par RER avec l'EuroAirport. Cette prochaine étape devra se faire en coordination avec le projet de métro « Herzstück » de Bâle, et en particulier de sa variante Nord.

La question du financement du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport devra également être étudiée. Sa construction aura un impact important sur la problématique de l'Arc Nord Transport en commun. Etablir le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport au réseau express régional (RER) représente un objectif majeur pour l'Agglomération Trinationale de Bâle. La mise en place d'un bus navette entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport correspond à une mesure préliminaire, qui peut être réalisée à court terme. Selon les financements disponibles, une solution plus attractive pourra prendre le relais à long terme.

Nordbogen ÖV, Anschluss des EuroAirports per People-Mover / Shuttle-Bus, Varianten Herzstück L'Arc Nord transport en commun, raccordement de l'EuroAirport en navette / people-mover, variantes du Herzstück



3.3.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt für die grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Nordraum der Trinationalen Agglomeration Basel zeigt die Herausforderungen und Möglichkeiten für die Erschließung des Raums mit dem öffentlichen Verkehr formuliert und auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht. Während für die Tramlinien die Umsetzung empfohlen wird, sind für Nordbogen und den Schienenanschluss des Flughafens noch weitere Untersuchungen nötig.

Um die Ergebnisse der Verkehrsprojekte fortzuführen, werden zum einen allgemeine grenzüberschreitende Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Zum anderen werden Aufgaben und Vorschläge für die Gebietskörperschaften zur Konkretisierung der Projekte dargestellt. Diese sind im Anhang detailliert ausgeführt.

Für den TEB ergeben sich aus den Verkehrsprojekten drei Aufgabenfelder.

- Erstens könnte der Nordbogen wie vorgeschlagen in einer weiteren Studie mit Blick auf eine Variante „Herzstück“ untersucht werden.
- Zweitens stehen Untersuchungen zu Finanzierungsmöglichkeiten und Übergangslösungen für einen Anschluss des Flughafens aus.
- Drittens könnten die grenzüberschreitenden Tramlinien durch einen Architekturwettbewerb und städtebauliche Studien ein klareres Gesicht bekommen.

3.3.4 Evaluation

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Nordraum TAB ist ein wichtiges Projekt zum Zusammenwachsen der französischen, schweizerischen und deutschen Teilräume der Agglomeration.

Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung.

Städtebaulich führt Verlängerung der Tramlinien 3, 11 und 8 zu einer deutlichen Stärkung der Stadtzentren von Weil am Rhein und Saint-Louis. Gleiches gilt auch für die entlang der Trasse gelegenen Entwicklungsgebiete, die eine neue Dynamik erfahren dürften. Sie führen zu einer Reduzierung der Grenzeffekte zwischen den drei Städten und einer besseren Einbettung der Kernstadt in die trinationale Agglomeration.

Die stadtplanerisch interessante Idee, eine neue S-Bahn-Linie (Nordbogen ÖV) für die Strukturierung des inneren Siedlungsringes im Norden der Trinationalen Agglomeration

3.3.3 Projets consécutifs

Le projet ATB pour les transports publics transfrontaliers dans la partie Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle décrit les enjeux et possibilités de la desserte par les transports publics du secteur Nord et en a examiné la rentabilité.

Alors que la mise en œuvre est conseillée pour les lignes de tramway, d'autres études sont nécessaires pour l'Arc Nord et la desserte ferroviaire de l'aéroport. Pour donner une suite à leurs résultats, les tâches communes transfrontalières et les projets consécutifs, qui ont été tirés des projets transports, pourraient être approfondis et accompagnés par l'ETB. De plus, les tâches et les propositions faites aux collectivités locales pour concrétiser ces projets y sont présentées et détaillées en annexe.

Trois champs d'action se dessinent pour l'ETB.

- Premièrement, conformément à la proposition faite, l'Arc Nord pourrait être examiné dans le cadre d'une autre étude dans la perspective d'une variante «Herzstück».
- Deuxièmement, des études des opportunités de financement et des solutions de transition restent encore à réaliser pour la desserte de l'aéroport.
- Troisièmement, un concours d'architecture et des études urbaines pourraient donner une image plus claire des lignes transfrontalières de tramway. Enfin, le projet révèle clairement les difficultés rencontrées pour le financement d'infrastructures transfrontalières les plus importantes.

3.3.4 Evaluation

La construction des transports en commun dans la partie Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle est un projet important pour le développement commun des parties françaises, suisses et allemandes de l'agglomération trinationale.

Population, habitat et urbanisation

Du point de vue de l'urbanisme, la construction du prolongement des lignes de tramway 3, 11 et 8 renforcera fortement les pôles urbains de Weil am Rhein et de Saint-Louis. Elle aura également pour conséquence de renforcer les processus de développement centripète en direction de la ville de Bâle. Elle aboutira à une intégration plus forte du cœur urbain trinationale de l'agglomération et permettra une diminution de l'effet frontière entre ces trois villes.

Basel zu nutzen, ist nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie in der derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Situation nicht zu realisieren. Die Siedlungsachse Nord kann sich daher zumindest kurzfristig nicht auf eine leistungsfähige Infrastruktur stützen.

Soll jedoch die zentral-periphere Siedlungsstruktur, welche sich einseitig auf die Kernstadt Basel stützt, zu einer harmonischen, polyzentrischen Stadtregion entwickelt werden, wie es das Entwicklungskonzept von 2001 vorsieht, kommt dem Nordbogen auf längere Sicht eine große Bedeutung zu.

Verkehr

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist von der Stärkung öffentlicher Verkehrsmittel ein Verlagerungseffekt vom Autoverkehr hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwarten. Diese Reduzierung der Verkehrsbelastung trägt zur Verbesserung der Lebensqualität in der trinationalen Agglomeration bei.

Die Verlängerung der Baseler Tramlinien nach Frankreich und Deutschland verbessert die Erreichbarkeit der Kernstadt der Trinationalen Agglomeration Basel. Gleiches gilt für die umliegenden Städte in Frankreich und Deutschland. Wenn langfristig ein Nordbogen im öffentlichen Verkehr möglich ist, ließe sich die Erreichbarkeit weiter verbessern.

Die regionalen Akteure messen einer Schienenanbindung des EuroAirports eine große Bedeutung zu. Derzeit sind jedoch noch nicht ausreichend finanzielle Mittel für dieses umfangreiche Projekt bereitgestellt. Er würde eine deutliche Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit bewirken und eine überregionale Wirkung entfalten. In der Machbarkeitsstudie wird diese Angebotsverbesserung nur in ihren regionalen Auswirkungen untersucht. So reicht die deutliche Steigerung des Fahrgastaufkommens (um etwa +30%), welche infolge der Schienenanbindung öffentliche statt individuelle Verkehrsmittel nutzen, nicht aus um zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis zu führen.

Natur und Umwelt

Aufgrund der Steigerung der Fahrgastzahlen wird eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl erwarten. Die relative Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs schlägt sich demnach in einem geringeren Landschaftsverbrauch sowie geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen nieder. Damit wird bei Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse ein Beitrag zum Schutz von Landschaft und Natur geleistet.

L'étude de faisabilité a montré qu'utiliser la construction d'une ligne de RER pour structurer la première couronne urbaine au Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle n'est donc pas réalisable à court terme, dans le contexte politico-économique actuel. L'Arc urbain ne pourra donc pas compter à court terme sur une infrastructure forte pour se structurer.

Toutefois, l'utilité de cette infrastructure à long terme reste importante, si l'on veut éviter un développement uniquement centripète de l'agglomération qui favorise *in fine* la ville de Bâle, au détriment d'un développement polycentrique plus harmonieux, l'un des objectifs du concept de développement de 2001.

Transports

Le renforcement des infrastructures de transports en commun aura un effet positif en permettant un transfert des déplacements en voiture vers le tramway. Il permet donc une amélioration globale de la qualité de vie au sein de l'agglomération trinationale.

L'extension à la France et à l'Allemagne du réseau de tramway bâlois améliorera l'accessibilité d'une partie du cœur urbain de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Un constat identique vaut pour les villes alentour en France et en Allemagne. Si la construction d'un Arc Nord transports en commun était possible en long terme, l'accessibilité de cette zone pourrait être améliorée.

L'ensemble des acteurs régionaux considère comme très importante la liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Toutefois, les financements nécessaires à la réalisation de cette infrastructure n'ont pas pu encore être réunis. Le projet améliorerait l'accessibilité internationale et contribuerait à un effet supra régional. Seuls les effets de l'infrastructure sur la région ont été examinés dans l'étude de faisabilité. L'augmentation importante du nombre de passagers qui utiliserait le train plutôt que la voiture si la liaison ferroviaire était construite (environ +30%) ne serait pas suffisante pour permettre un résultat positif à une analyse coûts / efficacité.

Nature et environnement

L'impact de ces projets sur les biotopes et les paysages n'a pas été analysé en détail. L'augmentation du nombre de passagers laisse toutefois penser qu'il y aura un transfert modal vers les transports en commun. La diminution du transport individuel entraînera une diminution de l'espace utilisé et une diminution du bruit et du niveau d'émission. Ces projets de tramway permettront donc de répondre aux besoins en mobilité de la population tout en favorisant une protection des paysages et des biotopes.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedlung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	
	Nachverdichtung / Densification	
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	+
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	o
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	o

Infrastruktur

Die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Raum TAB-Nord erleichtert die Erreichbarkeit der Grün- und Freiflächen. Auch für andere Aspekte der Infrastruktur – zum Beispiel kulturelle Einrichtungen – ist durch die bessere Erreichbarkeit eine bessere Vernetzung und Auslastung zu erwarten.

Politische Struktur

Das Projekt belegt deutlich die Bedeutung, welche eine grenzüberschreitenden Kooperationsstruktur in einem Regionalentwicklungsprojekt einnehmen kann. In dem Projektverlauf wurde eine enge Kooperation zwischen den Akteuren in Kommunen und Verkehrsbetrieben erreicht. Gleichzeitig werden die Schwierigkeiten deutlich, die Politiker der beteiligten Kommunen soweit wie möglich in die technisch detaillierten und komplexen Planungen des öffentlichen Nahverkehrs einzubeziehen.

Im Fall des Nordbogens ist das Interesse an einer Realisierung durch den unterschiedlichen Nutzen für die Partner unterschiedlich stark ausgeprägt. Die unterschiedlichen Kommunikationsformen im Planungsprozess ist einer der Gründe, weshalb bisher keine geeignete Antwort auf den Wunsch der deutschen Städte nach einer direkten Schienenverbindung zum Bahnhof Saint-Louis und EuroAirport gefunden werden konnte.

Schließlich macht das Projekt die Schwierigkeiten bei der Finanzierung größerer grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben deutlich. Damit sind die Einbeziehung von Akteuren auf nationaler und Landesebene, die Aufnahme der Projekte in regionale und nationale Infrastrukturprogramme angesprochen. So sollte die Finanzierung der grenzüberschreitenden Tramlinien durch den Contrat de Projets Etat – Région 2013 vorbereitet werden. Ein Infrastrukturfonds könnte auf Agglomerationsebene helfen Finanzierungsschwierigkeiten zu lösen.

3.3.5 Zusammenfassung

Die Verlängerung der Tramlinien 3 und 8 wäre eine erste wichtige und sehr symbolische Etappe, zu zeigen, dass alle politischen Akteure der Trinationalen Agglomeration Basel an einer besseren Durchlässigkeit der Grenzen interessiert sind. Sie wird darüber hinaus der Bevölkerung in der gesamten Agglomeration die Ergebnisse von zehn Jahren intensiver grenzüberschreitender Kooperation im Rahmen der TAB darstellen.

Infrastructures

L'amélioration des transports en commun au sein de la partie Nord de l'Agglomération Trinationale de Bâle rend les espaces verts et les espaces libres de l'agglomération plus accessibles. Elle permet également une plus grande utilisation et une meilleure accessibilité aux autres infrastructures dans le domaine de la culture par exemple.

Organisation politique

Ce projet montre clairement l'importance que peut avoir une structure de coopération transfrontalière dans le domaine du développement régional. Durant ce projet, il a été possible d'atteindre une intense coopération entre les acteurs des communes et des sociétés de transports, qui se sont réunis lors des nombreux groupes de travail. Ce projet montre également toute la difficulté d'intégrer le plus en amont possible, dans un projet qui demande de très grandes connaissances d'ingénieurs, la position des élus des communes concernées par les tracés de ces infrastructures transports.

Dans le cas de l'Arc Nord, des difficultés liées aux différentes cultures de communication sont clairement apparues. Ces difficultés n'ont pas pu être totalement dépassées ; c'est l'une des raisons pour lesquelles aucune solution précise n'a encore été trouvée aujourd'hui, pour répondre à la demande des collectivités allemandes de disposer d'une liaison ferroviaire directe avec la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport.

L'intégration d'acteurs nationaux et régionaux ainsi que la prise en compte des projets dans des programmes régionaux et nationaux de réalisation d'infrastructures sont ainsi abordées. Le financement des lignes transfrontalières de tramway par le Contrat de Projets Etat – Région 2013 devrait donc être préparé. Un fonds pour les infrastructures pourrait contribuer à résoudre les problèmes de financement au niveau de l'agglomération.

3.3.5 Résumé

La construction prochaine du prolongement des lignes de tramway 3 et 8 serait une première étape très symbolique pour montrer l'importance que l'ensemble des acteurs politiques de l'Agglomération Trinationale de Bâle attache à rendre les frontières plus perméables. Elle représenterait également un aboutissement visible au niveau de la population, des résultats de dix années d'intense coopération transfrontalière au sein des instances ATB.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	
	Nachverdichtung / Redensification	
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	
	Vernetzung / Mise en connexion	
	Aufwertung / Revalorisation	
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	+
	Lärm / Bruit	+
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadtteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	+
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	o

Indes sollte unterstrichen werden, dass diese Infrastrukturmaßnahmen allein nicht dem Ziel einer polyzentrischen Siedlungsentwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel entsprechen können. Deshalb ist es notwendig, in den kommenden Jahren weitere Möglichkeiten einer besseren Verbindung der verschiedenen nationalen Bereiche im Norden der Agglomeration mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu finden.

Schließlich belegt die Machbarkeitsstudie deutlich, dass eine Schienenanbindung des EuroAirport auf Grundlage der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur der Trinationalen Agglomeration Basel allein nicht finanziert werden kann. Das Vorhaben spielt jedoch für die Positionierung der Trinationalen Agglomeration Basel im internationalen Standortwettbewerb und die internationale Erreichbarkeit eine große Rolle. Diese Bedeutung sollte daher von den regionalen Akteuren bei der nun anstehenden Entscheidung über die Priorität des Projektes mit einbezogen und auf nationaler Ebene vertreten werden. Sollte diese Schienenanbindung gebaut sein, bestehen neue, günstige Rahmenbedingungen für die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur und den Nordbogen.

Die Zusammenarbeit in dem Réseau Métropolitain Rhin-Rhône belegt die Bedeutung des EuroAirports für alle Städte des Netzwerks bis nach Dijon. Er wird damit zu einer Infrastruktureinrichtung und Aufgabe mit europäischer Dimension.

Toutefois, seules, ces infrastructures ne permettront pas, à long terme, de répondre complètement à l'objectif de développement polycentrique de l'Agglomération Trinationale de Bâle. C'est pourquoi, il sera encore nécessaire ces prochaines années d'analyser les possibilités existantes pour mieux relier entre elles, par le moyen des transports en commun, les différentes parties nationales au Nord de l'Agglomération.

Le résultat des études montre également clairement que le projet de liaison ferroviaire de l'EuroAirport ne peut pas être financé sur la base des logiques d'aménagement intra urbaine de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Cette infrastructure ne peut être financée que sur la base des logiques de concurrence internationale entre les villes mondiales et d'accessibilité internationale de l'Agglomération Trinationale de Bâle. Les acteurs régionaux doivent donc décider quelle est la priorité pour eux de construire rapidement cette nouvelle infrastructure. Une fois que cette infrastructure sera construite, la logique intra urbaine qui sous-tend le projet d'Arc Nord Transport en commun reprendra tout son sens.

La coopération au sein du Réseau Métropolitain Rhin-Rhône a montré toute l'importance que l'EAP avait pour l'ensemble des villes du réseau jusqu'à Dijon. Cela montre bien que cette infrastructure est un enjeu européen.

3.4 Siedlungsachse Nord – Arc Urbain (EF 5)

Arc Urbain Nord (EF5)

3.4.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Im nördlichen Agglomerationsbereich der Agglomeration TAB befinden sich die Städte Lörrach, Weil am Rhein, Klein-Hüningen, Huningue, Saint-Louis und Entwicklungspole (EuroAirport, Agglomerationsquartier Nordwest, DB-Areale Basel-Nord und Weil am Rhein), die sich wie ein „urbaner Ring“ um die Kernstadt Basel legen.

Dieser nördliche Siedlungsraum um die Stadt Basel erwies sich in den letzten Jahrzehnten als einer der wichtigsten Entwicklungsräume der Gesamttagglomeration TAB. Zugleich bildet er aber auch ein Beispiel für eine sehr unkoordinierte Siedlungsentwicklung mit einer sehr heterogen wirkenden Stadtgestaltungsqualität. Die negativen Auswirkungen der Suburbanisierung hier deutlich ablesen. Die Siedlungsentwicklung konzentrierte sich zunächst entlang der Verkehrswege nach Basel. Seit etwa zehn Jahren dehnt sich die Besiedlung um die bestehenden Siedlungsbereiche aus.

Der nördliche Siedlungsraum verfügt über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Sie wird von den Teilräumen eigenständig geplant und könnte für den Siedlungsraum besser in Wert gesetzt werden. Die RD 105 und ihre Verlängerung nach Deutschland ist die wichtigste Querverbindung, welche die einzelnen Pole des ersten Siedlungsringes verbindet. Die Verbindung hat vor allem eine verkehrliche Bedeutung und weniger eine städtebauliche. Sowohl der Rhein als auch die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur stellen Barrieren in dem Siedlungsgürtel dar. Lediglich die Palmrainbrücke und die neue Passerelle zwischen Huningue und Weil am Rhein verbinden den französischen und deutschen Teil des Siedlungsraums. Es besteht keine grenzüberschreitende Verbindung des öffentlichen Verkehrs.

3.4.1 Situation initiale et idée 2001

La première couronne urbaine au Nord de l'agglomération ATB comprend les villes de Lörrach, Weil am Rhein, Klein-Hüningen, Huningue, Saint-Louis et les pôles de développement de la « DB-Areale » de Bâle Nord, du futur quartier d'agglomération Saint-Louis gare Ouest et de l'EuroAirport.

Cette zone urbaine au Nord du centre ville de Bâle a connu ces dernières décennies un des plus importants développements de l'ensemble de l'agglomération ATB. Ce développement urbain s'est fait de manière non coordonnée, ce qui se traduit par un paysage urbain hétérogène de faible qualité urbaine. Les conséquences négatives des processus de périurbanisation sont ici clairement visibles. L'urbanisation s'est d'abord concentrée le long des axes de communication orientés vers Bâle. Depuis une dizaine d'année l'urbanisation s'étoffe autour des zones bâties.

L'espace urbain au nord de l'agglomération dispose d'une bonne desserte. Les réseaux des transports sont planifiés par les collectivités de manière autonome et pourraient être mieux mise en valeur pour cette partie de l'agglomération. La RD 105 et son prolongement vers l'Allemagne représentent l'axe transversal majeur qui relie les différents pôles de la première couronne. Cette liaison a plus une fonction routière qu'urbaine. Le Rhin et les infrastructures routières prioritaires constituent des barrières dans les ceintures urbanisées. Seuls le Pont du Palmrain et la nouvelle passerelle entre Huningue et Weil am Rhein relient les territoires français et allemand. Il n'existe pas de liaison de transports en commun transfrontalière.

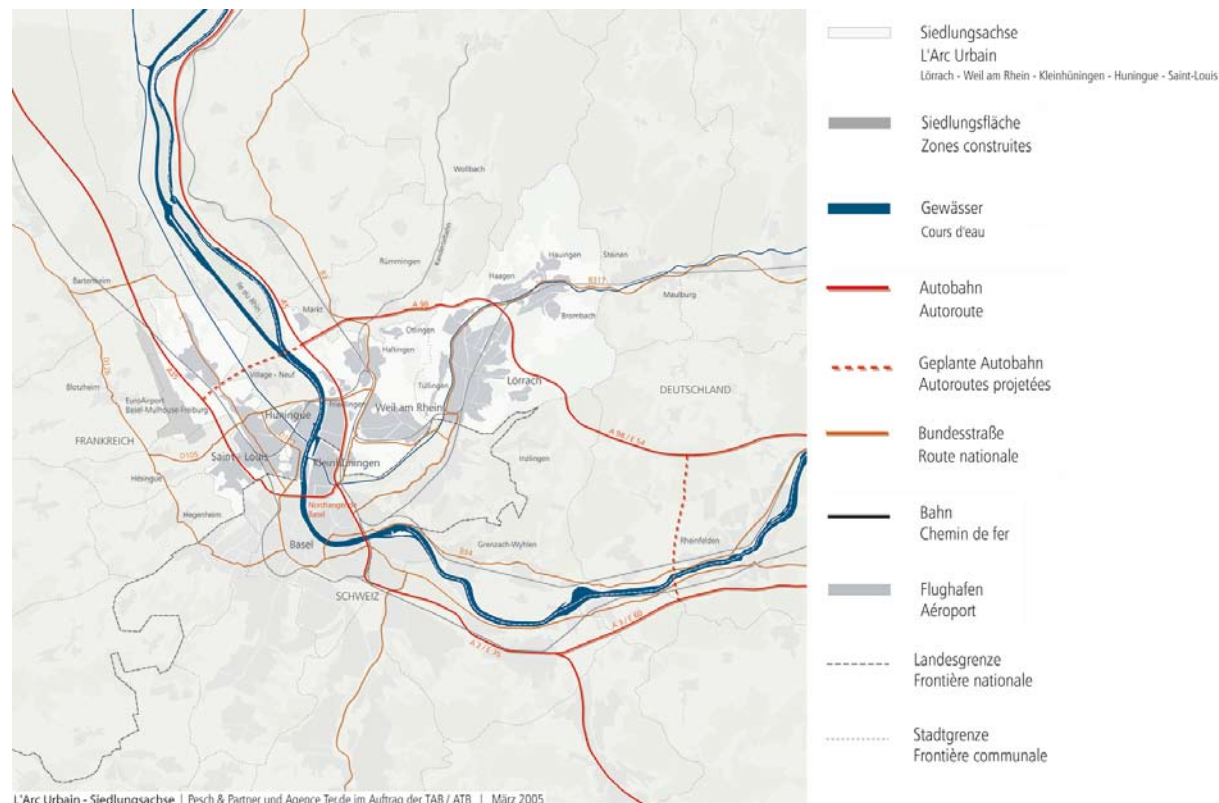
Ausgangspunkt dieses Projektes war die Idee, die nötigen Voraussetzungen für die Integration der Siedlungs- und Entwicklungspole zu klären. Der TAB Verein hat daher eine Machbarkeitsstudie ausgeschrieben, in der neben den nutzungsorientierten Entwicklungspotentialen Leitlinien für die Gestaltungsqualität der Stadtlandschaft aufgezeigt werden. In dem Pflichtenheft wird als Aufgabe formuliert:

Unter dem „Dach“ eines sowohl Nachhaltigkeit, Geschichtlichkeit wie auch realistische Entwicklungsperspektiven gewährleistenden städtebaulichen Leitgedankens werden Aussagen zu folgenden Zielfeldern erwartet:

- Zum einen sollen die Entwicklungspotenziale der einzelnen Quartiere und Areale hinsichtlich ihrer zukünftigen Nutzungen abgeschätzt werden. Neben quantitativen (Einwohner) Potentialen sollen auch Nutzungsschwerpunkte definiert werden. Das städtebauliche Konzept soll ferner die dezentrale Zentrumsstruktur stützen, die Ha-

L'idée initiale de ce projet était de vérifier les conditions nécessaires à l'intégration de ces différents pôles urbains et pôles de développement arc urbain. L'association de l'ATB a donc lancé une étude de faisabilité dans laquelle les potentiels de développement pour les différentes fonctions urbaines devaient être analysés. Cette étude devait également montrer les lignes directrices qui permettent d'assurer le développement d'un paysage urbain de qualité, tout en restant réalistes et réalisables. Elles devaient intégrer le développement durable et la dimension historique des villes de cet arc Nord. Elles devaient se baser sur :

- L'évaluation des potentiels de développement pour les différents quartiers et zones urbaines et la définition des fonctions urbaines. Outre l'estimation quantitative (possibilité d'augmentation du nombre d'habitants), les utilisations doivent être définies. Le concept urbain « directeur » doit permettre de répondre à l'objectif de développement décentralisé, et apporter des réponses à la problématique de requalification



fenareale und Quartiere mit besonderen Problemfeldern aufwerten und zur Schaffung innovativer Entwicklungspole mit unkonventionellen städtebaulichen Ansätzen beitragen.

- Des Weiteren sollen die Wohnqualität und Wohnnutzung in Quartieren mit spezifischen Strukturen und einer besonderen Identität geschützt und die vielfältigen auch zukünftigen Anforderungen an die Wohnraumversorgung und das Wohnumfeld einbezogen werden.
- Für die Verkehrsplanung soll ein grenzüberschreitendes Strassen-, Fuß- und Radwegenetz entworfen werden, welches die bestehenden Wegeverbindungen und Ziele aufgreift und das TAB-Projekt "Nordbogen Verkehr" in sämtlichen Planungsphasen einbezieht.
- Das Konzept soll den Naturraum vernetzen und in Wert setzen. Dabei soll insbesondere auf die Landschaftselemente „Fluss und Hafen“, "Binnenlandschaften" (Freiräumen, Parks, Grünzäsuren und Grüninseln) sowie die äußeren Naturräume (Petite Camargue, Regiobogen) eingegangen werden
- Die weitere Entwicklung stützt sich im Wesentlichen auf neue Brückenwerke, welche den Siedlungsbogen über den Rhein hinweg verbinden.

Der städtebauliche Leitgedanke soll als gemeinsame Grundlage für kommunale Planungen das eigenständige städtebauliche, kulturelle und wirtschaftliche Profil des Planungsraumes schärfen.

3.4.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie: Das Konzept Siedlungsachse Nord

Die Arbeitsgemeinschaft der Büros Pesch & Partner und Agence Ter wurde vom TAB Verein mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie EF 5 „Siedlungsachse Nord“ beauftragt. Die fachliche Arbeit wurde im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses von einer Projektgruppe begleitet.

Auf Grundlage einer umfassende städtebaulichen, verkehrs- und landschaftsplanerischen Betandsaufnahme wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse erarbeitet.

Stärken:

- Markante Topografie (Blickbeziehungen),
- Flüsse als prägende Elemente,
- interessanter Natur- und Landschaftsräume,
- Vielfältige Siedlungsstruktur und Zentren,
- Möglichkeit des Heranrückens an Gewässer,
- Viele Entwicklungsflächen,
- Hervorragende Autobahnanbindung,

des zones portuaires et des quartiers difficiles. Il doit proposer la création de pôles de développement innovants non conventionnels.

- le développement de quartiers d'habitat de qualité en sauvegardant leur identité spécifique, en assurant une forte qualité de l'environnement urbain et en répondant aux besoins et exigences futurs des habitants doit être encouragé.
- Dans le domaine de la planification des transports, ce concept devait faire des propositions pour développer un réseau transfrontalier de routes, de pistes cyclables et de chemins piétonniers qui réponde aux objectifs du projet ATB « Arc Nord transports en commun ».
- Il devait également mettre en relation et valoriser les espaces naturels. Un zoom était demandé sur la problématique des fleuves et des ports, sur les éléments de paysages urbains (espaces libres, parcs, coupures vertes et îlots paysagers) et sur les espaces naturels extérieurs au cœur urbain de l'agglomération (Petite Camargue, Croissant Vert).
- Il devait appréhender les développements futurs dans le cadre d'une meilleure liaison entre les deux rives du Rhin, liée à l'augmentation du nombre de ponts et de passerelles.

Finalement, ce concept urbain « directeur » devait servir de base commune pour l'aménagement des différentes villes et communes du périmètre étudié et renforcer leurs profils économique, culturel et urbain.

3.4.2 Les résultats de l'étude de faisabilité: Le concept d'Arc Urbain Nord

Le groupement de bureaux Pesch & Partner et Agence Ter a été mandaté par l'association ATB pour mener l'étude de faisabilité EF 5 Arc Urbain. L'aspect technique a été accompagné par un groupe de projet dans le cadre d'un processus coopératif.

Une analyse des forces et des faiblesses de l'arc urbain a été réalisée en partant d'un état des lieux complet de l'aménagement urbain et paysager et de l'organisation des transports

Les forces :

- Une topographie remarquable (points de vue) ;
- Un fleuve et des rivières, éléments qui forgent l'environnement ;
- Paysages urbains et naturels intéressants ;
- Centres et structures urbaines variés ;
- Proximité des cours d'eau ;
- Nombreuses parcelles disponibles pour un développement urbain.
- Excellent raccordement au réseau autoroutier

Ausgehend von einem umfassenden Verständnis wurden drei Szenarien für die Siedlungsentwicklung untersucht:

- Szenario 1: Siedlungsband mit Satelliten in der Landschaft,
- Szenario 2: Urbanes Netz mit eingelagerter Landschaft,
- Szenario 3: Siedlungsfinger zur Landschaft geöffnet.

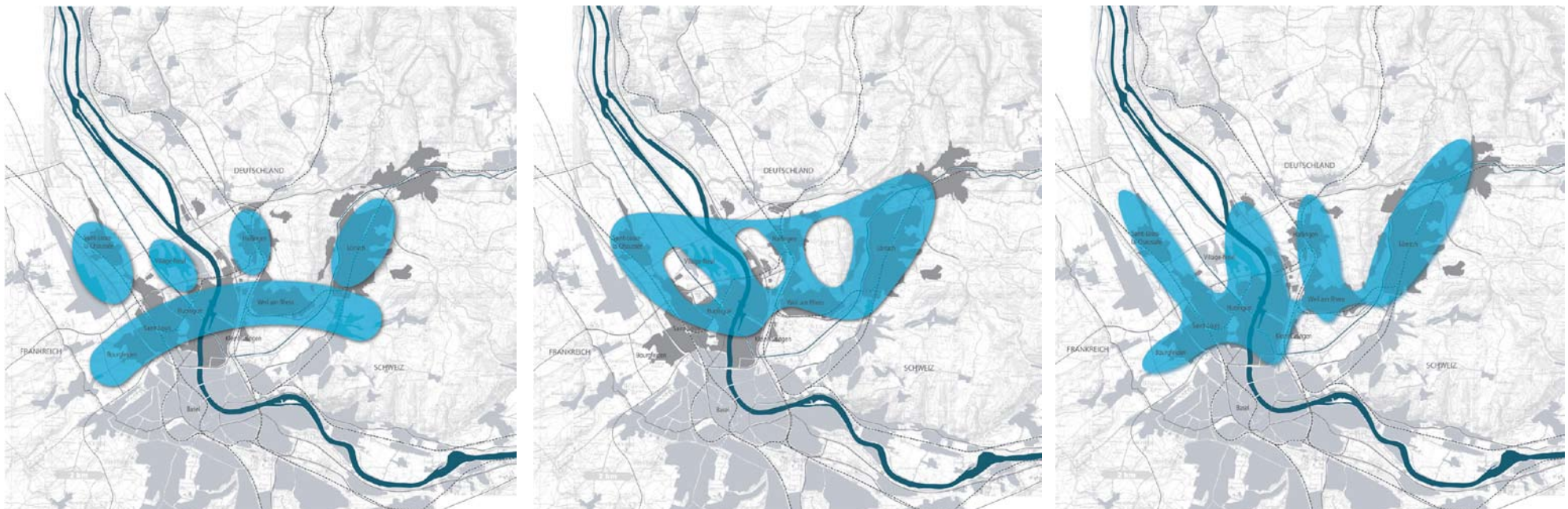
Aus ihnen wurden zur Landschaft geöffnete Siedlungsfinger für die konzeptionelle Arbeit des Projektes „Siedlungsachse Nord“ ausgewählt. Das Konzept geht entsprechend der regionalisierten Prognose von einer moderaten Bevölkerungszunahme aus. Die Siedlungsentwicklung zielt dabei neben dem Schwerpunkt Flächenrecycling, auf eine maßvolle Ausweisung neuer Flächen entlang von „Siedlungsfingern“. Landschaft und Siedlungsstruktur durchdringen sich. Die spezifischen Qualitäten der urbanen Zentren werden herausgearbeitet und innovative Wohnformen für Arbeitskräfte der Baseler Unternehmen entwickelt. Gewässer und Infrastruktur werden zum tragenden Gerüst des polyzentrischen Siedlungsraums.

En partant d'une compréhension large, trois scénarios du développement urbain ont été étudiés:

- Scénario 1: Bande urbain avec des satellites dans le paysage,
- Scénario 2: Réseau urbain avec paysage intégré,
- Scénario 3: Doigts d'urbanisme sur un paysage ouvert.

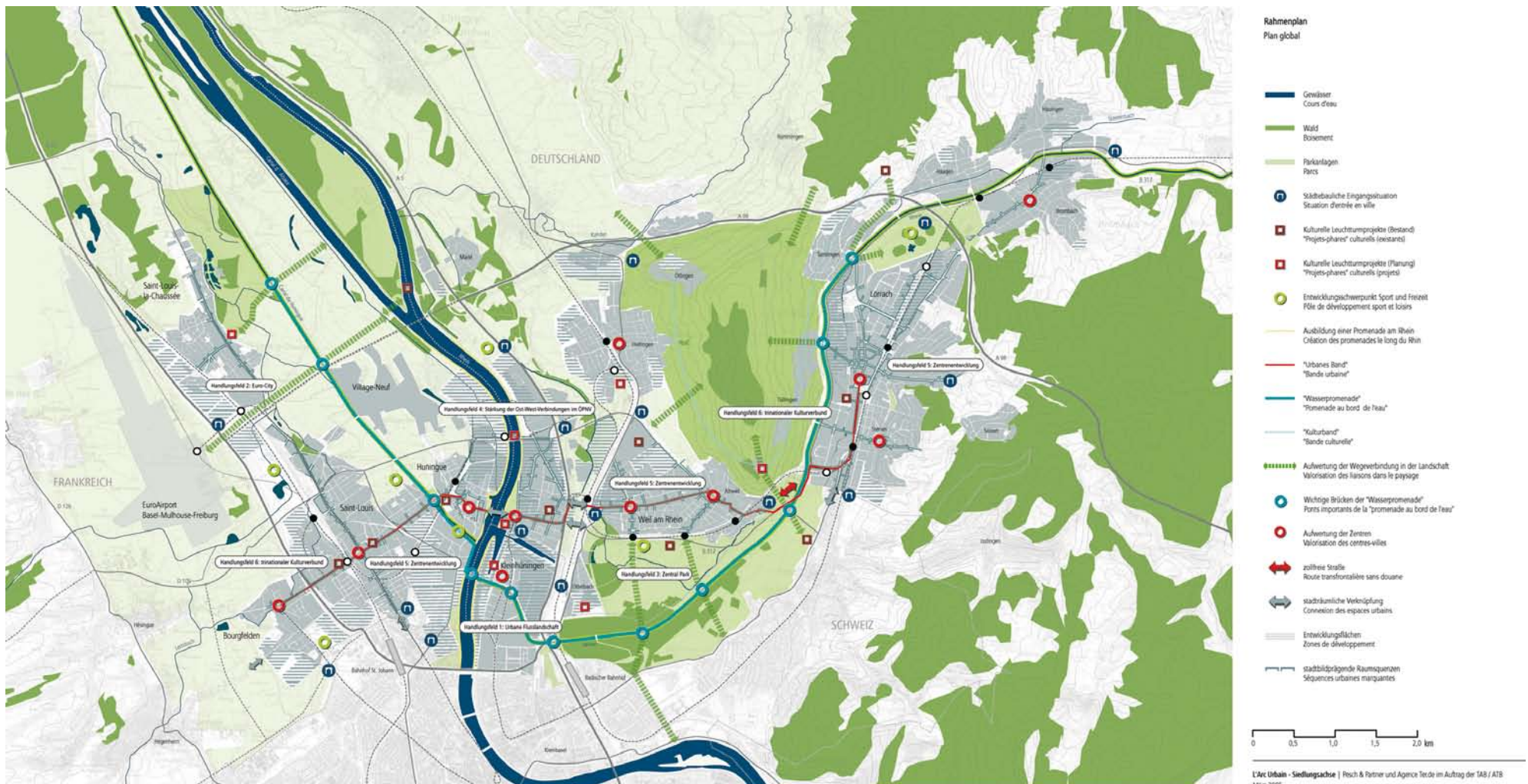
Entre eux les « doigts urbains » ont été choisis pour le travail conceptuel de « l'Arc Urbain ». Le concept se base sur une croissance mesurée de la population, conformément aux pronostics régionalisés. En plus du thème central du recyclage des surfaces, le développement urbain prévoit une création modérée de nouvelles surfaces le long de doigts urbains. Les paysages et la structure urbaine s'interpénètrent. Les qualités spécifiques des centres urbains sont mises en valeur, et des formes d'habitat innovantes sont développées pour la main-d'œuvre des entreprises baloises. Le paysage fluvial et les infrastructures constituent la colonne vertébrale de l'espace urbain polycentrique.

Die drei Szenarien für Siedlungs- und Landschaftsentwicklung Les trois scénarios du développement urbain et paysager



So wie die Kernstadt Basel eine prägnante räumliche Struktur aufweist, soll auch der Nordraum der Trinationalen Agglomeration – eingedenk seiner starken Fragmentierung – eine einprägsame Gliederung erhalten. Diese Zielsetzung findet eine tragfähige Grundlage in den Elementen der landschaftlichen Gliederung: dem Flussraum des Rheins, den Rheinterrassen und den ersten Vorgebirgen.

A l'instar de la ville de Bâle qui affiche une structure urbaine intéressante, la partie septentrionale de l'ATB devrait pouvoir se doter d'une structure marquante, malgré son morcellement. Cet objectif peut être sérieusement poursuivi au travers des éléments de morcellement du paysage, l'espace fluvial, les terrasses du Rhin et les contreforts du massif de la Forêt Noire.



Sie findet sich gleichwohl in den folgenden Leitlinien:

- Nachhaltigkeit als Prinzip der Siedlungsentwicklung,
- Trinationalität als Chance,
- Entwicklung einer Netzstadt – Balance zwischen Metropole und lokaler Eigenentwicklung,
- Fingerförmige Vernetzung von Siedlung und Landschaft als Räumliches Strukturmodell,
- Stärkung der Ost-Westverbindungen,
- Inwertsetzung der urbanen Flusslandschaft.

Die Leitlinien für die Entwicklung der Siedlungsachse Nord werden durch verschiedene Teilkonzepte in den Raum übertragen. Hierunter fällt das räumliche Nutzungskonzept, welches Maßnahmen zur Förderung des Standortes, Wiederentdeckung und Inwertsetzung der Siedlungsstruktur. Das Konzept Natur und Landschaft benennt demgegenüber ein Strukturmodell für die einzelnen, mit dem Siedlungsraum verschränkten Landschaftsfinger „Weite Prärie“, „Wasserlandschaft“, „Rheinterrassen“ und „Tüllinger Berg“ sowie für die „Grünzäsuren“, Natur- und Landschaftsparks. Das Konzept öffentlicher Raum bricht die ideellen Linien - das „urbane Band“ und die „Wasserpromenade“ - auf die öffentlichen Räume herunter und initiiert damit ihre koordinierte Entwicklung. Das Konzept Verkehr und Mobilität, schließlich, benennt die wichtigsten Maßnahmen für eine Verkehrsinfrastruktur als Gerüst des Siedlungsraums.

Diese breite konzeptionelle Grundlage beinhaltet zahlreiche Vorschläge und Anregungen für die Entwicklung der Siedlungsachse Nord. Im Rahmen eines Handlungs- und Realisierungskonzepts wurden räumliche Prioritäten gesetzt. Unter ihnen sticht das Handlungsfeld „urbane Flusslandschaft“ heraus.

Sechs Handlungsfelder werden in dem Handlungs- und Realisierungskonzept vorgeschlagen:

- **Urbane Flusslandschaft:** Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Rheins für die Siedlungsachse Nord definiert der Rahmenplan die Vernetzung der Städte mit dem Rhein, dem Canal de Huningue und der Wiese als Maßnahme höchster Priorität. Besonderes Augenmerk liegt auf dem Abschnitt zwischen der Wiesemündung und dem Zufluss des Canal de Huningue.
- **Euro-City:** Der EuroAirport ist der Anschluss der Trinationalen Agglomeration an Europa und die Welt. Um diese Funktion wahrnehmen zu können, muss die Erreichbarkeit des Flughafens über leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel optimiert werden. Der Lagevorteil der Grundstücke östlich des EuroAirport kann genutzt werden, um einen Büro- und Dienstleistungsstandort mit internationaler Ausstrahlung zu entwickeln.

Il est présent dans les lignes directrices suivantes :

- La durabilité comme principe du développement urbain
- La trinationnalité perçue comme une chance
- Le développement d'un réseau de villes en équilibre entre développement métropolitain et développement autonome
- Les doigts d'une main comme structure territoriale de l'articulation entre l'urbanisation et les paysages
- Renforcement de la relation Est-Ouest.
- La valorisation du paysage fluvial urbain

Ces lignes directrices sont mises en application par plusieurs concepts partiels. Le concept d'utilisation énonce des mesures favorisant le développement local, la redécouverte et la valorisation des structures urbaines. En revanche, le concept nature et paysage formule un modèle structurel pour chacun des doigts de paysage, imbriqués dans les zones urbanisées ; les doigts de paysage : « Weite Prärie », « Wasserlandschaft », « „Rheinterrassen“ » et « Tüllinger Berg », pour les césures vertes, pour les parcs paysagers et les parcs naturels. Le concept espace public consacre les deux lignes fictives que sont « la bande urbaine » et « la nouvelle promenade au bord de l'eau » et initie leur développement coordonné. Enfin, le concept transport et mobilité nomme les mesures les plus importantes pour faire de l'infrastructure de transports la charpente du site étudié.

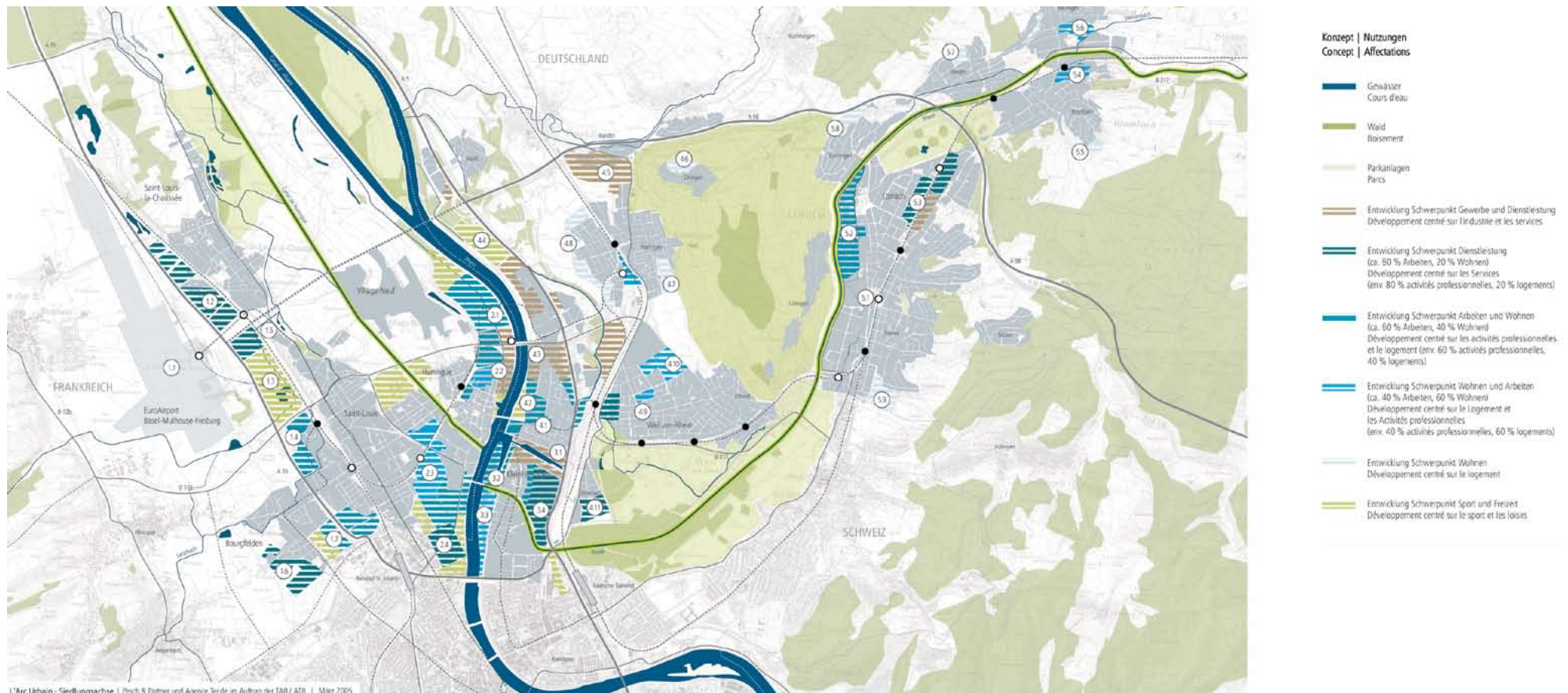
Ce gisement de concept contient de nombreuses propositions et idées pour le développement de l'Arc Urbain. Des priorités spatiales ont encadré le concept action et réalisation. Parmi les champs d'action, celui de « paysage urbain fluvial » se distingue particulièrement.

Six champs d'actions ont été proposés dans le concept d'action et de réalisation

- **Paysage fluvial urbain :** Compte tenu de l'importance du Rhin pour l'Arc Urbain, le plan-cadre définit la liaison entre les villes et le Rhin, le Canal de Huningue et la Wiese comme une mesure absolument prioritaire. Une attention particulière doit être portée au secteur situé entre l'embouchure de la Wiese et l'entrée du canal de Huningue.
- **Euro-City :** L'EuroAirport constitue le point de raccordement de l'agglomération trinationale vers l'Europe et le monde. Afin de pouvoir assumer cette fonction, l'accessibilité de l'aéroport doit être optimisée grâce à des moyens de transports publics performants. La position favorable des terrains situés à l'Est de l'EuroAirport peut être mise à profit pour développer un site de bureaux et de services à rayonnement international.
- **Parc de la Wiese en tant que parc central**

- **Zentral-Park entlang der Wiese,**
- **Stärkung der Ost-West-Verbindungen im ÖPNV:** Für die gemeinsame Identität die Siedlungsachse Nord ist der Ausbau der Querbeziehungen von herausragender Bedeutung. Ein besonders wichtiges Projekt ist daher der Ausbau des S-Bahn- bzw. Tramlinienetzes in Ost-West-Richtung.
- **Zentrenentwicklung:** Der Rahmenplan sieht die Stabilisierung des Einzelhandels und die Stärkung Nutzungsgemischter Innenstädte vor.
- **Kulturverbund:** Die Siedlungsachse Nord ist geprägt durch bekannte kulturelle Orte und Spielstätten. Gemeinsam mit dem starken Kulturpartner Basel soll ein Kulturverbund von europäischem Rang entstehen, in dem die vorhandenen Aktivitäten ausgebaut werden. Von der Koordination der kulturellen Aktivitäten gehen wichtige Impulse auf die Zentrenentwicklung aus.

- **Renforcement des liaisons Est-Ouest par transports publics :** Le développement des liaisons transversales revêt une importance particulière pour l'identité commune de l'Arc Urbain. L'extension du réseau de chemin de fer urbain (TER) ou de tramways dans le sens Est-Ouest constitue, par conséquent, un projet particulièrement important.
- **Développement des centres :** Le plan cadre prévoit la stabilisation du commerce de détail du côté français et allemand et un renforcement de la multifonctionnalité des centres-villes
- **Groupement culturel :** L'Arc Urbain est caractérisé par des lieux et sites culturels connus. Un groupement culturel de niveau européen, permettant de développer les activités existantes, doit être créé avec les puissants partenaires culturels de la ville de Bâle. La coordination des activités culturelles fait naître d'importantes impulsions qui favorisent le développement des centres.



Handlungsfeld „urbane Flusslandschaft“

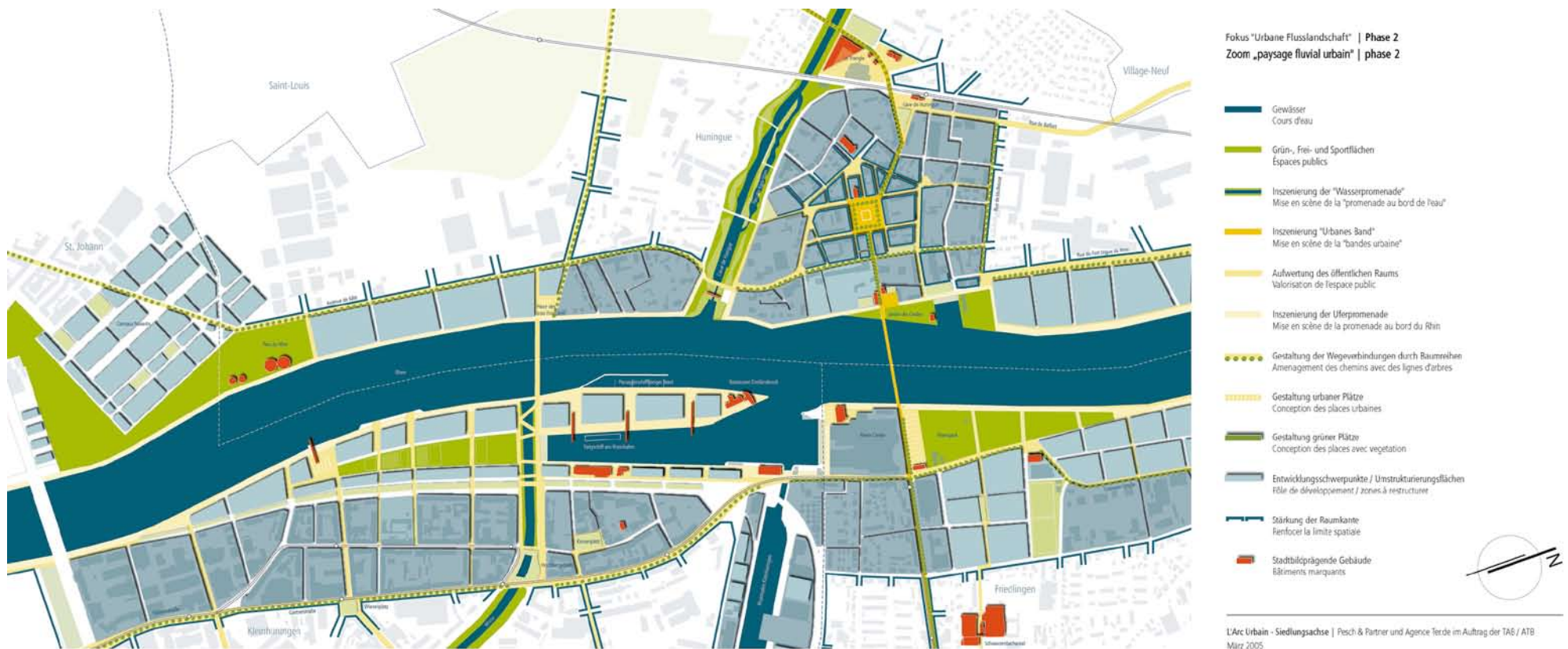
Für Bewohner und Besucher wird der zentrale Stadtraum am Rhein vor allem dann Anziehungskraft entfalten, wenn folgende Maßnahmen realisiert werden:

- Vielfältige neue Promenaden an beiden Ufern des Rheins,
- Wohnen und Arbeiten am Wasser durch Aufwertung der Rheinufer mit neuen Quartieren (Huningue, Friedlingen und längerfristig Kleinhüningen).
- Neue bzw. erweiterte Parks und Freizeiteinrichtungen zur Aufwertung des Wohn- und Arbeitsumfeldes (Campus Novartis, Freizeithafen Huningue, mittelfristig Rheinpark Friedlingen, langfristige Zielsetzung „Binnenpark“ Klybeck),
- Stärkung öffentlicher Einrichtungen zur Identifikation der Bevölkerung mit dem Zentralraum (Triangle in Huningue, Schwarzenbachareal in Friedlingen, und perspektivisch Kulturschwerpunkt um das Hafenbecken 1).

Le champ d'action « paysage fluvial urbain »

L'espace urbain central au bord du Rhin ne développera pleinement sa force d'attraction sur les habitants et les visiteurs que si les mesures suivantes sont réalisées :

- Les nouvelles promenades des rives ;
- Habiter et travailler au bord de l'eau avec la mise en valeur des rives du Rhin (Huningue, Friedlingen et, à long terme, Kleinhüningen)
- La création et l'agrandissement des parcs et équipements de loisirs sont un élément essentiel pour valoriser le secteur central (Campus Novartis, le port de loisirs de Huningue, le parc rhénan de Friedlingen à moyen terme, et le nouveau « Binnenpark » de Klybeck à long terme) ;
- Renforcement de la cohésion territoriale entre des équipements culturels existants (le Triangle à Huningue, le Schwarzenbachareal à Friedlingen, un centre culturel pourrait également se développer autour du bassin portuaire n° 1)



3.4.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Siedlungsachse Nord“ zeigt Herausforderungen und Chancen für die Entwicklung des nördlichen Bereichs der Trinationalen Agglomeration Basel auf. Es entwirft eine zusammenhängende Vision, aus welcher zahlreiche Ideen und Maßnahmen abgeleitet werden.

Um die Ergebnisse der Siedlungsachse Nord fortzuführen, werden zum einen allgemeine grenzüberschreitende Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Zum anderen werden lokale Konzepte und Projekte vorgeschlagen, durch welche die Gebietskörperschaften in der Siedlungsachse ihr Profil schärfen können. Diese sind im Anhang detailliert ausgeführt.

Für den TEB lassen sich aus dem Projekt „Siedlungsachse Nord“ folgende Aufgabenfelder ableiten:

- Erstens ließe sich die vorgeschlagene Zentrenentwicklung durch die Abstimmung der kommunalen Planungen von Huningue, Saint-Louis, Weil am Rhein, Stetten, Lörrach, Brombach konkretisieren.
- Zweitens sind die Vorschläge noch nicht auf ihre Machbarkeit geprüft worden. Die Entwicklung der Flächen könnte durch ein wirtschaftliches Konzept für den grenzüberschreitenden Immobilienmarkt erleichtert werden.
- In diesem Sinne legt das Nutzungskonzept nahe, für die Siedlungsflächen eine koordinierte Umsetzung durch ein grenzüberschreitendes Flächenmanagement vorzuschlagen.
- Der Baustein Urbane Flusslandschaften setzt die Abstimmung der Rheinhäfen voraus.
- Als fünftes grenzüberschreitendes Folgeprojekt könnte für den Zentral Park Wiese und die Plattformen Tüllinger Berg ein städtebaulich landschaftsplanerisches Konzept vertieft werden.
- Der vorgeschlagene Rheinradweg ließe sich sechstens in ein umfassendes Konzept für den Langsamverkehr einbetten.
- Schließlich könnte eine Machbarkeitsstudie für grenzüberschreitende High-Tech-Parks oder eine Fortführung des grenzüberschreitenden Verkehrskonzepts (EF 2-4) vorgeschlagen werden.

3.4.3 Projets consécutifs

Le projet ATB de «l'Arc Urbain Nord» décrit les enjeux et les possibilités pour le développement de la partie Nord de l'agglomération trinationale de Bâle. Le concept crée une vision cohérente de laquelle peuvent naître de nombreuses idées et mesures.

Pour donner une suite aux résultats de l'Arc Urbain Nord, les tâches communes transfrontalières et les projets consécutifs, qui ont été tirés des projets transports, pourraient être approfondis et accompagnés par l'ETB. De plus, des concepts et des projets locaux sont proposés aux collectivités locales afin qu'elles puissent affiner leur image. Ils sont détaillés plus avant dans les annexes.

Les champs d'action suivants se dessinent pour l'ETB :

- Premièrement : le développement proposé des centres pourrait être réalisé grâce à l'harmonisation de la planification urbaine des communes de Huningue, Saint-Louis, Weil am Rhein, Stetten, Lörrach et Brombach.
- Deuxièmement : la faisabilité des propositions n'a pas encore été vérifiée. Le développement des terrains pourrait être facilité par un concept économique du marché immobilier transfrontalier.
- Dans ce sens, le concept d'affectation des terrains induit la proposition d'un management transfrontalier des surfaces pour permettre une gestion coordonnée des surfaces.
- Le composant paysages fluviaux urbains suppose un choix coordonné des localisations des activités des ports rhénans.
- Le 5ème projet consécutif pourrait être un projet paysager urbain approfondi pour le Parc Central de la Wiese et les plateformes du Tüllinger Berg.
- Sixièmement, la piste cyclable le long du Rhin pourrait être intégrée dans un projet plus général de circulation lente.
- Enfin, une étude de faisabilité pour des parcs de Haute Technologie transfrontaliers ou la poursuite du concept de transports transfrontalier (EF 2-4) pourrait être proposée.

3.4.4 Evaluation

Die Evaluierung der „Siedlungsachse Nord“ nach den Zielen des Gesamtentwicklungskonzepts von 2001 wurde um die Anmerkungen verschiedener Partner ergänzt, welche sich zu den Ergebnissen der Studie 2005 im Rahmen einer Beratung geäußert haben.

Bevölkerung, Wohnungswesen und Besiedlung

Das städtebauliche Konzept Siedlungsachse Nord formuliert eine Reihe von Maßnahmen zur Strukturierung eines Stadtraums voller Entwicklungspotenziale.

Die auf dem Gedanken der nachhaltigen Entwicklung basierenden Leitlinien folgen den Zielen des TAB-Gesamtentwicklungskonzepts von 2001. Die Städte der Siedlungsachse Nord bilden ein Städtetz, profitieren von Basel, entwickeln ihre eigene Identität und ihr Potenzial qualitativ weiter. Die Besiedlung soll sich auf die bestehenden Siedlungsbereiche konzentrieren, indem u. A. Brachen und Konversionsflächen genutzt werden. Parallel zur Verdichtung der Siedlungsbereiche sind die Stadtteile im Norden der Agglomeration von Grün- und Naherholungsflächen („grüne Finger“) umgeben und bieten so eine hohe Lebensqualität. Diese Maßnahmen gestalten die Zwischenstadt, profilieren die suburbanen Räume im ersten Siedlungsring. Mit der Übernahme des Konzepts in detaillierte Planungsdokumente würden die Grenzen zwischen Siedlungs- und Freiräumen genauer definiert.

Indem die Stadtteile von Außen als Perlenkette lesbar werden, stärkt das Projekt den trinationalen Charakter der Agglomeration Basel und die drei nationalen Teilräume. Dieses setzt jedoch die verbesserte Zugänglichkeit und neue Querungsmöglichkeiten des Rheins voraus.

Die Vorschläge zur Gestaltung der Rheinufer zwischen Huningue und Friedlingen / Kleinhüningen dienen der qualitativen Aufwertung dieses durch Grenzen geprägten Raums. Die Öffnung der Stadt zum Fluss erlaubt hier die Ausdehnung des Kerns der Agglomeration Basel in die Grenzbereiche. Durch eineutzungsgemischte Struktur mit hochwertigem Wohnraum, Infrastruktur sowie Räumen für Dienstleistung und Handel wird die Umgebung der Grenzen einer urbaner Stadtraum und Träger wertschöpfungsintensiver Wirtschaftstätigkeiten. Neue Infrastruktur für Freizeit und Städtetourismus könnte hier entwickelt werden.

Das Entwicklungskonzept gibt einen Leitgedanken zur koordinierten Strukturierung der gesamten Siedlungsachse Nord. Die vorgeschlagenen Ideen und Konzepte stellen eine Grundlage für die verbindlichen Planungsdokumente dar. Die Übernahme der Konzept-

3.4.4 Evaluation

Cette évaluation « Arc urbain » selon les objectifs du concept de développement de 2001 est enrichie par les remarques émises par les différents partenaires qui ont pris position sur les résultats de l'étude dans le cadre d'une consultation en 2005.

Population, habitat et urbanisation

Le concept d'aménagement de l'arc urbain définit un ensemble de mesures à prendre pour structurer un territoire urbain rempli de potentiels de développement.

Les lignes directrices du concept basé sur le développement durable suivent de près les objectifs du concept de 2001. Les villes de l'Arc urbain s'organisent en ville réseau, profitant du rayonnement de Bâle, et tout en cultivant leur propre identité et développant leur potentiel de manière qualitative. L'urbanisation doit se concentrer sur les zones bâties existantes, en utilisant les terrains en friche à reconvertir ou les dents creuses. Ainsi, parallèlement à la densification des espaces bâtis, les quartiers urbains au Nord de l'agglomération sont entourés de verdure, d'espaces de respiration (doigts verts) et bénéficient d'un cadre de vie agréable. Ces mesures permettent de valoriser la « zwischenstadt » (l'entreville), de profiler les qualités de ces espaces périurbains de première couronne. Si le concept proposé doit être adapté par des documents de planification plus détaillés, les limites entre les espaces bâtis et les espaces libres devront être plus précisément définies.

En donnant une plus grande lisibilité aux quartiers avec la métaphore du collier de perle, le projet renforce le caractère trinationnel de l'Agglomération de Bâle au profit de trois espaces nationaux. Cela suppose une plus grande facilité d'accès au Rhin et la création de nouvelles possibilités pour le traverser.

Les propositions d'aménagement des rives du Rhin entre Huningue et Friedlingen/Kleinhüningen accompagnent la valorisation qualitative de cet espace marqué par la présence de frontières. Ainsi, l'ouverture de la ville sur le « rivage » permet d'étendre le cœur de l'agglomération baloise vers la zone frontalière. Par l'effet de la mixité des fonctions (construction de logements de qualité, d'équipements et de bureaux voués aux activités de services et de commerces), les abords des frontières deviendraient porteurs d'activités urbaines valorisantes et à forte valeur ajoutée. De nouvelles infrastructures de loisirs et de tourisme urbain liés avec le Rhin pourraient être développées.

Le concept de développement donne un aperçu sur les mesures à suivre sur l'ensemble de l'Arc urbain afin de structurer de manière coordonnée l'avenir de ce territoire. Les idées et les concepts proposés présentent une base de référence pour l'élaboration de

bausteine für das gemeinsame Oberzentrum Lörrach-Weil am Rhein und die Planungen des Rheinufer durch Huningue belegen die Potenziale und die Akzeptanz der Vorschläge. Andererseits können mit der Entwicklung gemischter Quartier am Rhein auch neue Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungen auftreten.

Die im Konzept enthaltenen Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung erlauben eine hohe Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit in der europäischen Konkurrenz der Städte und Regionen zu sichern.

Verkehr

Das Konzept für die Siedlungsachse Nord unterstreicht die Bedeutung eines grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes, insbesondere hinsichtlich der Tram- und S-Bahn-Linien. Die Projekte zur Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11 sowie der Nordbogen wurden in die Studie aufgenommen. Die Querverbindungen sind für die Identität der Siedlungsachse Nord von besonderer Bedeutung, da sie eine langfristige Entwicklung und Verringerung der Grenzeffekte zwischen Basel, Deutschland und Frankreich unterstützen. Die Ost-West-Verbindung ist umso bedeutender, weil sie mit dem Ziel einer Schienenanbindung des EuroAirports und der Siedlungsentwicklung der Rheinufer verbunden ist. Die Schaffung einer Tangentialverbindung sollte daher als politisches Projekt zur Überwindung der Isolation sowie Unterstützung der Öffnung und des Austauschs mit den Nachbargemeinden gesehen werden.

Die Studie macht neue Vorschläge zur grenzüberschreitenden Entwicklung des Langsamverkehrs. Sie integriert die Maßnahmen in Konzepte für Grünflächen und städtische Räume.

Wirtschaft

Das Ziel der Studie war, für die Siedlungsachse Nord ein zusammenhängendes städtebauliches Konzept zu entwickeln. Darin werden verschiedene gemischt genutzte Entwicklungsgebiete vorgeschlagen. Für die Entwicklungsgebiete ist es wichtig die wirtschaftliche Machbarkeit der vorgeschlagenen Nutzungen im Rahmen eines trinationalen Standortkonzeptes zu prüfen. Darunter fallen: Die Einzelhandelsentwicklung, der Life-Sciences Sektor und die Ansiedlungsmöglichkeiten in den nationalen Teilräumen oder die Zusammenarbeit der Häfen und als Voraussetzungen zur Gestaltung der Rheinufer. Die Einzelhandelsentwicklung in den drei Ländern sollte weiter vertieft werden – hier sind bisher keine auch dem gemeinsamen Zentrum Saint-Louis-Huningue entsprechenden Konzepte vorhanden.

documents de planifications. L'adaptation des idées pour le pôle de centralité commun de Lörrach-Weil am Rhein et le développement des rives du Rhin montrent les potentiels et l'acceptance de ces propositions. C'est à ce niveau que les conflits pourront apparaître avec les propositions faites pour développer les quartiers mixtes le long du Rhin.

Les principes du développement durable sont des enjeux importants pour garantir un cadre de vie attrayant, et ainsi rester compétitif dans un contexte concurrentiel entre les villes et régions européennes.

Transport

Le concept pour l'Arc urbain montre l'importance d'un réseau de transport en commun transfrontalier, notamment au niveau des tramways et des liaisons RER. Les projets de prolongements de lignes de tramways 3, 8 et 11 ainsi que la liaison transports en commun de l'Arc Nord ont été intégrés aux réflexions. Les liaisons transversales revêtent une importance particulière pour l'identité de l'Arc urbain, car elles soutiennent le développement urbain à long terme de cet espace et la diminution de l'effet frontière aussi bien vers Bâle que vers la France et l'Allemagne. La liaison Est-Ouest est d'autant plus importante qu'elle est liée au pari du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et de l'urbanisation des rives du Rhin. La création d'une liaison tangentielle devrait être considérée comme un projet politique destiné à désenclaver ce territoire en soutenant son ouverture et ses échanges avec les villes voisines.

L'étude propose de nouvelles idées concernant le développement transfrontalier des modes de transports doux. Ces mesures mettent également l'accent sur les liaisons des espaces verts avec la ville.

Economie

L'objectif de l'étude consistait à élaborer pour le périmètre de l'Arc Urbain, un concept d'aménagement cohérent. Celui-ci propose différentes zones de développement mixtes où l'habitat et les activités économiques tertiaires sont associés. Pour les zones de développement identifiées, il est important d'examiner la faisabilité économique des fonctions proposées, dans le cadre d'un concept de localisation trinationale. Sont concernés : le développement commercial, le secteur Life sciences et ses possibilités d'implantation dans les secteurs nationaux, la collaboration entre les ports et l'identification de leurs besoins qui s'avèrent être une mesure incontournable pour lancer les réflexions sur l'aménagement des rives du Rhin.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedlung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	+
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	+
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	+
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	+
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	o
	Nachverdichtung / Densification	+
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	o
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	+ (allgemein / général)
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+ (allgemein / général)
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+ (allgemein / général)
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	o (allgemein / général)
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	+
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	+
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	+
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	o
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	o
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	-
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	

Natur und Umwelt

Das Konzept schlägt die Aufwertung des bestehenden aber oft nicht erkannten natürlichen Reichtums vor. Dazu begrenzt es die Siedlungsentwicklung nach Außen und verbindet die verschiedenen Naturräume untereinander. Die „Grünen Finger“ führen die Natur in die Stadt und verbinden die Naturräume. Diese Räume übernehmen vielfältige Funktionen für Naherholung, Landschaft, Ökologie, Landwirtschaft, zum Schutz der biologischen Vielfalt, der Luft- und Wasserqualität.

Um gleichzeitig ein auf die ökologische Bedeutung abgestimmtes Schutzsystem und eine gewisse „Offenheit“ für städtische Nutzungen (bspw.: suburbane Landwirtschaft, Parks) zu gewährleisten, wird eine besondere Aufmerksamkeit auf die Gestaltung dieser Räume gerichtet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen machen die Grünräume zugänglich und sichern die Lebensqualität der Region.

Als Landschaftspark sollte der Aspekt des Naturschutzes ebenso sehr berücksichtigt werden wie jener von Freizeit und Erholung. In den Entwicklungsgebieten wurden keine Aussagen zum Biotopschutz oder zur Aufwertung der Naturräume nach der Konversion der Industrieflächen getroffen. Gegenüber der Nutzung der Freiräume für Naherholungs- und Freizeitnutzungen ist der Naturschutz nicht ausreichend berücksichtigt und erscheint nur punktuell. Dieses Gleichgewicht zwischen Natur- und Freizeitnutzungen könnte Gegenstand detaillierter Untersuchungen im Rahmen der offiziellen Planungsdokumente sein.

Infrastruktur

Der kulturelle Aspekt ist für die Unterstützung der grenzüberschreitenden Kooperation und die Verbreitung eines Zugehörigkeitsgefühls einer gemeinsamen Agglomeration von großer Bedeutung. Oft wird ein Informationsdefizit über das kulturelle Leben der Nachbarn festgestellt. Die Vernetzung der Veranstaltungsorte im Arc Nord, wie sie in der Studie vorgeschlagen wird, erleichtert den Zugang zur Kultur der Anderen und die Nutzung der regionalen Angebote. Sie erlaubt darüber hinaus eine Stärkung der internationalen Ausstrahlung der trinationalen Agglomeration. Sie könnte einen Beitrag leisten, ein Image als Hauptstadt der modernen Kunst zu entwickeln sowie Kultur, Urbanität, Design (Vitra Museum) und Industrie etc. zu verbinden.

Politische Organisation

Das Planungskonzept wurde in einem iterativen Prozess zwischen verschiedenen Entscheidungsträgern der Planungsämter erarbeitet. Dadurch konnte das Konzept auf bereits genehmigte oder laufende Projekte aufbauen.

Nature et environnement

Le concept propose de valoriser la richesse naturelle existante mais pas toujours perçue comme telle. Ainsi, il limite l'urbanisation et relie les différents espaces naturels entre eux. Les « doigts verts » insèrent la nature dans la ville et constituent des connexions écologiques. Ces espaces développent plusieurs fonctions récréatives, paysagères, écologiques, agricoles pour la préservation de la biodiversité et de la qualité de l'eau et de l'air.

Leur traitement demande une attention particulière pour assurer à la fois un système de protection gradué mais aussi une certaine « ouverture » dans une optique d'écosystème urbain (ex : agriculture périurbaine, parcs). Ces mesures rendent les espaces verts perceptibles et garantissent l'attractivité du cadre de vie de la région.

Les « doigts verts » peuvent être également perçus comme des impasses qui aboutissent dans la ville. L'arc urbain deviendrait alors une barrière au nord pour les échanges biologiques, empêchant les liaisons vers le sud. Sous le terme de parc paysager, l'aspect de protection de la nature doit être autant pris en compte que l'aspect récréatif. Dans les zones de développement, aucune référence à la protection des biotopes existants ou à la valorisation des sites naturels suite à la reconversion des friches industrielles n'a pas été faite. Face à l'utilisation des espaces libres par les loisirs, le volet protection de la nature n'est pas assez développé et n'apparaît que de manière ponctuelle. Cet équilibre entre protection de la nature et loisirs, pourrait faire l'objet d'une étude plus détaillée, dans le cadre de l'élaboration de documents de planification plus contractuels.

Infrastructure

L'aspect culturel est un point important pour étayer la coopération transfrontalière et diffuser l'esprit d'appartenance à une même agglomération. Le constat est souvent fait d'un manque d'information sur la vie culturelle du voisin. La mise en réseau des lieux de spectacle de l'Arc Nord, telles qu'elle est proposée dans l'étude, facilite l'accès à la culture de l'autre et permet de mieux partager les offres régionales.

Elle est aussi un moyen de développer l'aura de l'agglomération trinationale vers le reste du monde. Elle pourrait contribuer à développer l'image de capitale de l'art moderne et allier aussi culture et urbanité, design (Vitra museum) et industrie etc....

Organisation politique

Le concept d'aménagement a été réalisé sur la base d'un processus itératif entre différents responsables des services d'aménagement. Ceci a eu l'avantage d'alimenter le concept

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	o
	Nachverdichtung / Redensification	+
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	+
	Vernetzung / Mise en connexion	+
	Aufwertung / Revalorisation	+
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	+
	Lärm / Bruit	+
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadtteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	- (Vernetzung / Mise en réseau)
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	- (Vernetzung / Mise en réseau)
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	o
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	o

Mit zahlreichen in das Gesamtkonzept eingebetteten Vorschlägen und längerfristigen Perspektiven wie der Gestaltung der Rheinufer bietet das Konzept den Kommunen zahlreiche Anknüpfungspunkte. Die Entwicklungen entlang des Rheins zeigen, dass die Ergebnisse in die Planungen einfließen.

Lediglich die kontinuierliche grenzüberschreitende Abstimmung konnte bisher nicht erreicht werden. Für ein derart ambitioniertes Vorhaben wäre eine intensivere Einbeziehung der politischen Entscheidungsträger notwendig gewesen.

de projets déjà approuvés ou en cours. Par les nombreuses propositions et visions à plus long terme (tel que l'aménagement des rives du Rhin) qu'il intègre, le concept offre aux communes des relais d'idées en grand nombre. Les développements le long du Rhin montrent que les résultats sont pris en compte dans les planifications.

Seule une coordination transfrontalière continue n'a pu être atteinte. Pour un projet aussi ambitieux que délicat, une plus forte implication des différents élus du territoire aurait été nécessaire.

3.4.5 Zusammenfassung

Die Siedlungsachse Nord entwirft eine städtebauliche Vision für den nördlichen Siedlungsraum der TAB. Er erlaubt so eine umfassende und grenzüberschreitende Sicht auf die notwendigen Maßnahmen zur koordinierten Aufwertung und Strukturierung der Siedlungsbereiche und Freiräume des Gebiets.

Einerseits entspricht der Rahmenplan den 2001 formulierten Zielen und integriert verschiedene TAB-Schlüsselprojekte des Untersuchungsgebiets. Die Siedlungsachse Nord kann sich durch die Stärkung der Stadtzentren zu einer polyzentrischen Siedlungslandschaft mit vernetzten Grünflächen entwickeln.

Die in dem grenzüberschreitenden Konzept in Einklang gebrachten Maßnahmen schaffen einen dynamischen und attraktiven Raum, sowohl im gesamten Untersuchungsgebiet als auch in seinen Teilräumen. Es antwortet mit urbaner Verdichtung und landschaftlicher Qualität hervorragend auf die Herausforderung der zukünftigen Entwicklung.

3.4.5 Résumé

Le plan cadre de l’Arc Urbain propose une vision d’aménagement à long terme sur le Nord de l’agglomération trinationale. Il permet ainsi d’avoir une vision globale et transfrontalière sur les actions à menées pour valoriser et structurer les territoires de manière cohérente au niveau de l’urbanisation et des espaces verts.

D’une part, il correspond aux objectifs formulés en 2001 et intègre différents projets-clés ATB du territoire étudié.

Le développement de l’Arc Urbain en une articulation polycentrique avec des espaces verts mis en réseau peut être poursuivi par le renforcement des centres urbains.

Ces mesures, harmonisées par le concept d’aménagement transfrontalier, créent un territoire dynamique et attractif pour l’avenir, aussi bien sur l’ensemble du territoire étudié que sur des zones spécifiques. Pour répondre aux enjeux du développement futur, il propose la densification urbaine et la qualité des paysages.

3.5 Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim (EF 6-7)

Franges urbaines Allschwil - Hégenheim (EF 6-7)

3.5.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Das grenzüberschreitende Schlüsselprojekt Allschwil-Hégenheim-Bourgfelden war bereits öfters Gegenstand grenzüberschreitender Planungsinitiativen.

Das Projektgebiet erstreckt sich über das Gemeindegebiet von Allschwil (CH), Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden (alle F). Es umfasst das Gewerbegebiet „Bachgraben“ in Allschwil, die französischen Gemeinden, zwischen ihnen die landwirtschaftlich und für den Kiesabbau genutzten Flächen sowie ein lockeres, vereinzelt mit Wohn- und Gewerbebauten gesäumtes Straßennetz.

Die Machbarkeitsstudie für das Agglomerationsquartier Nordwest (AQNW) aus dem Jahr 2000 umriss zum ersten Mal ein städtebauliches Konzept mit folgenden Zielen:

- Etablierung und Stärkung der räumlichen und funktionalen Strukturen,
- Schaffung einer flexiblen Landschaftsstruktur zur Vernetzung der Frei- und Entwicklungsräume,
- Siedlungserweiterung durch gezielte Nachverdichtung und Ergänzung bestehender Siedlungen mit angemessenen Nutzungen sowie
- Intermodale Verbesserung des Verkehrsangebots und Abstimmung mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung.

In dem Gesamtentwicklungskonzept von 2001 sind für das Gebiet zwei Projekte vorgesehen: Das Projekt Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim-Bourgfelden (P1c) und das Projekt Landschaftspark Nordwest (N1). Um eine umfassende abgestimmte Entwicklungsperspektive für Siedlungsraum, Wirtschaft, Verkehr und Landschaft zu erarbeiten,

3.5.1 Situation de départ et idée de 2001

Le projet clé transfrontalier Allschwil-Hégenheim-Bourgfelden a fait l'objet, à plusieurs reprises, d'initiatives de planification.

L'emprise du projet s'étend sur le territoire communal d'Allschwil (en Suisse), d'Hégenheim, Hésingue et Bourgfelden (en France). Il comprend la zone d'activités du « Bachgraben » à Allschwil, les communes françaises, et dans les zones intermédiaires des parcelles agricoles, des carrières ainsi qu'un réseau routier de faible densité, longé de quelques constructions, à vocation commerciale ou de logement.

L'étude de faisabilité pour le Quartier d'Agglomération Nord- Ouest, datant de 2000, décrit pour la première fois un concept urbain dont les objectifs étaient les suivants :

- Etablissement et renforcement des structures spatiales et fonctionnelles,
- Création d'une structure paysagère variable permettant l'agencement d'espaces libres et d'espaces de développement,
- Dans les espaces urbains existants et dans le cadre de leur extension, il importe de maîtriser la croissance urbaine de stopper l'étalement urbain et d'éviter tout mitage de cet espace.
- Amélioration de l'intermodalité des transports en commun et harmonisation avec le développement de l'urbanisation et celui des espaces libres.

Dans le concept de développement global de 2001, deux projets étaient prévus pour ce territoire : le projets Franges Urbaines Allschwil-Hégenheim-Bourgfelden (P1c) et le projet Parc Urbain Nord-Ouest (N1). Afin de rendre possible une perspective harmonieuse du développement des zones urbanisées, de l'économie, des transports et du

wurden sie zu einem zusammengefasst, dem Projekt „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“.

Zur Erarbeitung einer tragfähigen, gemeinsamen Vision für das Entwicklungsgebiet Allschwil-Hégenheim hat der TAB Verein eine Machbarkeitsstudie und ein begleitendes Kooperationsverfahren ausgeschrieben. Auftragnehmer sind die Büros ALGOÉ, C.E.A.T. und ECOS.

Das Pflichtenheft für das Schlüsselprojekt „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“ definiert vier Ziele:

1. **Grenzüberschreitende Kooperation** zwischen den Gemeinden Allschwil, Hégenheim und Bourgfelden/Saint-Louis. Ziele dieser Kooperation für die Gemeinden sind von ihrer Grenzlage zu profitieren und die Grenzeffekte zu reduzieren.
2. **Erarbeitung einer umfassenden Raumstrategie** für den Perimeter. Sie berücksichtigt besonders die Zwischenräume und Landschaft in der Nähe des Siedlungsgebiets. Die ökologisch wichtigen Flächen sollen geschützt und der Freiraum in eine gesamthafte Nutzungskonzept eingebunden werden, beispielsweise auch mit Möglichkeiten für Sport und Freizeit. Durch eine verbesserte Gestaltung und einheitliches Gesamtkonzept, das auch grenzüberschreitende Möglichkeiten für Nutzungen schafft, sollen die Qualitäten für das Gebiet erhöht werden.
3. **Verbesserung der verkehrlichen Infrastrukturen** zwischen Hégenheim und Allschwil und Entlastung von Allschwil.
4. **Wirtschaftliche Positionierung des Gebietes** und Prüfung der Machbarkeit einer Erweiterung des Biotechnologie-Gewerbegebiets in Allschwil auf der französischen Seite. Wenn dies nicht möglich ist, sind die Hindernisse (aus steuerlicher, rechtlicher, sozialer Sicht etc..) zu schildern.

Der kooperative Planungsprozess wurde mit der Machbarkeitsstudie eingeleitet und ging mit dem Schlussbericht im Dezember 2006 zu Ende.

3.5.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Siedlungsränder Allschwil Hégenheim“

Die Machbarkeitsstudie wurde in einem mehrstufigen intensiven Dialogverfahren erarbeitet und abgestimmt. Es wurden vier Workshops durchgeführt, um gegenseitig Erkenntnisse, Bedürfnisse und Meinungen auszutauschen und abzustimmen. Diese Workshops wurden von Experten und Expertinnen aus den Bereichen Wirtschaft, Raum- und Landschaftsplanung, Mobilität sowie auch Dialogverfahren begleitet und aufbereitet. Das Ziel bestand darin, die Erkenntnisse und Kompetenzen gegeneinander abzuwägen und zu ergänzen, so dass eine gemeinsame Vision entwickelt werden konnte.

paysage, ces deux projets ont été réunis dans un seul, le projet « Franges Urbaines Allschwil/ Hégenheim » EF 6-7.

Pour élaborer une vision commune acceptable du développement cohérent du périmètre d'étude, l'association ATB a lancé un appel d'offre pour la réalisation d'une étude de faisabilité et d'un document stratégique pour la coopération transfrontalière. Les bureaux ALGOÉ, C.E.A.T. und ECOS ont remporté le marché.

Le cahier des charges du projet Franges Urbaines Allschwil-Hégenheim définit 4 objectifs :

1. **la coopération transfrontalière** entre les communes d'Allschwil et Hégenheim/Bourgfelden/Saint-Louis en faveur du développement du secteur et en tirant profit des effets de frontière.
2. **un aménagement intégré de l'ensemble de la zone d'étude**. Celle-ci mettra la priorité sur les zones intermédiaires situées entre les zones urbaines. Les espaces naturels de grande valeur devront être protégés et intégrés dans un plan global d'utilisation des sols (comportant par exemple des indications sur les pratiques sportives et de loisirs). Grâce aux mesures de structurations et un plan d'aménagement cohérent donnant lieu à l'utilisation du site de part et d'autres des frontières, ce site devra acquérir de nouvelles qualités.
3. **Amélioration des réseaux de transports** entre Hégenheim et Allschwil, avec un délestage du centre d'Allschwil.
4. **Le positionnement économique** du site des deux côtés de la frontière et le développement du parc d'activités biotechnologiques d'Allschwil côté français. Le cas échéant, les obstacles à ce quatrième objectif devront être approfondi sous tous les angles : fiscal, juridique, social, etc...

Le processus coopératif de planification a été engagé dès le début de l'étude et s'est achevé avec le rapport final fin décembre 2006.

3.5.2 Résultats de l'étude de faisabilité « franges urbaines Allschwil-Hégenheim »

L'étude de faisabilité a été élaborée et coordonnée dans le cadre d'un processus en plusieurs étapes privilégiant un dialogue intensif. Quatre ateliers de travail ont été organisés dans le cadre de ce processus, afin que les participants puissent partager leurs connaissances, besoins et opinions. Ces ateliers ont été conçus, accompagnés et animés par des spécialistes des domaines suivants: économie, urbanisme et planification paysagère, mobilité ainsi que conception de démarches participatives. Ils devaient permettre de réunir et d'articuler l'ensemble des savoirs et ressources de provenance diverse, afin de développer une vision territoriale commune.

Ergebnis dieses Vorgehens ist eine gemeinsame, abgestimmte Wahrnehmung und Vision für das Projektgebiet.

Am Rande der Gemeindegebiete aber inmitten der Agglomeration gelegen, weist das Untersuchungsgebiet die folgenden Eigenschaften auf:

- Ökonomische Eigenschaften: Schwerpunkt im Gewerbegebiet Allschwil u.a. als Teil des Life Science Cluster in der Region Basel
- Städtische Eigenschaften: Siedlungskern Allschwil und Gewerbepark Allschwil
- Ländliche Eigenschaften: Landwirtschaft und ausgedehnte Dorfstrukturen
- Bereiche mit minderer Qualität: Kiesgruben und Flächen, welche schlecht unterhalten sind.

Die Ergebnisse streben eine gezielte Entwicklung des Gebietes an, um die Identität des Raums im Rahmen der trinationalen Agglomeration Basel aufzuwerten. Das Gebiet soll als «Schwelle» zwischen einer dichten Siedlung und einer ländlichen Region wirken. Eine eigenständige Identität innerhalb der Agglomeration soll entstehen: ein Bereich,

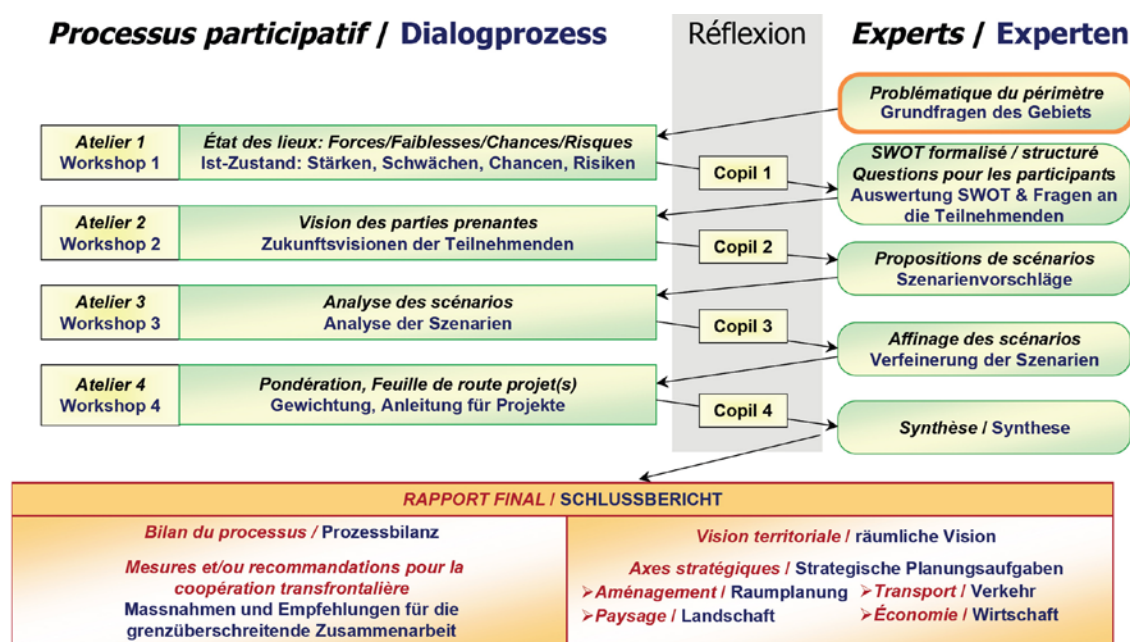
Le résultat de cette méthode est une appréhension et une vision communes et coordonnées pour le périmètre du projet.

Situé à la marge de plusieurs communes mais au coeur de l'agglomération, le périmètre présente à la fois:

- des aspects économiques: le centre de gravité est la zone d'activité d'Allschwil, par exemple en tant que partie du cluster des biotechnologies de la région bâloise
- des aspects urbains avec le centre d'Allschwil et le parc d'activités d'Allschwil;
- des aspects ruraux avec les champs agricoles et structures villageoises étalées;
- et enfin des aspects de moindre qualité paysagère avec les carrières ou les extensions mal maîtrisées.

Les résultats tendent vers une évolution volontariste de ce territoire pour qu'il devienne à terme un territoire identifié par la qualité de son aménagement au sein de l'agglomération trinationale. Ce territoire qui se définit aujourd'hui comme fait de marges au sein de l'agglomération doit donc devenir une «marche» entre l'agglomération dense et la

Ablaufschema des kooperativen Planungsprozesses Schéma du processus participatif



welcher weniger dichte städtische Eigenschaften aufweist, aber gleichzeitig hochstehende ländliche Charakteren enthält. Das verfügbare Land innerhalb dieses Gebietes beinhaltet ein großes Potential, welches es zu nutzen gilt.

Aus den Ergebnissen der Workshops konnte die gemeinsame Vision entwickelt werden. Die Projektpartner wollen für die zukünftige Entwicklung der Region folgende Ziele berücksichtigen:

- Siedlung und Landschaft
 - » Urbane Räume qualitativ hochstehend gestalten und klar abgrenzen.
 - » Die Erhaltung und Aufwertung der Grünräume, Grünzonen und Landwirtschaftszonen.
 - » Ein klar profilierter Übergangsbereich in Form eines Landschaftsparks führt zur homogenen Gestaltung des Gebietes.
 - » Dieser Raum hat einen Wert als Naherholungsgebiet für die Nachbarschaft und umliegende Bevölkerung der trinationalen Agglomeration Basel.
- Wirtschaft
 - » Eine wirtschaftliche Aufwertung beidseits der Grenze. Diese Bestrebungen sollen innerhalb eines Gesamtkonzeptes für das Gebiet entwickelt und realisiert werden.
 - » Diese nachhaltige, wirtschaftliche Aufwertung ist verbunden mit der Schaffung von Arbeitsplätzen und Mehrwerten für das Gemeinwesen.
 - » Steuerpolitische und rechtliche Bedingungen schaffen, die langfristig die Entwicklung der Biotechnologie zu fördern.
- Mobilität
 - » Eine multimodale, grenzüberschreitende Erreichbarkeit soll gewährleistet werden, insbesondere mit Anbindung an die Transportsysteme der Region mit Stärkung des öffentlichen Verkehrs.
 - » Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Zentren der drei Gemeinden. Der Zugang der drei Gemeinden Hégenheim, Allschwil und Hésingue muss gewährleistet und die Orte vor einem Kollaps des Verkehrssystems bewahrt werden.
 - » Entwicklung der Transportinfrastrukturen und -leistungen im Einklang mit der Landschaft und der im Gebiet vorhandenen und künftigen Funktionen.
- Grenzüberschreitende Kooperation
 - » Stärken der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die vorgeschlagenen Ausrichtungen für das Untersuchungsgebiet sollen allgemein die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung respektieren.

campagne plus lointaine. Une identité qui lui est propre au sein de l'agglomération doit se forger : un espace encore urbain et simultanément ouvert sur des paysages de qualité. La disponibilité foncière au sein du périmètre représente dans ce sens un grand potentiel qu'il s'agit de valoriser au mieux.

Les partenaires ont élaboré une vision commune et défini des objectifs pour l'évolution future de la région:

- Urbanisme et paysage
 - » Des espaces urbains de qualité et bien délimités.
 - » Préservation et valorisation de la qualité des espaces verts, des zones vertes et des zones agricoles.
 - » Un espace de transition nettement défini, en tant que parc paysager urbain qui mène à un façonnage homogène du territoire.
 - » Des espaces qui seront fréquentés comme espace de récréation par les habitants et la population proche de l'Agglomération Trinationale de Bâle
- Economie
 - » Valorisation économique des deux côtés de la frontière. Les efforts sont à fournir dans le cadre d'un concept global pour le périmètre
 - » Valorisation économique durable des deux côtés de la frontière qui crée des emplois et apporte des plus-value à la collectivité.
 - » Créer les conditions fiscales et juridiques pour favoriser le développement des biotechnologies côté français à long terme.
- Mobilité
 - » Accessibilité multimodale et transfrontalière du site et liaison aux systèmes de transports de la région avec renforcement des transports publics.
 - » Maîtrise des problèmes de transports dans les trois centres de village. L'accès aux trois communes de Hégenheim, Allschwil, et Hésingue doit être assuré tout en préservant ces communes des engorgements.
 - » Développement des infrastructures et de l'offre de transport qui s'intègrent dans le paysage et se trouvent en adéquation avec les fonctions actuelles et futures du site.
- Coopération transfrontalière
 - » Renforcer la coopération trans-frontalière. Ces objectifs formulés pour le périmètre doivent s'inscrire dans les principes du développement durable.

Die Planungen sehen die Nutzung des zentralen Bereiches als Grün- und Freifläche, den Ausbau des Straßennetzes zur Entlastung der Ortskerne, die Verbesserung des ÖV-Angebotes und Ergänzung des Bestandes mit hochwertigen, an den Bestand anknüpfenden Nutzungen vor.

Die Konkretisierung der Nutzungsoptionen zu Wirtschaftsentwicklung, Verkehrsregelung und räumlichen Organisation erbrachte folgende Ergebnisse:

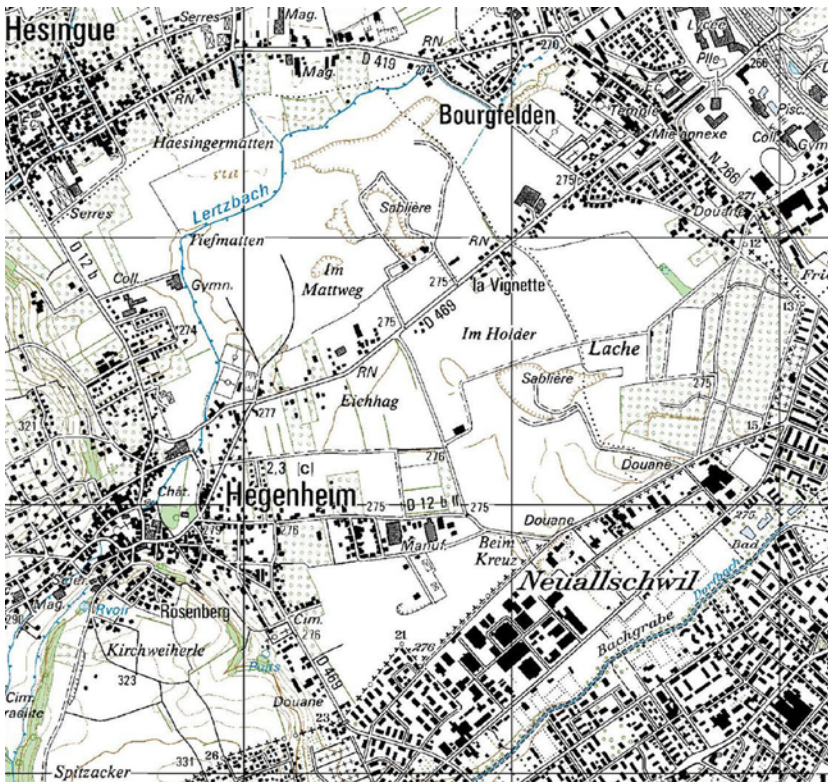
Räumliche Organisation Für die räumliche Organisation wird eine kohärente Landschaftsgestaltung angestrebt, die das gesamte Gebiet umfasst und wirtschaftliche Mehrwerte erzeugt. In Abstimmung von Landschafts- und Stadtplanung erscheinen drei mögliche Szenarien: die urbane Kontinuität von Allschwil und Hégenheim, ein gemeinsamer Kompetenzpol der beiden Gemeinden oder zwei getrennte Entwicklungsgebiete.

La proposition affecte l'espace central à des zones vertes et des zones libres. Elle envisage le développement du réseau routier pour délester les centres urbains, renforcer et compléter les liaisons de transports en commun.

La concrétisation des options de développement économique, d'organisation du trafic routier et d'organisation de l'espace a conduit aux résultats suivants :

En terme de paysage et d'urbanisme L'orientation stratégique à retenir ici est de créer progressivement un parc paysager porteur de la nouvelle image du secteur et assurant une plus-value économique pour les sites construits des alentours. Trois scénarios possibles pour harmoniser le paysage et l'aménagement urbain ont été proposés: la continuité urbaine d'Allschwil et de Hégenheim, un pôle de compétences commun des deux communes ou deux périmètres de développement séparés et autonomes.

Karte und Eindrücke von dem Projektgebiet Carte et impressions du périmètre de projet



Wirtschaftsentwicklung Für eine Gewerbefläche im französischen Hégenheim wurden mögliche wirtschaftliche Tätigkeiten diskutiert. Dabei konnte sich der Freizeitpark gegen das Einkaufszentrum (kein pol. Konsens) sowie einen Biotechnologie- oder Dienstleistungspark (keine Nachfrage) durchsetzen.

Verkehr In der multimodalen Verkehrsregelung wurde zur Erschließung der Bau der Route des Carrières, ein direkter ÖV-Anschluss an die Bahnhöfe Saint-Louis und Basel SBB sowie die Anbindung der Ortskerne an übergeordnete Zentren (Basel, Saint-Louis) und untereinander vorgesehen.

3.5.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Siedlungsråder Allschwil-Hégenheim“ formuliert auf Grundlage eines umfassenden Kooperationsprozess die Herausforderungen und Möglichkeiten für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Gebietes. Das Konzept stellt die Grundlage für eine abgestimmte Perspektive zur Entwicklung des Gebietes dar.

Um die Ergebnisse des Projektes fortzuführen, werden allgemeine interkommunale Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Die Fortführung der Vorschläge wird von den Kommunen unterstützt.

Für die Gebietskörperschaften Allschwil, Hégenheim, Hésingue und Bourgfelden/Saint-Louis bietet das Konzept eine Reihe von Vorschlägen und Entwicklungsperspektiven. Die Kommunen könnten das Projekt durch die Konkretisierung und Realisierung der Einzelmaßnahmen fortführen. Diese sind im Anhang detailliert ausgeführt.

Auf Grundlage der Projektergebnisse und Vorschlägen der beteiligten Kommunen ließen sich folgende Projekte mit grenzüberschreitender Bedeutung nennen:

- Erstens könnte das grenzüberschreitende Entwicklungskonzept mit einem städtebaulich-landschaftsplanerischen Masterplan konkretisiert werden.
- Zweitens lässt sich eine weitere Untersuchung der wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven für grenzüberschreitende Technologieparks empfehlen.
- Drittens wird vorgeschlagen die Verkehrsplanung in drei Ebenen zu vertiefen:
 - » Grenzüberschreitendes Verkehrsanalyse- und -prognosemodell
 - » regionales Park&Ride-Standortkonzept,
 - » grenzüberschreitendes Radverkehrskonzept.

En termes de programme économique Plusieurs secteurs d'activités économiques ont été analysés pour une implantation dans la commune française de Hégenheim. Le parc de loisirs s'est imposé contre le centre commercial (manque le consensus politique) et contre le parc d'activités liées aux biotechnologies (faute de demande).

Transport L'orientation majeure dans ce domaine est d'assurer une accessibilité multimodale au site. Sont prévus la construction de la route des Carrières, une liaison directe aux transports en commun des gares de Saint-Louis et de Bâle SBB ainsi que la liaison entre les différents centres urbains et vers les centres ville de Saint-Louis et Bâle.

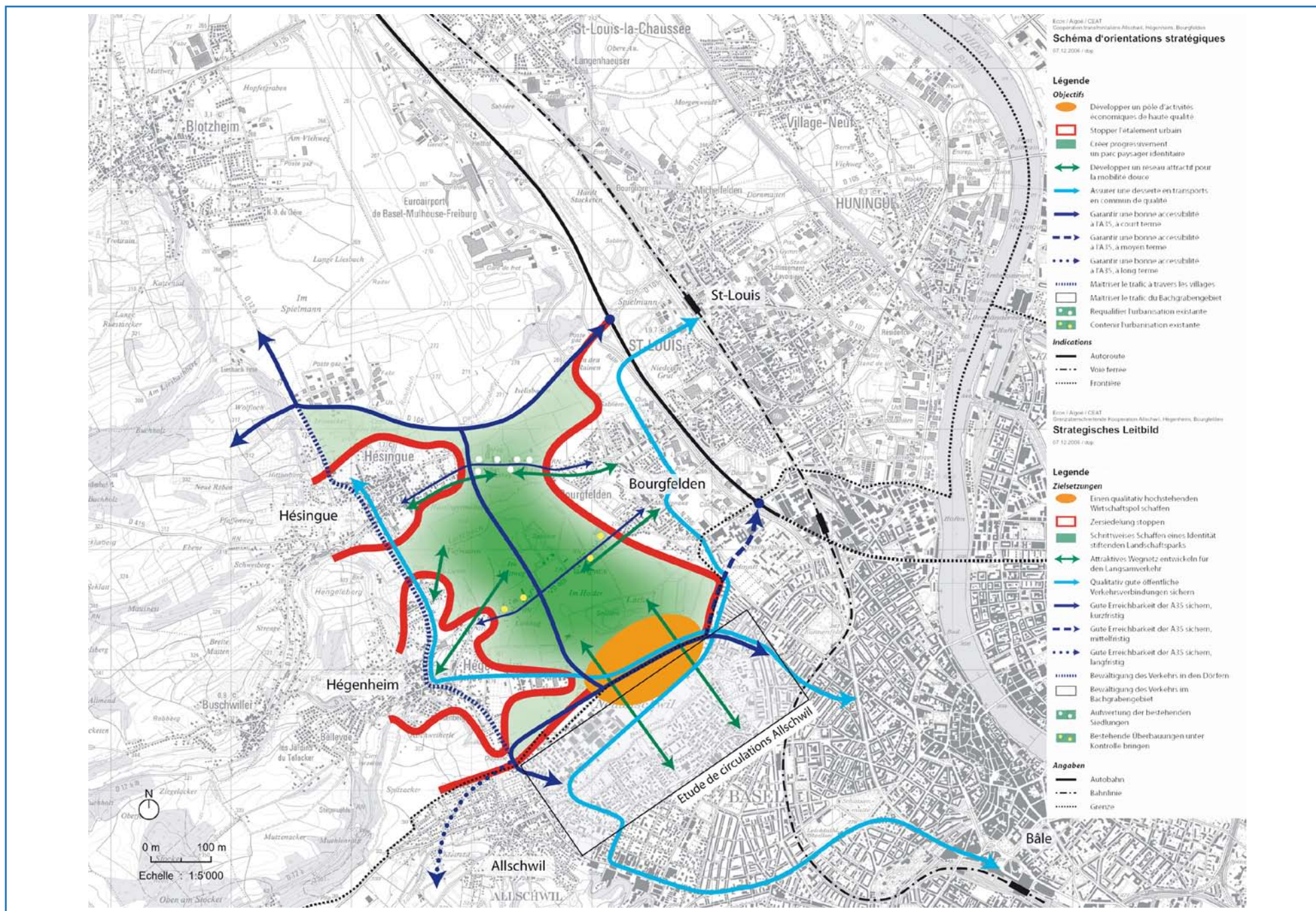
3.5.3 Projets consécutifs

Le projet ATB «Franges Urbaines Allschwil – Hégenheim» décrit, sur la base d'un large processus de coopération, les enjeux et possibilités pour l'espace transfrontalier. Le concept constitue la base d'une perspective harmonisée pour le développement du territoire. Pour donner une suite à ses résultats, les tâches intercommunales communes et les projets consécutifs, qui ont été tirés des projets transports, pourraient être approfondis et accompagnés par l'ETB. La poursuite du travail à partir des propositions est soutenue par les communes.

Le concept offre aux collectivités locales Allschwil, Hégenheim, Hésingue et Bourgfelden – Saint Louis une série de propositions et de perspectives de développement. Les communes pourraient poursuivre le projet en concrétisant et en réalisant les mesures particulières, détaillées infra.

Les projets suivants, à haute signification transfrontalière, peuvent être cités en tenant compte à la fois des résultats du projet et des propositions des communes concernées :

- Premièrement, le projet transfrontalier de développement pourrait être concrétisé par un masterplan paysager urbain.
- Deuxièmement, il est conseillé de procéder à un autre examen des perspectives de développement économique pour les parcs transfrontaliers de Haute Technologie.
- Troisièmement, il est proposé d'approfondir l'organisation des transports sur trois plans :
 - » Une analyse et un modèle prévisionnel transfrontaliers des transports,
 - » Un concept de site régional d'un parking relais,
 - » Un concept transfrontalier de pistes cyclables.



3.5.4 Evaluierung

Das Projekt „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“ ist ein ambitioniertes Projekt, die städtebauliche, verkehrliche und landschaftliche Qualität in der Peripherie zu sichern und gleichzeitig ihre ökonomischen Potenziale zu nutzen.

Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung

Durch die abgestimmte Vision einer zukünftigen Siedlungsstruktur leistet das Projekt prinzipiell einen Beitrag für die Attraktivität der gesamten Agglomeration.

Eine Evaluation hängt aber von der Art der Nutzungen ab. (Siehe *Wirtschaft*) Die Ausweisung größerer Wohngebiete ist in dem Projektgebiet aufgrund der Lärmbelastung weitgehend ausgeschlossen. Die Entwicklung eines gemeinsamen Kompetenzpols erscheint für die wirtschaftliche Nutzung flexibel. Er gliedert sich an die Ortskerne und bewahrt ihre Identität. Ein zentraler Bereich des Projektgebiets wird als Landschaft für Freizeitnutzungen vorgehalten und ist Teil eines durchgängigen Grünzugs von Allschwil bis zum zukünftigen Golfplatz Saint-Louis. Mit dieser allgemeinen Lokalisierung der Siedlungsentwicklung macht das Konzept das Gebiet in seinen unterschiedlichen Bestandteilen erfahrbarer. Da die (städtebaulichen) Aussagen jedoch offen sind, ist auch die Siedlungsqualität wenig gesichert - beispielsweise fehlen Aussagen zur Innenentwicklung (Weiterentwicklung der Ortskerne, Nachverdichtung, Konversion).

Verkehr

Die Verkehrsplanung des Projektes konzentriert sich auf die Neuordnung der Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Vorschläge beziehen sich vor allem auf die Route des Carrières, die damit erzielte Erschließung der neuen Bebauungsgebiete und Entlastung der Ortskerne. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Gesamtentwicklungskonzepts von 2001. Jedoch bieten die vorgeschlagenen Straßen keine Lösung für die Verkehrsströme von Ost nach West. Das Konzept ist daher als Ausgangspunkt für weiterführende Planungen zu sehen. Die Verkehrsstudie Allschwil-Hégenheim zeigt, dass die Ziele aus der Machbarkeitstudie durch die Gebietskörperschaften integriert und weiter verfolgt werden.

Der Ausbau der Erschließung für den Öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich zu begrüßen. Jedoch bleiben die Überlegungen auf der Zielebene. Es werden weder für den öffentlichen Verkehr noch für den Langsamverkehr konkrete Maßnahmen vorgeschlagen. Beide Themen waren allerdings Thema von Arbeitsgruppensitzungen im Anschluss an das TAB-Projekt. Es werden grenzüberschreitende Folgeprojekte für diese Themen in die Wege geleitet.

3.5.4 Evaluation

Le projet « Franges urbaines Allschwil Hégenheim » est un projet ambitieux qui a pour but de pérenniser la qualité de l'urbanisation, des infrastructures de transport et des paysages en périphérie tout en utilisant les potentialités économiques du site.

Habitat, population, urbanisation

Par l'effet d'une vision coordonnée des structures futures d'urbanisation, ce projet contribue à l'attractivité de l'ensemble de l'agglomération.

Mais une évaluation doit tenir compte du type d'utilisation qui est faite du site (voir Economie). La mise à disposition de terrains pour des zones d'habitation n'est guère envisageable dans le périmètre en raison des nuisances sonores de l'EuroAirport. La création d'un pôle de compétences commun apparaît être économiquement une solution de flexibilité. Le pôle se rattache au centre ville et préserve leur identité. Une zone centrale du périmètre du projet est réservée, en tant que paysage naturel, à des utilisations libres et fait partie d'une bande verte qui s'étend d'Allschwil jusqu'au futur parcours de golf de Saint-Louis. En généralisant l'extension urbaine, le concept rend possible une meilleure appréhension du périmètre dans ses différents composants. Les intentions (en matière de construction urbaine) restent cependant ouvertes, la qualité de l'urbanisation n'est pas garantie – manquent par exemple les intentions quant au développement intérieur (poursuite du développement des centres-ville, densification, reconversion).

Transport

La question des transports dans le projet est ciblée sur la réorganisation de l'accessibilité par les transports individuels motorisés (TIM). Les propositions se concentrent avant tout sur la Route des Carrières, sur l'accessibilité des nouvelles zones de construction et le délestage des centres urbains qu'elle rend possibles, conformément au projet de développement global de 2001. Les voies proposées n'offrent pas de réponse au trafic d'Est en Ouest. Le concept doit être vu comme le point de départ pour d'autres planifications. L'étude transport Allschwil – Hégenheim, montre que les objectifs de l'étude de faisabilité ont été repris et intégrés, puis poursuivis par les collectivités territoriales.

L'aménagement de l'accessibilité par les transports publics doit être salué. Mais, les travaux restent au stade de la formulation d'objectifs. Aucune mesure concrète n'est proposée ni pour les transports publics ni pour la circulation lente. Les deux thèmes ont cependant été repris dans les réunions des groupes de travail à la suite du projet ATB. Des projets consécutifs transfrontaliers sont prévus pour ces thèmes

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedlung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	o
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	o
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	-
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	o
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	o
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	o
	Nachverdichtung / Densification	-
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	o
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	o (allgemein / général)
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	o (allgemein / général)
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	o (allgemein / général)
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisés (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	-
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	o
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	o
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	-
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	o
	MIV / TIM	o
	LV / MD	-
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	o
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	+
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	o
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	+
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	+
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	o

Wirtschaft

Genaue Nutzungen wurden nicht definiert. Je nach Nutzung sind der Realisierungshorizont, die regionale Nachfrage und die Zahl der Arbeitsplätze verschieden. Sie sind von der unwägaren Entwicklung des Kiesabbaus der nächsten 40 Jahren abhängig.

Die anvisierten wertschöpfungsintensiven gewerblichen Nutzungen in der Biotechnologie sind durch verschiedene Faktoren erschwert: Ungünstige Rahmenbedingungen und die Nachfrage, Konkurrenz zu anderen Standorten in Frankreich und der Schweiz und hohe Investitionskosten. Allerdings würden sie sich gut in die bestehenden Wirtschaftsstrukturen einfügen und einen erheblichen Entwicklungsschub für den französischen TAB-Raum auslösen, der auch die Verbesserung der Ausbildungssituation nach sich ziehen kann. Diese Synergieeffekte sind von einem Einkaufszentrum oder Freizeitpark nicht zu erwarten. Für wertschöpfungsintensive gewerbliche Nutzungen jedoch werden ungünstige Rahmenbedingungen im Steuer- und Arbeitsrecht angenommen. Es wird daher, davon ausgegangen, dass die Entwicklungsgebiete kurzfristig nicht von der Nähe zu den Betrieben im Bachgrabengebiet profitieren können. Längerfristig wären für diese Rahmenbedingungen auf der französischen Seite Lösungen zu finden.

Natur und Umwelt

Die in dem Konzept vorgesehenen Siedlungsgebiete basieren auf der Idee, eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Fläche an. Die Alternativen bleiben jedoch allgemein. Die derzeitigen Planungen beziehen die bestehenden Biotope im Sinne einer großräumigen Freiflächenvernetzung ein. Durch die Entwicklung eines Parks wäre die Aufwertung und Zugänglichkeit der Freiflächen möglich. Allerdings wurden in den Planungen weder die Auswirkung von kleinräumigen Landschaftszerschneidungen und die Belastung der Biotope durch Verkehr und publikumsintensive Nutzungen berücksichtigt, noch die bestehende Biotopstruktur einbezogen.

Infrastruktur

In dem Projekt „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“ werden unterschiedliche Optionen für kulturelle Infrastruktur, Grün und Freiflächen vorgeschlagen. Dabei handelt es sich um Neuanlage oder Aufwertung der Freiflächen für Naherholung bis hin zu einem kommerziellen Freizeitpark in einer gestalteten Landschaft. Kommerzielle Freizeitnutzungen sind nicht für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich und werden aus wirtschaftlichen Motiven eingebracht. Sie stehen in Konflikt mit öffentlichen Freizeiteinrichtungen oder hochwertigen wirtschaftlichen Nutzungen des Gebiets. Andere Optionen wie eine offen nutzbare Landschaftsgestaltung, die Aufwertung der bestehenden kulturellen Infrastruktur und hochwertige wirtschaftliche Nutzungen würden den Zielen des Gesamtentwicklungskonzepts besser entsprechen.

Economie

Les secteurs d'activités n'ont pas été définis. Le délai de réalisation, la demande régionale et le nombre d'emplois diffère selon les secteurs d'activités. Ils restent surtout tributaires de l'évolution de l'exploitation des carrières de gravier, difficile à prévoir sur les 40 prochaines années.

Les secteurs d'activités de biotechnologies générant une forte plus value souffrent de plusieurs inconvénients: les conditions cadres et une demande défavorables, la concurrence avec d'autres sites en France et en Suisse ainsi qu'un besoin élevé d'investissements. Mais elle s'intégrerait positivement dans les structures économiques existantes et déclencherait un développement de la partie française de l'ATB qui, à son tour, entraînerait une amélioration de la situation de la formation professionnelle. Ces effets de synergie ne se produiraient pas avec un centre commercial ou un parc de loisirs. Les contraintes de droit fiscal et social sont prises en compte pour les secteurs d'activités à forte valeur ajoutée. C'est pourquoi il est admis que ces zones de développement ne profiteront pas à court terme de la proximité avec les entreprises du Bachgraben. Des solutions pour ces questions fiscales et sociales devront être trouvées à long terme côté français.

Nature et environnement

Dans la détermination des zones urbaines, le concept se fonde sur une utilisation parcimonieuse des terrains. Les alternatives restent générales. La planification actuelle conçoit les éléments de paysage existants comme un réseau d'espaces libres. La valorisation et l'accès à ces espaces libres seraient favorisés par la création d'un parc.

Toutefois, ni les effets de morcellement du paysage et de la pollution des biotopes par les transports et l'utilisation massive par le public, ni la structure actuelle des biotopes n'ont été pris en compte dans les planifications.

Infrastructure

Le projet « franges urbaines Allschwil Hégenheim » contient différentes options d'infrastructures culturelles et de zones de liberté et de verdure. Il s'agit de nouvelles installations de zones valorisées et aménagées pour des utilisations allant du repos aux loisirs marchands. L'accès payant à des zones de loisirs est limité à une partie de la population et est motivé par des considérations mercantiles. Elles sont en contradiction avec des installations publiques de loisirs ou le développement d'activités à forte valeur ajoutée. D'autres alternatives sont plus conformes au concept global : ainsi un accès libre et gratuit à une aire de loisirs s'intégrant dans le paysage, ou une utilisation privilégiant la mise en valeur des infrastructures culturelles, voire des activités à forte valeur ajoutée.

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	o
	Nachverdichtung / Redensification	-
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotop / Préservation des biotopes actuels	o
	Vernetzung / Mise en connexion	o
	Aufwertung / Revalorisation	+
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	o
	Lärm / Bruit	o
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	+
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	+

Politische Struktur

Das kooperative Planungsverfahren ist eine zentrale Stärke des Projektes. Sie bestand in der Entwicklung von einer gemeinsamen Wahrnehmung, Zielen und einer Vision zur Positionierung des Gebietes innerhalb der trinationalen Agglomeration. Da sich das politische Verfahren und die fachliche Begleitarbeit zeitlich und inhaltlich nicht immer vereinbaren ließen (z.B. Nutzungsrechte der Kiesgruben, kommerzieller Freizeitpark) und die gemeinsame Arbeit sehr gründlich strukturiert war, bleiben die Planungen am Ende des Projektes noch allgemein.

Structure politique

Le processus coopératif de planification est l'une des forces du projet. Il s'agissait de prendre en compte les logiques d'acteurs et les logiques nationales pour appréhender et développer ensemble des buts et une vision commune pour ce périmètre au sein de l'agglomération trinationale de Bâle. A l'issue du projet, les planifications restaient très générales en raison des difficultés de coordonner les avancées techniques avec les impératifs du processus décisionnel politique (exemple : droits d'exploitation des carrières, loisirs marchands) combinées à un travail commun très structuré.

Durch die Qualität des Prozesses wurde eine weitere Zusammenarbeit und Konkretisierung erfolgreich eingeleitet, wie es an regelmäßigen Arbeitstreffen zu erkennen ist. Durch diesen gemeinsamen Willen kann die Strategie gesichert werden. Die Projektpartner erkennen die Notwendigkeit einer guten, grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Eine Zusammenarbeit über die politischen Grenzen hinweg ist für ein gemeinsames Projekt notwendig. Die Grenze ist somit nicht mehr als Trennung wahrzunehmen, sondern bereichert das Projekt durch räumliche Unterschiede.

3.5.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich noch einmal die große Bedeutung des Projektes hervorheben. Sie besteht zum einen in der räumlichen, siedlungsstrukturellen Lage des Projektgebietes – eine dem Siedlungsdruck der umgebenen Orte ausgesetzte Freifläche. Darüber hinaus ist das Projekt beispielhaft für die ökonomische Entwicklung im französischen TAB Raum. Schließlich sind der grenzüberschreitende Ansatz und das beispielhafte kooperative Vorgehen ein Beleg für die funktionierende grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Grâce à la qualité du processus, une réelle collaboration a été initiée, caractérisée par les réunions régulières de travail. Par cette volonté commune, la stratégie s'en trouve pérennisée. Les partenaires du projet reconnaissent la nécessité d'une bonne collaboration transfrontalière. Un travail au-delà des frontières est indispensable au projet commun. La frontière ne doit plus être perçue comme une séparation mais permet d'enrichir un projet par ses différences.

3.5.5 Résumé

En conclusion, la signification du projet doit être soulignée. Elle ressort d'abord de la localisation spatiale et urbaine de la zone de projet – une zone non construite soumise à une pression urbaine des localités alentours. De plus, le projet a une vertu d'exemple pour le développement économique dans l'espace français de l'ATB. Enfin, ces débuts de l'action transfrontalière et le procédé transfrontalier participatif exemplaire sont la preuve du bon fonctionnement de la collaboration transfrontalière.

3.6 Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH (EF 8-9)

Développement urbain Rheinfelden D-CH (EF 8-9)

3.6.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Anlässlich der Fertigstellung des Autobahnzubringers N 3 – A 98 ergibt sich die Möglichkeit, die Brücke zwischen den beiden Rheinfelden für den Autoverkehr zu schließen und die Innenstädte vom Verkehr zu entlasten. Konversionsprojekte eröffnen weitere zentrale Entwicklungspotenziale der beiden Rheinfelden.

Ziel dieses Projektes ist die städtebauliche Zentralität beider Städte zusammenzuführen, um ein neues gemeinsames Regionalzentrum auszubauen. Dabei sollen Neubaugebiete, Konversionsflächen, Verkehrs- und Freiraumkonzepte der beiden Städte und der Agglomeration aufeinander abgestimmt werden.

Als Teilprojekte stehen 2001 die Schaffung einer neuen Entwicklungsachse über den Rhein, die Vernetzung der Fußgängerzonen und Nahverkehrssysteme, die Optimierung der neuen Zollanlage und Arbeitsplatzstandorte an der A 861 sowie die Neustrukturierung des Hafens zur Diskussion.

Um ein grenzüberschreitendes integriertes Entwicklungskonzept für die beiden Rheinfelden voranzutreiben, hat der TAB Verein eine Machbarkeitsstudie ausgelobt.

Städtebauliche Machbarkeitsstudien sollen helfen, die Möglichkeiten der Entwicklungen besser einschätzen zu können. Die in den beiden Städten vorhandenen Identitäten sind zu analysieren und mittels Stärken-Schwächen-Katalog zu bewerten. Die Machbarkeitsstudie soll für die Innenstädte der beiden Rheinfelden und die Gewerbegebiete Aussagen zu folgenden Themen zusammenfassen:

- Städtebau,

3.6.1 Situation initiale et idée 2001

L'achèvement de la bretelle d'accès N 3 – A 98 ouvre la possibilité de fermer le pont entre les deux communes de Rheinfelden et de soulager ainsi le trafic routier au centre-ville. Des projets de conversion augurent d'autres potentiels centraux de développement des deux Rheinfelden.

L'objectif de ce projet réside dans la réunion des centralités urbaines des deux communes pour développer un nouveau centre régional commun. Pour cela, les zones nouvelles constructibles, les aires de reconversion, les concepts de circulation et de zones libres des deux communes et de l'agglomération doivent être coordonnés.

En 2001, les projets partiels qui font discussion, sont les suivants : la création d'un nouvel axe de développement qui traverse le Rhin, la mise en réseau des zones piétonnes et des systèmes de circulation urbaine et suburbaine ; l'achèvement du complexe douanier et des zones d'emplois le long de l'A-861 ainsi que la restructuration du port.

L'association ATB a lancé cet appel à candidature pour une étude de faisabilité afin de faire progresser l'idée d'un concept transfrontalier intégré des deux Rheinfelden.

La réalisation de cette étude de faisabilité permettra de mieux évaluer les possibilités de développement urbain et commercial conjoint. Les caractéristiques des deux villes doivent être analysées selon la méthode des forces et des faiblesses. L'étude de faisabilité classera les informations sur les centres villes des deux communes selon les thèmes suivants.

- Urbanisme

- Nutzungen,
- Freiräume und Landschaft,
- Verkehr.

In den Planungen sind die Ergebnisse der Lokalen Agenda 21 zu berücksichtigen und mit in die Betrachtungen als Vorleistungen einzubeziehen. Wesentlich bei der Betrachtung ist der grenzüberschreitende Aspekt.

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde in einem Kooperationsverfahren durch eine vom TAB Planungsbüro moderierte Lenkungsgruppe begleitet.

3.6.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“

In intensiver Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung beider Rheinfelden, TAB und Stadtplanern hat die Arbeitsgemeinschaft Metron / Planungsgruppe Süd-West ein umfassendes Entwicklungskonzept erarbeitet. Als dialogorientiertes Planungskonzept setzt es sich die Ziele:

- gemeinsame Projekte anzustoßen und Entwicklungsziele abzustimmen,
- Verkehrsverbindungen auszubauen,
- Synergien zwischen den beiden unterschiedlichen Zentren zu nutzen,
- die bestehenden Identitäten zu bewahren und weiter zu entwickeln.

- Type d'utilisation
- Zones non construites et paysages
- Transport

Les résultats de l'Agenda 21 doivent être pris en compte dans les planifications; ils seront intégrés dans les observations en tant que conditions préalables, l'aspect transfrontalier restant essentiel.

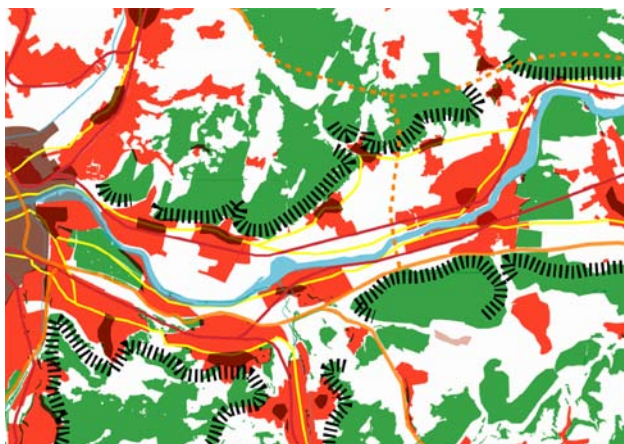
L'étude de faisabilité a été réalisée dans le cadre d'un processus de coopération accompagné par un comité de pilotage animé par le bureau d'aménagement de l'ATB.

3.6.2 Résultats de l'étude de faisabilité développement urbain Rheinfelden D-CH

Dans le cadre d'une intense collaboration entre les personnels politiques et administratifs des deux Rheinfelden et de l'ATB, le collectif Metron/Groupe de planification Sud-Ouest a réalisé un concept global de planification. Le dialogue permanent a été mis en avant pour fixer les objectifs suivants :

- déclencher des projets communs et coordonner des objectifs de développement,
- renforcer les liaisons dans les transports,
- utiliser les synergies entre les deux centres,
- préserver et développer les identités des deux villes.

Siedlungsstruktur, städtische Flusslandschaft und alte Rheinbrücke Structure urbaine, paysage fluvial urbain et ancien pont rhénan



Die koordinierte Entwicklung der beiden Stadtzentren kristallisiert sich an fünf Konzeptbausteinen:

Als erstes Projekt ist die neue Funktion der Brücke zu definieren. Nachdem vom Autoverkehr entlastet wurde bietet sich die Möglichkeit, sie als zentraler, verbindender Stadtraum erlebbar zu machen. Hier ergeben sich insbesondere Handlungsbedarfe in der Integration des Flussraums in die Stadtmitte, der Neunutzung der Brückenköpfe, ihrer symbolischen, erfahrbaren Inszenierung.

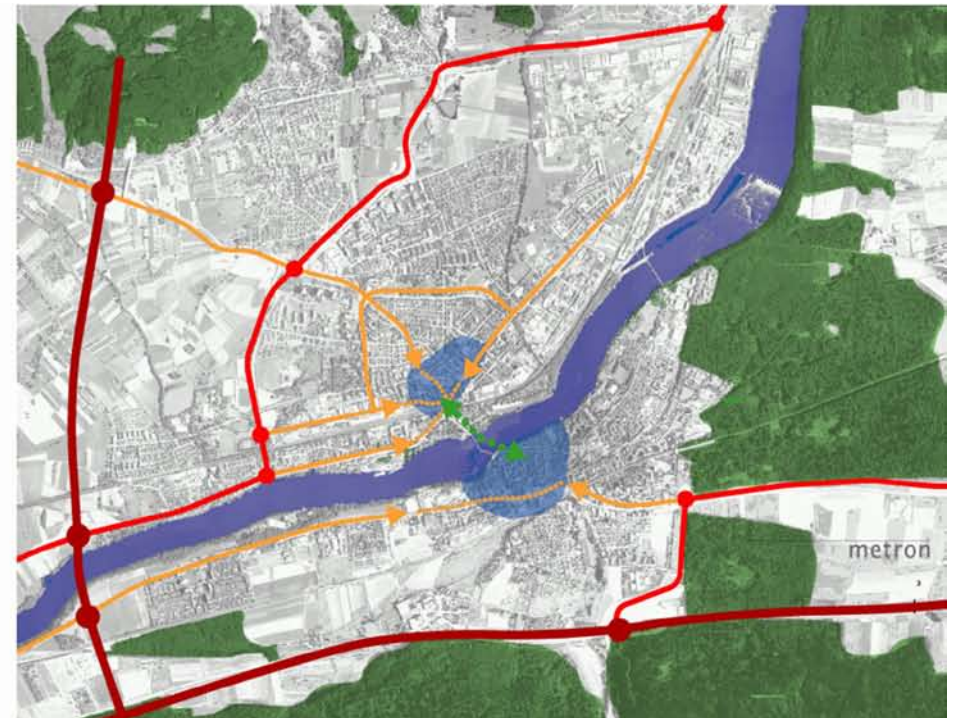
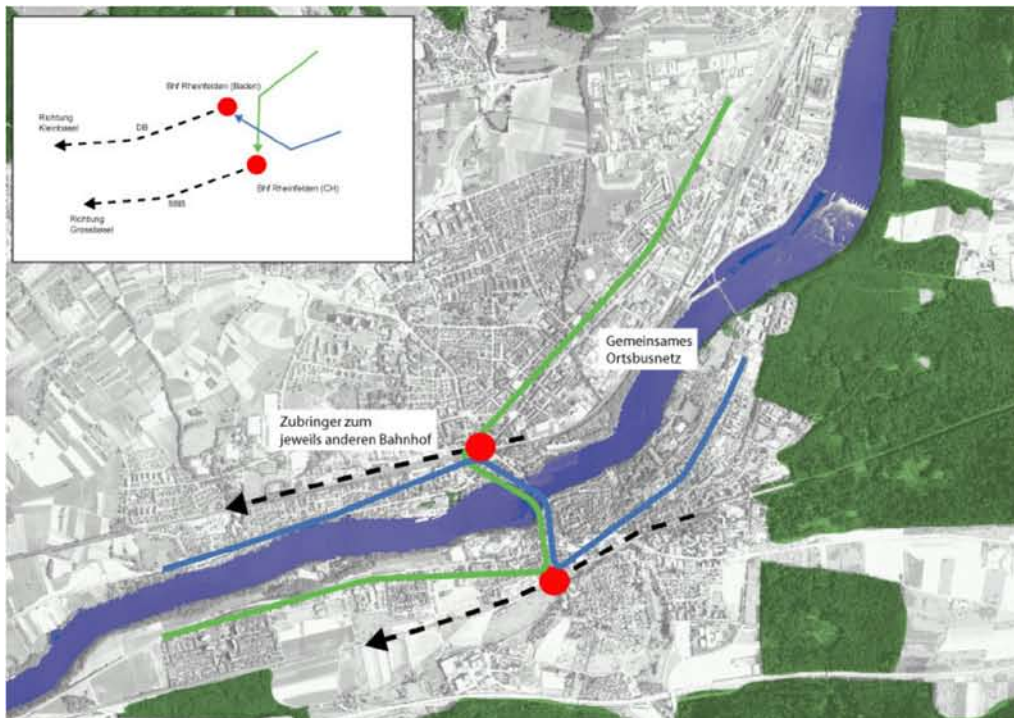
Als zweites Projekt ist ein gemeinsames Verkehrskonzept zu definieren. Das „Grosse X“ kann als gemeinsames Bussystem die beiden Rheinfelden verbinden, indem zwei Linien – parallel zum Rhein geführt – den Fluss aus zwei Seiten überqueren und auf dem gegenüberliegenden Ufer mit den Bahnverbindungen nach Basel verknüpft werden. Für den Autoverkehr lässt sich eine Erschließung durch ein Ringsystem und mit Stadtachsen erreichen. Die Entlastung vom Durchgangsverkehr ermöglicht, innerstädtische Strassen zu urbanen Freiräumen zu gestalten.

Le développement coordonné des deux centres ville s'appuie sur cinq piliers conceptuels :

Premièrement : requalifier le nouveau rôle du pont. Libéré du trafic des voitures, il se prêterait au rôle de lien urbain central. L'action doit être dirigée vers l'intégration de l'espace fluvial dans le centre ville et mettre en scène l'importance de la symbolique des têtes de pont.

Deuxièmement : définir un concept de circulation. Le « Grand X », formé par deux lignes de bus qui circulent des deux côtés du Rhin jusqu'à Bâle, relie les deux Rheinfelden et sont articulées avec les deux lignes ferroviaires. Pour la circulation automobile, un système combinant une rocade de contournement externe et des axes routiers urbains remplacerait le schéma actuel de transit par la ville, permettant ainsi de libérer des zones du centre ville.

Das Grosse X (ÖV) und innerstädtische Verkehrserschließung Le Grand X (TC) et la desserte urbaine



Der Rhein kann drittens als gemeinsame Mitte erfahrbar gemacht werden. Es wird daher empfohlen, neue Fußgängerbrücken anzulegen, Durchlässigkeiten im Industriegebiet zu schaffen, markante Orte am Rhein zu stärken und durch eine Verlegung des Güterhafens ein zentral gelegenes Quartier am Rhein zu schaffen.

Viertens ergeben sich mit dem Neubau des Kraftwerkes und dem Abriss der alten Anlagen neue Entwicklungsspielräume. Es wird vorgeschlagen auch das neue Kraftwerk als Fußgängerverbindung zu nutzen. Die ehemaligen Industrieareale sollten ausgehend von der historischen und zu erhaltenden Turbinenhalle zum Campus-Rheinfelden für den Bereich Nachhaltigkeit und Umwelttechnologie entwickelt werden.

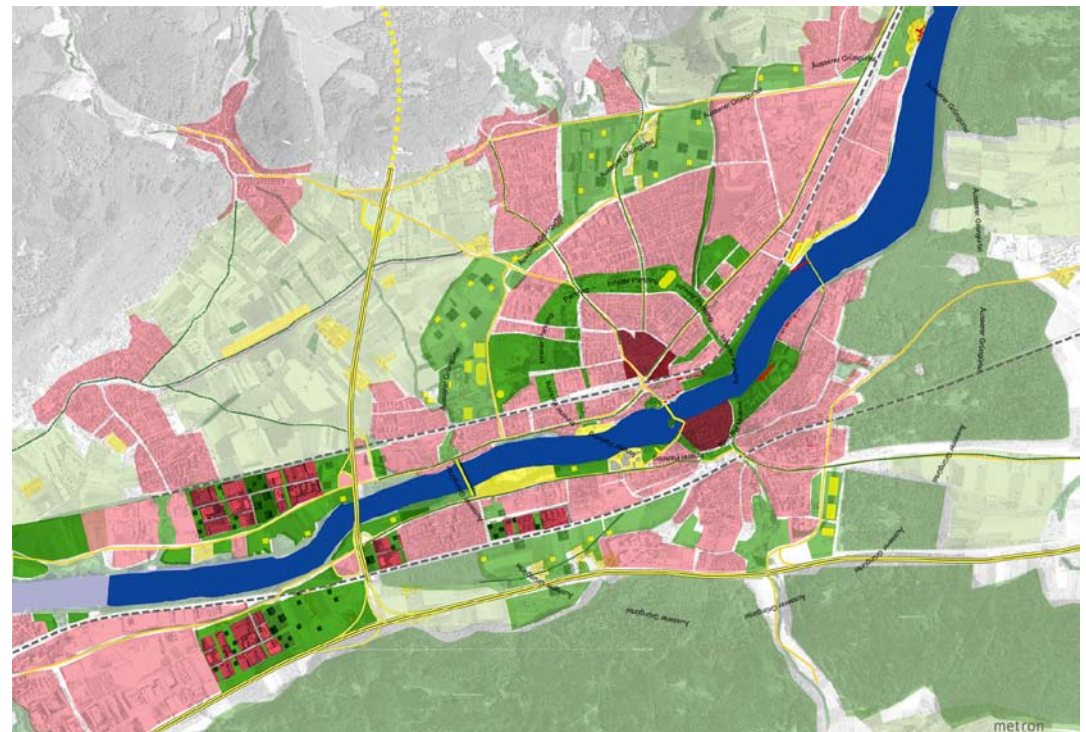
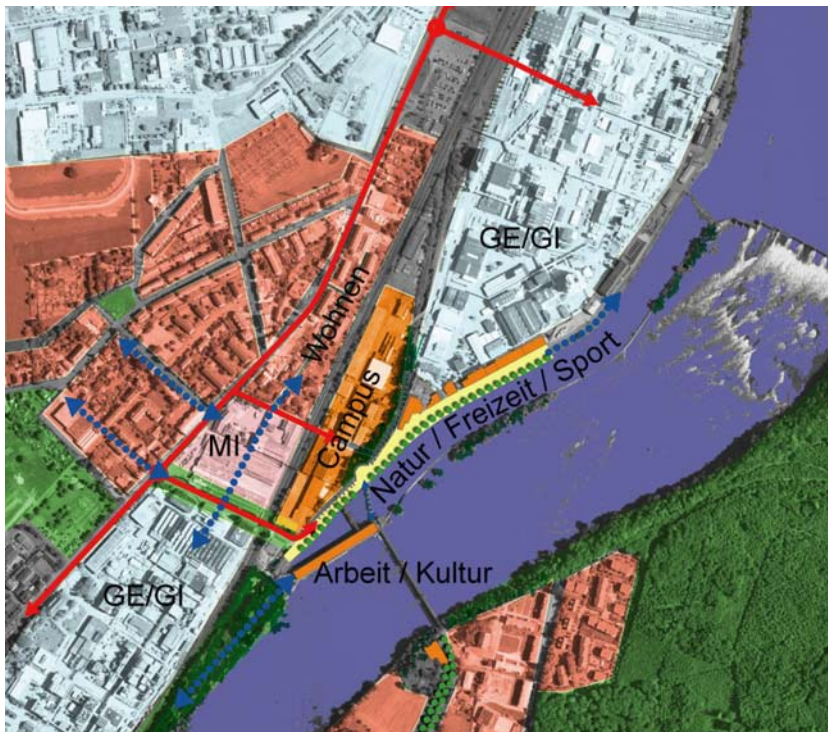
Schließlich werden fünftens die Grün- und Freiflächen beider Rheinfelden aufeinander abgestimmt. So entsteht ein innerer Parkring, der vor allem der Naherholung sowie angenehmen Fußgängerverbindungen dient und ein äußerer Grüngürtel, der auf der deut-

Troisièmement : Donner au Rhin une dimension de centre commun aux deux villes. Dans cette optique, la construction de passerelles pour piétons et de nouveaux passages dans la zone industrielle, la mise en valeur de lieux symboliques sur les rives du Rhin est à recommander, à l'instar du déplacement de la zone portuaire au profit d'un quartier résidentiel.

Quatrièmement : avec la démolition de l'ancienne centrale hydroélectrique et la construction d'une nouvelle centrale électrique, ce sont de nouvelles zones de développement qui peuvent être créées. Il est proposé d'utiliser la centrale hydroélectrique comme liaison piétonne et de réaffecter les anciennes zones industrielles, de l'ancienne halle à turbines au campus Rheinfelden, au développement durable et aux technologies de l'environnement.

Cinquièmement : harmoniser les zones non construites et les zones vertes des deux

Der Campus am alten Kraftwerk und das gemeinsame Freiraumkonzept Le campus de la centrale hydroélectrique et le concept paysager commun



schen Seite landwirtschaftlich genutzt und auf der Schweizer Seite in den Waldflächen und am Hangfuß fortgeführt wird.

Wegen ihrer besonderen Bedeutung wurden das Konzept der Zentrenentwicklung und die Gewerbeentwicklung an der neuen Autobahnbrücke vertieft.

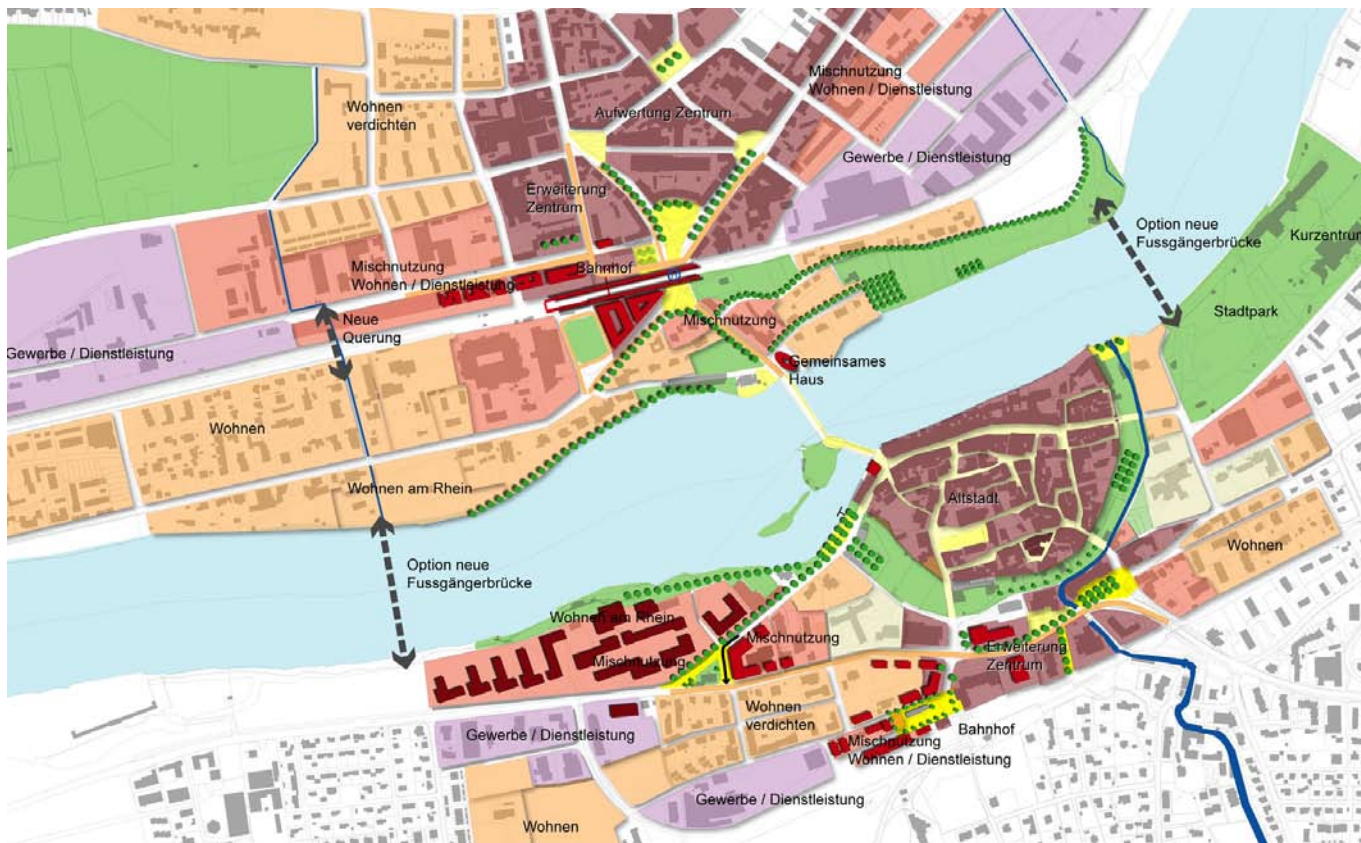
Die **Vertiefung Zentrumsentwicklung** umfasst neben Nutzungsabstimmungen und der Verbesserung von Straßenraumgestaltung und Erschließung die städtebaulichen Neuordnung des Bahnhofumfeldes Rheinfelden D + CH. Eine behutsame Nachverdichtung ermöglicht in der Schweiz die bessere Fassung des Bahnhofsvorplatzes, die Ausnutzung

Rheinfelden, pour créer un parc intérieur de forme annulaire destiné aux piétons et aux activités de loisirs de plein air. Maintenir une ceinture verte extérieure, zone à vocation agricole du côté allemand et zone boisée au pied de coteau côté suisse.

Une attention particulière a été portée au concept de développement des deux centres villes et au développement des activités à proximité du nouveau pont autoroutier dans la zone d'activité appelée Rheingärten.

L'**approfondissement du développement des centres villes** englobe des usages coordonnés, un aménagement amélioré de l'espace routier et une meilleure accessibilité des ga-

Vertiefung Zentrenentwicklung und Gestaltung der Bahnhöfe CH und D Approfondissement développement des centres et aménagement des gares CH et D



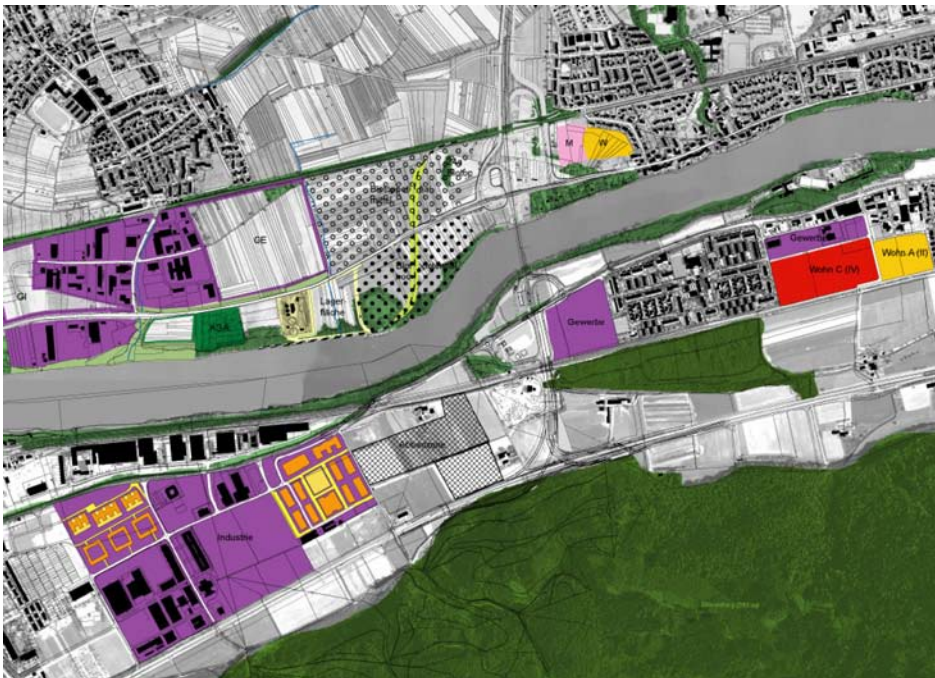
bestehender Flächenreserven und eine komfortablere Erreichbarkeit des Bahnhofs. Für das Bahnhofsumfeld auf der deutschen Seite ist besonders die Einbindung des Bahnhofs in seinen städtischen Kontext von Interesse. Bisher bilden die Bahnanlagen eine Barriere zwischen Stadtzentrum und Rheinbrücke. Eine Umgestaltung soll die Nutzungsvielfalt im Zentrum bereichern und eine architektonisch attraktive Lösung der Scharniersituation schaffen. Darüber hinaus entstehen im westlichen Bahnhofsbereich neue Flächenpotenziale.

Die **Vertiefung Gewerbeentwicklung / Rheingärten** entwirft einen Vorschlag zur Vereinbarung des Schutzes der Grünzäsur im Siedlungsband und gleichzeitiger Nutzung der Entwicklungspotenziale zur Gewerbeentwicklung. Es wird daher eine städtebauliche Verzahnung von Gewerbegebieten und Freiflächen vorgesehen. Die kleinteilig geprägten Gewerbegebiete sind wiederum von kompakten Grünbereichen (Kammern) strukturiert. Für die Flächen der Rheingärten erscheint derzeit eine kleinteilige gewerbliche Nutzung durch regionale Betriebe, Logistikunternehmen oder Schweizer Betriebe wahrscheinlich. Es wird aber auch eine Verlagerung des Rheinhafens in das Plangebiet erwogen.

res des deux Rheinfeldern. Une densification douce, tout en favorisant un usage pertinent des surfaces et une meilleure intégration du parvis de la gare permet un accès facilité à celle-ci. Actuellement les voies ferrées forment une barrière entre le centre-ville et la Rheinbrücke. Un réaménagement apporterait de réelles opportunités architecturales, qui permettraient de diversifier les activités du centre ville et d'ouvrir des surfaces nouvelles à l'Ouest.

L'**approfondissement développement d'activités économique / Rheingärten** proches de la nouvelle autoroute se fait sur la base d'une proposition de maintien de la coupure verte dans la bande urbanisée tout en conservant et exploitant les potentialités liées à la création d'une zone d'activités. Il est prévu d'alterner et d'imbriquer les zones d'activités et les bandes non construites. La zone d'activités est structurée par des espaces verts compacts (Chambres). Les parcelles du « Rheingärten », vraisemblablement destinées à être occupées par des entreprises régionales, des entreprises de logistique ou des entreprises suisses, seront fractionnées en petites entités. La délocalisation du port rhénan vers le site étudié est également évoquée.

Lageplan und Modell des Gewerbegebiets Rheingärten Plan de situation et maquette de la zone d'activités Rheingärten



Abschließend formuliert die Machbarkeitsstudie Empfehlungen zum weiteren Vorgehen. Für das Aufgabenfeld der TAB ist in diesem Rahmen die Sicherung des Landschaftskorridors, die Abstimmung der Bautätigkeiten, Baupotenziale und Nutzungen sowie insbesondere die Klärung der Hafenstandorte im Raum Basel von grundlegender Bedeutung.

3.6.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Siedlungsentwicklung Rheinfelden D-CH“ zeigt Möglichkeiten für die Entwicklung der beiden benachbarten Städte Rheinfelden im Osten der Trinationalen Agglomeration Basel auf. Es entwirft eine zusammenhängende Vision, aus welcher zahlreiche Ideen und Maßnahmen abgeleitet werden.

Um die Ergebnisse des Projekts fortzuführen, werden zum einen allgemeine grenzüberschreitende Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Zum anderen werden lokale Konzepte und Projekte vorgeschlagen, durch welche die beiden Städte Rheinfelden ihr Profil schärfen können. Diese sind im Anhang detailliert ausgeführt.

Für den TEB lassen sich aus dem Projekt „Siedlungsentwicklung Rheinfelden D-CH“ folgende Aufgabenfelder ableiten:

- Erstens stellt sich anlässlich der möglichen Verlagerung des Hafens Rheinfelden D auch im Osten der Agglomeration der Bedarf, die Hafenstandorte aufeinander abzustimmen.
- Zweitens wird thematisiert die Studie das zu definierende Verhältnis von Stadt- und Landschaftsentwicklung. Hieraus lässt sich als Vorschlag die Koordinierung der Baulandpotenziale und Nutzungen zur Sicherung des Landschaftskorridors ableiten.
- Drittens könnte die Zentrumsentwicklung der beiden Städte im Sinne eines gemeinsamen Entwicklungskonzepts, eines Standort- und Tourismusmarketings vertieft werden.
- Hierunter fällt viertens die städtebauliche Neudefinition der alten Stadtbrücke sowie die Nutzung und Inszenierung der Brückenköpfe.
- Fünftens ist die Umsetzung der grenzüberschreitenden Buslinie nur ein erster Schritt zu einem gemeinsamen Verkehrskonzept. Eine Vertiefung der Straßenraumgestaltung, der Aufwertung des Bahnhofes, der Vernetzung beider Städte durch den öffentlichen und Langsamverkehr könnte zu einem weiteren Folgeprojekt werden.
- Schließlich stellt sich die Frage nach dem Alten Kraftwerk mit seinem Steg und der Turbinenhalle. Es wird ein gemeinsamer Entwicklungspol Campus Rheinfelden vorgeschlagen, der ebenfalls vertieft werden könnte.

L'étude de faisabilité énonce, en guise de conclusion, des conseils pour la suite du processus. Ainsi, elle attribue une importance particulière à la conservation du couloir vert, la coordination des activités de construction, des potentiels de construction et des utilisations, ainsi que sur la question de l'emplacement des ports sur le Rhin dans l'aire baloise.

3.6.3 Projets consécutifs

Le projet ATB «Développement urbain de Rheinfelden D – CH» décrit les possibilités de développement des deux villes voisines de Rheinfelden à l'Est de l'agglomération trinationale de Bâle. Il crée une vision cohérente de laquelle peuvent naître de nombreuses idées et mesures.

Pour donner une suite à ses résultats, les tâches communes transfrontalières et les projets consécutifs, qui ont été tirés des projets transports, pourraient être approfondis et accompagnés par l'ETB. De plus, des concepts et des projets locaux sont proposés aux deux Rheinfelden afin qu'elles puissent affiner leur image. Ils sont détaillés en annexes.

Dans le cadre du projet « Développement urbain Rheinfelden D – CH, l'ETB peut agir dans les domaines suivants :

- Premièrement, un choix coordonné des localisations des activités des ports rhénans s'avère indispensable à l'occasion d'un possible déplacement du port de Rheinfelden D.
- L'étude de la relation entre Ville et développement paysager est un second thème. En découle la proposition de coordonner la délimitation des terrains constructibles potentiels et des occupations afin de protéger le couloir de verdure.
- Troisièmement, l'ETB pourrait se consacrer au thème du développement approfondi des centres dans la perspective d'un concept commun de développement, d'un marketing des sites et du tourisme.
- Quatrièmement, la requalification du pont médiéval entre les deux Rheinfelden ainsi que l'utilisation et la mise en valeur des têtes de pont.
- Cinquièmement, la mise en circulation d'une ligne de bus transfrontalière n'est que la première étape vers un concept commun de circulation. Un autre projet consécutif pourrait s'attacher au développement approfondi des centres, l'amélioration des gares, à la mise en réseau des deux villes pour les transports publics et les transports lents.
- Se pose enfin la question de l'ancienne centrale hydroélectrique avec son ponton et la halle aux turbines. Un projet commun de Pôle de développement du Campus Rheinfelden est proposé; il devra également être approfondi.

3.6.4 Evaluation

Das Schlüsselprojekt „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ erarbeitet ausgehend von der Fertigstellung der neuen Autobahnverbindung und den Bemühungen der umliegenden Gemeinden ihre Gewerbegebiete zu entwickeln in einem Kooperationsprozess gemeinsame Perspektiven für die Siedlungsentwicklung im Raum TAB-Ost.

Wohnen, Bevölkerung und Besiedelung

Mit dem gemeinsamen Entwicklungskonzept, werden für beide Städte Perspektiven für neue Wohn- und Gewerbeflächen, hochwertige Freiräume und Innenstädte aufgezeigt. Die meisten Erweiterungsflächen befinden sich nach dem Konzept auf bereits erschlossenen Arealen, die umgenutzt werden sollen. An den innerstädtischen Standorten sind gewerbliche und Büronutzungen sowie Wohnen vorgesehen. Darüber hinaus werden in Rheinfelden (CH) neue innenstadtnahe Wohnflächen entlang des Rheins dargestellt und in Deutschland in der Umgebung des Autobahnzubringers mit Grüntaschen durchsetzte Gewerbeflächen ausgewiesen. Die im Zuge des Autobahnbaus geplante Ausweisung der Gewerbeflächen inmitten der Grünzäsur zwischen Rheinfelden (D / CH) und Herten bzw. Augst wurde für ein koordiniertes Siedlungskonzept genutzt und die neuen Flächen so verträglich wie möglich in die Grünzäsuren eingefügt.

Wenngleich das städtebauliche Gesamtkonzept in manchen Aspekten allgemein und unverbindlich ist, werden doch Schlüsselpositionen (wie Bahnhof, Kraftwerk, Brücke) definiert. Für sie werden die allgemeinen Empfehlungen konkretisiert, Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge erarbeitet.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen werden die beiden Rheinfelden als Zentren funktional und in ihrer Identität gestärkt. Als positiv ist darüber hinaus die gemeinsame Positionierung der Städte in der TAB und im Landschaftsraum festzuhalten.

Verkehr

Der neue Autobahnzubringer wird als Anlass für ein (innerstädtisches) Verkehrsprojekt genutzt. Das „Grosse X“, die Vorschläge zur Organisation und Gestaltung der ehemals stark belasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstrassen (einschließlich der Brücke) sowie die Vorschläge für innerstädtische Fußgängerverbindungen sind die zentralen verkehrsplanerischen Aspekte dieses Projektes. Von ihnen sind positive Wirkungen auf die Verkehrssituation in Rheinfelden zu erwarten. So verspricht das „Grosse X“, kombiniert mit der Sperrung der Brücke eine stadtverträgliche Mobilität. Diese Ergänzung des ÖV verbessert die Kontinuität überörtlicher Wegeketten (vom Vorort, durch die Stadt zum Bahnhof nach Basel). Die Neuorganisation und –Gestaltung des innerstädtischen Stra-

3.6.4 Evaluation

Le projet clé „Développement des deux Rheinfelden“ tire parti de l’achèvement de la bretelle d’autoroute et des efforts des communes alentours de délimiter des zones d’activités, pour concevoir, au sein d’un processus collaboratif, des perspectives communes dans le développement urbain d’ATB Est.

Habitat, population, urbanisation

Le concept commun de développement donne aux deux villes des perspectives pour de nouvelles zones d’habitat et d’activités, pour des espaces libres et des centres villes de qualité. La plus grande partie des extensions se ferait sur des zones déjà viabilisées, qui doivent être réaffectées. Dans les centres villes, des terrains dédiés aux bureaux, aux activités marchandes et à l’habitation sont prévues. Ensuite, côté suisse, de nouvelles zones pour l’habitation, proches du centre ville sont imaginées le long du Rhin, alors que côté allemand, les abords de la bretelle d’autoroute sont réservées à des poches vertes et des zones d’activités. L’intégration des nouvelles zones d’activités a été respectueuse des césures vertes et elle se base sur un concept coordonné d’urbanisation: réservées dès la construction de la bretelle d’autoroute, ces surfaces sont situées au milieu des coupures vertes entre Rheinfelden (D/CH) et Herten, respectivement Augst.

Quand bien même le concept global est très général et sans force obligatoire, des propositions sur des points clé (tels la gare, la centrale hydroélectrique, le pont) ont pu être définies. Pour ces zones, les indications générales seront concrétisées et des propositions d’utilisation et d’aménagement ont été formulées

Grâce aux mesures préconisées, les deux Rheinfelden seront confortées dans leur rôle de bipôle urbain et verront leur identité renforcée. Il faut retenir également l’aspect positif du positionnement commun dans l’ATB et dans l’espace paysager des deux villes.

Les transports

La nouvelle bretelle d’accès est l’opportunité de développer un nouveau projet pour les transports (à l’intérieur des villes). Au cœur de l’aspect « transports » du projet, citons : le « Grand X », les propositions d’organiser et d’aménager les axes routiers principaux (pont compris) autrefois congestionnés par le trafic, ainsi que les propositions de relier les circuits piétons. Toutes ces mesures devraient produire des effets positifs sur la circulation à Rheinfelden. Ainsi, le « Grand X » associé à la fermeture à la circulation du pont, promet une meilleure mobilité en ville. Le complément apporté aux transports publics améliore en les rendant continues, les liaisons inter- communales (de la périphérie, à travers la ville direction la gare vers Bâle/ Weil am Rhein). La réorganisation et le

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	+
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	o
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	+
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	+
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	+
	Nachverdichtung / Densification	+
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	o
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	+ (allgemein / général)
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+ (allgemein / général)
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+ (allgemein / général)
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	o (allgemein / général)
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	+
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	+
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	+
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	+
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	+
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	+
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	+
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	+
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	+
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	+

Bennetzes erlaubt die deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie des Fuß und Radverkehrs. So wird insgesamt die Erschließung für alle Verkehrsarten angemessen und stadtverträglich gestaltet sowie die Intermodalität verbessert.

Wirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung beider Rheinfelden ist von den Inhalten der Planungen unmittelbar betroffen. Als wichtige Aspekte sind die Zentrenrelevanz der neuen Gewerbegebiete am Autobahnzubringer, die Schaffung von angemessenen innerstädtischen Entwicklungsflächen und deren Nutzung für ein erfolgreiches Bestehen im wirtschaftlichen Strukturwandel zu erachten.

In diesem Sinne erlaubt die behutsame Abwägung von Nutzungsvorschlägen für die Gewerbegebiete zwischen Kaiseraugst / Herten und Rheinfelden (D / CH) ihre nachfragegerechte Entwicklung. Die innerstädtischen Standorte werden um Flächen für gewerbliche und Büronutzungen an den Bahnhöfen ergänzt, deren wirtschaftliche Bedeutung jedoch nicht abgeschätzt wird. Die Vision eines Nachhaltigkeitscampus auf dem ehemaligen Kraftwerksgelände in Kombination mit Freizeitnutzungen ist eine gute Ergänzung der Wirtschaftsstruktur in Rheinfelden. Sie bietet mit zukunftsfähigen Arbeits- und Ausbildungsplätzen eine langfristige Perspektive zur Entwicklung der lokalen Wirtschaft. Eine systematische Untersuchung der lokalen Wirtschaft wurde allerdings nicht vorgenommen, ist aber zur Abschätzung der Standortpotenziale essenziell. Sie könnte ein nächster Schritt zur (gemeinsamen) Standortförderung Rheinfelden (D / CH) sein.

Die Stärkung der beiden Stadtzentren durch ihre städtebauliche Verbindung, das neue Verkehrssystem, die Entwicklung der Bahnhofsareale, neue innenstadtnahe Wohnflächen, kulturelle und touristische Inwertsetzung der Brücken und ehemaligen Zollstationen verspricht schließlich mittelbar eine deutliche Stärkung beider Rheinfelden als Einkaufs- und Tourismusziel.

Natur und Umwelt

Das Konzept konzentriert die Entwicklungsflächen auf innerstädtische Gebiete und Konversionsflächen und leistet so einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Freiräume. Die innerstädtischen Freiräume werden eher als Kultur- als als Naturraum konzipiert. Die Freiflächen außerhalb der Städte wurden in dem Projekt „Freiraumentwicklung TAB Ost“ (EF 14) behandelt. Deutlich wird im Fall der Gewerbeentwicklung „Rheingärten“ die ökologische Perspektive in die Planung einbezogen. Vor dem Hintergrund einer bereits entschiedenen Ausweisung erscheint das Konzept der von Grünzügen unterbrochenen, mit Grüntaschen durchsetzten Gewerbegebiete, die zur Sicherstellung der ökonomischen Tragfähigkeit eine bauliche Verdichtung vorsehen, als ökologisch vertretbar.

réaménagement du réseau routier intra communal améliorent les conditions de vie ainsi que la circulation des cyclistes et des piétons. L'accessibilité à toutes sortes de moyens de transports et l'intermodalité s'en trouvent optimisées.

Economie

Le développement économique des deux Rheinfelden est directement concerné par le contenu des planifications. Parmi les aspects les plus importants figurent la pertinence de créer des zones d'activités aux abords de la bretelle d'autoroute, la création de zones de développement adaptées en centre ville et leur utilisation pour une pérennité réussie dans le changement économique des structures.

Ainsi, une comparaison prudente des propositions d'affectation des zones d'activités entre Kaiseraugst/Herten et Rheinfelden (CH/ D) rend possible leur développement conformément à la demande. A l'intérieur des villes, des surfaces de bureau et des zones d'activités aux abords des gares viennent compléter les localisations intra urbaines, sans que leur importance économique n'ait été évaluée. La vision d'un campus estampillé « développement durable » en lieu et place de l'ancienne centrale combiné à des activités de loisirs complète rondement la stratégie économique de Rheinfelden. Elle apporte, avec les futures offres d'emploi et de formation, une perspective à long terme pour le développement de l'économie locale. Une analyse systématique de l'économie locale n'a pas été entreprise mais elle s'avère essentielle à l'évaluation des potentiels de ces zones. Elle pourrait être la prochaine étape vers une promotion commune des deux Rheinfelden en tant que lieu d'implantation unique.

Le renforcement des deux centres villes par leur liaison urbaine, le nouveau système de transport, le développement des espaces aux abords des gares, les nouvelles surfaces d'habitation à proximité des centres villes, la mise en valeur culturelle et touristique des ponts et des anciennes installations douanières annoncent un net regain pour les deux Rheinfelden en tant que destination commerciale et touristique.

Nature et environnement

En concentrant les surfaces à développer dans les villes et dans les zones de reconversion, le concept contribue à protéger les zones paysagères. Les espaces paysagers dans les villes sont plus conçus en espaces de culture et de loisirs qu'en temps qu'espaces naturels. Les espaces paysagers en dehors des villes ont été traités dans le concept EF 14 « Développement paysager ATB Est ». La perspective écologique est clairement intégrée dans la planification du développement de la zone d'activités « Rheingärten ». Le concept de zones d'activités articulées autour de poches vertes, et qui, par une densification des constructions garantissent une faisabilité économique, apparaît comme écologi-

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	o
	Nachverdichtung / Redensification	-
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	o
	Vernetzung / Mise en connexion	o
	Aufwertung / Revalorisation	+
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	o
	Lärm / Bruit	o
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadtteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	+
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	+

Die Umsetzung detaillierter Gestaltungsprinzipien leistet eine relativ gute Vernetzung der Biotope, bei gleichzeitiger Reduzierung der Auswirkungen beispielsweise auf den Wasserhaushalt.

Infrastruktur

Die Infrastruktur für Naherholung wird durch Grünring, Parkgürtel, Umgestaltung des Kraftwerksgeländes und der Brücke sowie Verbesserung der Durchlässigkeit von Quartieren und Infrastruktur für Fußgänger ergänzt, aufgewertet und zugänglicher. Die Nut-

quement defendable, compte tenu d'une délimitation d'ores et déjà fixée. L'application de principes détaillés d'aménagement autorise une bonne mise en réseau des biotopes tout en limitant les conséquences par exemple sur la gestion de l'eau.

Infrastructures

L'infrastructure des espaces de respiration est constituée par la ceinture verte, la ceinture des parcs, la reconversion du terrain de la centrale hydroélectrique et du pont, ainsi que par l'amélioration de la perméabilité des quartiers et des infrastructures pour les piétons.

zung der Brückenköpfe und des Kraftwerkes könnten Rheinfelden um Räumlichkeiten für kulturelle Nutzungen bereichern.

Die Nahversorgung ist im Sinne der Zentrenstärkung und der Bebauung in den Bahnhofsbereichen Teil des Gesamtkonzeptes. Hiervon sind Impulse zur Sicherung und qualitativen Verbesserung der zentralörtlichen Versorgungsstrukturen zu erwarten.

Politische Struktur

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vermitteln ein sorgfältig abgestimmtes Vorgehen. Es werden bestehende Planungen aufgenommen und im Sinne der Ziele attraktiven und lebenswerten Agglomeration konkretisiert. Neue Projektvorschläge und regelmäßige Treffen auf der politischen wie fachlichen Ebene belegen die gute politische Verankerung des Konzeptes wie der Kooperationsgedankens. Sowohl aus Sicht der TAB als auch der Kommunen hat eine hervorragende Abstimmung stattgefunden.

3.6.5 Schlußfolgerung

Das Projekt „Entwicklung beider Rheinfelden“ entspricht folglich den Zielen aus dem Gesamtentwicklungskonzept von 2001.

Durch eine integrierte, abgestimmte Siedlungsentwicklung besteht bei einer relativ geringen Inanspruchnahme von Freiflächen die Möglichkeit, beide Rheinfelden zu einem starken Zentrum im Osten der TAB zusammenwachsen zu lassen. Trotz der vorgesehenen Dynamik von Wirtschaft und Siedlungsentwicklung ist ein behutsamer Umgang mit den Ressourcen festzustellen. Manche Teilbereiche des Konzeptes (kulturelle Nutzungen, Nachhaltigkeits-Campus) erfordern jedoch eine Konkretisierung bzw. Verifizierung durch Machbarkeitsstudien.

Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass beide Städte die alte Stadtbrücke auch zukünftig gerne für den Autoverkehr öffnen wollen. Es besteht weiterhin der Wunsch das Gebäude und den Steg des alten Kraftwerks zu bewahren. Eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Campus wurde von den beiden in Auftrag gegeben. Sie ist Folge des Engagements privater Unternehmen, die auf dem Gelände aktiv sind, und ihrem Wunsch die Fläche neu zu strukturieren. Dieses Campus-Projekt wird heute als mögliches Projekt einer Internationalen Bauausstellung IBA Basel 2020 wahrgenommen.

Les têtes de pont et l'ancienne centrale pourraient, en devenant des espaces à vocation culturelle, enrichir l'offre des Rheinfelden.

Les services de proximité correspondent à un renforcement des centres et des constructions aux abords des gares. Ils font partie intégrante du concept global. Il faut s'attendre à ce que les structures d'offres de services en centre ville soient stimulées et améliorées.

Structure politique

Les résultats de l'étude de faisabilité renvoient l'image d'un processus soigneusement coordonné. Des planifications existantes sont reprises et concrétisées dans l'esprit d'une agglomération attirante, où il fait bon vivre. La fréquence des réunions politiques et techniques ainsi que les nouvelles propositions témoignent de l'ancrage politique du concept et de l'adhésion partagée au principe de collaboration. L'ATB et les communes estiment avoir réussi à bien coordonner leurs efforts.

3.6.5 Conclusion

Le projet « Développement des deux Rheinfelden » correspond par conséquent à la plupart des objectifs énoncés dans le concept global.

Les deux Rheinfelden peuvent fusionner en un centre de l'ATB Est en privilégiant une urbanisation intégrée, coordonnée et une faible mobilisation des zones paysagères libres. Ce développement économique et urbain se poursuit dans le respect des ressources naturelles. Des études de faisabilité doivent encore être réalisées pour quelques domaines particuliers du concept (utilisations culturelles, Campus du développement durable), tant pour la mise en application que pour l'évaluation.

Les dernières évolutions montrent que les deux villes aimeraient garder une circulation routière sur l'ancien pont. Actuellement, il existe une volonté de garder l'ancien bâtiment de la centrale hydroélectrique ainsi que l'ancienne passerelle. Une étude de faisabilité unique a été lancée par les deux villes pour étudier le développement de la zone du campus. Cette étude fait suite à l'engagement des entreprises privées actives sur le site qui désirent restructurer leur site. Ce projet de campus est perçu aujourd'hui comme un possible projet pour l'exposition d'architecture IBA Basel 2020.

3.7 Verkehrsentwicklung TAB Ost (EF 10)

Développement transports ATB Est (EF 10)

3.7.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Das Projekt ÖV Basel-Rheinfelden ist ein Folgeprojekt aus dem Schlüsselprojekt (EF 8 – 9) „Entwicklung beider Rheinfelden“. Darin wurde die Notwendigkeit eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzepts und insbesondere der Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr im Raum zwischen Basel und Schwörstadt erkannt.

Die Verkehrssituation im Raum TAB-Ost ist von den überregionalen Verkehrsverbindungen zwischen Oberrhein/Basel und Zürich/Ostschweiz bestimmt. Parallel zum Hochrhein verlaufen die Schweizer Autobahn, die deutsche Bundesstrasse und auf beiden Seiten des Rheins Bahnverbindungen von Basel nach Singen bzw. Zürich. Die neue Autobahnspange bindet den Raum an das deutsche Autobahnnetz an und verknüpft die beiden Ufer des Rheins, die Schweizer und die deutsche Seite.

Die Autobahnspange übernimmt eine wichtige lokale Funktion, indem sie die bisher kaum ausgeprägten fluss- bzw. grenzüberschreitenden Verbindungen ergänzt. Sowohl für den Langsamverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr fehlen nach wie vor geeignete Querungsmöglichkeiten. Auch ein umfassendes Verkehrskonzept besteht nicht. Die von der Autobahnspange ausgehende Entlastung soll daher zum Anlass genommen werden, ein grenzüberschreitendes Verkehrskonzept zu erstellen und dieses auf Grundlage des Projektes „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ zu konkretisieren.

Zur weiteren Konkretisierung des Projektes „Verkehrsentwicklung TAB-Ost“ wurde

3.7.1 Situation initiale et idée 2001

Le projet transports ATB Est (Bâle Rheinfelden) EF 10 est un projet issu du projet-clé (EF 8 – 9) « Développement urbain des deux Rheinfelden ». Ce concept met en évidence la nécessité d'un concept transfrontalier sur les transports et en particulier sur l'amélioration des infrastructures des transports en commun dans l'espace entre Bâle et Schwörstadt.

La situation des transports dans l'espace TAB Est est conditionnée par une position charnière pour les liaisons interrégionales entre la région du Rhin supérieur/ Bâle et Zurich/ Région Suisse de l'Est. Les autoroutes de la Suisse et les routes nationales allemandes ainsi que, de part et d'autre du Rhin les voies ferrées reliant Bâle à Singen et Bâle à Zurich, sont structurées parallèlement au Hochrhein. La nouvelle structure autoroutière relie cet espace au réseau autoroutier allemand et crée un lien entre les deux rives du Rhin, helvète et allemande.

La jonction des deux autoroutes revêt ainsi une importante fonction locale, en complétant les rares liaisons traversant le fleuve et plus généralement les liaisons transfrontalières. Le trafic lent et les transports en commun souffrent toutefois toujours d'un manque de liaisons pour traverser le fleuve. Le délestage induit par cette jonction d'autoroute est une occasion pour l'établissement d'un concept transfrontalier sur les transports pouvant être concrétisé grâce au concept du « développement urbain des deux Rheinfelden » D et CH.

2005 ein Studienauftrag an die Firma Metron West erteilt. In dem Pflichtenheft sind folgende Aufgaben festgehalten:

Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen im Bereich TAB Ost: In einem ersten Schritt sollen die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen aller Verkehrsträger kurz analysiert werden. Übersichten zeigen die Übergänge und Verknüpfungen, die damit verbundenen Konflikte, Defizite, aber auch die Chancen im Raum zwischen Basel-Stadt und Schwörstadt (Bad Säckingen) auf. Eventuell sinnvolle Übergangsmöglichkeiten werden thematisiert.

Schwerpunktsetzung grenzüberschreitende Verkehrsbeziehung ÖPNV Rheinfelden: Über die Brücke und die beiden Bahnhöfe kann ein gemeinsames Buskonzept umgesetzt werden, welches aus der speziellen Lage Rheinfeldens eine eigene Stärke entwickelt. Die parallelen Bahnlinien in Rheinfelden D und Rheinfelden CH und die beidseitigen Städte werden über die Brücke durch ein X-förmiges Bussystem verbunden und stark vernetzt. Der Busverkehr übernimmt damit eine deutlich stärkere Rolle in der Innenstadterschließung.

Diese Vertiefung für Rheinfelden soll folgende Bausteine enthalten:

- Konkrete Ausgestaltung eines gemeinsamen ÖV Konzeptes,
- Verknüpfung des ÖV Systems mit einer zukunftsfähigen MIV Strategie,
- Entwicklung eines Takt- und Tarifsystems Rheinfelden in Abstimmung mit den überörtlichen Verkehrssystemen.

Wie im Projekt „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ (EF 8-9) wurde die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie in einem kooperativen Verfahren durch eine Projektgruppe des TAB-Vereins begleitet.

3.7.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Verkehrsentwicklung TAB Ost“

Die Machbarkeitsstudie für das Projekt „Verkehrsentwicklung TAB-Ost“ gliedert sich entsprechend dem Pflichtenheft in drei Teile. Ersten Teil wird die Verkehrssituation im Planungsgebiet analysiert. Der zweite Teil entwirft Lösungen für die grenzüberschreitende Verkehrssituation in Rheinfelden (CH und D). Im dritten Teil des Konzeptes werden Maßnahmenpakete dargestellt.

Der Raum TAB-Ost ist besonders von den bereits dargestellten überregionalen Verkehrsbeziehungen geprägt. Auf regionaler Ebene sind die Arbeitsplatzangebote in Basel und dem Kanton Aargau Magneten für den regionalen Pendlerverkehr. Der Raum TAB Ost ist sowohl für Naherholung und Fremdenverkehr als auch als Wohnsitz attraktiv. Rhein-

Afin de mener à bien le projet « Développement transports ATB Ost », une étude a été confiée en 2005 au bureau Metron. Le cahier des charges fixait les tâches suivantes :

Liaisons de transport ATB Est. Dans un premier temps, l'ensemble des liaisons transfrontalières de transport doivent être brièvement examinées. Des vues d'ensemble démontrent les passages et les points de jonction, les conflits et les déficits qui y sont associés, mais également les opportunités dans l'espace entre Bâle-Ville et Schwörstadt (Bad-Säckingen). La transition d'un moyen de transport vers d'autres devient un thème de discussion.

La priorité est mise sur les transports publics transfrontalières de Rheinfelden D-CH Le pont et les deux gares peuvent être les points modaux d'un concept commun de transports par bus, concept qui gagne en épaisseur grâce à la localisation spécifique de Rheinfelden. Le réseau de bus aura pour effet de relier étroitement tant les villes de Rheinfelden D et CH que les lignes ferroviaires circulant par les gares de Rheinfelden D et CH, parallèles l'une à l'autre, en formant un X dont le point de croisement sera le pont. Le transport par bus acquiert ainsi un rôle nettement plus fort dans l'accessibilité du centre-ville. Cet approfondissement pour Rheinfelden contient les éléments suivants :

- Une description avancée et concrète d'un concept commun,
- Association du système de transports publics avec une stratégie de TIM viable à l'avenir.
- Développement d'un système de cadencement et de tarification de la zone des deux Rheinfelden harmonisé avec les transports publics interurbains.

A l'instar du projet « développement urbain Rheinfelden D et CH » (EF 8-9), l'étude de faisabilité a été menée dans le cadre d'un processus coopératif accompagné par un groupe de projet ATB.

3.7.2 Résultats de l'étude de faisabilité: Développement des transports ATB Est

L'étude de faisabilité concernant le projet « développement des transports ATB Est », se décompose, conformément au cahier des charges, en trois parties. Dans la première partie, a été analysée la situation de la circulation dans l'espace étudié. La deuxième partie élabore des solutions pour la situation des transports à Rheinfelden (CH et D). La troisième partie est consacrée à l'exposé des mesures.

L'espace de l'ATB Est est marqué par les liaisons de transports interrégionales décrites plus haut. A l'échelon régional, les emplois à Bâle et dans le Canton de l'Aargau influencent le trafic. Le secteur de l'ATB Est est un pôle d'attraction à la fois pour les loisirs

felden dient als Oberzentrum der regionalen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen. Dem Planungsraum TAB Ost kommt also in verkehrlicher Hinsicht eine Bedeutung als Verteiler-, Durchgangs- und Umschlagstation für den Güterverkehr sowie als Quell-, Durchgangs- und Zielort für den Personenverkehr zu. Nach den unterschiedlichen Verkehrsarten kommt die Studie zu folgenden Ergebnissen:

Fuß- und Radwege

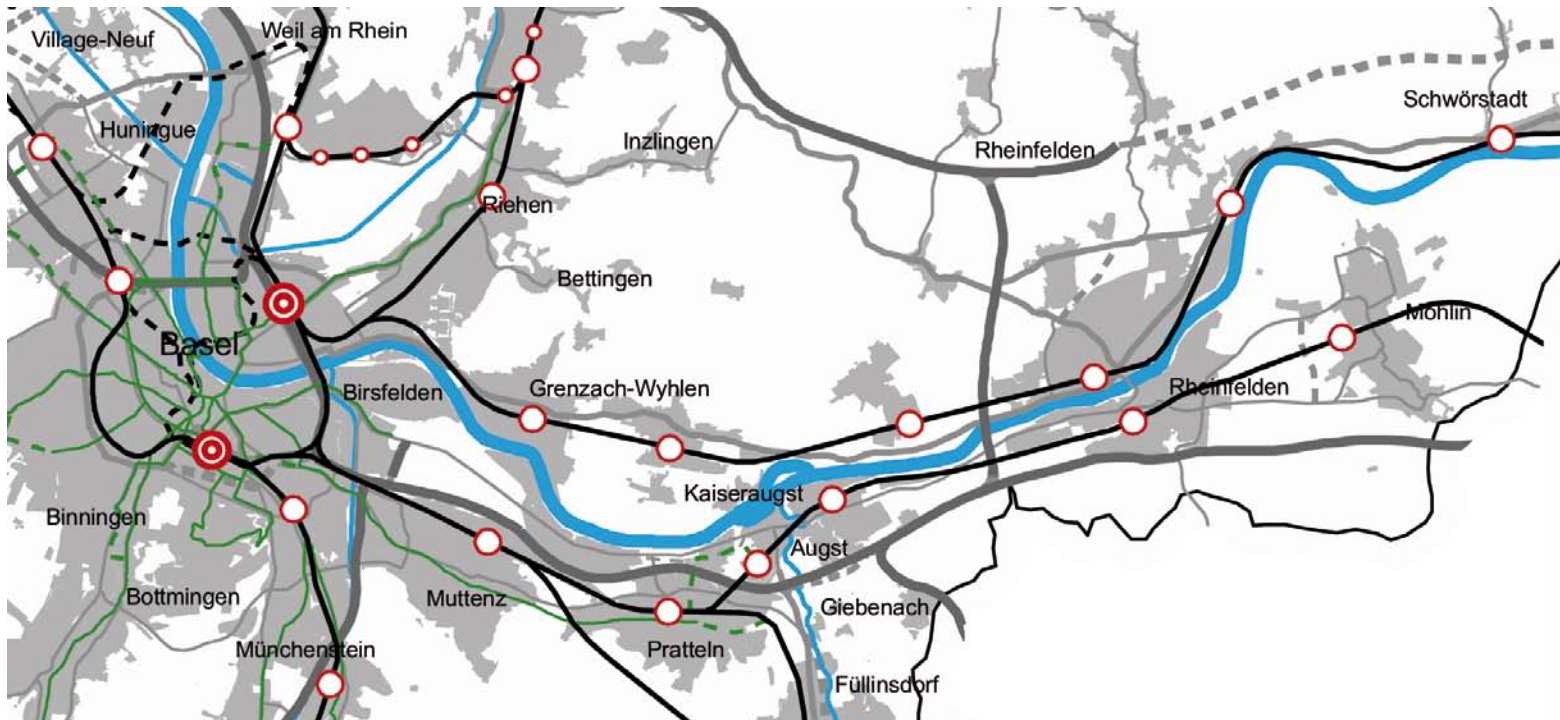
Für den Fuß- und Radverkehr spielt der Rhein eine zentrale Rolle. Bisher bestehen Fuß- und Radverbindungen sowohl auf Deutscher als auch auf Schweizer Seite werden aber zwischen Basel und Rheinfelden abschnittsweise unterbrochen oder abseits des Rheinufer geführt. Querungsmöglichkeiten gibt es im Raum Basel, in Augst/Kaiseraugst, Rheinfelden sowie bei Riedmatt.

et le tourisme. Rheinfelden est le centre régional principal pour les commerces et les activités de prestation de services. Le secteur de l'ATB Est étudié constitue sur le plan de la circulation et des transports, une plateforme de distribution, de passage, de transbordement des transports de marchandises ainsi qu'un point de départ, de passage et de destination de la circulation des personnes. L'étude parvient aux résultats suivants.

Voies piétonnes et pistes cyclables

Le Rhin joue ici un rôle central. Mais les liaisons pédestres et cyclables sont interrompues par endroit entre Bâle et Rheinfelden ou sont éloignées des rives du Rhin. Des possibilités de traversées existent dans le secteur de Bâle, à Augst/Kaiseraugst, Rheinfelden ainsi que près de Riedmatt.

Die Verkehrserschliessung des Raums TAB Ost La desserte de l'espace ATB Est



Zur Verbesserung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Konzept für ein sicheres, lückenloses überregionales Rad- und Fußwegnetz (Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserung entlang des Rheins),
- Klare Wegweisung und Beschilderung,
- Erweiterung der Übergangszeiten an den „kleinen“ Grenzübergängen (Stegen und Fähren)
- Entschärfung der Routen, die keine Abtrennung gegenüber dem motorisierten Verkehr aufweisen,
- Realisierung von sicheren Querungsmöglichkeiten an den Gefahrenstellen,
- Anlage neuer und Verbesserung bestehender Brücken und Stege.

Wasserwege

Der Rhein ist ein bedeutender Verkehrsweg der Region. Für den Güterverkehr ist er bis Rheinfelden für den Personenverkehr auch oberhalb von Schwörstadt schiffbar, wobei zwischen Rheinfelden und Schwörstadt kein Schiffsverkehr möglich ist. Rheinhäfen befinden sich in Basel, Schweizerhalle und Rheinfelden, Anlegestellen für die Personenschiffahrt in Basel, Kaiseraugst, Rheinfelden und Schwörstadt. Darüber hinaus gibt es drei Jachthäfen zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden. Wichtigste Aufgabe wird in den nächsten Jahren die Abstimmung der Güterhäfen sein. Sie könnte zu der Verlagerung des Rheinfeldener Hafens in das Gewerbegebiet nahe der Autobahnbrücke führen.

Straßenverkehr

Durch die neue Autobahnbrücke und noch nicht realisierte Straßenbauprojekte (Ausbau A98, N2, B34) wird sich das Verkehrsnetz verändern. Infolgedessen soll der überörtliche Verkehr um die Zentren herumgeführt werden. Die Sperrung der alten Rheinbrücke erlaubt die Verbindung der beiden Stadtzentren. Hierdurch wird auch die Entlastung und Umgestaltung der innerstädtischen Hauptstraßen zu städtischen öffentlichen Räumen möglich.

Park&Ride, Bike&Ride

An den Haltepunkten des Schienenverkehrs sind in den meisten Fällen Parkplätze und Fahrradabstellplätze vorgehalten. Da die meisten Bahnhöfe aber nur eine lokale Erschließungsfunktion haben, ist ein Ausbau der Park&Ride-Kapazitäten derzeit nur punktuell sinnvoll. Aus dem gleichen Grund ist dem Langsamverkehr umso mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Durch die Aufwertung der Bahnhöfe, die Verbesserung ihrer Erreichbarkeit, Ausschilderung und ihres Angebots an hochwertigen Fahrradabstellplätzen kann der Schienenverkehr attraktiver gestaltet werden.

Les mesures suivantes sont proposées pour accroître l'attractivité pour les piétons et les cyclistes:

- Un concept pour un réseau pédestre et cycliste sûr, ininterrompu et interrégional (comblement des brèches et amélioration de la qualité le long du Rhin),
- Marquage et signalisation claires,
- Allongement des horaires de passage au « petits » postes frontières (passerelles et bacs),
- Diminution de la dangerosité des itinéraires qui ne comportent pas de séparation par rapport au trafic motorisé.
- Réalisation de passages sécurisés aux endroits dangereux.
- Construction de nouveaux ponts et passerelles, amélioration des existants.

Voies fluviales

Le Rhin est un axe de transport important. Il est navigable pour les marchandises jusqu'à Rheinfelden et pour les personnes jusqu'au dessus de Schwörstadt. Il est notable que le trafic fluvial n'est pas possible entre Rheinfelden et Schwörstadt. Les ports rhénans se situent à Bâle, Schweizerhalle et Rheinfelden, les lieux de mouillages pour les bateaux transportant des personnes à Bâle, Kaiseraugst, Rheinfelden et Schwörstadt. Entre Kaiseraugst et Rheinfelden, on dénombre trois ports de plaisance. L'enjeu important des prochaines années sera l'harmonisation des ports de marchandises. Elle pourrait conduire au déplacement du port de Rheinfelden vers la zone d'activités à proximité du pont de l'autoroute.

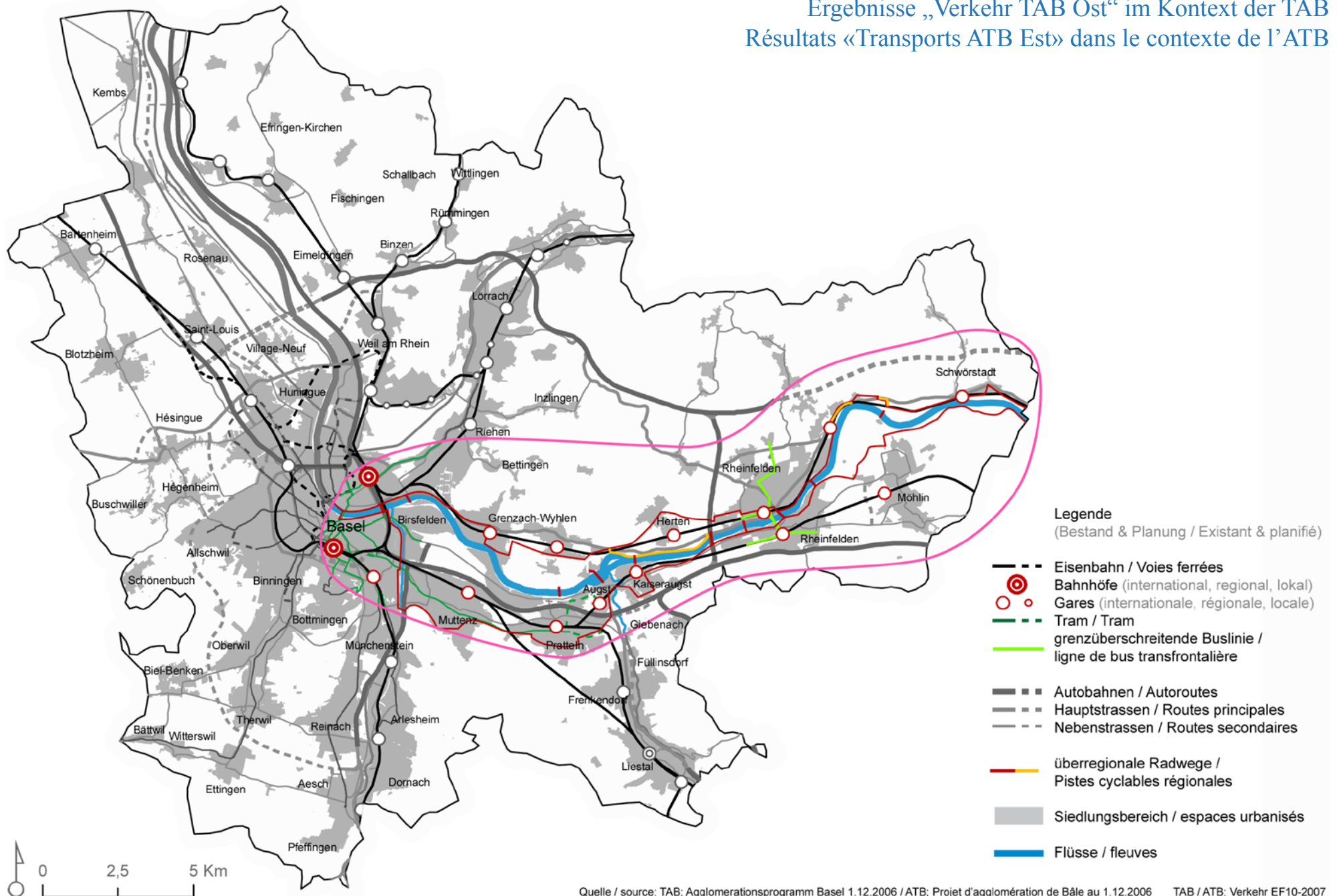
Trafic routier

Le réseau routier va subir des modifications grâce au nouveau pont sur l'autoroute et les constructions de routes encore en projet (aménagement de l'A 98, la N 2 et la B 34). En conséquence, le trafic interurbain doit contourner les centres. La fermeture du vieux pont sur le Rhin permet la liaison des deux centres villes. De surcroît, elle rend possible le désengorgement et le réaménagement des axes urbains principaux en espaces urbains publics.

Park&Ride, Bike&Ride

Aux différents arrêts des transports ferroviaires, sont généralement prévus des places de stationnement et des emplacements destinés aux bicyclettes. Parce que la plupart des gares n'ont qu'une fonction d'accessibilité limitée, le développement des capacités des parkings relais n'est pertinent que ponctuellement. C'est aussi pourquoi le trafic lent doit être pris particulièrement en considération. La mise en valeur des gares, une accessibilité et une signalisation améliorées ainsi qu'une offre de qualité en emplacements pour bicyclettes doit rendre les transports ferroviaires attractifs.

Ergebnisse „Verkehr TAB Ost“ im Kontext der TAB Résultats «Transports ATB Est» dans le contexte de l'ATB



Öffentlicher Verkehr

Entlang des Hochrheins verlaufen zwei Bahntrassen, eine auf deutscher Seite und eine auf Schweizer. Sie verfügen über ein dichtes Netz an Haltepunkten und werden von Regionalzügen und S-Bahnen bedient. Eine Abstimmung mit dem Busverkehr und ein integraler 30-Minuten-Takt (tagsüber) bestehen in der Schweiz. Grenzüberschreitende Angebote bestehen fast gar nicht.

Es werden daher folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Erweiterung bzw. Verbesserung der grenzüberschreitenden Angebote sowohl im Raum Basel als auch zwischen den beiden Rheinfelden
- Verdichtung des Angebots auf ein mit anderen Stadtbusangeboten vergleichbares Angebot

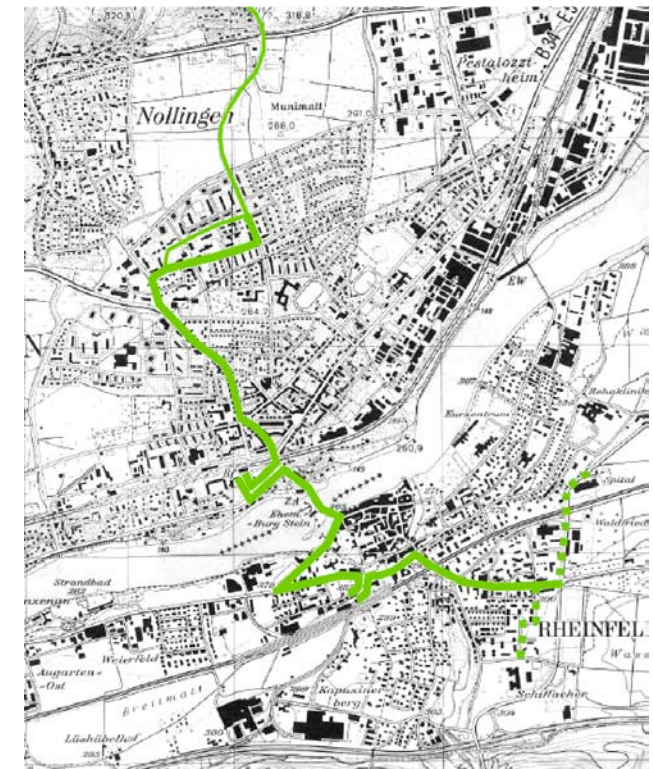
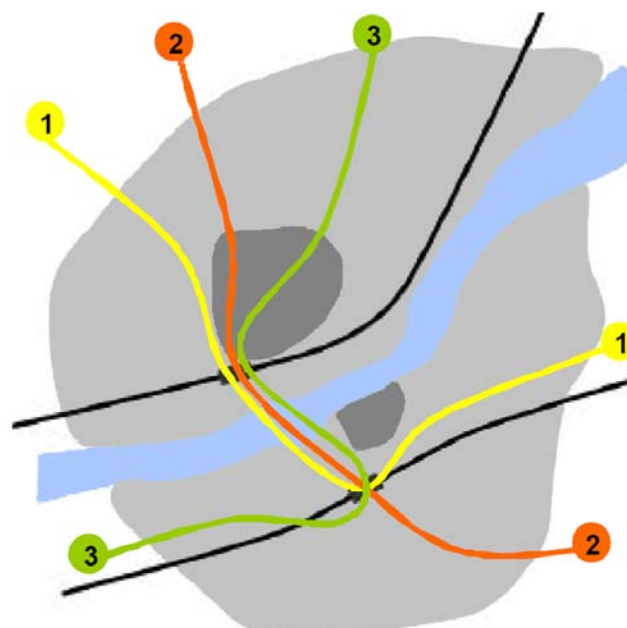
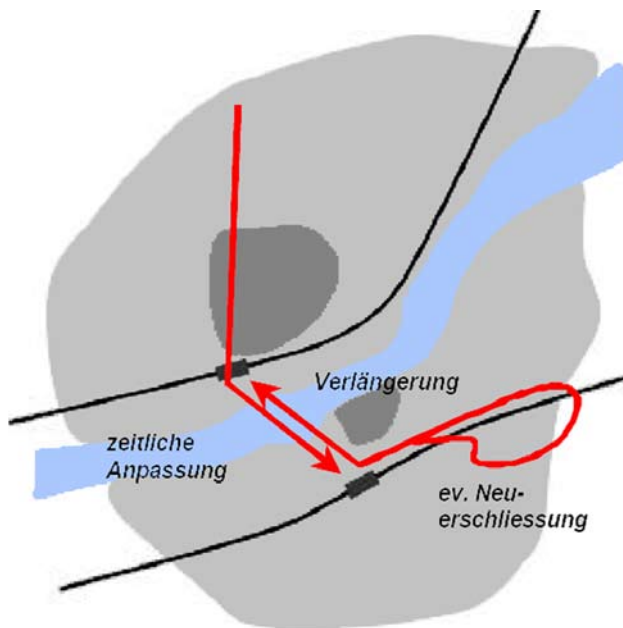
Transports publics

Les lignes ferroviaires qui longent de part et d'autre du Rhin, une du côté allemand, une du côté suisse, sont empruntées par des trains régionaux et interurbains et sont dotées de nombreux arrêts. En Suisse, un cadencement de 30 minutes en journée et l'harmonisation avec le transport par bus existent déjà. Par contre, il n'y presque pas d'offre transfrontalière.

Voilà pourquoi les propositions suivantes sont formulées :

- Elargissement et, le cas échéant, amélioration de l'offre de transports transfrontaliers dans le secteur de Bâle et entre les deux Rheinfelden.
- Ajustement de l'offre à d'autres offres de transport par bus.

Die grenzüberschreitende Buslinie 7312 als erster Schritt eines integrierten Bussystems La ligne de bus transfrontalière 7312 en tant que première étape vers un système de bus intégré



- Verknüpfung mit dem übergeordneten Verkehrsträger Bahn, Realisierung von durchgehenden Transportketten.

Zur Abstimmung der Verkehrssysteme wird im zweiten Teil der Machbarkeitsstudie ein grenzüberschreitendes Verkehrssystem für Rheinfelden entworfen.

Neben den beschriebenen Schienenverbindungen bestehen in Rheinfelden D eine regionale und eine grenzüberschreitende Buslinie mit städtischer Erschließungsfunktion. In Rheinfelden CH wird das Stadtbussystem (2 Linien) von Rheinfelden CH wird durch diverse Regionalbuslinien ergänzt.

In einem Detailkonzept werden unterschiedliche Varianten für eine grenzüberschreitende Busverbindung untersucht. Sie sollen grenzüberschreitend möglichst große Siedlungsgebiete erschließen und die Bahnhof / Stadtzentren verbinden sowie umsteigefreie Busverbindungen und optimale Zuganschlüsse gewährleisten. Es wird festgestellt, dass hierdurch Reisezeitgewinne von 15 % (D) und 30 % (CH) zu erzielen sind.

Es wird die Verdichtung der grenzüberschreitenden Linie 7312 vorgeschlagen:

- In Rheinfelden D: Linie durch dichte Siedlungsgebiete
- In Rheinfelden CH: Zusätzliche Erschließung eines Siedlungsgebiets: Spital oder Kapuzinerberg
- Integralen 30-Min.-Takt
- Einsatz von 2 Midibussen.

Als begleitende Maßnahmen wird die Erstellung grenzüberschreitender Fahrplaninformation und der Verkauf von Fahrkarten in € und SFr empfohlen.

3.7.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Verkehrsentwicklung TAB Ost“ untersucht die Möglichkeiten für die Entwicklung und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger im Raum zwischen Basel im West und Möhlin bzw. Schwörstadt im Osten. Für die Verkehrsträger werden konkrete Maßnahmen abgeleitet, welche durch die Kommunen und Gebietskörperschaften umgesetzt werden können (siehe Anhang)

Um die Ergebnisse des Projekts fortzuführen, lassen sich aus der Studie allgemeine grenzüberschreitende Aufgaben und Folgeprojekte abgeleitet, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Hierzu gehören:

- Die Abstimmung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und in Deutschland,

- Liaison avec le transport par train, réalisation de chaînes de transport ininterrompues.

Pour harmoniser les différents modes de transport, la conception d'un système transfrontalier de transport est prévue dans la deuxième partie de l'étude de faisabilité.

A côté des liaisons ferroviaires décrites, existent à Rheinfelden D une ligne de bus régionale et une ligne de bus transfrontalière avec une fonction de desserte urbaine. A Rheinfelden CH, les deux lignes desservant la ville sont complétées par diverses lignes régionales.

Dans un concept détaillé différentes variantes d'une liaison transfrontalière par bus ont été étudiées. Elles doivent être conçues pour la desserte des zones urbaines les plus importantes possibles et pour relier les gares aux centres villes, tout en garantissant des liaisons directes par bus et les meilleures correspondances avec les trains. Une diminution des temps de transports peut être constatée, allant de 15% coté allemand jusqu'à 30% coté suisse.

La densification de la ligne transfrontalière existante n° 7312 est proposée

- A Rheinfelden D : passage de la ligne à travers des zones d'urbanisation dense.
- A Rheinfelden CH: accès complémentaire d'une zone d'urbanisation : Spital ou Kapuzinerberg
- cadencement intégral à 30 minutes
- recours à deux Minibus

De plus, la conception d'un indicateur horaire transfrontaliers et la possibilité de paiement des titres de transports en € et en FS sont préconisées.

3.7.3 Projets consécutifs

Le projet ATB «Développement des transports ATB Est» analyse les opportunités pour le développement et la mise en réseau de différentes sortes de transports dans le secteur entre Bâle à l'Ouest et respectivement Möhlin et Schwörstadt à l'Est. En résultent des mesures concrètes pour les acteurs des transports, mesures qui pourraient être mises en application par les communes et les collectivités territoriales. (voir annexe).

Des tâches transfrontalières communes et des projets consécutifs permettent de donner une suite au projet. Elles pourraient être approfondies et accompagnées par l'ETB. Il s'agit de :

- La coordination des transports en commun en Suisse et en Allemagne,

- Ein grenzüberschreitendes Konzept für den Langsamverkehr,
- Die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten über den Rhein – sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Langsamverkehr,
- Eine gemeinsame Informationsplattform für den öffentlichen Verkehr,
- Die Aufwertung der Freiflächen zwischen Grenzach-Whylen und Rheinfelden zu attraktiven und zugänglichen Landschaftsräumen.

3.7.4 Evaluation

Als reines Verkehrskonzept betrifft das Projekt EF 10 nicht alle Ziele des Gesamtentwicklungskonzeptes direkt.

Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung

Das Projekt erleichtert die umweltverträgliche Mobilität für den Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr in dem Planungsgebiet. Die Ergänzung, Aufwertung und Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur verbessert die Erreichbarkeit der Wohnorte, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen. Die Ausgliederung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahnbrücke und übergeordnete Straßen entlastet beide Rheinfelden. Öffentlicher und Langsamverkehr stärken durch ihre Reichweiten und Einzugsbereiche die zentralen Orte. Damit wird die Attraktivität zentraler Einkaufs-, Arbeits-, Freizeit- und Wohnstandorte gesteigert. Neue Fuß- und Radwege entlang attraktiver Stadt- und Freiräume verbessern die Erfahrbarkeit und das Image des Raumes TAB-Ost.

Verkehr

Durch die Entlastung der alten Rheinbrücke und innerörtlichen Hauptstraßen können nun innerstädtische Strassen schrittweise als städtischer Lebensraum umgestaltet werden, ohne dass darunter die Erschließungsqualität der Stadtzentren leidet.

Die Schaffung eines grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrssystems erlaubt bei relativ kleinen Eingriffen, wie der Anpassung der grenzüberschreitenden Buslinie, eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit. Insbesondere in den beiden Rheinfelden stellt die Abstimmung des Busverkehrs auf die bestehenden Bahnverbindungen eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs dar. Die Intermodalität lässt sich durch die Empfehlungen für die Park&Ride- / Bike&Ride-Anlagen gezielt verbessern.

- Un concept transfrontalier de mobilité douce, La création de nouveaux passages du Rhin, à la fois pour les transports publics et les transports lents,
- Une plate-forme commune pour les renseignements sur les transports en commun,
- Mise en valeur des espaces libres entre Grenzach-Whylen et Rheinfelden en paysages attractifs et accessibles.

3.7.4 Evaluation

En qualité de pur concept transport, le projet EF 10 ne concerne pas directement l'ensemble des objectifs du concept global.

Habitat, Population, Urbanisation

Le projet facilite la mobilité respectueuse de l'environnement dans le secteur étudié. L'enrichissement, l'amélioration et la mise en réseau des infrastructures de transports améliorent l'accessibilité des zones d'habitat, des bassins d'emplois, des infrastructures de loisir. Le déplacement du trafic de transit vers le pont de l'autoroute et des axes routiers plus importants, délestent les deux Rheinfelden. Les modes de transports doux et les transports publics renforcent les centres par leur portée et leur zone de rayonnement. L'attractivité des centres comme zones commerçantes, zones d'emplois, de loisirs et de vie est renforcée. De nouvelles pistes praticables à pied ou à bicyclette le long de zones urbaines et libres améliorent l'image et le ressenti de l'espace ATB Est.

Transports

Grâce au vieux pont du Rhin et aux axes routiers intérieurs principaux, les rues de la ville se transforment peu à peu en espace de vie citadine, sans que l'accès aux centres villes n'en pâtisse.

La création d'un système transfrontalier de transports urbains permet d'améliorer l'accessibilité, avec au final des interventions relativement limitées, telle l'adaptation de la ligne de bus transfrontalière. En particulier dans les deux Rheinfelden, l'harmonisation du trafic des bus avec les liaisons ferroviaires existantes accroît considérablement l'attractivité des transports publics. L'intermodalité peut être améliorée de manière très ciblée avec l'indication des installations des parkings relais pour voitures et pour les cycles (Park&Ride, Bike&Ride).

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	+
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	+
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	+
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	+
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	
	Nachverdichtung / Densification	
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	+
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	+
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	+
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	+
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	+

Die Ergänzungen des Fuß- und Radwegenetzes entlang des Rheins stärkt den umweltverträglichen Freizeit- und Naherholungsverkehr. Die Aussagen bleiben für ein Fuß- und Radverkehrskonzept noch allgemein. Eine Konkretisierung der Vorschläge durch die Gebietskörperschaften ist notwendig.

Infrastruktur

Durch die neuen, verbesserten und vernetzten Fuß- und Radwegwege werden die Erreichbarkeit der öffentlichen Freiflächen und die Erfahrbarkeit der Landschaft deutlich verbessert. Die Stadt- und Landschaftsräume werden eine deutliche Aufwertung erfahren.

Politische Struktur

Die Machbarkeitsstudie „Verkehrsentwicklung TAB Ost“ wurde von dem Planungsbüro in enger Kooperation mit den politischen Entscheidungsträgern, den lokalen Verwaltungen und der TAB erstellt. Die Präsentationen stießen auf großes Interesse der lokalen Akteure. Durch die gute Zusammenarbeit der Akteure konnten tragfähige Ergebnisse erzielt werden. Dieser Erfolg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird durch die Umsetzung der Vorschläge und neue Initiativen für grenzüberschreitende Projekte unterstrichen.

3.7.5 Zusammenfassung

Das Projekt „Verkehrsentwicklung TAB-Ost“ zeigt viel versprechende Ergebnisse. Es wird zum Anlass genommen werden, ein attraktives stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem aufzubauen. Durch die bessere Erschließung des Planungsgebietes für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr können die Zentren gestärkt, die Lebensqualität in den Siedlungsbereichen verbessert und gleichzeitig die Attraktivität des Planungsgebietes und der gesamten Agglomeration gesteigert werden. Die Machbarkeitsstudie bietet zahlreiche Anregungen für eine Vertiefung der Zusammenarbeit. Die Konkretisierung der Vorschläge und Realisierung der Maßnahmen könnte ebenso Aufgabe für die zukünftige Arbeit im Rahmen des Trinationalen Eurodistricts Basel sein, wie die Schaffung eines trinationalen Tarifverbundes, mit abgestimmten Fahrplänen.

Die Machbarkeitsstudie bietet aber auch zahlreiche Ansätze für die Realisierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte. Die Umsetzung einer ersten grenzüberschreitenden Buslinie steht symbolisch für die hohe Wertschätzung, die der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Stadt- und Verkehrsentwicklung von den politischen Entscheidungsträgern beigemessen wird.

La circulation le long du Rhin liée aux loisirs et aux sorties dans la nature est plus respectueuse de l'environnement, grâce surtout au réseau enrichi de pistes pour piétons et pour cycles. Les déclarations touchant au concept de voies piétonnières et de pistes cyclables restent cependant encore très générales et exigent d'être concrétisées par les collectivités locales.

Infrastructure

Au travers des nouvelles pistes piétonnières et des pistes cyclables, améliorées et mises en réseau, l'accessibilité aux zones publiques libres et le ressenti des paysages naturels s'en trouvent favorisés. Les territoires urbains et ruraux en seront valorisés.

Structure politique

L'étude de faisabilité « Développement des transports de l'ATB Est » a été accompagnée par le bureau d'aménagement en coopération étroite avec les décideurs politiques, les administrations locales et le groupement de consultants. Les acteurs locaux ont trouvé un grand intérêt dans les présentations. La bonne collaboration des acteurs a permis d'atteindre des résultats satisfaisants. Cette réussite de la collaboration transfrontalière est soulignée par la mise en pratique des propositions et de nouvelles initiatives de projets transfrontaliers.

3.7.5 Résumé

Le projet « Développement des transports ATB Est » montre des résultats prometteurs. Il constitue l'occasion de mettre en place un système de transports urbain, attractif et respectueux de l'environnement. Les centres sortent renforcés, la qualité de vie est améliorée dans les zones urbaines, l'attractivité de la zone étudiée et de l'ensemble de l'agglomération est accrue, grâce à une meilleure accessibilité par les transports publics, à pied ou à bicyclette. L'étude de faisabilité recèle de nombreuses suggestions pour un approfondissement de la collaboration. La concrétisation des propositions et la réalisation des mesures pourraient également être une tâche à réaliser dans le cadre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, ainsi l'établissement d'un accord tarifaire trinational, avec des plans horaires synchronisés. L'étude de faisabilité offre également de nombreuses pistes pour la réalisation de projets de transports transfrontaliers.

L'ouverture de la première ligne de bus transfrontalière, première réalisation concrète suite aux études ATB, est symbolique de la haute estime accordée par les décideurs politiques à la coopération transfrontalière dans le cadre du développement urbain et du développement des transports.

3.8 Salina Raurica – Wohnen, Arbeiten, Wissen, Erleben am Rhein (EF 12)

Salina Raurica – Emploi – Habitat – Culture – Art de vivre le long du Rhin (EF 12)

3.8.1 Ausgangssituation und Idee 2001

Im Sommer 2001 gab der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den Start des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens „Salina-Raurica“ bekannt. Mit der Neuordnung des 170 ha großen Siedlungs- und Landschaftsraumes zwischen Rhein und Autobahn soll bis 2020 zwischen Pratteln, Augst und Schweizerhalle ein weit über die Schweiz hinaus bekannter Agglomerationsteil geschaffen werden.

Die gesamte Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst ist bereits industrielles oder gewerbliches Bauland. Ein Grossteil des Planungsgebietes besteht aus Natur- oder Kulturschutzzonen wie die Renaturierungszone des Flusses Ergolz, ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und ein Grundwasserschutzgebiet. Die landschaftliche Schönheit der Rheinebene, besonders das unverbaute Rheinufer, findet bislang jedoch weder Beachtung noch wird sie in angemessener Weise in Wert gesetzt. Zudem ist der Druck groß, dieses Gebiet dem güter-, kunden- und flächenintensiven Gewerbe- oder Einzelhandelsmarkt zu überlassen.

Ziel der Planungsarbeiten ist das flächendeckende Zuweisen von einzelnen Funktionen zu entsprechenden Standorten. Entscheidend dabei ist, dass die zugewiesene Grundfunktion einen Anteil für eine oder mehrere andere Funktionen offenhalten muss. Am vorgeschlagenen Standort sollen Funktionen ihren Platz finden wie:

- Wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze,
- interessante Dienstleistungsangebote, z.B. Tourismus, Weiterbildung,
- Gründerzentren, innovative Gewerbe-, Klein- und Mittelbetriebe,
- Wohnen und Erholung am Rheinufer,

3.8.1 Situation de départ et idée 2001

Pendant l'été 2001, le Conseil d'Etat du Canton Bâle Campagne a lancé un projet de développement urbain intitulé « Salina Raurica ». Le réaménagement d'un espace urbain et paysager de 170 ha entre le Rhin et l'autoroute, doit aboutir en 2020 à la création d'une fraction d'agglomération entre Pratteln, Augst et Schweizerhalle, connue par delà les frontières suisses.

L'ensemble des terrains à bâtir dans la plaine rhénane entre Schweizerhalle et Augst a une vocation commerciale ou industrielle. Une grande partie de la zone de planification est constituée de zones protégées à caractère naturel ou culturel telles que la renaturation du cours de l'Ergolz, une frayère pour amphibiens d'importance nationale et une région de protection de la nappe phréatique. La beauté du paysage de la plaine du Rhin et en particulier de la rive non bâtie ne bénéficie toutefois jusqu'à présent d'aucune considération particulière et n'est pas mise en valeur de manière appropriée. De surcroît, la pression visant à abandonner ce territoire à une activité des entreprises commerciales induisant un grand volume de marchandises, de clients et occupant une grande surface de terrain est importante.

L'objectif du travail de planification est d'affecter des fonctions individualisées aux localisations correspondantes, la fonctionnalité de base devant permettre d'autres fonctionnalités. Néanmoins, afin de favoriser un développement durable et de haute qualité de ce site des fonctions mixtes sont prévues, comme

- emplois à haute valeur ajoutée
- offres de service intéressantes, par exemple tourisme, formation continue,
- centres pour créateurs d'entreprise, des activités innovantes, des petites et moyennes entreprises,

- attraktive Darstellung der römischen Funde und lehrreiche Aktivitäten im Zusammenhang mit den Ausgrabungen,
- moderne Ver- und Entsorgungsinfrastruktur,
- kulturelle Aktivitäten im restaurierten römischen Theater,
- Bauten und Anlagen von hoher architektonischer Qualität,
- Erlebnisorientierter Freiraum mit hohem Anteil an Natur- und Landschaftsschutz.

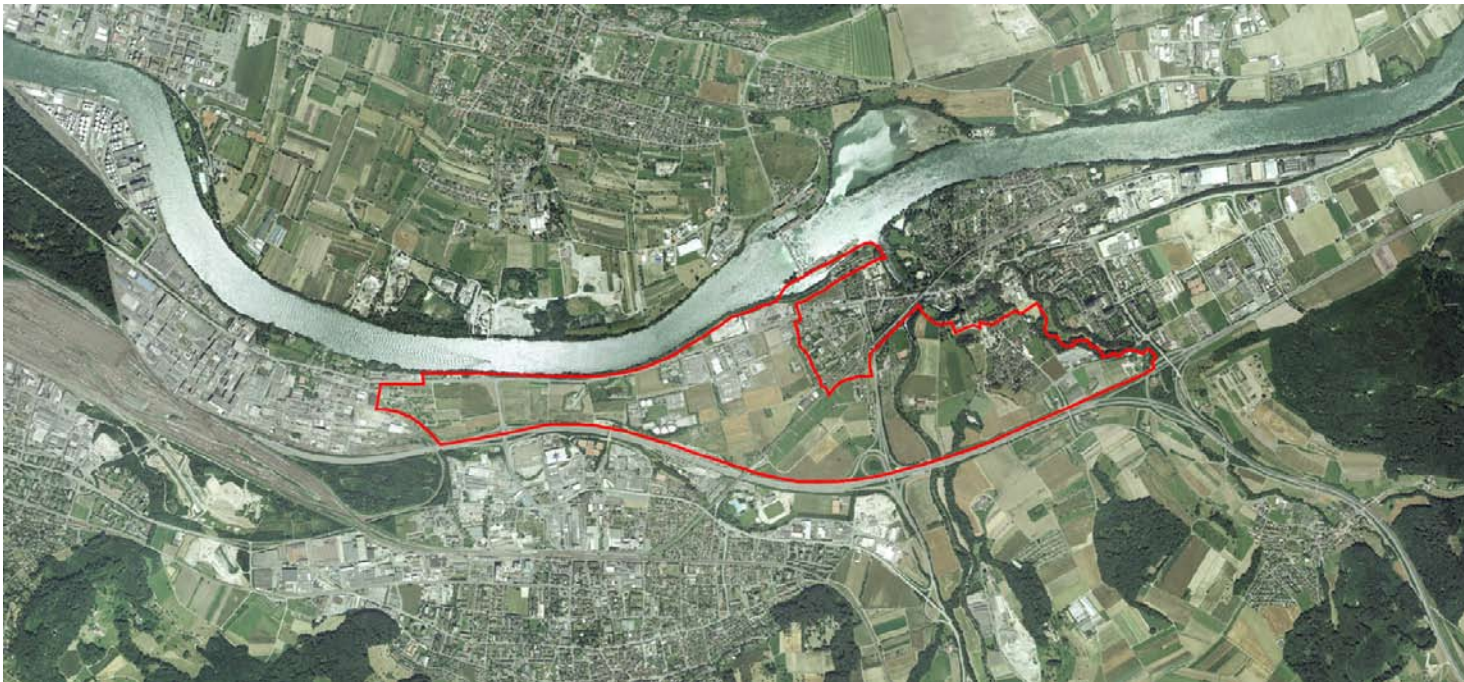
Aufgrund seiner großen Bedeutung mit grenzüberschreitender Ausstrahlung wurde das Projekt „Salina-Raurica“ als Schlüsselprojekt in das Gesamtentwicklungskonzept 2001 aufgenommen. Parallel zur Erstellung eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Rahmen des TAB-Vereins die trinationale Begleitung des Projektes geleistet. Zur Qualifizierung des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb wurden zwei ergänzende Studien in Auftrag gegeben:

- Die „Wegleitung zur Berücksichtigung der Naherholung in der kommunalen Pla-

- vivre et se reposer sur les rives du Rhin
- présentation attractive des découvertes faites sur le site romain et activités instructives en rapport avec les fouilles,
- infrastructures modernes d’approvisionnement et d’évacuation des déchets
- activités culturelles dans le théâtre romain restauré,
- constructions et installations de haute qualité architecturale,
- espace libre à vocation de loisirs à forte proportion de zones naturelles et de paysages protégés.

En raison de sa grande importance et de son rayonnement transfrontalier, le projet « Salina-Raurica » a trouvé sa place en qualité de projet clé dans le projet global de 2001. L’accompagnement trinational du projet s’est effectué en partie au sein de l’association ATB, parallèlement à l’organisation d’un concours d’urbanisme. La procédure de sélection du projet remportant le concours a prévu deux études complémentaires :

Das Projektgebiet Salina Raurica Le périmètre du projet Salina Raurica



- „Entwicklung“, entwickelt am Beispiel des Projekts "Salina-Raurica. Arbeiten Wohnen Wissen Erleben am Rhein", sowie
- Die Studie Entwicklungschancen und –risiken „Salina-Raurica“.

3.8.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudien „Salina-Raurica“

Das Entwicklungskonzept der Arbeitsgemeinschaft a.e.v.i. (Angélil / Graham / Pfenninger / Scholl Architecture, Zürich; Ernst Basler + Partner, Zürich; Vetsch Nipkow Partner AG, Zürich; Immopro AG, Zürich) ging als Sieger aus dem in 2003 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hervor. Ihr Entwurf wurde durch die beiden im Auftrag des TAB-Vereins erstellten Studien zur Landschaftsplanung (Auftraggeberin: Hochschule Rapperswil) und konzeptionellen Ausrichtung (Auftraggeber: Wuest + Partner) des Projekts „Salina Raurica“ ergänzt.

- « l'idée directrice pour le respect de la zone naturelle dans la planification urbaine » établie sur l'exemple du projet « Salina –Raurica – Emploi-Habitat- culture –Art de vivre le long du Rhin », ainsi que
- l'étude du plan de développement des chances et risques « Salina-Raurica ».

3.8.2 Résultats des études de faisabilité «Salina-Raurica»

Le concept de développement de l'équipe a.e.v.i. (Angélil / Graham / Pfenninger / Scholl Architecture, Zürich; Ernst Basler + Partner, Zürich; Vetsch Nipkow Partner AG, Zürich; Immopro AG, Zürich) a été sélectionné dans le cadre du concours d'urbanisme organisé en 2003. Leur projet a été complété par les études commandées par l'association ATB pour la planification des paysages (menée par la Hochschule Rapperswil) et l'organisation conceptuelle (menée par Wuest + Partner) du projet Salina Raurica.

Modell, Nutzungs- und Siedlungsstruktur Salina Raurica Maquette, plan de masse et d'affectation Salina Raurica



Kern des Projekts „Salina Raurica“ ist eine deutliche Strukturierung des Gebiets in aufgewertete Freiflächen und dicht genutzten Bauzonen. Großzügige Parks und Freizeiteinrichtungen schaffen Qualität für Bewohner und Nachbarschaft. Die rückverlegte Rheinstrasse ermöglicht einerseits eine günstige Erschließung, andererseits kann das Rheinufer jetzt als Erholungszone genutzt werden.

Der Siegerentwurf sieht Gewerbeflächen und einen Businesspark im Westen des Planungsgebietes sowie weitere Gewerbefläche im Osten des Gebietes vor, die sich an dem neu zu schaffenden Bahnhof Längi konzentrieren und hier zunehmen mit Wohnbauflächen durchmischt werden. Zwischen Längipark, welcher das Planungsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchzieht und dem Ortsteil Längi sind ebenso wie am Rheinufer Wohnflächen vorgesehen. Grünflächen bestehen nach den Planungen entlang des aufzuwertenden Rheinufers und der Autobahn sowie entlang der Ergolz vor allem oberhalb der Orte Längi und Kaiseraugst.

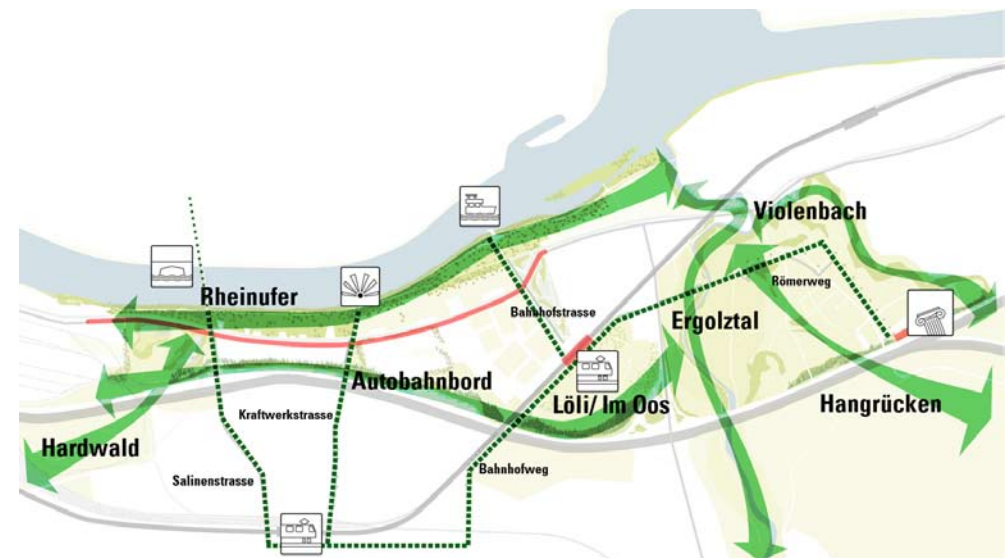
Nach dem Konzept ist auf dem 170 ha großen Gebiet eine Bebauung mit insgesamt 469.200 qm Geschossfläche geplant. Nach dem ursprünglichen Entwurf setzte sich die Gesamtgeschossfläche aus 86.700 qm für Wohnen, 155.900 qm für Dienstleistungen, 125.500 qm für Gewerbe, 6.900 qm für Verkauf und 94.200 qm für Logistik zusammen.

Une structuration radicale de la zone avec des zones libres revalorisées et des zones constructibles denses constitue l'idée centrale du projet « Salina Raurica ». De vastes parcs et des infrastructures de loisirs génèrent une qualité de vie pour les habitants et le voisinage. La route qui longe le Rhin, et qui sera déplacée vers l'arrière permet d'une part un meilleur accès et d'autre part, parce qu'elle est plus éloignée du fleuve, l'utilisation des rives fluviales en zone de détente et de loisirs.

Le projet retenu prévoit des zones d'activités et un business park à l'Ouest de la zone de planification ainsi que d'autres zones d'activités à l'Est. Celles-ci se concentrent à proximité de la gare Längi et se mélangeront progressivement à des zones d'habitation. Des zones d'habitation sont prévues entre Längipark (qui s'étend le long d'un axe Nord Sud à travers la zone d'étude) et le quartier Längi, le long de la rive du Rhin. Des espaces verts sont maintenus le long de la rive du Rhin, de l'autoroute ainsi que le long de la rivière Ergolz, en priorité au dessus des communes de Längi et de Kaiseraugst.

Sur la base de ce concept, devraient être construits 469 200 m² de bâtiments sur ce territoire de 170 ha. La première mouture du projet affectait 86 700 m² pour des logements, 155 900 m² aux activités de service, 125 500 m² à l'artisanat, 94 200 aux activités de logistique et 6 900 m² aux commerces. Dans le cadre de la coordination trinationale du

Grünräume und ihre Vernetzung im Projektgebiet Espaces verts et leur mise en réseau sur le site



Im Rahmen der trinationalen Abstimmung des Konzeptes wurde eine hohe Standortgunst für Wohnen festgestellt. Die ergänzende TAB-Studie empfiehlt dementsprechend die „Nutzungskonzeption (zu) überarbeiten: Wohnanteil deutlich erhöhen; Zielpublika differenzieren ("Wohnen für alle"); Erdgeschossnutzungen animieren: urbaner Mix (z. B. Läden, Kultur, Restaurants, Cafés etc.).“ Infolgedessen wurde die Nutzungsstruktur zugunsten des Wohnens angepasst. Wegen der Größe des Projektgebiets ist seine Entwicklung in mehreren Abschnitten vorgesehen.

Der Spezialrichtplan Salina Raurica wurde im Sommer 2007 dem Landrat und den Kommunen des Kantons Basel-Landschaft vorgelegt.

concept, une part plus importante a été donnée à l'habitat. En conséquence, l'étude ATB complémentaire recommande de remanier le concept d'utilisation des sols: accroître la part de l'habitat, la mixité sociale, (« habitat pour tous »), rendre l'utilisation des rez de chaussée attractive : avec une mixité urbaine (par exemple des commerces, des activités culturelles, des restaurants, des cafés etc...). Suite à ces résultats la composition fonctionnelle a été modifiée en faveur de l'habitat. En raison de la taille du territoire considéré, son développement est prévu en plusieurs étapes.

Le plan directeur spécial Salina Raurica a été présenté à l'été 2007 au Landrat, et aux communes du Canton Bâle Campagne.

Modelle und Plan des Quartiers Mitte und Ost Maquettes et plan du quartier Central et Est



3.8.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Salina-Raurica“ untersucht die Möglichkeiten zur Einbindung des Großprojekts im Kanton Basel Landschaft in eine trinationale Standort- und Landschaftsentwicklung.

Aus den beiden vom TAB-Verein geleiteten Studien resultieren zahlreiche Vorschläge zur Weiterentwicklung des Projektes durch die Gebietskörperschaften. Diese Folgeprojekte sind im Anhang zusammengestellt.

Die von der TAB geleiteten Untersuchungen zeigen die Schwierigkeiten bei der Abstimmung der Entwicklungsgebiete und Flächennutzungen in einer durch Grenzen unterteilten Agglomeration. Es wird daher ein trinationales Flächenmanagement vorgeschlagen.

3.8.4 Evaluation

Eine Abwägung der aktuellen Planungen mit den Zielen der TAB und den anderen Projekten ergibt folgende Einschätzung.

3.8.3 Projets consécutifs

Le projet ATB «Salina-Raurica» examine les possibilités d'intégrer ce grand projet dans le Canton Bâle Campagne dans le développement trinational des sites et des paysages.

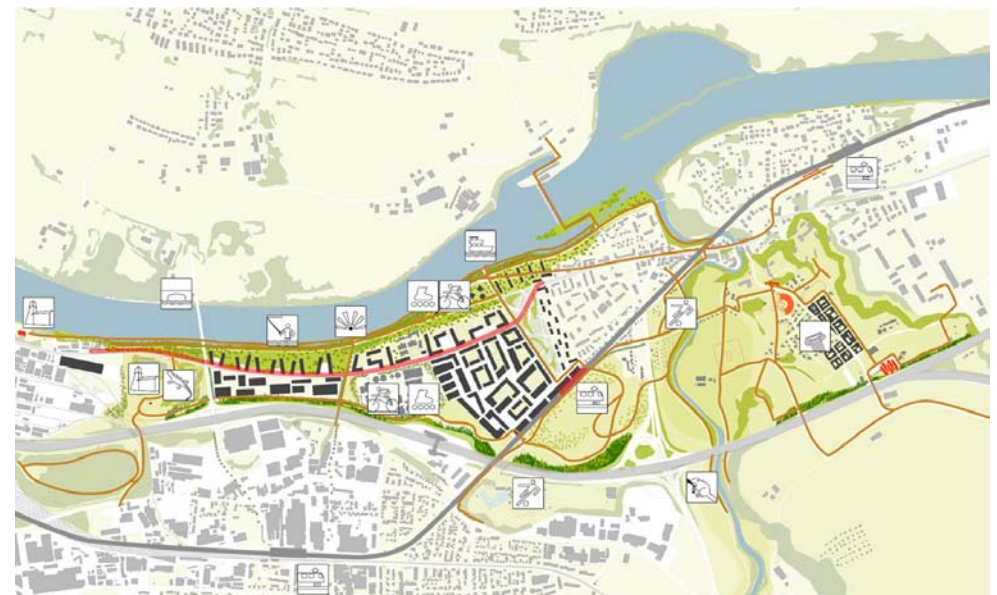
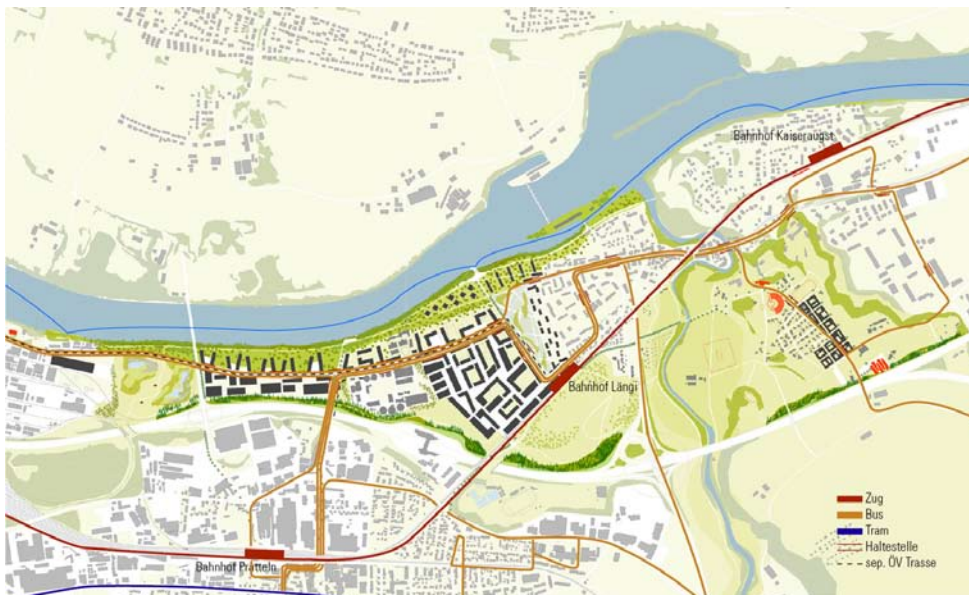
Les deux études menées par l'ATB ont dégagé de nombreuses propositions pour la poursuite du projet par les collectivités. Ces projets consécutifs sont répertoriés dans l'annexe.

Les études menées par l'ATB montrent les difficultés de coordonner les zones de développement et l'occupation des surfaces dans une agglomération découpée par des frontières nationales. C'est pourquoi un management trinational des surfaces est proposé.

3.8.4 Evaluation

La comparaison des planifications actuelles avec les objectifs de TAB et avec les autres projets permet d'émettre les opinions suivantes.

Erschließung öffentlicher Verkehr, Konzept Sport und Kulturpfad Desserte transports en commun, concept sport et sentier de la culture



Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung

Das Projekt Salina Raurica entspricht den Zielen des Entwicklungskonzepts von 2001. Es nimmt die bestehenden Entwicklungstendenzen im Rheintal auf und gibt ihnen eine städtebauliche Ordnung. Damit entsteht innerhalb der Entwicklungsachsen ein attraktiver Siedlungsraum.

Im Rahmen der koordinierten Siedlungsentwicklung wurde die Ausweisungen für Wohnflächen als attraktive Ergänzung des regionalen Angebotes angesehen. Ihre Lage am Rhein, dem neu zu erstellenden S-Bahnhof oder die Römerstadt bieten ein gutes Potenzial. Sie befinden sich zumeist in Anschluss an bestehende Siedlungen und sind in vergleichsweise geringem Umfang projektiert. Eine kleinteilige Nutzungsmischung würde zu einem ausgewogenen Nutzungsmix und einer nachhaltigen Siedlungsstruktur führen.

Wirtschaft

Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsflächen konnten dank der trinationalen abgestimmten Konzeption optimiert werden. In dem vorgesehenen Umfang steht das neue Flächenangebot zwar in Konkurrenz zu bestehenden Flächen an anderen TAB-Standorten. Andererseits besteht in dem Gebiet der Bedarf nach einer weiteren Bereitstellung von Flächen für wirtschaftliche, flächenextensive Nutzungen. Der mit Kofinanzierung der TAB von Wüest&Partner erstellte Bericht kommt daher zu dem Schluss, dass für die Realisierung von Salina-Raurica eine langfristige Strategie, einmalige Lagequalitäten und nachfrageorientierte Angebote sowie ein Gebietsmanagement zur Vermarktung nötig sind, wie sie nun in dem Konzept vorgesehen sind. Auf dieser Grundlage würde Salina-Raurica die Potenziale für eine hochwertige Entwicklung des trinationalen Wirtschafts- und Lebensraums nutzen. Den bestehenden Entwicklungsbedarfen wird eine attraktive und langfristige Perspektive gegeben.

Verkehr

Die geplante Verkehrserschließung des Gebietes ist angemessen. Es sollte eine Vernetzung der Verkehrsträger und eine optimale Erreichbarkeit von Wohnen und Arbeitsplätzen mit dem öffentlichen Verkehr angestrebt werden. Hier ist insbesondere der Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (S-Bahn/Bus/MIV/LV) hinsichtlich Bedienung/Takt und baulicher Ausführung der Bahnhöfe zu gewährleisten.

Natur und Umwelt

Der Planungsperimeter ist derzeit durch vielfältige Biotop und Freiflächen geprägt. Eine Überbauung nach den Planungen würden in den Natur- und Landschaftshaushalt

Habitat, population, urbanisation

Le projet Salina Raurica correspond aux objectifs du concept de développement de 2001. Il s'inspire des tendances de développement existantes dans la vallée du Rhin et leur confère une traduction urbaine. Se crée ainsi le long des axes de développement un espace d'urbanisation attractif.

Dans le cadre du développement urbain coordonné, les réserves de terrains constructibles destinés à l'habitation complète avantageusement l'offre régionale. Leur localisation sur les rives du Rhin. La nouvelle gare de RER et la villa romaine possèdent de bons potentiels. Elles se situent pour la plupart dans la continuité des zones urbanisées existantes et sont moins étendues. La parcellisation et la mixité des utilisations conduiraient à un mélange équilibré des utilisations et une structure urbaine durable.

Economie

Une conception harmonisée sur un plan trinationnel a permis d'optimiser les surfaces destinées aux activités artisanales et de services. Celles-ci peuvent faire concurrence avec des offres de surfaces existantes dans d'autres secteurs du périmètre de l'ATB. Mais, la demande de terrains reste constante dans le secteur et offre de bonnes perspectives de développement à long terme.

Le rapport, cofinancé par l'ATB, de Wüest&Partner conclut, pour la réalisation de Salina-Raurica, à la nécessité d'une stratégie à long terme, d'une mise à disposition de sites de qualité, d'offres correspondant à la demande ainsi qu'à la nécessité d'une stratégie de management indispensable à la commercialisation. Ces éléments sont effectivement repris dans le concept. Sur cette base, Salina-Raurica exploiterait les potentiels pour un développement de qualité de l'espace économique et de vie trinationnel. Une perspective attractive et durable serait donnée aux besoins de développement existants.

Transports

Le plan d'accessibilité aux transports du territoire est équilibré. La mise en réseau des modes de transport et l'accessibilité optimisée à la fois au domicile et au lieu de travail avec des moyens de transports publics devraient être recherchées. Il s'agit avant tout d'assurer la transition entre les différents modes de transport (tram, bus, transports individuels) sur le plan de l'utilisation/ la fréquence ainsi que la construction des gares.

Nature et environnement

Le périmètre de planification est actuellement marqué par des biotopes variés et des zones libres. Des constructions réalisées conformément aux planifications affecteraient

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	+
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	+/-
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	+
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	o (teilweise/partiellement)
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	-/+ (teilweise/partiellement)
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	-/+ (teilweise/partiellement)
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	o
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	-
	Nachverdichtung / Densification	o
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	o
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	+
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	+
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	+
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisées (TIM)	+
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	o
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	-
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	+
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	o
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	+
	MIV / TIM	+
	LV / MD	+
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	+
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	+
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	o
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	o
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	o
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	o

eingreifen, ihn neu strukturieren, ihn aufwerten und zugänglich machen.

So wird mit der Verlagerung der Bundesstrasse und der Aufwertung des Rheinuferes ein großer Beitrag zur ökologischen Qualität des Rheins, dessen Nutzbarkeit für Naherholungszwecke und landschaftliche Einbettung geleistet. Ähnlich verhält es sich mit den Freiflächen im Westen (Salinen) und im Osten (Ergolz) des Projektperimeters. Diese Bereiche stellen anerkannt wichtige Biotop dar.

Andererseits jedoch gehen durch die Bebauung Freiflächen für Natur und Landschaft verloren. Insbesondere die Verlagerung der Amphibienlaichgebiete wird kritisiert. Grünzäsuren werden ähnlich wie im Fall des Rhein-Parks städtebaulich integriert.

Infrastruktur

Das Gebiet wird heute für Naherholungszwecke entlang der Ergolz und des Rheins genutzt. Nach dem landschaftsplanerischen Konzept des Entwurfes werden die wichtigen Freiräume aufgewertet und mit Rad- und Fußwegen wesentlich besser erreichbar. Die im Projektgebiet liegende Römerstadt wird besser inszeniert.

Die bestehende Kläranlage soll im Projektgebiet erhalten werden.

Politische Struktur

Der TAB-Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht durch eine gemeinsame Analyse, Idee und Planung die Attraktivität der Region in Europa unter Wahrung der Lebensqualität zu sichern. Er gewährleistet so die Abstimmung von regional relevanten Projekten, wie Salina Raurica. In der Projektplanung wurde das TAB Planungsbüro zu verschiedenen Zeitpunkten über den Stand der Planungen informiert.

Durch die beiden Begleitstudien des TAB-Vereins konnte die Konzeption des Projektes trinational koordiniert werden. Ebenso verhält es sich mit der Abstimmung zwischen dem Planungsträger und den benachbarten Gemeinden, beispielsweise in Deutschland.

3.8.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend betrachtet entspricht der vorgelegte Projektentwurf den Vorgaben des Gesamtentwicklungskonzeptes. Zu begrüßen ist ausdrücklich die Erstellung eines kohärenten in den erwähnten Punkten anzupassenden städtebaulichen Konzeptes. Für die Naherholung werden die Freiräume um Rhein und Ergolz deutlich besser erschlossen. Im Sinne einer koordinierten Entwicklung des Gesamtgebietes ist der derzeitige Entwurf hinsichtlich seines Umfangs und Umsetzungszeitplanes kritisch zu bewerten.

la gestion de l'équilibre naturel et paysager, le restructureraient, l'amélioreraient en le rendant accessible.

Déplacer la Bundesstrasse et mettre en valeur des rives du Rhin est une contribution importante à la qualité écologique du Rhin, son utilisation pour la détente et les loisirs ainsi que son intégration paysagère. Il en va de même avec les paysages à l'ouest (salines) et à l'est (Ergolz) du périmètre du projet, zones qui sont des biotopes dont l'importance est reconnue.

D'un autre côté, les constructions entraîneront la perte de zones naturelles et paysagères. Le déplacement de la frayère d'amphibiens est particulièrement critiquée. Les coupures vertes sont intégrées dans ce projet d'une manière comparable à celle de la zone d'activités du Rhein-Park à Rheinfelden.

Infrastructure

Le territoire sert aujourd'hui d'espace de détente et de loisirs le long de l'Ergolz et du Rhin. Conformément au concept, les pistes cyclables et pédestres amélioreront notablement l'accès aux paysages. La cité romaine située dans le périmètre est mieux mise en scène.

Le projet de station d'épuration est maintenu sur le territoire concerné.

Structure politique

L'association ATB s'est donné pour but de pérenniser l'attractivité de la Région au sein de l'Europe tout en conservant sa qualité de vie grâce à une analyse et une planification communes. Il assure ainsi la coordination de projets d'importance régionale, telle Salina Raurica. A plusieurs reprises pendant la planification, l'ATB a été tenue informée de l'évolution de celle-ci.

Avec les deux études complémentaires de l'ATB, la conception du projet a pu être coordonnée sur un plan trinational. Il en va de même avec la coordination entre les porteurs de la planification et les communes avoisinantes, par exemple en Allemagne.

3.8.5 Résumé

Vu dans son ensemble, le projet proposé correspond au cahier des charges du concept de développement global. L'établissement d'un concept urbain cohérent pour les domaines évoqués doit particulièrement être salué. Il reste à être adapté. Les paysages aux abords de l'Ergolz et du Rhin sont bien mieux exploités pour la détente et les loisirs. Compte

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	170.000 ha
	Nachverdichtung / Redensification	o
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	o
	Vernetzung / Mise en connexion	+
	Aufwertung / Revalorisation	+
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	-/+
	Lärm / Bruit	o
	Boden / Sol	-
	Wasser / Eau	-/+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	+
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	-
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	o (ja/oui)
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	-
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	-

Der vorliegende Entwicklungsplan des Teams a.e.v.i. wird im Laufe des Jahres 2007 dem Landrat als kantonaler Spezialrichtplan zum Beschluss vorgelegt. Als behördenverbindlicher Spezialrichtplan wäre dann für den Kanton und die Gemeinden ein Rahmen vorgegeben, der sukzessive durch die kommunale Planung umgesetzt werden könnte.

tenu de son étendue et son plan de mise en œuvre, le plan actuel doit être évalué de façon critique, dans l'optique d'un développement coordonné de l'ensemble du territoire.

Le plan de développement de l'équipe a.e.v.i. présenté ici sera soumis courant 2007 pour décision au Landrat, au titre de plan directeur cantonal. Un cadre juridique liant les administrations serait donné au Canton et aux communes, cadre qui pourrait être repris dans les documents locaux de planification.

3.9 Freiraumentwicklung TAB Ost (EF 14) Développement paysager ATB Est (EF 14)

3.9.1 Ausgangssituation und Idee 2001

In Abgrenzung zu dem Projekt „Siedlungsentwicklung beider Rheinfelden“ (EF 8-9) behandelt das Schlüsselprojekt „Freiraumentwicklung TAB-Ost“ (EF 14) die Freiräume entlang des Rheins zwischen Basel im Westen und Möhlin / Schwörstadt im Osten.

Entlang des Hochrheins zieht sich an beiden Ufern ein Siedlungsband von Basel nach Rheinfelden und weiter bis nach Möhlin und Schwörstadt. Mit zunehmender Entfernung von Basel wird es mehr und mehr von Grünzäsuren unterbrochen bis die Freiräume bei Möhlin das Landschaftsbild dominieren. Die Freiflächen haben einen unterschiedlichen Charakter – in der Rheinebene herrschen offene Landschaften vor, die Hügelländer sind zumeist bewaldet. In den unterschiedlichen Bereichen des Projektes bestehen zahlreiche schützenswürdige Biotop. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der Freiraumentwicklung und der Siedlungsentwicklung.

Mit dem Schlüsselprojekt wird daher beabsichtigt, die Entwicklungsinteressen in Einklang zu bringen, indem ein landschaftlich attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum gestaltet wird.

Im westlichen Bereich des Projektperimeters (westl. Rheinfelden) bedarf es vornehmlich einer Koordination von Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung sowie der kommunalen Planungen. Hier sollen die bestehenden Freiräume und Naturbestandteile in einem Landschaftskonzept geschützt und für Naherholungszwecke aufgewertet werden.

Im östlichen Bereich zwischen Rheinfelden und Schwörstadt bzw. Möhlin steht der Schutz eines einzigartigen, bedeutsamen Naturraumes im Mittelpunkt des Interesses. Es

3.9.1 Situation de départ et idée 2001

A la limite avec le projet « Développement urbain des deux Rheinfelden » (EF 8-9), le projet clé « développement paysager ATB Est » est consacré aux paysages le long du Rhin entre Bâle à l'Ouest et Möhlin/ Schwörstadt à l'Est.

Une bande urbaine longe le Rhin de part et d'autre, de Bâle à Rheinfelden, puis vers Möhlin et Schwörstadt. Les césures vertes, peu nombreuses près de Bâle, se multiplient jusqu'à dominer le paysage à Möhlin. Leur visage est différencié – paysages ouverts dans la plaine du Rhin, paysages souvent boisés au pied des collines. De nombreux biotopes sont dispersés dans les différents secteurs du projet et ils méritent d'être protégés. Un conflit d'intérêt existe entre le développement paysager et le développement urbain.

Ce projet clé vise une harmonisation des intérêts de développement, en créant un espace économique et un espace de vie attractif sur un plan paysager.

Le secteur Ouest du périmètre du projet a besoin essentiellement d'une coordination du développement urbain, des transports et du développement paysager, ainsi qu'une planification communale. Sur ce site, les paysages existants et les éléments naturels doivent être protégés et mis en valeur pour servir à la détente et aux loisirs.

A l'Est du secteur, entre Rheinfelden et Schwörstadt–Möhlin, l'intérêt est focalisé sur la protection d'un milieu naturel unique et significatif. Il existe toutefois l'opportunité de mettre en valeur cette zone, appréciée pour les activités de loisirs et de détente. Aspect

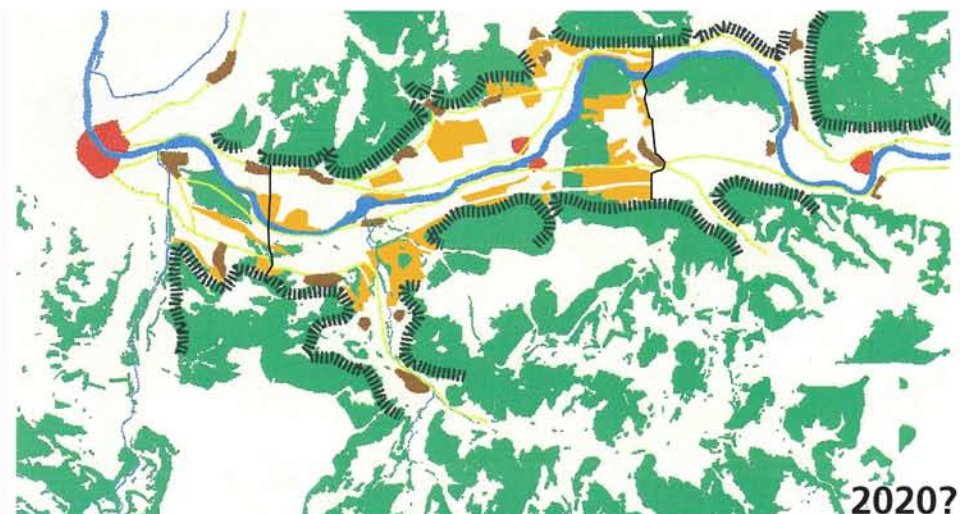
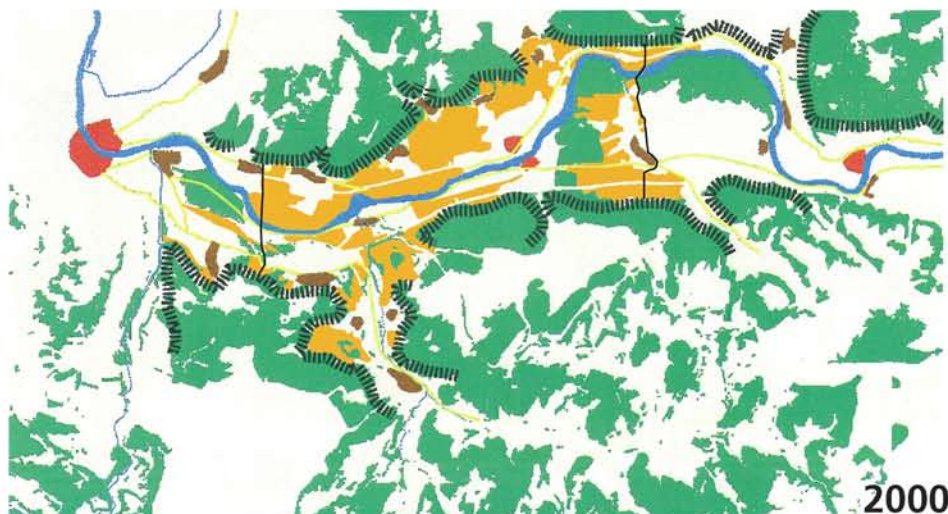
besteht gleichwohl das Potenzial dieses beliebte Naherholungsgebiet durch eine gezielte Inwertsetzung erfahrbar zu machen. Als bedeutsame Teilaspekte sollen die Uferbereiche des Rheins systematisch aufgewertet, die glazialen Relikte dringend geschützt und die Waldbewirtschaftung auf einen naturnahen Wald ausgerichtet werden.

Ursprünglich waren im Gesamtentwicklungskonzept 2001 drei Schlüsselprojekte für die Landschaftsentwicklung um Raum TAB-Ost vorgesehen. Um eine zusammenhängende Entwicklung der Siedlungs- und Landschaftsräume im Raum TAB-Ost zu erleichtern, wurden diese zu einem zusammengefasst. 2002 hat der TAB-Verein eine Machbarkeitsstudie für das Projekt ausgeschrieben. Die Erarbeitung wurde von einer Lenkungsgruppe des TAB-Vereins begleitet.

important du projet, les rives du Rhin et leurs abords, doivent être systématiquement mis en valeur, les reliques de l'époque glaciaire protégés d'urgence et la gestion de la forêt conduire au retour d'une forêt primaire.

A l'origine étaient prévus trois projets clés dans le concept global de développement pour les études paysagères de l'ATB Est. Pour faciliter un développement parallèle des espaces urbains et paysager ces trois études ont été réunies en une. En 2002, l'association ATB a lancé une mise en concurrence pour la rédaction d'une étude de faisabilité pour le projet. Sa réalisation a été accompagnée par le comité de suivi de l'association ATB, dans le cadre d'un processus coopératif.

Entwicklung der offenen Landschaftsräume Développement des espaces paysagers non construits



Entwicklung der offenen Landschaftsräume



3.9.2 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Freiraumentwicklung TAB Ost“

Mit der Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde das Büro Hesse+Schwarze+Partner (Zürich) beauftragt.

Die Studie „Landschaftsentwicklung TAB-Ost“ untersucht das Planungsgebiet aus naturräumlicher, kultureller und siedlungsstruktureller Perspektive. Demnach befindet sich der Planungsraum in einem Umbruch zwischen Landschaft und Stadt. Das hohe und vielfältige Potenzial dieser Hochrhein-Landschaft als Mosaik von Stadtlandschaft, naturnahen Abschnitten und offener Kulturlandschaft kann als siedlungsnaher Naherholungs- und Landschaftsraum einen eigenständigen Charakter erhalten, wenn die Freiraum-Qualitäten angemessen in Wert gesetzt werden.

Ziel des Konzepts ist die Sicherung, Verbesserung und Inwertsetzung der Freiraumsituation und Landschaftsentwicklung im grenzüberschreitenden Raum TAB-Ost. Die Vision „Landschaftspark Hochrhein“ reflektiert die Heterogenität von bebauten und unbebauten Bereichen und sucht deren qualitative Entwicklung nach den drei inhaltlichen Programmpunkten „Freihalten, Verbinden, Nachhaltig nutzen“. Sie werden ergänzt durch die kooperativen Programmpunkte „gemeinsame Organisationsstrukturen und gemeinsame Projekte“.

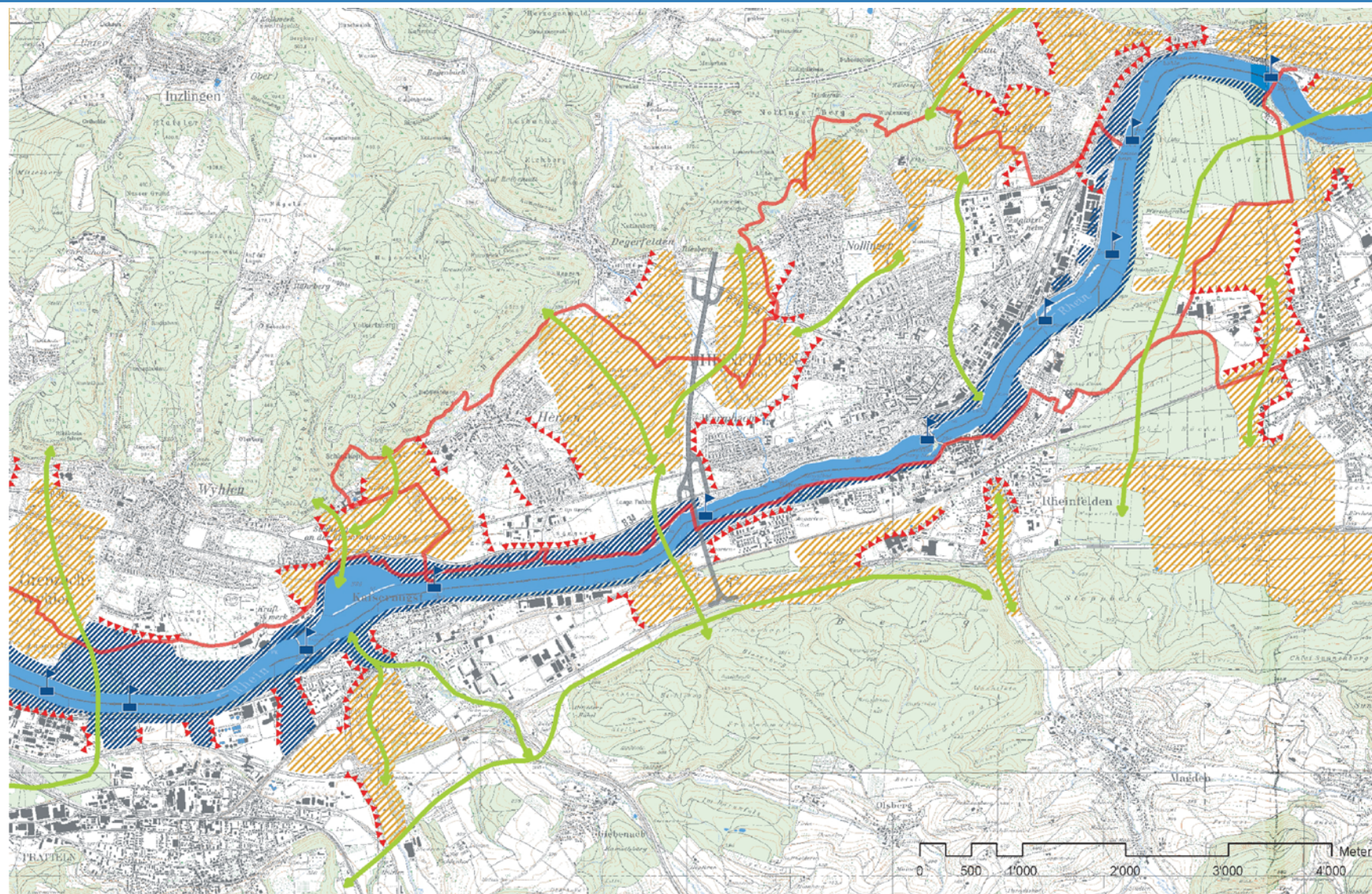
3.9.2 Résultats de l'étude de faisabilité « développement paysager ATB Est »

Le bureau Hesse+Schwarze+Partner (Zürich) a été chargé de la réalisation de l'étude de faisabilité.

L'étude « développement paysager ATB Est » examine le territoire de planification à partir des espaces naturels, culturels et des structures urbaines qui le composent. Dans cette perspective, le territoire de planification se trouve dans une phase de bouleversement entre paysage et ville. Le potentiel élevé et varié de ce paysage du Hochrhein, véritable mosaïque de paysages urbains, naturels et agricoles, peut revêtir un caractère individuel, à la condition que les zones libres soient mises en valeur de manière appropriée.

L'objectif du concept est la protection, l'amélioration et la mise en valeur des paysages de l'ATB Est et du développement paysager au sein du territoire transfrontalier de l'ATB Est. La vision « Parc paysager Hochrhein » reflète l'hétérogénéité d'espaces construits et d'espaces non construits et vise leur développement qualitatif selon les trois points du programme « libérer, lier, utiliser de façon durable ». Ils sont complétés par les points coopératifs du programme « structures organisationnelles communes et projets communs ».

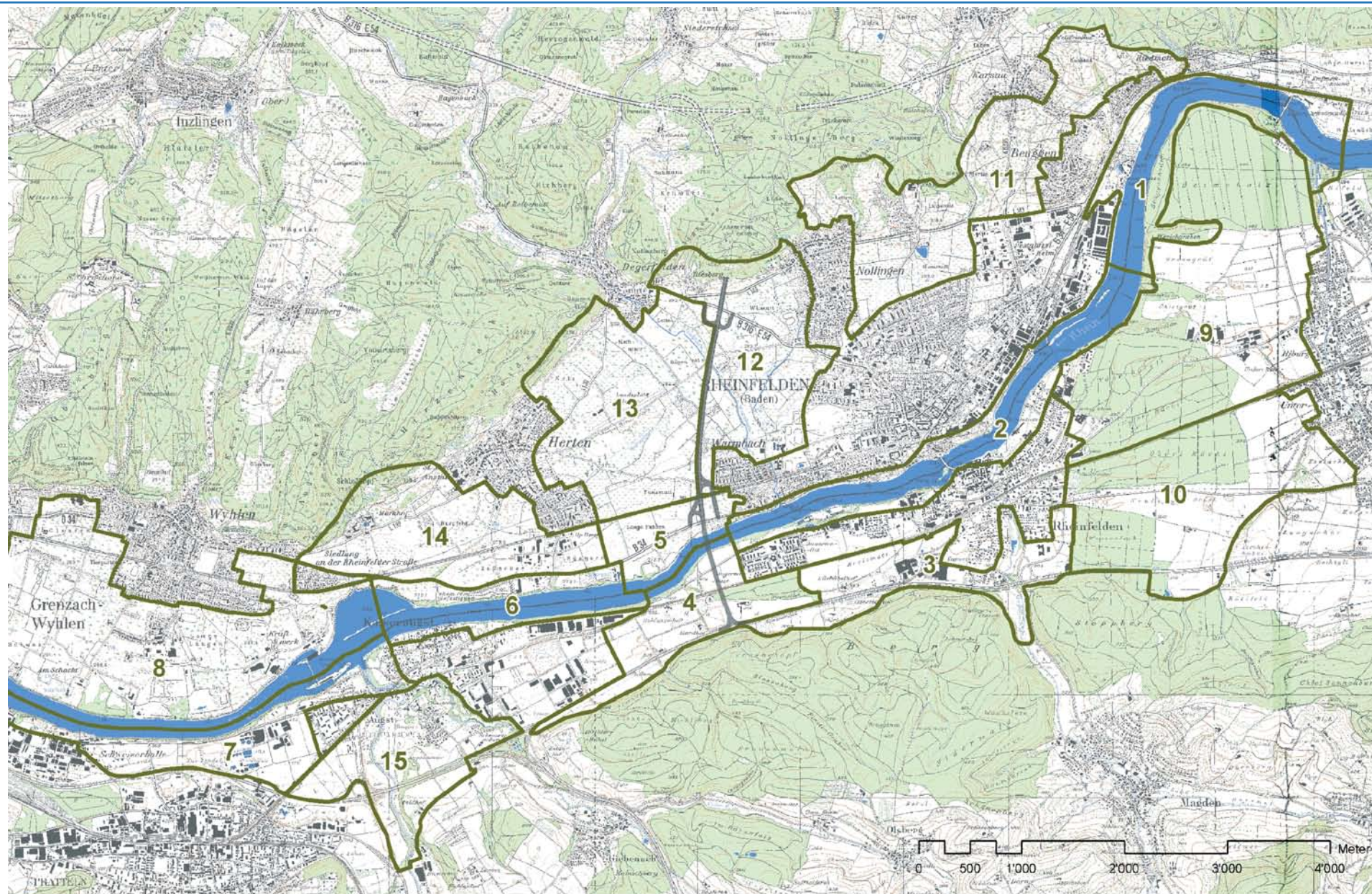




- | | | | |
|---|------------------------------|---|--|
|  | Prioritäre Vernetzungsachsen |  | Projekt Regionaler Natur- und Erlebnispark (Blaues Band) |
|  | Siedlungsbegrenzungslinie |  | Wegeprojekt |
|  | Prioritäre Freihalteräume |  | Flussübergänge (aktuell und vorgeschlagen) |

Landschaftsentwicklung TAB-Ost

**Übersicht räumliches Gesamtkonzept
zur Landschaftsentwicklung**



5 Teilraumgrenzen mit
TR-Nummern (s. Anhang 1 und 2)

Landschaftsentwicklung TAB-Ost
Übersicht Teilräume

Sie werden nach fünf Leitideen für den Gesamttraum konkretisiert.

- Die Leitidee „Nachhaltige Raumgliederung“ beschreibt die behutsame Gliederung des Landschaftsparks entlang des Rheins in bebaute und unbebaute Bereiche. Darin werden Grünzäsuren, Naturräume, aber auch Entwicklungsflächen festgelegt und die Bebauung des Freibereichs vermieden.
- „Gesicherte Naturlandschaft und Entwicklung der natürlichen Ressourcen“ präzisiert die Qualifizierung der natürlichen Teilräume. Die Vernetzung der unterschiedlichen Lebensräume, die Definition ungenutzter Teilbereiche als Wildnis oder die Aufwertung einzelner Landschaftselemente entsprechen der Idee des ökologischen Ausgleichs.
- „Nachhaltige Kultur- und Produktionslandschaft“ meint einen ökologischen Kulturraum, in dem Bewirtschaftung und Natur in Einklang gebracht und vermarktet werden.
- Unter der Leitidee „Attraktive Erholungslandschaft und vielfältiges Wegenetz“ wird die Qualität des Erlebnis und Erholungsraumes in der Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaft gefördert. Wegeverbindungen, Zugänge und Gestaltungselemente erleichtern die Erfahrbarkeit des Landschaftsparks.
- Als „Durchgrünte Siedlungslandschaft“ gewinnen bebaute Bereiche an ökologischer Qualität.

Ausgehend von diesen grundlegenden Gedanken zur Entwicklung des Landschaftsraumes TAB-Ost wurden für die 15 Teilräume die Potenzialanalysen und erste Konzeptionen vorgenommen und verschiedene Einzelprojekte definiert. Abschließend wurden in den drei Vertiefungsräumen Rheinfelden West/Warmbach, Grüne Spange Hard und Pratteln-Wyhlen-Augst eine beispielhafte Ausformulierung des Konzeptes vorgenommen.

3.9.3 Folgeprojekte

Das TAB Projekt „Freiraumentwicklung TAB Ost“ entwirft auf Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme Leitlinien für die Entwicklung des Landschaftsraums am Hochrhein zwischen Basel im Westen und Möhlin / Schwörstadt im Osten. Diese werden in grundsätzliche Aufgaben, in teilräumlichen Konzepte und zahlreiche Maßnahmenvorschläge umgesetzt.

Dementsprechend bietet es zum einen zahlreiche Vorschläge für die Gebietskörperschaften, die im Anhang aufgeführt sind.

Ils sont concrétisés conformément à cinq idées directrices pour l'ensemble du territoire.

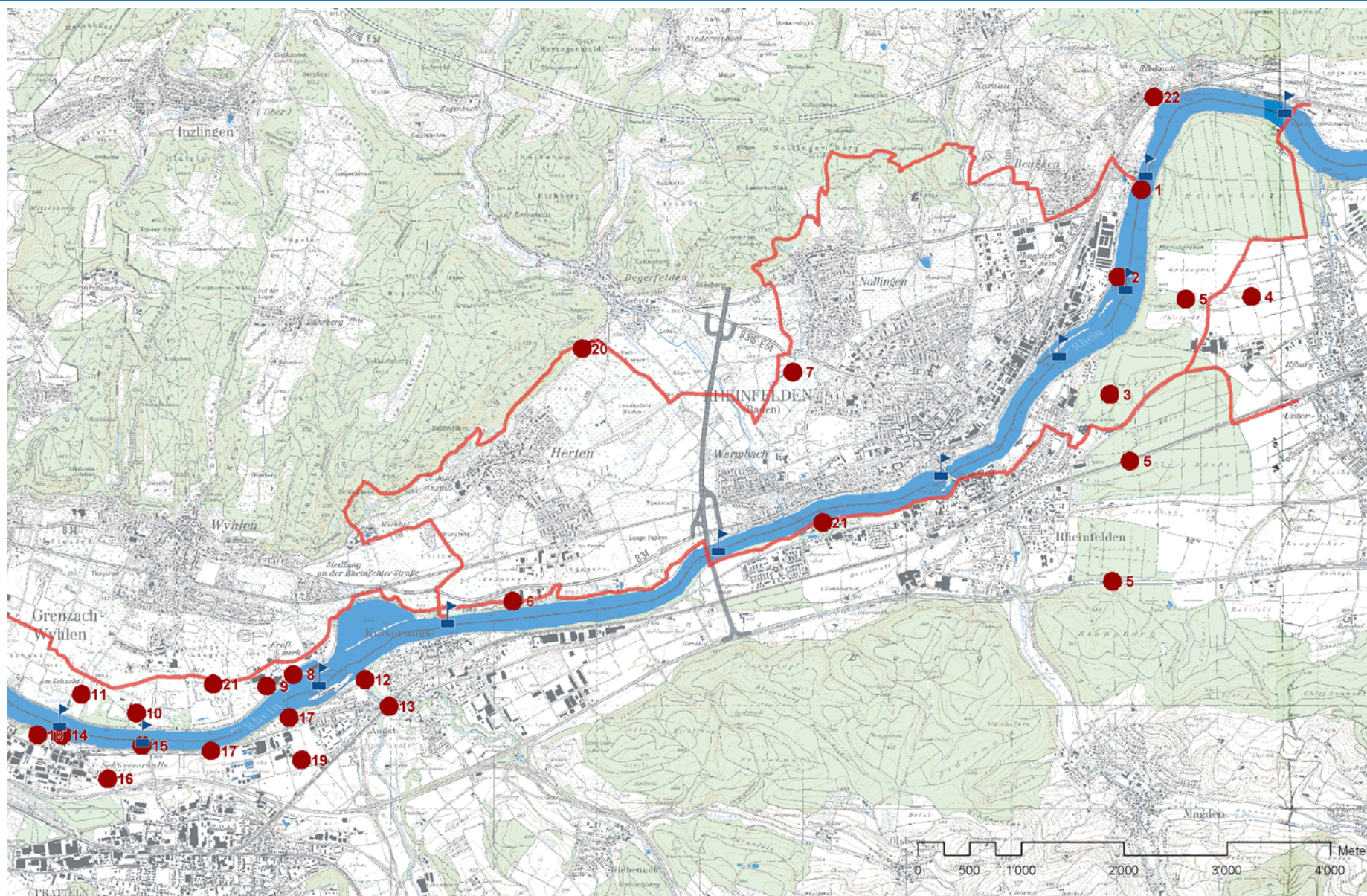
- L'idée directrice « structuration durable de l'espace » édicte la structuration respectueuse du parc paysager le long du Rhin en zones construites et non construites, avec la délimitation en son sein de césures vertes et d'espaces naturels mais également de surfaces de développement tout en évitant de construire dans les secteurs libres.
- L'idée directrice « Paysage naturel protégé et développement des ressources naturelles » précise la qualification des zones naturelles. La mise en réseau des différents espaces de vie, la requalification de zones non utilisées en zone naturelle sauvage ou la mise en valeur de quelques uns des éléments paysagers correspondent à l'idée d'une compensation écologique.
- L'idée directrice « paysage durable de culture et de production » traite d'un espace de culture écologique, dans lequel l'exploitation et la nature coexistent et sont commercialisés harmonieusement.
- La qualité de l'espace de détente et de loisirs du paysage naturel, culturel et urbain est promue à travers l'idée directrice « paysage de loisirs et de détente et chemins variés ». Les chemins, les accès et éléments d'aménagement facilitent l'accessibilité au parc paysager.
- En tant que « paysages urbains verts » les espaces bâtis gagnent en qualité écologique.

En partant de cette pensée fondatrice du développement paysager de l'ATB Est, une analyse des potentiels, quelques premières conceptions et différents projets individuels ont été entrepris pour 15 secteurs partiels. En conclusion, une version exemplaire du concept a été formulée pour trois secteurs d'approfondissement que sont Rheinfelden West/Warmbach, Grüne Spange Hard et Pratteln-Wyhlen-Augst.

3.9.3 Projets consécutifs

Le projet ATB «Développement paysager ATB Est» énonce, sur la base d'un large constat, des lignes directrices pour le développement paysager du Hochrhein entre Bâle à l'Ouest et Möhlin / Schwörstadt à l'Est. Ces lignes directrices sont mises en application par le biais de concepts applicables à des parties du secteur et de nombreuses propositions de mesures.

En conséquence, il offre de nombreuses propositions aux collectivités locales, énoncées en annexes.



 Projekte (s. Anhang 2)

 Flussübergänge (aktuell und vorgeschlagen)

 Wegeprojekt

Landschaftsentwicklung TAB-Ost
Übersicht Projektideen

Um die Ergebnisse des Projektes fortzuführen, lassen sich zum anderen allgemeine interkommunale Aufgaben und Folgeprojekte ableiten, die durch den TEB vertieft und begleitet werden könnten. Darunter fallen

- die Schaffung einer gemeinsamen Trägerschaft „Landschaftspark Hochrhein“ als Dach für die Entwicklung des Raumes.
- die Suche nach Wegen zur dauerhaften Sicherung der Siedlungsränder, beispielsweise durch ein regionales Freiflächenmanagement,
- die Vernetzung der Naherholungsorte, Frei- und Siedlungsräume durch eine zusammenhängendes Langsamverkehrskonzept.

3.9.4 Evaluation

Das Projekt „Freiraumentwicklung TAB Ost“ befasst sich mit den Frei-, Landschafts- und Naturräumen. Das Projekt korrespondiert daher nicht mit allen Zielen des Gesamtentwicklungskonzeptes von 2001. Es wurde allerdings inhaltlich auf die anderen Siedlungs- und Verkehrsprojekte abgestimmt.

Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung

Das Projektgebiet besteht aus sehr unterschiedlichen Landschaftsräumen, die einem zum Teil erheblichen Siedlungsdruck ausgesetzt sind. Je nach Lage und Qualität überwiegen die Ansprüche an den Landschaftsraum von Freizeit, Landwirtschaft oder Natur. In der Studie wird der Landschaftsraum in 15 Teilräume unterteilt. Dadurch besteht die Möglichkeit, für die einzelnen Teilbereiche Ziele, Handlungsansätze und Maßnahmen zu definieren. Gleichzeitig werden die landschaftlichen Aspekte in die Siedlungsprojekte integriert. So wird ortspezifisch ein Gleichgewicht der Nutzungen gefunden.

Beispielsweise halten klar definierte Siedlungsbereiche und Grünzäsuren Landschaftsräume frei; machen neue Wegeverbindungen, Bänke und Aussichtspunkte Landschaft erlebbar und setzen sie in Wert; sind der Erhalt von Streuobstwiesen, Inszenierung oder die Förderung von Landwirtschaft und naturbelassenen Biotopen Elemente einer nachhaltigen Kulturlandschaft.

Durch klare Prinzipien und eine Reihe von Handlungsansätzen dient das Projekt der Erneuerung und Inwertsetzung der Landschaft als Naherholungs- und Erlebnisraum, als ästhetisches Element, Standort und Lebensgrundlage für Mensch und Natur. Es stärkt auf diese Weise die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums.

Afin de poursuivre avec les résultats de ce projet, des tâches intercommunales communes et des projets consécutifs, qui ont été tirés de ce grand projet, pourraient être approfondis et accompagnés par l'ETB. Il s'agit de :

- l'établissement d'un portage commun «Parc paysager Hochrhein», qui constituerait le faitage du développement du territoire,
- la recherche de solutions pour la conservation durable des franges urbaines, par exemple par un management régionalisé des surfaces,
- la mise en réseau des zones de détente et de loisirs, des zones libres et des zones urbaines par un concept cohérent de mobilité douce.

3.9.4 Evaluation

Le projet « Développement paysager de l'ATB Est » est consacré aux espaces libres, naturels et paysagers. Il ne concerne pas directement l'ensemble des thèmes du projet de développement global de 2001. Son contenu a cependant été harmonisé avec d'autres projets d'urbanisation et de transports.

Habitat, population, urbanisation

Le projet est composé d'espaces paysagers très différenciés, dont certains subissent une pression foncière très forte. Selon leur emplacement et leur qualité, les attentes en matière de loisirs, d'agriculture ou de nature varient. L'étude divise l'espace paysager en 15 secteurs partiels, rendant possible une définition individualisée des objectifs, des actions et des mesures pour chacun des secteurs. En même temps, les aspects paysagers sont intégrés dans les projets d'urbanisation. Ainsi, il propose pour chaque site un équilibre des occupations.

Par exemple, des zones urbaines clairement définies et des coupures vertes libèrent les espaces paysagers, rendent possibles de nouveaux itinéraires, des bancs et des points de vue paysagers et les mettent en valeur. La conservation de vergers, l'aménagement de l'agriculture et des biotopes conservés dans leur état naturel d'origine sont autant d'éléments d'un paysage durable.

En fixant des principes clairs et en initiant une série d'actions, le projet sert au renouvellement et à la mise en valeur du paysage en tant que zone de loisirs, d'élément esthétique et de fondement vital pour l'homme et la nature. L'attractivité de l'espace naturel et économique en est renforcé.

Verkehr

Die verkehrsplanerischen Aspekte des Projektes betreffen den Freizeitraum als Verkehrsziel, Fortbewegung als Freizeitaktivität und die ökologisch-landschaftliche Funktion der Verkehrsinfrastruktur.

Das Projekt „Freiraumentwicklung TAB Ost“ stärkt durch Brücken, durchgehende Fuß- und Radwege die Erreichbarkeit des Landschaftsraumes für den Langsamverkehr. Entlang des Rheins und in den Vertiefungsräumen sind überörtliche Verkehrsaspekte (des LV) eingeflossen. Allerdings beschränken sich diese auf die „interne“ Erschließung der Landschaft. Intermodalität sowie die Wechselwirkung zwischen Landschaft und Alltagsgebrauch werden gegenüber der Freizeitfunktion kaum beleuchtet.

Wirtschaft

Das Projektgebiet wird als Kulturlandschaft für touristische und landwirtschaftliche Zwecke genutzt.

Aufgrund der großen Bedeutung des Tourismus in der Region, verspricht Steigerung der landschaftlichen Qualität auch eine Sicherung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Die regionale Inszenierung und Vermarktung der landwirtschaftlichen Produktion zeigt zum einen den bestehenden landwirtschaftlichen Betrieben eine wirtschaftliche Perspektive auf. Zum anderen wird die Landwirtschaft als Motor für die touristische Attraktivität genutzt. Die ökonomische Tragfähigkeit war nicht Gegenstand der Untersuchung.

Schließlich trägt das Projekt im Zusammenwirken mit den Projekten „Salina-Raurica“ oder „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ zur Imageverbesserung des Wirtschafts- und Lebensraums bei.

Natur und Umwelt

Sicherung und Verbesserung von Natur und Landschaft sind elementarer Bestandteil des Schlüsselprojektes. Dazu wurden Grenzen für die Besiedelung definiert, die auf den analysierten Landschaftsräumen und auf den bestehenden Planungen beruhen. Im Sinne eines haushälterischen Bodenmanagements wären Prioritäten bei der Schutzwürdigkeit der zu bebauenden Gebiete wünschenswert. Positiv ist hingegen die Definition von landschaftsplanerischen Qualitätsansprüchen für die Siedlungserweiterungsgebiete.

Es wurden zahlreiche Biotope und Naturbestandteile in dem großflächigen Projektgebiet definiert. Das Konzept sieht deren Schutz, Aufwertung und Vernetzung vor und schlägt konkrete Maßnahmen, wie die Renaturierung von Wasserläufen, die Anlage von

Transports

Les aspects liés au plan de transports concernent l'espace de loisirs pris en tant que destination, les déplacements vus comme des activités de temps libre et la fonction écolo-agricole de l'infrastructure des transports ;

Le projet « développement paysager de l'ATB Est » renforce l'accessibilité de l'espace paysager pour le trafic doux par des ponts ainsi que des pistes cyclables et sentiers pédestres en continu. Le long du Rhin et dans les zones de zoom, les éléments de transport interurbain (du trafic doux) ont été abordés. Toutefois, celles-ci sont réduites à l'accès « interne » au paysage. L'intermodalité et l'interaction entre le paysage et l'usage quotidien sont peu mises en lumière, en comparaison avec les fonctions de loisirs.

Economie

Le territoire de projet est utilisé à des fins agricoles et touristiques avec une dimension paysagère.

En raison de la grande importance du tourisme dans la région, l'accroissement de la qualité du paysage promet une pérennité du tourisme en tant qu'activité économique. Une perspective économique est donnée aux entreprises agricoles par la mise en scène régionale et la commercialisation de la production agricole. Par ailleurs, l'agriculture sert de moteur à l'attractivité touristique. Mais la viabilité économique ne faisait pas l'objet de l'analyse.

Enfin, le projet, avec ceux de „Salina-Raurica“ ou celui du « développement urbain Rheinfelden D-CH », contribuent à l'amélioration de l'image de l'espace économique et de bassin de vie.

Nature et environnement

La protection et l'amélioration des paysages et des biotopes sont des composants élémentaires de ce projet clé. A cette fin, des limites à l'urbanisation ont été fixées, limites qui reposent sur les espaces paysagers analysés et sur les planifications existantes. Dans l'esprit d'une gestion économe des sols, la fixation de limites dans la désignation des zones à bâtir serait souhaitable. Il est heureux par contre d'avoir une définition des attentes qualitatives paysagers par rapport aux zones d'extension urbaine.

De nombreux biotopes et éléments naturels ont été définis pour la zone de projet. Le concept en prévoit la protection, la mise en valeur et la connexion et propose des mesures concrètes, telles la renaturation des cours d'eau, l'aménagement de bosquets, la

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Wohnen, Bevölkerung, Besiedelung / Habitat, population, urbanisation		
Sicherung der Attraktivität TAB Assurer l'attractivité de l'ATB	Zusätzliche Gewerbeflächen / Economie	
	Zusätzlicher Wohnraum / Habitat	
	Aufwertung der Landschaft / Paysage	+
	Stadterneuerung / Rénovation urbaine	
	Image des Projektgebiets / Spécificité du périmètre	+
Zentrenstärkung Renforcement des centres	Angebot Dienstleistungen / Services	
	Angebot Nahversorgung / Approvisionnement	
	Bezug zu regionalem Zentrenkonzept / Relation avec une stratégie des pôles de centralité	+
Konversion und Nachverdichtung Reconversion et densification	Verhältnis Konversion und Neuversiegelung / Rapport entre reconversion et réaménagement	
	Nachverdichtung / Densification	
Besiedlung in Entwicklungsachsen Urbanisation des axes de développement	Besiedlung Innerhalb der Achsen / Urbanisation à l'intérieur des axes	+
	Sicherung der Grünzäsuren / Protection des césures vertes	+
Städtebauliche Qualität Qualité urbaine du bâti	Städtebauliches Gesamtkonzept / Concept global d'urbanisme	
	Eigenständige Qualität / Qualité spécifique	+
	Einfügung Landschaft und Zentren / integration paysages et centralités	+
	Landschaftsplan. Gesamtkonzept / Plan paysager. concept global	+
Verkehr / Transport		
Stärkung Renforcement	Erschliessung ÖV / Desserte par transport en commun (TC)	
	Erschliessung MIV / Desserte par transports individuels motorisés (TIM)	
	Erschliessung Langsamverkehr (LV) / Desserte pour la mobilité douce (MD)	+
Optimierung Intermodalität Intermodalité optimale	Verbindung MIV - ÖV / Raccordement TIM - TC	
	Verbindung ÖV - ÖV / Raccordement TC - TC	o
	Verbindung LV - ÖV / Raccordement MD - TC	o
Angemessener Ausbau Aménagement adapté	ÖV / TC	
	MIV / TIM	
	LV / MD	+
Wirtschaft / Economie		
Stärkung, Schaffung neuer Arbeitsplätze Renforcement, création de nouveaux emplois	Flexibilität der Flächenausweisung / Flexibilité de l'adaptation de la mise à disposition	
	Schaffung neuer Arbeitsplätze / Création d'emplois	
Standortentwicklung und Vernetzung Développement local et mise en réseau	Anknüpfung an reg. Nachfrage / Accès à l'offre régionale	+
	Vernetzung und Management / Mise en réseau et gestion	
Innovationsförderung durch Forschung und Ausbildung Promotion de l'innovation par la recherche et la formation	Forschungseinrichtungen / Equipements de recherche	
	Anbindung Ausbildungsangebote / Raccordement aux offres de formation	

Ziele TAB Entwicklungskonzept 2001 / Objectifs ATB concept de développement 2001	Evaluierungskriterien für Projekte / Critères d'évaluation des projets	Bewertung / Evaluation
Natur und Umwelt / Nature et environnement		
Haushälterisches Bodenmanagement Gestion économe du sol	Ausgewiesene Fläche / Etat des surfaces	+
	Nachverdichtung / Redensification	o
Erhalt, Vernetzung und Aufwertung bedeutender Naturbestandteile Préservation, mise en réseau et en valeur des composantes naturelles importantes	Erhalt bestehender Biotope / Préservation des biotopes actuels	+
	Vernetzung / Mise en connexion	+
	Aufwertung / Revalorisation	+
Reduktion der Umweltbelastung Réduction des nuisances environnementales	Luft / Air	+
	Lärm / Bruit	+
	Boden / Sol	+
	Wasser / Eau	+
Infrastruktur / Infrastructure		
Grün und Freiflächen Surfaces vertes et espaces libres	Neuanlage v. Naherholungsräumen / Nouveaux espaces destinés aux loisirs de proximité	+
	Aufwertung und Zugänglichkeit / Mise en valeur et accessibilité	+
Kulturelle Infrastruktur Infrastructure culturelle	Stärkung der Stadteilkultur / Amélioration de la culture de quartier	
	Stärkung der übergeordneten Kultur / Amélioration de la culture d'élite	
Versorgung mit Waren und Dienstleistungen Approvisionnement des marchandises et des services	Distanz zu bestehenden Angeboten / Distance avec les offres existantes	
	Zus. Angebot (Zentrenrelevanz?) / Offre supplémentaire (rélevant pour les centralités?)	
Zusammenarbeit im Gesundheitswesen Coopération dans les systèmes de santé	Abstimmung / Coordination	
	Funktionsteilung / Répartition des fonctions	
Ver- und Entsorgung Distribution de l'énergie et traitement des déchets	Unterhalt / Entretien	
	Modernisierung und Ergänzung / Modernisation et Ajout	
Politische Struktur / Structure politique		
Effiziente, grenzüberschreitende Struktur Structure performante et transfrontalière	Kooperation Nachbargemeinden / Coopération avec les communes voisines	o
	Abstimmung TAB / Coordination ATB	+

Gehölzstreifen, die Entwicklung ungenutzter Flächen zu kleinen „Wildnissen“ oder Maßnahmen zur Überwindung von Straßen und Scheinen vor.

Die Freihaltung von Bebauung und Schutz extensiv genutzter Flächen trägt zum Schutz der Wasserreserven bei.

Infrastruktur

Das Konzept enthält zahlreiche Ansätze und Vorschläge zur Stärkung der Naherholung in dem Projektgebiet. Hierdurch werden nicht nur unterschiedliche Freizeitaktivitäten wie Wandern, Fahrrad fahren, Skaten, Baden oder Lagern gefördert, sondern auch die auch die Erfahrbarkeit der Landschafts- und Naturräume. Durch Erschließung, Inwertsetzung und Inszenierung werden wenig bekannte Landschaftsbereiche zugänglich.

Politische Struktur

Für diesen „Landschaftspark Hochrhein“ wird die Gründung einer übergeordneten Trägerschaft aus „Gemeinden, Organisationen und Verwaltungsstellen“ vorgeschlagen. Sie dient der Koordination, Akzeptanzerzielung, Öffentlichkeitsarbeit oder Sicherstellung von Organisationsformen zur Umsetzung von Projekten.

Dieser Vorschlag ist geeignet die konkurrenzierenden Gebietskörperschaften in ein gemeinsames Projekt zu vereinen. Er erlaubt darüber hinaus die Verankerung des Projekts in den kommunalen Planungen. In der trinationalen Agglomeration Basel ist eine gute Einbindung in das Gesamtentwicklungskonzept und andere Schlüsselprojekte festzustellen. Eine gemeinsame Veranstaltung für das Projekt „Landschaftsentwicklung TAB-Ost“ kann als Anlass für die Verstärkung der Zusammenarbeit genutzt werden.

3.9.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend bietet die Machbarkeitsstudie ein dem heterogenen Charakter des Gebietes angemessenes Konzept. Es handelt sich um eine ökologisch und landschaftlich behutsame Idee mit vorsichtigen Eingriffen, welche ihre Qualität jedoch erst zögerlich offenbart. Denn sie bleibt in manchen Punkten etwas undeutlich, was dem zum Teil allgemeinen Niveau der Ausformulierung sowie der teilweise undeutlichen Verortung und Visualisierung geschuldet ist.

Eine Veranstaltung soll die am Projekt beteiligten Akteure zusammen bringen, damit das Projekt und seine Maßnahmen in der kommunalen Praxis verankert und die „Zukunft des Landschaftsparks Hochrhein“ angestoßen wird.

transformation de surfaces non utilisées en petites zones sauvages ou des mesures en faveur de la traversée de routes et de rails.

Empêcher les constructions et protéger les surfaces exploitées extensivement contribue à la protection des réserves d'eau.

Infrastructure

Le concept contient de nombreuses initiatives et propositions pour le renforcement des loisirs et de la détente dans le territoire du projet. Par cela, ce ne sont pas seulement les différentes activités de loisirs telles la randonnée, le cyclisme, le skate, la natation ou le camping qui sont encouragées, mais aussi les activités paysagères et naturelles. Des paysages peu connus deviennent accessibles grâce à la mise en valeur et mise en scène.

Structure politique

Pour le « parc régional du hochrhein », est proposée de créer une structure faîtière composée des « communes, organisations et services administratifs ». Elle permettrait la coordination, l'adhésion, les relations publiques ou la garantie de formes organisationnelles pour la mise en pratique de projets.

Cette proposition est destinée à réunir dans un même projet des collectivités locales concurrentes. De plus, elle permet l'ancrage du projet dans les documents de planification communaux. Au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle, une bonne intégration dans le concept de développement global est établie. Une manifestation de clôture du projet « développement paysager ATB Est » peut constituer une opportunité pour la confirmation de la collaboration.

3.9.5 Résumé

En conclusion, l'étude de faisabilité offre un concept adapté au caractère hétérogène du territoire. Il s'agit d'une idée respectueuse sur un plan écologique et paysager, avec des interventions précautionneuses, idée qui ne révèle que peu à peu sa qualité. Car elle reste un peu imprécise sur certains points, en raison du niveau général des formulations, d'une localisation et d'une visualisation en partie imprécises.

Une manifestation doit réunir les acteurs qui y ont participé, afin que le projet et ses mesures soient ancrés dans la pratique communale et que „l'avenir du parc régional Hochrhein,“ puisse être déclenché.

3.10 Die anderen Projekte des Gesamtentwick- lungskonzepts 2001 Les autres projets du concept global de développement 2001

Im Rahmen des INTERREG III Projektes 2b4 wurden drei übergreifende Projekte durchgeführt:

- Einrichtung einer Raumbeobachtungsplattform,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Fortschreibung des Gesamtentwicklungskonzepts.

Die drei Projekte sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

3.10.1 GIS-Plattform: Ein Raumbeobachtungsinstrument für die ganze Agglomeration

Im Planungsbüro der Trinationalen Agglomeration Basel wird eine GIS-Stelle (GIS = Geographisches Informations System) als Instrument zur Raumbeobachtung aufgebaut. Das Geographische Informationssystem ermöglicht es, geografische und statistische Daten räumlich darzustellen und auszuwerten. Durch die Kombination von statistischen und räumlichen Daten hat das Planungsbüro der Trinationalen Agglomeration Basel eine große Zahl thematischer Analysen und Karten für die Gesamtheit der Agglomeration erstellt und den Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt.

Für die Schaffung dieser grenzüberschreitenden GIS-Plattform wurde zunächst eine grenzüberschreitende Datenbank angelegt. Die den statistischen Datenbanken zugrundeliegenden Definitionen und Zeiträume sind in den drei Ländern sehr unterschiedlich. Noch schwieriger ist die Situation für die Prognosen, da zudem auch die Annahmen und Algorithmen uneinheitlich sind. Für die grenzüberschreitende Datenbank wurden die statistischen Daten der drei Länder miteinander abgeglichen und aufbereitet. Im Falle

Dans le cadre du projet 2b4 INTERREG III, ont été menés trois projets globaux :

- installation d'un observatoire du territoire
- relations publiques
- continuation du concept global de développement.

Les trois projets sont décrits brièvement ci-dessous.

3.10.1 Plateforme SIG : un instrument d'observation du territoire pour l'ensemble de l'agglomération

Un service de SIG (SIG = Système d'Information Géographique) a été mis en place au sein du bureau d'aménagement de l'Agglomération Trinationale de Bâle pour servir d'instrument d'observation du territoire. Le système d'information géographique permet de représenter et évaluer des données géographiques et statistiques du territoire. Par la combinaison de données statistiques et spatiales, le bureau d'aménagement de l'Agglomération Trinationale de Bâle détient un grand nombre d'analyses et de cartes thématiques établies pour la totalité de l'agglomération et mises à disposition des collectivités territoriales.

Pour la mise en place de la plateforme transfrontalière SIG, une banque de données transfrontalière a d'abord été créée. Les définitions et les périodes qui fondent les banques de données statistiques sont très différentes dans les trois pays. La situation des prévisions est encore plus compliquée en raison de l'hétérogénéité des hypothèses et des algorithmes. Pour la banque de données transfrontalière, les données statistiques

der Prognosen wurden die Vorausberechnungen der drei Länder verglichen, ohne eine gemeinsame grenzüberschreitende Prognose zu erstellen.

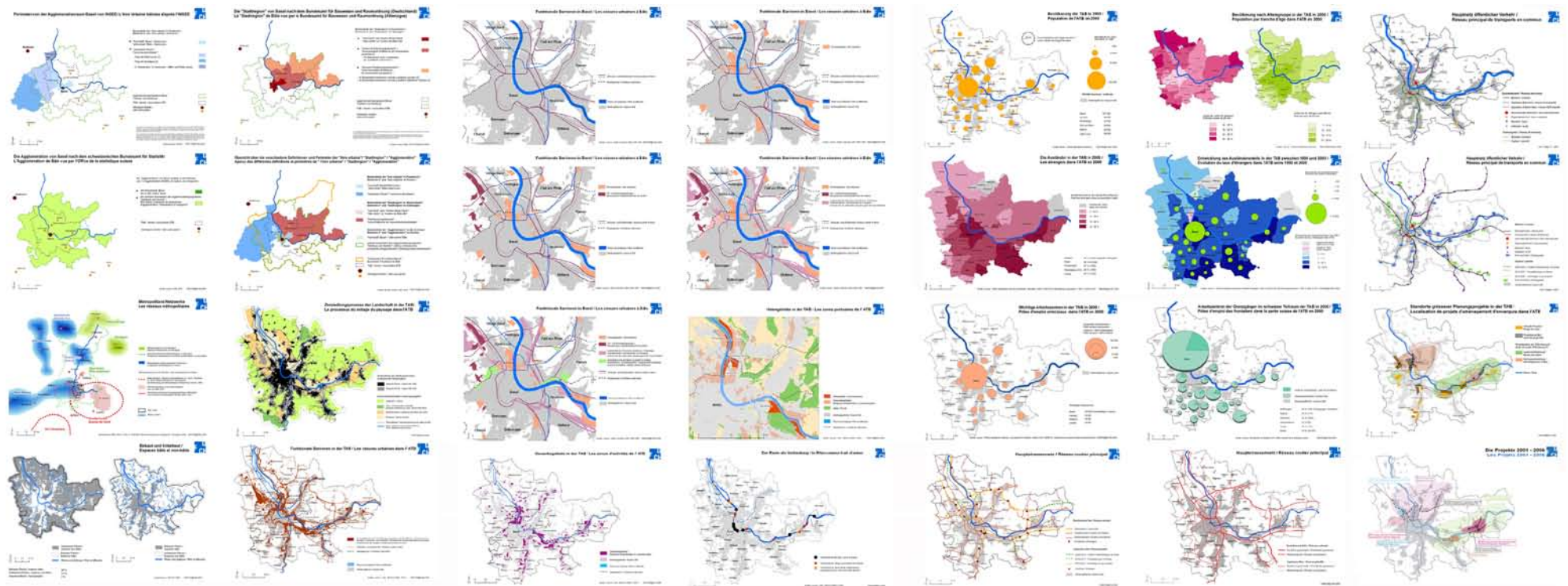
Ähnlich verhält es sich im Fall der kartografischen Grundlagen. Nicht alle Teilräume der Trinationalen Agglomeration Basel haben eine digitale Kartengrundlage. Die Landnutzungen wurden in den drei Ländern nicht in der gleichen Weise, nach den gleichen Kategorien erfasst. Als Kartengrundlage wurde daher eine grenzüberschreitende topografische Karte digitalisiert. Die Nutzungen wurden mit Orthofotos abgeglichen.

Im Rahmen des INTERREG III Projekts wurde dieses Projekt in enger Zusammenarbeit mit den Partnern der drei Länder erarbeitet. Die Datenbank für das Gebiet der Trinationalen Agglomeration Basel wurde erstellt. Die GIS-Plattform funktioniert und von der TAB wurden zahlreiche thematische Karten erstellt. Diese werden in das Gesamtentwicklungskonzept von 2006 integriert. Eine Arbeitsgruppe wurde für die grenzüberschreitende GIS-Plattform gegründet.

des trois pays ont été comparées entre elles et remaniées. Dans le cas des prévisions à long terme, les estimations des trois pays ont été comparées, sans établir une prévision transfrontalière commune.

La situation des bases cartographiques est comparable. L'ensemble des secteurs de l'Agglomération Trinationale de Bâle ne disposent pas d'une base cartographique digitale. L'occupation des sols n'a pas été saisie de la même manière et dans les mêmes catégories dans les trois pays. Une carte transfrontalière topographique a été digitalisée pour constituer la base cartographique. Les utilisations ont été comparées avec des orthophotos.

Ce projet a été élaboré dans le cadre du projet INTERREG III en collaboration étroite des acteurs des trois pays. La base de données pour le territoire de l'Agglomération Trinationale de Bâle a été dressée. La plateforme SIG fonctionne et l'ATB a réalisé bon nombre de cartes thématiques, qui ont été intégrées dans le concept de développement global. Un groupe de travail a été constitué pour la plateforme transfrontalière SIG.



Diese analytische Arbeit erlaubt allen Gemeinden, sich strategisch in den der Trinationalen Agglomeration Basel zu positionieren. Die mit Hilfe des GIS erstellten Karten und Pläne machen darüber hinaus die Gesamtheit der TAB für die Öffentlichkeit sichtbar.

3.10.2 Öffentlichkeitsarbeit

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit unternommen (Erstellung und laufende Aktualisierung eines Internetauftritts, Teilnahme an Veranstaltungen und Ausstellungen, Pressekonferenzen sowie das Verfassen von Artikeln).

Um die geleisteten Arbeiten auf den unterschiedlichen Ebenen (lokal, regional, national und europäisch) in Wert zu setzen, ist jedoch nötig, diese Aktivitäten zu intensivieren und zu Ende zu führen.

Mit dem Übergang von der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) zum Eurodistrict (TEB) und die damit verbundenen Vorbereitungen Ende 2006 wurde der Verein viel öfter in den Medien dargestellt.

Artikel über die Tätigkeiten der TAB sind in den folgenden Medien erschienen :

- Basler Zeitung, CH
- Badische Zeitung, D
- DNA, F
- Alsace, F
- Urbanisme, F
- Moniteur des travaux publics, F.

Seit Anfang 2007 sind die Artikel zum Thema TEB auf der TEB-Webseite zu finden.

3.10.3 Fortschreibung der Entwicklungsstrategie für die Trinationale Agglomeration Basel

Von 2001 bis 2006 wurde im Rahmen des TAB Vereins eine erfolgreiche Arbeit in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geleistet. Neben den Schlüsselprojekten konnten die Arbeitsgruppe Raumordnung und die Belegschaft des Planungsbüros an weiteren für Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel bedeutsamen grenzüberschreitenden Initiativen mitwirken.

Ce travail analytique permet à toutes les communes de se positionner stratégiquement au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle. De plus, les cartes réalisées à l'aide du SIG rendent visible la globalité de l'ATB pour le public.

3.10.2 Relations publiques

De nombreuses initiatives dans le domaine des relations publiques ont été prises dans les dernières années (conception et mise à jour continue d'un site web, participation à des manifestations et des expositions, conférences de presse et rédaction d'articles).

Afin de mettre en valeur les travaux effectués sur les différents niveaux (local, régional, national et européen), il est toutefois indispensable d'intensifier encore et de mener à leur terme ces activités.

Le passage de l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) vers l'Eurodistrict (ETB) et les préparations qui ont été nécessaires, ont mis régulièrement l'association en avant dans les médias.

Des articles rapportant les activités de l'ATB ont paru dans les médias suivants :

- Basler Zeitung, CH
- Badische Zeitung, D
- DNA, F
- Alsace, F
- Urbanisme, F
- Moniteur des travaux publics, F.

Depuis début 2007, une revue de presse reprenant les articles traitant de l'ETB est disponibles sur le site web de l'Eurodistrict.

3.10.3 Poursuite de la stratégie de développement pour l'Agglomération Trinationale de Bâle

Un travail de collaboration transfrontalière a été réalisé avec succès de 2001 à 2006, dans la cadre de l'association ATB. A coté des projets clés, le groupe de travail aménagement et le personnel du bureau aménagement ont pu participer à d'autres initiatives transfrontalières d'importance pour le développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

Darunter fallen unter anderem:

- das Réseau Métropolitaine Rhin-Rhône,
- die Oberrheinkonferenz,
- Metrobasel,
- die Nachbarschaftskonferenz,
- die M.O.T.
- usw.

Darüber hinaus sind die Akteure der trinationalen Agglomeration Basel in zahlreichen regional bedeutsamen Projekten vertreten:

- das Agglomerationsprogramm Basel und
- das Gesamtverkehrsmodell Basel.

Sämtliche Aktivitäten innerhalb der Trinationalen Agglomeration Basel führten zu deutlichen Fortschritten in der gemeinsamen grenzüberschreitenden Raum- und Verkehrsentwicklung. Die gemeinsamen Kenntnisse sind genauer, die Vision für den gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum klarer und die Handlungsbedarfe deutlicher geworden. Bereits in der Projektkonvention für INTERREG III ist die Fortschreibung des Entwicklungskonzepts vorgesehen.

Im Übergang von der Trinationalen Agglomeration Basel zum Trinationalen Eurodistrict Basel erfüllt dieses Konzept fünf Aufgaben:

- Es liefert eine analytische Grundlage für die Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel. (Band 1)
- Es wertet die Erfahrungen des INTERREG III Projektes TAB mit Blick auf die Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aus. (der vorliegende Band 3)
- Es entwirft eine gemeinsame Vision und Strategie für die Zukunft der trinationalen Agglomeration Basel. (Band 2)
- Es bietet mit dieser Vision eine Anregung und einen Anstoß für die Entwicklung in der weiteren Agglomeration, dem Perimeter des Trinationalen Eurodistricts Basel.
- Er bietet eine gemeinsame Grundlage für grenzüberschreitende Projektentwicklung und Anlass für ein dynamisches grenzüberschreitendes Großprojekt (IBA Basel 2020).

Die Entwicklungsstrategie der Trinationalen Agglomeration Basel „Eine Zukunft zu Dritt: Entwicklungsstrategie 2006 – 2020“ wird in einem kooperativen Verfahren erarbeitet. Sie wird kontinuierlich von der Arbeitsgruppe Raumordnung begleitet. Mehrere Expertenworkshops wurden zur konzeptionellen Vertiefung des Konzeptes durchgeführt. Ende des Jahres 2006 und im Laufe des Jahres 2007 wurden die ersten drei Bände der Entwicklungsstrategie in die politische und fachliche Vernehmlassung gegeben, deren Inhalte diskutiert und bereinigt.

Parmi elles, citons entre autres :

- Le Réseau Métropolitain Rhin-Rhône
- La Conférence du Rhin Supérieur
- Metrobasel,
- La Conférence d'Agglomération
- la M.O.T.
- etc

Au-delà, les acteurs de l'Agglomération Trinationale de Bâle sont représentés dans de nombreux projets régionaux d'importance :

- le programme de l'Agglomération de Bâle
- le modèle global de circulation de Bâle

L'ensemble de ces activités au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle a conduit à des progrès sensibles dans le développement transfrontalier commun de l'espace et des transports. Les connaissances communes sont plus précises, la vision pour le bassin de vie et d'emploi commun est plus claire et la nécessité d'agir est devenue évidente. La poursuite du concept de développement était prévue dès la convention projet pour INTERREG III,

Dans le cadre de la transition entre l'Agglomération Trinationale de Bâle et l'Eurodistrict Trinational de Bâle, ce concept accomplit cinq tâches :

- il fournit une base analytique pour le développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle (Tome 1)
- il exploite les expériences du Projet INTERREG III ATB au regard de la coopération transfrontalière approfondie (dans le présent Tome 3)
- il conçoit une vision et une stratégie communes pour l'avenir de l'Agglomération Trinationale de Bâle (Tome 2)
- par cette vision il offre une incitation et une impulsion au développement au sein de l'Agglomération, du périmètre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle.
- il offre une base commune pour le développement transfrontalier de projets et l'occasion d'un grand projet transfrontalier dynamique (IBA Basel 2020).

La stratégie de développement de l'Agglomération Trinationale de Bâle «Un Avenir à Trois : Concept de Développement 2006-2020 » a été élaborée dans un processus coopératif. Elle est en permanence accompagnée par le Groupe de Travail Aménagement. Plusieurs réunions de travail ont eu lieu pour l'approfondissement du concept. Fin 2006 et courant 2007, les premiers trois tomes portant sur la stratégie de développement ont été portés à connaissance et une consultation lancée auprès des élus et des professionnels de l'aménagement, puis leur contenu a été discuté et clarifié.

4

Die Beiträge der INTERREG III Projekte

Les contributions des projets INTERREG III

Das Gesamtentwicklungskonzept von 2001 beinhaltet insgesamt 32 Schlüsselprojekte. Diese Projektideen wurden thematisch und räumlich in 9 Schlüsselprojekte zusammengefasst. Sie gliedern sich in die ausführlich behandelten Machbarkeitsstudien der TAB und Projekte, die von der TAB begleitet aber den lokalen Planungsträgern federführend bearbeitet wurden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der zuvor dargestellten von der TAB bearbeiteten Schlüsselprojekte thematisch und nach Aktionsräumen gegliedert in ihrer Gesamtheit betrachtet. Dabei stehen als Fragestellungen im Vordergrund:

1. Welche Themen wurden in den Projekten bearbeitet und welche Antworten lassen sich auf dieser Grundlage auf die Handlungsbedarfe in den Teilräumen geben?
2. Welche neuen Fragen stellen sich für die Zukunft der Trinationalen Agglomeration Basel bzw. des Trinationalen Eurodistricts Basel?

Le concept global de développement de 2001 comptait un total de 32 projets clé. Ces idées de projets ont été regroupées par thèmes et par secteur. Ils se divisent en études de faisabilité détaillées, accompagnés par l'ATB, et les projets portés dans leur réalisation par des autres acteurs locaux de l'aménagement.

Voici maintenant les résultats des projets clé accompagnés par l'association ATB et présentés ci-dessus, regroupés par thème et par espace d'action, vus dans leur globalité. Le questionnement suivant est mis en avant :

1. Quels sont les thèmes qui ont été traités dans les projets et quelles réponses peuvent être données sur cette base aux demandes d'action dans les différents secteurs ?
2. Quelles nouvelles questions se posent pour l'avenir de l'Agglomération Trinationale de Bâle, respectivement pour l'Eurodistrict Trinationale de Bâle.

4.1 Aktionsraum Nord

Espace d'action Nord

Der Aktionsraum Nord erstreckt sich über den Bereich Allschwil, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Huningue, Basel-Nord, Riehen, Weil am Rhein und Lörrach. In ihm liegen insgesamt 4 Schlüsselprojekte, für welche Machbarkeitsstudien erstellt wurden: EF 1 „Entwicklungspol Saint-Louis“, EF 2-4 „Nordbogen ÖV“, „EuroAirport Schienenanschluss“, „Tramlinienverlängerung 3,8 und 11“, EF 5 „Siedlungsachse Nord“ sowie EF 6-7 „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“.

4.1.1 Beträge der Projekte

Die Machbarkeitsstudien bieten ein nahezu flächendeckendes Bild des Aktionsraums Nord. Ausgenommen bleiben die nördlichsten Gemeinden der TAB in Frankreich und Deutschland. Gegenüber dem Projekt EF 5 „Siedlungsachse Nord“ stellen die meisten anderen Projekte eine Vertiefung dar (EF 1: Entwicklungspol Saint-Louis, EF 2-4: ÖV-Verbindungen). Die Projekte EF 6-7 Siedlungsränder „Allschwil-Hégenheim“ vollenden den Bogen um die Kernstadt im westlichen Abschnitt.

Die besondere geografische Lage des Aktionsraums Nord am südlichen Ende des Oberrheins hat in der Vergangenheit zu einer dynamischen Entwicklung des nördlichen Bereichs der TAB beigetragen. Mit den unterschiedlichen regulatorischen und politischen Systemen erhält der Aktionsraum Nord die Vor- und Nachteile mehrerer Standorte. Seine Lage in Landschaft und Verkehrsraum, die dynamische Entwicklung und das Aufeinandertreffen von verschiedenen Kommunen im Grenzraum zwischen Stadt und Land, Frankreich, Deutschland und der Schweiz sind Stärken und Schwächen des Raums zugleich.

Le territoire d'action Nord s'étend sur le secteur Allschwil, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Huningue, Bâle Nord, Riehen, Weil am Rhein et Lörrach. On y dénombre 4 projets clé pour lesquels des études de faisabilité ont été réalisées : EF 1 „Pôle de développement Saint-Louis“, EF 2-4 „Arc Nord“, „desserte ferroviaire de l'EuroAirport“, „Prolongement des lignes de tramway 3,8 et 11“, EF 5 „Arc urbain Nord“ ainsi que EF 6-7 „Franges urbaines Allschwil-Hégenheim“.

4.1.1 Les contributions des projets

Les études de faisabilité couvrent presque la totalité du territoire d'action Nord. En sont exclues les communes les plus septentrionales de l'ATB en France et en Allemagne. Contrairement au projet EF 5 « Arc urbain nord », les autres projets représentent un approfondissement (EF 1 Pôle de développement Saint Louis, EF 2-4 : jonctions transports publics). Les projets EF 6-7 (Franges urbaines Allschwil – Hégenheim) achèvent l'arc autour du noyau urbain autour de la tranche Ouest.

La situation géographique particulière de l'espace d'action Nord, à la pointe Sud du Rhin supérieur a par le passé contribué au développement dynamique du secteur Nord de l'ATB. Les différents systèmes politiques et de régulation confèrent à l'espace d'action Nord les avantages et inconvénients de différentes localisations.

Sa situation paysagère et au regard des transports, le développement dynamique et la présence de différentes communes dans un espace compris entre l'urbain et le rural, la France, l'Allemagne et la Suisse constituent à la fois ses forces et ses faiblesses.

Stärken:

- Vielfältige, interessante Landschaft (Relief, Gewässer, Hafen, Freiräume und Parks), (EF 5, 6-7)
- charakteristische, historische Ortschaften und Siedlungsbereiche, (EF 5, 6-7)
- wichtiger Lebensraum mit attraktiven Wohngebieten, (EF 5)
- gute, vielfältige Freizeitmöglichkeiten und Kultureinrichtungen, (EF 5)
- ausgezeichnete Erschließung/Erreichbarkeit für den Individualverkehr,
- Nähe zum Flughafen, (EF 1, 2-4)
- große, überregionale Infrastruktur, (EF 1, 5)
- bedeutender Wirtschaftsstandort mit hochwertigen Gewerbegebieten und Betrieben, (EF 1, 5, 6-7)
- zahlreiche potenzielle Entwicklungsgebiete (EF 1, 5, 6-7).

Schwächen:

- Landschaftliche Potenziale nicht genutzt / in Wert gesetzt: Zäsuren, fehlende Übergänge, keine Zugänglichkeit oder Aufenthaltsqualität, (EF 1, 5, 6-7)
- untergenutzte Flächen in hochwertiger Lage, (EF 1, 5, 6-7)
- unstrukturierte Siedlungsräume (Barrieren, fehlende Verknüpfung, schlechte Ablesbarkeit), (EF 1, 5, 6-7)
- Verkehrsbelastungen, (EF 1, 5)
- fehlende oder zu wenig vernetzte grenzüberschreitende Nahverkehrssysteme, Rad- und Fußverbindungen. (EF 2-4, 5)

Damit zeigt sich, dass der Raum nicht nur funktional sehr bedeutend ist. Es zeigt sich außerdem, dass die institutionelle Unterteilung des Raums eine große Vielfalt bewirkt, aber auch negative Grenzeffekte zur Folge hat, die in unkoordinierten Planungen und fehlender Infrastruktur münden. Die Konkurrenz zwischen den Kommunen wird durch die Lage in drei Ländern verstärkt, da es kein gemeinsames politisches und planerisches System gibt. Infolgedessen reduzieren konkurrierende Flächenausweisungen die Wirtschaftlichkeit der neuen Siedlungsfläche und führen zu Zersiedelung und einer Reduzierung der Siedlungsqualität.

Um diese negativen Grenzeffekte zu überwinden, entwickeln die Projekte EF 1-7 für die besonders wichtigen Themen und Teilräume grenzüberschreitende Handlungskonzepte. Damit leisten sie jeweils ihren eigenen Beitrag zur Attraktivität und Lebensqualität des Aktionsraums Nord. Im Einzelnen sind die Beiträge der Projekte die folgenden:

EF 1: Zentrenstärkung, städtebauliche Gestaltung, Siedlungsabrundung, Integration der Infrastruktur, Gestaltung des Freiraumes,

EF 2-4: Grenzüberschreitende ÖV-Verbindungen, ÖV-Anbindung EuroAirport,

Forces :

- de nombreux paysages, diversifiés (reliefs, cours d'eau, ports, espaces libres, et parcs) (EF 5, 6-7)
- villages et zones urbaines historiques, de caractère (EF 5, 6-7)
- zone de vie importante avec des secteurs d'habitation attractifs, (EF 5)
- offres diversifiées de loisirs de qualité et d'installations culturelles,
- excellente accessibilité par les transports individuels,
- proximité de l'aéroport, (EF 1, 2-4)
- grande infrastructure interrégionale, (EF 1, 5)
- site à vocation économique d'importance avec des zones d'activités et des entreprises de qualité (EF 1, 5, 6-7)
- nombreux secteurs potentiels de développement (EF 1, 5, 6-7).

Faiblesses :

- les potentiels paysagers ne sont pas exploités, pas mis en valeur : coupures, absence de passages, pas d'accès ou de possibilité de séjour de qualité, (EF 1, 5, 6-7)
- surfaces dans les sites de qualités sous- exploitées (EF 1, 5, 6-7)
- espaces urbains insuffisamment structurés (barrières, manque de liaison, mauvaise visibilité), (EF 1, 5, 6-7)
- pollution liée à la circulation routière (EF 1, 5)
- systèmes de transports publics, pistes cyclables et sentiers piétons transfrontaliers inexistants ou insuffisamment reliés entre eux par delà les frontières (EF 2-4, 5).

Cet espace n'a pas qu'une importance fonctionnelle. Les divisions institutionnelles de l'espace produisent une grande diversité, mais ont également des effets frontières négatifs, effets qui aboutissent à des planifications incohérentes et des infrastructures insuffisantes. La concurrence entre les communes est aggravée par la localisation sur les trois pays, en raison de l'absence d'un système politique et de planification commun. En conséquence, la délimitation concurrentielle des surfaces réduisent la rentabilité des nouvelles zones urbaines et conduisent au mitage et à une réduction de leur qualité.

Afin de surmonter ces effets négatifs de la frontière, les projets EF 1 développent des concepts transfrontaliers d'actions pour les thèmes et secteurs les plus importants. Ils contribuent ainsi chacun pour leur part à l'attractivité et à la qualité de vie de l'espace d'action Nord. Dans le détail, les contributions des projets sont les suivantes :

EF 1 : renforcement des centres, aménagement urbain, achèvement des zones urbaines, intégration des infrastructures, aménagement des zones non construites.

EF 2-4 : liaison transfrontalières des transports publics, liaison par les transports publics de l'EuroAirport.

EF 5: Umfassende städtebauliche Vision, Identifikation und Vorschläge zur Inwertsetzung ungenutzter Entwicklungspotenziale, thematische und teils räumliche Handlungskonzepte für die Siedlungsachse Nord,

EF 6-7: Kooperative Abstimmungen der Wirtschaftsansiedlung, Verkehrsplanung und räumlichen Organisation der Siedlungsentwicklung, Etablierung einer dauerhaften lokalen Kooperationskultur.

4.1.2 Herausforderungen für die Zukunft des Aktionsraums Nord

Die Betrachtung der Projekte zeigt, dass viele Vorschläge aus den Projekten von den Gebietskörperschaften aufgenommen wurden. Sie befinden sich auf dem Weg zur Umsetzung. Gleichzeitig konnten in den Projekten nicht alle Aspekte vollständig beantwortet werden. Eine vertiefende Arbeit ist daher zu folgenden Themen sinnvoll:

- Wirtschaftliche Entwicklung im französischen Teilraum, (EF 1, 6-7)
- Fortdauernde grenzüberschreitende Abstimmung der Siedlungsentwicklung, (EF 1, 5, 6-7)
- Fortführung der Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr mit den Zielen:
 - » Finanzierung und politische Entscheidung Schienenanschluss EuroAirport,
 - » Alternative Trasse Nordbogen ÖV und deutsch-französisch-schweizerischer Konsens,
 - » Finanzierung der grenzüberschreitenden Tramlinien.
- Integration und langfristige Auflösung der Barrieren im Siedlungsgefüge (Hafenabstimmung, Industrie-/Gewerbegebiete, Autobahnen und Bahnflächen), (alle Projekte)
- Vertiefung und Umsetzung der Innenentwicklung,
- Trägerschaft und Umsetzung von Freiraumkonzepten (Zentral Park), (EF 5).

Aus den TAB-Projekten der INTERREG III Periode im Aktionsraum Nord erwachsen daher neue Anforderungen und Projekte für die trinationale Zusammenarbeit im Zeitraum 2006-2013:

Fortführung bestehender Projekte:

- EF 1 - Entwicklungspol Saint-Louis: Bedarfsanalyse und Konkretisierung der geplanten Nutzungen, Etappierung und Fortschreibung der Planung, Zentrenkonzept Einzelhandel Nordraum TAB, Grün- und Freiraumgestaltung, Klärung der Verkehrserschließung und Projekte EF 2-4, Planung intermodaler Verkehrsknoten Bahnhof Saint-Louis,

EF 5 : Vision globale de l'urbanisation, identification et propositions pour la mise en valeur des potentiels de développement non exploités, concepts d'action thématiques et spatiaux pour l'arc urbain Nord,

EF 6-7 : Coordination des décisions d'implantations économiques, planification de la circulation et organisation spatiale du développement urbain. Etablissement d'une culture durable de coopération locale.

4.1.2 Enjeux pour l'avenir de l'espace d'action Nord

L'observation des projets montre que de nombreuses propositions issues des projets ont été adoptées par les collectivités locales. Certaines sont sur le point d'être réalisées. Toutefois, l'ensemble des aspects n'a pu être traité dans les projets. Un travail d'approfondissement serait pertinent dans les domaines suivants :

- Développement économique de la partie française de l'ATB (EF 1, 6-7)
- coordination pérennisée du développement urbain (EF 1, 5, 6-7)
- poursuite de la collaboration dans le domaine des transports publics, avec les objectifs suivants
 - » Financement et décision politique concernant la liaison ferroviaire de l'EuroAirport
 - » Tracé alternatif transports publics arc Nord et consensus franco-suisse,
 - » Financement des lignes de tramway transfrontalières
- Intégration et démantèlement durable des barrières dans le tissu urbain (coordination des ports ; zones industrielles/ d'activités, autoroutes et surfaces ferroviaires)
- Développement en suivant les principes de la ville dense (tous les projets)
- Approfondissement et mise en œuvre de concept touchant aux zones non construites (Parc de la Wiese), (EF 5).

De nouvelles exigences et de nouveaux projets pour la collaboration trinationale entre 2006 et 2013 résultent des projets ATB de la période INTERREG III dans l'espace d'action Nord.

Continuation des projets existants

- EF 1 - Pôle de développement Saint Louis : analyse des besoins et concrétisation des utilisations programmées, progressivité et pérennité de la planification, concepts des centres commerciaux de détail dans le secteur Nord de l'ATB., aménagements des espaces verts et naturels, clarification de l'accessibilité et projets EF 2-4, planification des nœuds intermodaux de circulation Gare Saint-Louis.

- EF 2-4 Grenzüberschreitende ÖV-Verbindungen: Fortschreibung der Planungen, ergänzende Machbarkeitsstudien/politische Klärung Anschluss EuroAirport (Bus-shuttle/Schiene) und Nordbogen, Konkretisierung Linienführung, Haltestellen und Organisation Tramlinienerläuterung,
- EF 5 Siedlungsachse Nord: Abstimmung der kommunalen Planungen mit Aussagen der Machbarkeitsstudie, Neue Projekte: Zentral Park, Urbane Flusslandschaft, regionale Fuß- und Radwege.

Darüber hinaus ergeben die Erfahrungen der Machbarkeitsstudien weitere Projektvorschläge:

- Trinationale Wirtschaftsförderung: Hafenregelung/Logistik, Einzelhandel, Standortmanagement, Vernetzung mit bestehenden Förder-/Bildungseinrichtungen.
- Trinationale Naherholungs- und Tourismusförderung: Sammeln und Vernetzen von Informationen, Koordination von Angeboten und Freiraumplanungen, gemeinsame Veranstaltungen.
- Städtebauliches Großprojekt IBA Basel 2020: Ein Mobilisierungsprogramm zur Umsetzung der gemeinsamen Vision und Steigerung der internationalen Ausstrahlung.

- EF 2-4 : liaisons transfrontalières des transports publics ; poursuite des planifications, études de faisabilité complémentaires/ clarification politique de la liaison EuroAirport (navette et rail) et arc Nord, concrétisation du tracé des lignes, arrêts et organisation du prolongement des lignes de tramway.
- EF 5 : arc urbain Nord : coordination des plans d'occupation des communes sur la base des résultats des études. Nouveaux projets : agrandissement du Parc de la Wiese, paysage fluvial urbain, pistes cyclables et sentiers pédestres régionaux.

Au-delà, les études de faisabilité donnent d'autres propositions de projet.

- Incitations économiques trinationales : réglementation des ports/logistique, coordination du commerce de détail, politique des exploitations, mise en réseau avec des établissements de formation existant.
- Incitations trinationales aux activités de loisirs et au tourisme, collecte et mise en réseau d'informations, coordination des offres et planification des zones libres, manifestations communes.
- grand projet urbain IBA Basel 2020 : un plan de mobilisation pour la mise en pratique de la vision commune et de l'intensification du rayonnement international.

4.2 Aktionsraum Ost

Espace d'action Est

Der Aktionsraum Ost umfasst das Hochrheintal von Basel im Westen bis Möhlin (CH) und Schwörstadt (D) im Osten. Die beiden Rheinfelden sind etwa 20 km von Basel entfernt ein Zentrum des Aktionsraums Ost. In ihm liegen insgesamt 4 der insgesamt 9 TAB Schlüsselprojekte: EF 8-9 „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“, EF 10 „Verkehrsentwicklung TAB Ost“, EF 12 „Salina-Raurica“ sowie EF 14 „Freiraumentwicklung TAB Ost“.

4.2.1 Beiträge der Projekte

Wie im Aktionsraum Nord bieten die Machbarkeitsstudien ein nahezu flächendeckendes Bild des TAB Raumes im Osten von Basel, ohne für alle Themen Aussagen zu treffen. Die Machbarkeitsstudien unterstreichen den mit der Entfernung von Basel fließenden Übergang von urbanen, peripheren bis zu ländlichen Gebieten.

Durch die Ausläufer des Jura und Schwarzwald, den Hochrhein und die Täler seiner Zuflüsse erhält dieser östliche TAB Raum eine charakteristische Topografie. Entlang der Flusstäler begünstigt die überörtliche Verkehrsinfrastruktur (Wasser, Schiene, Strasse) die Standorteigenschaften. Entsprechend besteht vor allem nahe der Kernstadt Basel aber auch um die Zentren in den Tälern ein hoher Siedlungsdruck, der vielfach die landwirtschaftlichen oder weniger wertschöpfungsintensiven Nutzungen verdrängt.

Die Projekte im Aktionsraum TAB Ost nehmen als Grundlage für ein grenzüberschreitendes interkommunales Handlungskonzept eine Bestandsanalyse vor, die folgendes Stärken-Schwächen-Profil ergibt:

Le secteur d'action Est embrasse le Hochrheintal de Bâle à l'Ouest jusqu'à Möhlin (CH) et Schwörstadt (D) à l'Est. Les deux Rheinfelden constituent un centre du secteur d'action à environ 20 km de Bâle. En son sein coexistent au total quatre des projets clé de l'ATB EF 8-9 „Développement urbain des deux Rheinfelden D-CH“, EF 10 „Développement des transports ATB Est“, EF 12 „Salina-Raurica“ ainsi que EF 14 „Développement paysager ATB Est“.

4.2.1 Apports des projets

Les études de faisabilité offrent une vue presque complète de l'espace de l'ATB à l'Est de Bâle, sans que ne soit traité l'ensemble des thèmes. Les études de faisabilité soulignent la transition fluide entre les territoires urbains, périphériques vers des territoires ruraux.

Les contreforts du Jura et de la Forêt Noire, le Hochrhein et les paysages vallonnés de ses affluents confèrent à cet espace situé à l'Est de l'ATB une topographie caractéristique. Le long des vallées fluviales, les infrastructures interurbaines de transport (voie fluviale, rail et route) constituent un avantage pour les sites. C'est pourquoi la pression foncière est particulièrement forte à proximité du centre de Bâle mais aussi autour des centres urbains dans les vallées, faisant reculer les activités agricoles moins rentables ;

L'état des lieux qui sert de fondement aux projets dans l'espace d'action Est, fournit l'analyse forces/ faiblesses suivante :

Stärken:

- Attraktives, komplementäres und ausbaufähiges Doppelzentrum Rheinfelden CH/D, (EF 8-9)
- Interessante Ortschaften mit teilweise ausgeprägten Identitäten, (EF 8-9, 14)
- Hohe Attraktivität für Wohnen und wirtschaftliche Nutzungen, (EF 8-9, 14)
- Zahlreiche innerörtliche Entwicklungspotenziale, (EF 8-9, 12)
- Guter Schienenanschluss mit schneller Verbindung nach Basel, (EF 8-9, 10)
- Gute Erreichbarkeit MIV, (EF 8-9, 10, 12)
- Landschaftlich und touristisch sehr attraktiver Teilraum, (EF 14)
- Rhein: attraktives, prägendes Landschaftselement, (EF 8-9, 10, 14)

Schwächen:

- ÖV: fehlende Abstimmung und Verknüpfung D-CH, fehlende Vernetzung der Verkehrsmittel lückenhaftes Netz für den Langsamverkehr, (EF 8-9, 10, 14)
- Überörtliche Ost-West-Verbindungen MIV: Barrierewirkung und erhebliche Verkehrsbelastung, (EF 12, 14)
- Landschaftliche Potenziale wenig erschlossen, vernetzt und in Gesamttraum integriert, (EF 14)
- Rhein untergenutztes Landschaftselement, oft nicht zugänglich, Barriere, (EF 8-9, 10, 14)
- Zersiedelung als Folge der Attraktivität: Verdichtete, unstrukturierte Siedlungsbereiche und unterbrochene Freiflächen vor allem zwischen Basel und Rheinfelden, (EF 12, 14)

Die Projekte im Aktionsraum TAB Ost entwickeln auf dieser Grundlage einerseits Ansätze, die Potenziale und die Vielfalt des Raumes in Wert zu setzen. Andererseits suchen die Projekte nach kooperativen Wegen, den negativen Folgen der institutionellen Fragmentierung zu begegnen. Die Projekte EF 8-14 entwickeln räumlich und thematisch komplementäre Handlungskonzepte. Damit leisten sie einen Beitrag zur Attraktivität und Lebensqualität des Aktionsraums Ost:

EF 8-9: Zentrenstärkung, Identifikation und Konzeption von Entwicklungsgebieten, städtebauliches Gesamtkonzept, Gestaltung des Frei- und Straßenraumes, Vorschläge zur gemeinsamen Verkehrsplanung,

EF 10: Abstimmung ÖV, Rheinschifffahrt und Langsamverkehr, grenzüberschreitende ÖV Verbindungen,

EF 12: Städtebauliches Konzept fürutzungsgemischtes Entwicklungsgebiet, Inwertsetzung der Landschaft,

Forces :

- un bipôle urbain de Rheinfelden CH et D avec des qualités d'attractivité, de complémentarité et de potentialités de développement (EF 8-9)
- villages intéressants avec, pour certains, des identités développées (EF 8-9, 14)
- attractivité importante pour l'habitat et les utilisations économiques
- nombreuses potentialités de développement intra-urbaines (EF 8-9, 12)
- bonne correspondance ferroviaire avec des liaisons rapides à Bâle (EF 8-9, 10)
- bon accès par la voiture individuelle (EF 8-9, 10, 12)
- secteur très attractif sur un plan paysager et touristique (EF 14)
- le Rhin : un paysage attractif et marquant (EF 8-9, 10, 14)

Faiblesses :

- Transports publics : absence de coordination et de correspondances D-CH, manque une mise en réseau des moyens de transports, lacunes dans le réseau de transports doux (EF 8-9, 10, 14)
- Liaison Est-Ouest interurbaine par voiture individuelle : effet barrière et nuisances considérables dues à la circulation (EF 12, 14)
- potentiels paysagers peu exploités, non accessibles et peu intégrés dans l'espace global. (EF 14)
- Le Rhin : élément paysager sous exploité, souvent inaccessible, barrière (EF 8-9, 10, 14)
- mitage comme une conséquence de l'attractivité : territoire urbains trop denses, non structurés et zones libres interrompues, surtout entre Bâle et Rheinfelden (EF 12, 14)

Les projets de l'espace d'action ATB Est présentent d'un côté un commencement de mise en valeur des potentiels et de la diversité du territoire. D'un autre côté, ils cherchent des voies coopératives pour aborder les conséquences négatives de la fragmentation institutionnelles. Les projets EF 8-14 développent des concepts d'action complémentaires sur le plan spatial et thématique. Ils contribuent ainsi à l'attractivité et à la qualité de vie de l'espace d'action Est.

EF 8-9 : renforcement des centres, identification et conception de territoires de développement, concept global urbain, aménagement des espaces naturels et routiers, propositions pour une organisation commune des transports.

EF 10 : coordination transports publics, navigation sur le Rhin, mode de transport doux, liaisons transfrontalières des transports publics.

EF 12 Concept urbain pour l'occupation mixte du territoire de développement, mise en valeur du paysage.

EF 14: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept mit Vorschlägen für Natur, Tourismus und wirtschaftlichen Nutzungen.

4.2.2 Herausforderungen für die Zukunft des Aktionsraums Ost

Viele Vorschläge aus den Projekten wurden von den Gebietskörperschaften aufgenommen und befinden sich in der Umsetzung. Gleichzeitig sind die in den Projekten vorgeschlagenen Handlungsansätze räumlich und thematisch noch nicht vollständig. Auch bedarf es in manchen Punkten einer weiteren politischen Abstimmung. Folgende Aspekte stellen sich daher für die weitere Arbeit im Aktionsraum Ost:

- Flächendeckende Bestandsaufnahme und Benennung von Potenzialen für Siedlungsentwicklung (Wirtschaft und Wohnen),
- Regionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung und Ausarbeitung von Entwicklungsperspektiven für die übrigen Gemeinden,
- Vernetzung der kleineren Ortschaften für den Langsamverkehr,
- Dauerhafte Sicherung der Planungsergebnisse im Bereich der Landschaftsentwicklung.

Aus den Projekten der INTERREG III Periode im Aktionsraum Ost erwachsen daher neue Anforderungen und Projekte für die trinationale Zusammenarbeit im Zeitraum 2006-2013 im Rahmen des Trinationalen Eurodistricts Basel:

- Abstimmung Hafen,
- Abstimmung Baulandpotenziale und Nutzungen
- Gemeinsame Wirtschaftsförderung
- Fortschreibung und Umsetzung der Freiraumplanung
- Fuß und Radverkehrskonzept.

EF 14 : concept régional de développement paysager avec des propositions pour des occupations naturelles, touristiques et économiques.

4.2.2 Enjeux pour l'avenir de l'espace d'action Est

De nombreuses propositions issues des projets ont été reprises par les collectivités et certaines sont en cours de réalisation. Dans un même temps, les premières initiatives d'actions proposées dans les projets sont encore incomplètes sur un plan thématique et spatial. Sur certains points, de nouvelles décisions politiques doivent encore être prises. Les aspects suivants doivent être considérés pour la suite :

- inventaire large et détermination des potentiels pour le développement urbain (économie et habitat)
- coordination régionale du développement urbain et élaboration de perspectives de développement pour les autres communes
- mise en réseau des petites communes pour les transport doux.
- Conservation durable des résultats des planifications dans le domaine du développement paysager

Les projets de la période d'INTERREG III ont fait naître de nouveaux enjeux et des projets pour la coopération trinationale entre 2006 et 2013 dans le cadre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle :

- coordination des ports fluviaux
- coordination du potentiel des terrains à bâtir et des occupations
- incitations économiques communes
- poursuite et mise en pratique de la planification des zones non construites
- concept transport cyclable et pédestre

5 Schlussfolgerung: Die TAB - ein erfolgreiches Projekt, das den Weg in eine gemeinsame Zukunft weist

Conclusion : l'ATB, un projet réussi qui montre un chemin pour un avenir commun

5.1 Die Stadtregion nach den TAB Projekten

Vergessen wir nun für einen Augenblick die einzelnen Projekte und die Grenzen der Agglomeration. Fügen wir die zentralen Aussagen der Projekte für den Raum zusammen, so lässt sich ein Bild erstellen, welches die TAB Projekte insgesamt für die Zukunft der trinationalen Agglomeration zeichnet.

Die Karte auf der folgenden Seite fasst diese Aussagen der Projekte für die drei zentralen Bereiche der grenzüberschreitenden Raumplanung zusammen: Der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

In der Siedlungsentwicklung werden zahlreiche Vorschläge zur Stadterneuerung, Nutzung von Brach- oder Konversionsflächen sowie zur Strukturierung der Siedlungserweiterung gemacht. Der bestehende oft unkoordinierte Siedlungsdruck wird auf die zentralen Bereiche konzentriert. Als besonderer Schwerpunkt kristallisieren sich in der Karte die Gebiete entlang des Rheins und seiner Zuflüsse heraus. Hier könnten attraktive, abwechslungsreiche Uferlandschaften entstehen.

Die Verkehrsprojekte halten die Stadtregion zusammen. Grenzüberschreitende S-Bahn-, Tram- und Buslinien erschließen den trinationalen Raum. Sie orientieren sich an dem bestehenden Siedlungsraum und den funktionalen Zusammenhängen der Region. Sie vernetzen die Verkehrssysteme der drei Länder und sichern insgesamt die Erreichbarkeit. Betrachtet man die Verkehrsprojekte und die Vorschläge zur Siedlungsentwicklung, so konzentrieren sich diese auf dieselben Bereiche. Siedlungsentwicklung findet dort statt, wo die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr besonders gut ist.

5.1 La région urbaine après les projets ATB

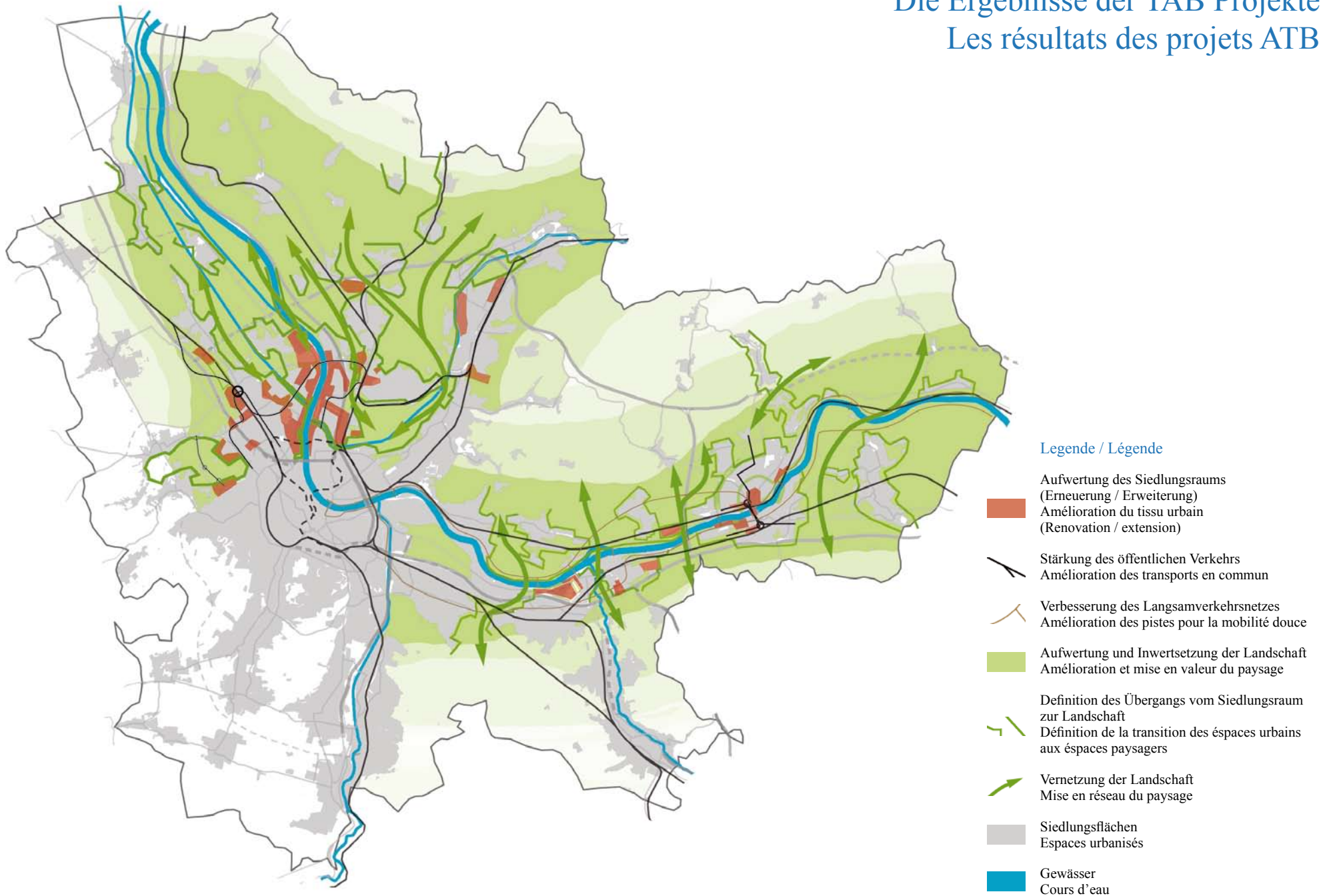
Oublions pour un instant chaque projet et les frontières de l'agglomération. Si nous additionnons les éléments centraux de chaque projet pour le territoire, nous obtenons l'image que dessinent les projets ATB pour l'avenir de l'Agglomération Trinationale de Bâle.

La carte sur la page suivante résume ces éléments pour les trois domaines centraux de la coopération transfrontalière : le développement urbain, le développement des transports et le développement paysager.

Dans le développement urbain, des propositions nombreuses sont faites pour la rénovation urbaine, l'utilisation de friches et de surfaces de reconversion ainsi que pour la structuration de l'extension urbaine. La pression foncière existante et souvent désordonnée est concentrée sur les zones centrales. Les centres de gravité se situent particulièrement sur la carte le long du Rhin et de ses affluents. Sur ces rives peuvent être créés des paysages attractifs et diversifiés.

Les projets de transports maintiennent la région urbaine. Les trains TER / RER, les lignes de bus et de tramway transfrontaliers, desservent l'espace trinational. Ils s'orientent d'après les espaces urbains existants et sont tributaires des liaisons fonctionnelles au sein de la région. Ils mettent en réseau les systèmes de transport des trois pays et garantissent globalement l'accessibilité. Lorsqu'on observe les projets de transport et les propositions de développement urbain, on peut constater qu'ils se concentrent dans les mêmes secteurs.

Die Ergebnisse der TAB Projekte Les résultats des projets ATB



Zahlreiche Projekte und Vorschläge machen die Bedeutung der Landschaft für die Attraktivität der Agglomeration insgesamt deutlich. Sie spiegelt sich in der Aufwertung des Landschaftsraums, als Naturraum, seiner Rolle für Wirtschaft und Naherholung, wider. Die Aufwertung des Landschaftsraums vollzieht sich zum einen in den großen Freiräumen am Hochrhein oder in den hügeligen Landschaftsräumen. Sie vollzieht sich zum anderen in den Entwicklungsgebieten, die sich in die Landschaft integrieren und eben Landschaftselemente einbeziehen. Durch diese Abstimmung von Siedlungs- und Freiraumentwicklung können Brücken zwischen den einzelnen Naturräumen gebildet und gesichert werden.

Durch die Vernetzung der Landschaftsräume werden die ökologischen Funktionen gestärkt. Die Vorschläge für die Entwicklung und Vernetzung des Langsamverkehrs machen die Landschaftsräume zugänglich und verbessern die Attraktivität des Langsamverkehrs. Wie in den unterschiedlichen Bereichen treten auch hier der Rhein und seine Zuflüsse in den Mittelpunkt der Stadtregion. Sie werden ökologisch aufgewertet und sollen als Bindeglied der Stadtregion gestaltet werden. Brücken, Stege, Fähren, Aussichtspunkte oder Uferwege sind nur einige der zahlreichen Elemente, die zur Verbesserung der Zugänglichkeit, Erfahrbarkeit und zur Überwindung der Gewässer vorgeschlagen werden.

Es ergibt sich ein zusammenwachsender Raum, der seine Siedlungsräume gestaltet, sie mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems zusammen hält und in eine hochwertige und vernetzte Landschaft einfügt.

5.2 Zusammenfassende Bewertung der TAB-Projekte

In den TAB-Projekten wurde zu sehr unterschiedlichen Themen und Räumen gearbeitet. In den Projekten hat sich eine Kultur der Zusammenarbeit herausgebildet. Wie die Untersuchung der einzelnen Projekte gezeigt hat, bieten diese für ihre jeweilige Fragestellung geeignete Antworten. Das Projekt „Landschaftsplanung TAB Ost“ beispielsweise entwirft eine Vision mit Bausteinen für einen grenzüberschreitenden Landschaftspark. Die Projekte leisten damit jedes für sich einen Beitrag für die gemeinsame Gestaltung des grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Lebensraums.

Wir wollen von den thematischen Hauptzielen ausgehen um nachher eine Antwort auf die Frage geben zu können, ob die Ziele von 2001 erreicht wurden.

Bevölkerung, Wohnungswesen und Besiedlung

Im Themenfeld Bevölkerung, Wohnungswesen und Besiedlung wurden in den Projekten (vor allem EF 1, 5, 6-7, 8 und 12) neue Flächen für wirtschaftliche Entwicklung

Le développement urbain a lieu là où l'accessibilité par les transports publics est particulièrement bonne. De nombreux projets et propositions mettent en évidence le rôle du paysage dans l'attractivité globale de l'agglomération. Elle se reflète dans l'amélioration du paysage naturel, dans son rôle pour l'économie et les loisirs. L'amélioration est tangible d'une part dans les vastes zones libres dans le secteur du Hochrhein ou dans les paysages vallonnés. Elle est présente ensuite dans les zones de développement qui s'intègrent dans les paysages en absorbant les éléments paysagers.

Grâce à cette coordination entre le développement urbain et développement paysager, des passages peuvent être établis et préservés entre chacune des zones naturelles. Par la mise en réseau des espaces naturels paysagers, les fonctions écologiques sont renforcées. Les propositions de développement et de mise en réseau des moyens de mobilité douce rendent les espaces paysagers accessibles tout en accroissant l'attractivité de la mobilité douce. Là encore, le Rhin et ses affluents sont au centre de la région urbaine. Revalorisés d'un point de vue écologique, ils doivent être transformés en lien à l'intérieur de la région urbaine. Les ponts, les pontons, les bacs, les points de vue ou les sentiers le long des rives ne sont que quelques uns des nombreux facteurs qui contribuent à améliorer l'accessibilité ou qui sont proposés pour le franchissement des cours d'eau.

Il en résulte un espace qui s'intègre, qui structure ses zones urbaines en maintenant leur cohésion grâce à un système de transports et en les adaptant à des paysages multiples et de qualité.

5.2 Evaluation finale des projets ATB

Les projets ATB ont été l'occasion de traiter de thèmes et d'espaces très différents. Ils ont permis le renforcement d'une culture de la coopération. Ainsi que l'a démontré l'analyse de chacun des projets, chacun d'entre eux propose une réponse adaptée à leur questionnement respectif. Le projet « développement paysager Est, par exemple, conçoit une vision avec les fondements d'un parc paysager transfrontalier. Ainsi, chacun des projets contribue pour sa part à la conception d'un territoire transfrontalier perçu comme un bassin de vie et d'emplois.

En considérant rétrospectivement la période INTERREG III et le projet ATB, nous pouvons nous poser la question de savoir si les objectifs de 2001 ont été atteints.

Population, habitat et urbanisme

Pour le thème population, habitat et urbanisme, de nouvelles surfaces ont été prévues pour le développement économique et l'habitat (en particulier EF 1, 5, 6-7 et 12), en

und Wohnen vorgesehen. Diese wurden im Gegensatz zur Vergangenheit aus einem regionalen, grenzüberschreitenden Blickwinkel. Das bedeutet konkret eine Stärkung der polyzentrischen Siedlungsstruktur durch Innenentwicklung, Stadterneuerung, die Abstimmung und Anbindung an die bestehenden Zentren. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung liegt innerhalb der Entwicklungsachsen.

Die Genauigkeit der Projekte ist hinsichtlich ihrer städtebaulichen und funktionalen Aussagen sehr unterschiedlich. In manchen Fällen werden städtebauliche Lösungen entworfen, in anderen wirtschaftliche Funktionen ausgehandelt. Für den jeweiligen Schwerpunkt haben die Projekte sehr gute Ergebnisse erzielt, die in vielen Fällen in die kommunalen Planungen übernommen werden. Die unterschiedliche Genauigkeit ist ein großes Potenzial, weil der kommunale Handlungsspielraum erhalten bleibt und die Ergebnisse der Zusammenarbeit langfristig gesichert werden.

Stadt und Landschaft bekommen vor allem in den zentralen Bereichen ihre eigene Identität, behalten aber ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Als neue Herausforderung ergibt sich die Suche nach Wegen zur flächendeckenden Abstimmung von Flächennutzungen und Entwicklungsperspektiven für die peripheren Räume. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, nach Möglichkeiten zur Beschleunigung der grenzüberschreitenden Umsetzungsaufgaben und Steigerung der internationalen Ausstrahlung zu suchen.

Verkehr

Für das Themenfeld Verkehr wurden in den Projekten ebenfalls gute Ergebnisse erzielt. In dem öffentlichen Verkehr wurden die Bedarfe und die Machbarkeit grenzüberschreitender Verbindungen untersucht, neue Verbindungen wurden für den Raum TAB Ost vorgeschlagen. Die grenzüberschreitenden Tramlinien 3 und 8 nach Saint-Louis und Weil am Rhein wurden im Rahmen der TAB erheblich vorangetrieben. Für den motorisierten Individualverkehr wurden für die Entwicklungsgebiete Erschließungskonzepte und für die Projekte „Siedlungsråder „Allschwil-Hégenheim“ und „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ integrierte Verkehrskonzepte erarbeitet.

Dies entspricht dem Ziel eines „bedarfs-, funktions- und siedlungsgerechten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur“. Auf Anregung der Projektgruppe „Siedlungsråder Allschwil-Hégenheim“ könnte für den Aktionsraum Nord ein grenzüberschreitendes Konzept für den Langsamverkehr erarbeitet werden.

Alle Projekte erarbeiten verkehrsmittelübergreifende Lösungen, wenngleich der Verkehrsaspekt nicht immer im Vordergrund steht. Das Projekt „Verkehrsentwicklung TAB Ost“ erleichtert eine verkehrsmittelübergreifende Planung in den übrigen Projekten des Aktionsraums Ost (zur Landschaftsentwicklung oder Salina-Raurica). Das Zusammenwirken von Individual- und öffentlichen Verkehr wird damit verbessert.

tenant compte, contrairement à l'usage dans le passé, du facteur régional transfrontalier. Cela signifie concrètement un renforcement de la structure urbaine polycentrique par un développement urbain dense, le renouvellement urbain, la coordination et la connexion avec les centres existants. Le centre de gravité du développement urbain se situe à l'intérieur des axes de développement définis en 2001.

La précision des projets est, en ce qui concerne leur contenu fonctionnel et urbanistique, très différenciée. Dans certains cas, des solutions urbanistiques sont conçues, dans d'autres des fonctions économiques. Pour le centre de gravité respectif, les projets ont atteint de très bons résultats, qui pourront être repris par les documents de planification communaux. La précision variable est un grand atout : la commune conserve une liberté d'action et les résultats de la coopération sont conservés durablement.

Villes et paysages se voient conférée une identité propre, surtout dans les secteurs centraux, tout en conservant leurs capacités de développement. Dans ce contexte, il se pose la question de trouver une solution pour la coordination des fonctions et des perspectives pour le développement urbain dans la périphérie. De plus, il semble judicieux de rechercher les moyens d'accélérer la concrétisation des actions transfrontalières et l'intensification du rayonnement international.

Transports

De bons résultats ont ici aussi été atteints. Concernant les transports publics, les projets ont analysé les besoins et la faisabilité de liaisons transfrontalières, de nouvelles correspondances vers l'ATB Est ont été proposées. La réalisation des lignes de tramway transfrontalières 3 et 8 vers Saint-Louis et Weil am Rhein est analysée en détail. De nouveaux concepts d'accessibilité ont été élaborés pour le transport individuel dans le territoire de développement. Pour les projets « franges urbaines Allschwil-Hégenheim » et « développement urbain Rheinfelden D-CH », ce sont des concepts de transport intégré qui ont vu le jour.

Cela correspond à l'objectif d'un aménagement de l'infrastructure de transport tenant compte à la fois des besoins, de la fonctionnalité et de l'urbanisme. A l'initiative du groupe de projet « franges urbaines Allschwil – Hégenheim », l'espace action Nord s'est vu doté d'un concept transfrontalier pour les transports doux.

Tous les projets conçoivent des solutions transversales à la question des transports, bien que l'aspect transport ne soit pas toujours au premier plan. Le projet « Développement des transports ATB Est » facilite la planification transversale des transports dans les autres projets de l'espace d'action Est (pour le développement paysager ou Salina Raurica ». L'action conjointe des transports individuels et publics est améliorée.

Das Vorprojekt „Pôle d’échanges Gare Saint Louis“ (C1), die grenzüberschreitende Buslinien zwischen beiden Rheinfelden sind neben zahlreichen kleineren Maßnahmen erste Resultate der erfolgreichen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Während die kleineren Maßnahmen bereits in die kommunalen Planungen integriert werden, stellen sich für die größeren ÖV Projekte noch Finanzierungsfragen.

Wirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung profitiert zum einen von der Verbesserung des Angebots an hochwertigen Gewerbeflächen. Die Projekte „Saint-Louis West“ und „Salina-Raurica“ zeigen, dass Gewerbeflächen nicht mit Zersiedlung einher gehen müssen, sondern im Gegenteil auch die Möglichkeit besteht, attraktive neue Stadtteile zu entwickeln.

In beiden Projekten wie auch im Projekt „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“ werden ambitionierte Nutzungskonzepte entwickelt. Mit der grenzüberschreitenden Abstimmung leisten sie einen Beitrag zur weiteren Integration des trinationalen Wirtschaftsraums.

Die im Rahmen des INTERREG III Programms von der TAB bearbeiteten Projekte belegen allerdings auch den großen Einfluss der Steuer- und Regulationssysteme in den drei Ländern für die regionale Entwicklung. Mit ihnen sind einerseits unterschiedliche, sich ergänzende Standortbedingungen verbunden. Andererseits führen sie zu einer sehr unterschiedlichen Entwicklungsdynamik, die vor allem den französischen beispielsweise bei der Ansiedlung von Biotechnologie-Unternehmen benachteiligt.

Auch für die wirtschaftliche Entwicklung gilt, das Erreichte in den trinationalen Planungsalltag zu überführen. Hier würden sich mit der Einbeziehung neuer Themen (Wirtschaftsförderung, Bildung usw.) im Rahmen des Trinationalen Eurodistricts Basel neue Möglichkeiten bieten. Auch die Einrichtung eines trinationalen Gewerbeflächenmanagements könnte das Zusammenwirken in der wirtschaftlichen Entwicklung verbessern.

Natur und Umwelt

Durch das Freihalten von Grünzäsuren, die Gestaltung der Siedlungsränder und Ortschaften wird der Landschaftsraum definiert. Die Projekte „Siedlungsachse Nord“ und „Landschaft TAB Ost“ setzen die Potenziale der Landschaft in Wert. Durch die Nutzung der Potenziale für Innenentwicklung wird haushälterisch mit der Ressource Boden umgegangen.

Die Qualität der Siedlungstrenngebiete wird in den Projekten aktiv gestaltet. Manche Projekte, wie „Entwicklungspol Saint-Louis West“, „Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim“ oder „Salina-Raurica“, scheinen auf den ersten Blick die Zwischenräume weiter

Le pré-projet « pôle d’échange Gare Saint » (C1), la ligne de bus transfrontalière entre les deux Rheinfelden, constituent, à côté de nombreuses autres mesures plus petites, les premiers résultats d’une coopération transfrontalière réussie. Alors que les petites mesures sont déjà intégrées dans les stratégies de planification communale, la réalisation des grands projets de transports se heurte à des questions de financement.

Economie

Le développement économique est soutenu d’une part par l’amélioration de l’offre qualitative de bâtiments destinées à des activités industrielles et tertiaires. Les projets «Pôle de Développement Saint-Louis Ouest» et «Salina-Raurica» sont la démonstration que l’offre de bâtiments à vocation tertiaire ne va pas de paire avec le mitage urbain, mais qu’au contraire elle ouvre la possibilité de développer des nouveaux quartiers attractifs.

Dans ces deux projets ainsi que dans le projet «franges urbaines Allschwil Hégenheim» des concepts d’affectation ont été élaborés. Par la coordination transfrontalière ils contribuent à l’intégration de l’espace économique trinational.

Les projets accompagnés par l’ATB dans le cadre du programme INTERREG III démontrent l’importante influence des systèmes fiscaux et réglementaires sur le développement régional dans les trois pays. Les différences de réglementation sont responsables de différences dans la dynamique de développement, qui lèsent particulièrement l’implantation d’entreprises en France, notamment dans le secteur des biotechnologies.

Les résultats atteints doivent également être transposés dans la pratique économique trinationale. Des opportunités se présenteraient dans le cadre de l’Eurodistrict Trinational de Bâle avec la prise en compte de thèmes inédits (mesures incitatives dans le domaine économique, éducation etc...). La mise en place d’un management des zones d’activités permettrait d’améliorer la synergie dans le développement économique.

Nature et environnement

L’espace paysager est défini par la conservation des coupures vertes, et l’aménagement des franges urbaines et des villages. Les projets Arc Urbain et Paysage de l’ATB mettent en valeur les atouts du paysage. En utilisant ces atouts au profit du développement interne, ceux-ci rendent possible une gestion économe des sols.

La qualité des séparations des zones urbaines est conçue de manière active dans les projets. Certains projets, tels que « Pôle de développement de Saint Louis Ouest », « Franges Urbaines d’Allschwil- Hégenheim » ou « Salina-Raurica » semblent poursuivre les processus de périurbanisation dans les zones d’entre-ville. L’analyse des résultats des

zu besiedeln. Die Untersuchung der Projektergebnisse belegt jedoch, dass durch eine Strukturierung der Siedlungsbereiche, die Freiflächen geschützt und mit den Siedlungsflächenbedarfen in Einklang gebracht werden. Im Detail wird durch die Projektergebnisse sogar eine deutliche Aufwertung und eine bessere Vernetzung der Biotope erreicht.

Während durchweg sehr positive Ergebnisse erzielt werden, ist die Frage einer dauerhaften Sicherung dieser Ergebnisse und ihrer Integration in die Alltagspraxis noch offen.

Infrastruktur

Die Grün- und Erholungsflächen werden insgesamt erhalten, zugänglich gemacht und in Wert gesetzt. Damit verbessert sich die regionale Freizeit- und Naherholungsinfrastruktur.

Im Gegensatz zu der Entwicklung der Natur- und Freiräume bleiben die Aussagen zur kulturellen Infrastruktur weniger konkret. Die Projekte „Siedlungsachse Nord“ oder „Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH“ bieten eine Reihe von Vorschlägen und stellen die Bedeutung der Kultur für die Stadtentwicklung heraus. Die Ergebnisse sind jedoch nicht immer erfahrbar, wenn die sinnvolle Vernetzung der Einrichtungen oder kulturelle Nutzungen für langfristig zu entwickelnde Räume vorgeschlagen werden. Eine Inwertsetzung dieser zahlreichen Anregungen für die Attraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums könnte im Rahmen eines trinationalen Großprojektes ausgelöst werden.

Andere Bereiche der öffentlichen und privaten Infrastruktur, wie beispielsweise das Gesundheitswesen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, sind in den TAB-Projekten nur sehr am Rande behandelt worden. Mit dem Übergang vom TAB-Verein zum Trinationalen Eurodistrict Basel ist eine Weiterentwicklung der Arbeitsbereiche beabsichtigt.

Politische Kultur

Mit der Zusammenarbeit in den Arbeitsgruppen und Projekten des TAB-Vereins hat die fachliche und politische Zusammenarbeit nachhaltige Fortschritte gemacht. Die lokalen Akteure haben sich kennen gelernt, eine gemeinsame Wahrnehmung entwickelt, Ziele wurden abgestimmt oder gemeinsam formuliert. Die Ergebnisse der gemeinsamen Projektarbeit stießen in den Gebietskörperschaften auf positive Resonanz. Viele kleinere Projektvorschläge und strategische Ausrichtungen, wie die Inwertsetzung des Wassers in der Stadt, wurden von den Gebietskörperschaften übernommen.

Kurz, es hat sich eine Kultur der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entwickelt, die Teil des politischen und fachlichen Alltags geworden ist. In manchen Gemeinden hat sich aus den Projekten eine selbständige Praxis der grenzüberschreitenden Kooperation entwickelt. Die beiden Rheinfelden arbeiten auf politischer und fachlicher Ebene eng

projekte demonstrieren jedoch, dass durch eine Strukturierung der Siedlungsbereiche, die Freiflächen geschützt und mit den Siedlungsflächenbedarfen in Einklang gebracht werden. Im Detail wird durch die Projektergebnisse sogar eine deutliche Aufwertung und eine bessere Vernetzung der Biotope erreicht.

Während durchweg sehr positive Ergebnisse erzielt werden, ist die Frage einer dauerhaften Sicherung dieser Ergebnisse und ihrer Integration in die Alltagspraxis noch offen.

Infrastructure

Les zones naturelles et de détente sont conservées dans leur ensemble ; rendues accessibles et mises en valeur. L'infrastructure de loisirs et de détente s'améliore ainsi dans la région.

Contrairement aux propositions pour le développement de la nature et des espaces de loisirs, les énonciations concernant les infrastructures culturelles sont peu concrètes. Les projets « Arc urbain » ou « Développement urbain Rheinfelden D-CH » contiennent une série de propositions et font ressortir l'importance de la culture pour le développement de la ville. Les résultats ne sont pas toujours palpables, lorsque sont proposées la mise en réseau intelligente des équipements ou des occupations culturelles affectées à des espaces développés sur du long terme. Une mise en valeur de ces nombreuses suggestions pour l'attractivité de l'espace économique et du bassin de vie pourrait être déclenchée dans le cadre d'un grand projet trinational.

D'autres domaines touchant aux infrastructures publiques et privées, telle par exemple la santé, les équipements de traitement des ordures ne sont traités que très en marge des projets de l'ATB. La poursuite de la coopération dans ces champs thématiques est envisageable avec la transition de l'association ATB vers l'Eurodistrict Trinational de Bâle.

Culture politique

Avec la collaboration dans les groupes de travail et les projets de l'association ATB, des avancées notables ont été faites dans la collaboration des élus et des experts. Les acteurs locaux ont fait connaissance, ont développé une perception commune, des objectifs ont été harmonisés ou formulés en commun. Les résultats du travail commun sur les projets ont eu une résonance positive auprès des collectivités locales. De nombreuses propositions plus petites et des orientations stratégiques, telle que la mise en valeur de l'élément eau dans la ville ont été reprises par certaines collectivités locales.

En bref, la culture de la coopération transfrontalière s'est renforcée et est devenue partie intégrante du quotidien politique et professionnel. Dans certaines communes, les projets

und regelmäßig zusammen; zwischen Allschwil, Basel-Stadt und Hégenheim hat sich die Zusammenarbeit verselbständigt. Gegenüber der Situation 2001 hat sich also die grenzüberschreitende Planung in beiden Aktionsräumen stark entwickelt.

Es lässt sich also zusammenfassend feststellen, dass das Oberziel von 2001, die

„Verstärkung der Rolle der Kernstadt und der Trinationalen Agglomeration Basel im Netz großer europäischer Städte bei Wahrung der Lebensqualität.“

und die daraus abgeleiteten Hauptziele zur nachhaltigen Entwicklung der trinationalen Agglomeration Basel durch die Ergebnisse der Projekte erreicht wurden. Dieses ist im globalen Wandel der Städte und Regionen gerade für einen trinationalen Wirtschafts- und Lebensraum ein großer Erfolg.

Zugleich sind solche Erfolge auch neue Herausforderungen, die für die Zukunft folgende neue Fragen stellen:

- Welche neuen Planungsaufgaben stellen sich zur Vertiefung und Konkretisierung der TAB Projekte (siehe voriges Kapitel)?
- Welche Maßnahmen aus den Projekten sind politisch bestätigt und wie könnten Sie in die nationalen Umsetzungs- und Finanzierungspläne integriert werden?
- Wie lassen sich welche Projektergebnisse verstetigen und als Modelle auf ähnliche Raumtypen übertragen?
- Wie können die Erfolge der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf welche neuen Themen ausgedehnt werden?
- Wie lassen sich die Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in eine gemeinsame Vision zusammen bringen?
- Wie können die Ergebnisse in ihrer Gesamtheit für die internationale Ausstrahlung der Trinationalen Agglomeration Basel in Wert gesetzt werden?

ont permis l'avènement d'une pratique autonome de la coopération transfrontalière. Les deux Rheinfelden travaillent régulièrement et étroitement ensemble; entre Allschwil, Bâle Ville et Hégenheim pratique une coopération transfrontalière de manière autonome. Par rapport à la situation de 2001, l'aménagement transfrontalier s'est fortement développé dans les deux domaines d'action.

En résumé, le constat peut être fait que l'objectif supérieur de 2001 qui poussait au

«renforcer le rôle de la ville centre et de l'Agglomération Trinationale de Bâle dans le réseau des grandes villes européennes en vieillissant à une réelle qualité de vie »

a été atteint, ainsi que les objectifs principaux en faveur du développement durable de l'Agglomération Trinationale de Bâle, résultant des projets. Cela est un grand succès dans le cadre de l'évolution global des villes et régions - surtout pour un bassin d'emploi et de vie trinational.

En même temps, cette réussite appelle d'autres défis qui soulèvent pour l'avenir d'autres questions.

- Quelles sont les nouvelles tâches en aménagement à réaliser avec l'approfondissement et la concrétisation des projets ATB?
- Quelles mesures issues des projets ont été validées politiquement et comment les intégrer dans les plans de réalisation et de financement nationaux?
- Comment et quels résultats de projets pérenniser et reporter en modèle sur des espaces comparables?
- Comment et sur quels nouveaux thèmes étendre les résultats de la coopération transfrontalière?
- Comment fusionner les thèmes de la coopération transfrontalière dans une vision commune?
- Comment mettre en valeur les résultats dans leur globalité au bénéfice du rayonnement international de l'Agglomération Trinationale de Bâle?

5.3 Ausblick TEB und IBA

Diese Fragen lassen sich mit zwei großen Vorhaben der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Trinationalen Agglomeration Basel beantworten:

- Dem Übergang vom TAB-Verein zum Trinationalen Eurodistrict Basel, der die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran triebt, und
- dem Vorhaben eine trinationale Internationale Bauausstellung IBA Basel 2020 auszutragen.

5.3.1 Der Trinationale Eurodistrict Basel

Am 26. Januar 2007 wurde der Trinationale Eurodistrict Basel feierlich gegründet. Aufbauend auf den zahlreichen Erfolgen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der letzten Jahrzehnte, trägt diese Gründung dem Willen und der Überzeugung der politischen Akteure aus den drei Ländern Rechnung ihre Kooperation zu intensivieren.

Die heutigen Aufgaben für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind zahlreich:

- Erhöhen der Sichtbarkeit der Aktivitäten grenzüberschreitender Zusammenarbeit in der TAB für die Bevölkerung ([Transparenz](#)),
- Steigern der Effizienz der politischen *Governance* in der TAB ([Effizienz](#)),
- Konkretisieren der Kooperation im Bereich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch den Bau neuer Infrastruktur ([Vertiefung](#)),
- Integrieren neuer Themen der grenzüberschreitenden Kooperation in die TAB ([Ausweitung](#)),
- Übergehen von einem projektweisen Vorgehen in ein themenübergreifendes „policy making“, welches allein die zahlreichen punktuellen Blockaden in der grenzüberschreitenden Kooperation überwinden lässt und allen Akteuren eine klare Wahrnehmung der Vorteile ihres Engagements im Prozess der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ermöglicht ([Sichtbarmachen des Gewinns der Zusammenarbeit](#)).

Damit möchte sich der Trinationale Eurodistrict Basel langfristig zu einer zentralen trinationalen Governancestruktur entwickeln. Auf seiner ersten Vorstandssitzung hat der Trinationale Eurodistrict Basel als vorrangige Themen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit definiert:

- Raumplanung (Vertiefung und Konkretisierung der bestehenden Zusammenarbeit),
- Verkehr (Vertiefung und Konkretisierung der bestehenden Zusammenarbeit, Vorbereitung eines trinationalen Tarifverbunds),
- Gesundheit (Einbeziehung der französischen Seite in die bestehende deutsch-schweizerische Kooperation).

5.3 Les perspectives ETB et IBA

Ces questions trouvent une réponse dans deux grands projets de la coopération transfrontalière dans l'Agglomération Trinationale de Bâle:

- La transition de l'association ATB vers l'Eurodistrict Trinational de Bâle, qui fait avancer la coopération transfrontalière et
- Le projet d'organiser une Exposition Internationale d'Architecture trinationale IBA Bâle 2020.

5.3.1 L'Eurodistrict Trinational de Bâle

Le 26 janvier 2007 a été solennellement créée l'Eurodistrict Trinational de Bâle. Fondée sur les nombreuses réussites de la coopération transfrontalière des dernières années, cette création symbolise la volonté et la conviction des acteurs politiques des trois pays d'intensifier leur coopération.

Les tâches actuelles de la coopération transfrontalière sont nombreuses:

- Rendre visible pour la population les activités de coopération transfrontalière de l'aire urbaine de l'ATB ([Transparence](#)) ;
- Renforcer l'efficacité de la gouvernance politique de l'ATB ([Efficacité](#))
- Concrétiser, par la construction d'infrastructures, la coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire et des transports en commun ([Approfondissement](#)) ;
- Intégrer de nouveaux thèmes de coopération transfrontalière à l'échelle de l'aire urbaine de l'ATB ([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](#)).

L'Eurodistrict Trinational de Bâle souhaite ainsi devenir à long terme une structure centrale et trinationale de gouvernance. Lors de la première réunion de son Comité Directeur, l'Eurodistrict Trinational de Bâle a défini les thèmes prioritaires de la coopération transfrontalière.

- Aménagement (Approfondissement et concrétisation de la coopération préexistante)
- Transports (Approfondissement et concrétisation de la coopération préexistante, préparation de la mise en place d'un accord tarifaire.
- Santé (Intégration du partenaire français dans la coopération existant déjà entre l'Allemagne et la Suisse).

5.3.2 Projekt einer Internationalen Bauausstellung IBA Basel 2020

Mit einer sogenannten Internationalen Bauausstellung (IBA), einer erfolgreichen deutschen Strategie des Städtebaus und der innovativen Regionalentwicklung kann die trinationale Stadtregion Basel bis ins Jahr 2020

- zeigen, wie eine heute dreigeteilte Stadtregion angesichts der globalen Herausforderungen des 21. Jahrhundert zu einer lebendigen Gemeinschaft zusammenwächst, innere Grenzen und Barrieren überwindet, ohne ihre kulturelle Vielfalt zu verlieren.
- grenzüberschreitende Kooperationsarbeit v. a. auch des Trinationalen Eurodistricts Basel TEB für die Bevölkerung erlebbar und sichtbar machen,
- die Umsetzung beschleunigen von nachhaltigen, beispielhaften Projekten u.a. aus Architektur & Städtebau, Kunst & Kultur, Life Science und Wissen, Rheinufer- und Landschaftsplanung, weil die IBA zeitlich befristet ist,
- ihre internationale Ausstrahlung und Sichtbarkeit erhöhen,
- ein attraktives Programmpaket für INTERREG IV etc. schnüren aus den innovativen, grenzüberschreitenden Ideen für große und kleine Projekte.

5.3.2 Projet d'une Exposition Internationale d'Architecture IBA Basel 2020

Grâce à une Exposition Internationale d'Architecture (IBA), un concept allemand d'urbanisation et de développement régional, l'Agglomération trinationale de Bâle peut

- démontrer d'ici à 2020 comment une agglomération divisée en trois parties peut, au regard des enjeux globaux du 21 siècle, devenir une communauté vivante, en surmontant les frontières et les barrières internes tout en conservant sa diversité culturelle.
- Rendre visible la coopération transfrontalière et l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle pour la population
- Accélérer la mise en œuvre de projets exemplaires, durables, dans les domaines notamment de l'architecture et de l'urbanisme, de l'art et de la culture, des sciences de la vie et des connaissances, l'aménagement des rives du Rhin et planification des paysages, parce qu'une IBA est limitée dans le temps.
- Accroître sa visibilité et son rayonnement sur le plan international.
- Composer un programme attractif pour INTERREG IV à partir d'idées transfrontalières innovantes de petits et grands projets.

Anhang: Projektideen, die aus den Machbarkeitsstudien entstanden

Annexe: Idées de projets issus des résultats des études de faisabilité

EF 1: Entwicklungspol Saint-Louis West

TEB

- Fortführung interkommunaler Masterplan,
- Vertiefung Verkehrskonzept (Tram, P&R),
- Machbarkeitsstudie Wirtschaftlichkeit,
- Grün- und Freiraumgestaltung.

Städte Saint-Louis / Hésingue

- **Generell:** Interne Funktionalität und Verkehrsanbindung;
- **Geschäftsquartier EuroAirport:** Erschließung, Zusammensetzung, makrowirtschaftliche Einbindung und Machbarkeit;
- **Golfplatz:** Organisation, landschaftsplanerische Einbettung, Baukörper, Realisierbarkeit Schienenanschluss;
- **Südl. Quartiere:** Betonung der architektonischen Qualität für Machbarkeit, Nutzungskonzept und Abstimmung; weiter benötigt: städtebaulicher Baumassenplan, Verkehrskonzept, technische und Bodenordnungspläne;
- **In den Rainen:** Bedarfsanalyse, Abstimmung mit anderen Projektbestandteilen, städtebauliche Prinzipien.

EF 1: Pôle de développement Saint-Louis

ETB

- Continuation du schéma directeur intercommunal
- Approfondissement du concept des transports (Tram, P&R)
- Etude de faisabilité de la faisabilité économique du projet
- Concept pour les espaces verts et les espaces libres

Communes de Saint-Louis/ Hésingue

- **De manière générale :** Fonctionnalité interne, liaison de transport ;
- **Quartier d'affaires EuroAirport :** viabilisation, composition, intégration macroéconomique et étude de faisabilité ;
- **Terrain de golf :** organisation, intégration dans le paysage, forme, étude de faisabilité, intégration de la liaison ferroviaire de l'EAP ;
- **Quartiers Sud :** mettre l'accent sur les qualités architecturales pour la faisabilité, concept fonctionnel et articulation; autres besoins : plan détaillé des formes urbaines, concept de circulation, plans techniques et plans de cadastre ;
- **In den Rainen :** Analyse des besoins, articulation avec les éléments constitutifs d'autres projets, principe d'urbanisme.

EF 2-4: Nordbogen ÖV, Schienenanschluss EuroAirport, Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11

TEB

- Nordbogen
 - » Ergänzende Machbarkeitsstudie, alternative Führung über Herzstück?
- Schienenanschluss EuroAirport
 - » Klärung Finanzierungsquellen,
 - » Provisorische Lösung Busshuttle,
 - » Ergänzende Machbarkeitsstudie
- Grenzüberschreitende Tramlinien
 - » Wettbewerb zur Gestaltung von Tramlinien, Haltestellen und Straßen

Saint-Louis / Communauté de Communes des Trois Frontières

- Tramlinien 3 und 11: (mit Basel-Stadt)
 - » Klärung Subventionen F, CH und EU,
 - » Finanzierung Investitions- und Betriebskosten,
 - » Klärung Linienführung und Haltestellen (Machbarkeitsstudie).

Basel

- Klärung der Kofinanzierung Tramlinien,
- Prüfung Herzstück als Variante des Nordbogens,
- Machbarkeitsstudie und politische Klärung zum Schienenanschluss des EuroAirport

Weil am Rhein

- Tramlinie 8: (mit Basel-Stadt)
 - » Klärung von Kofinanzierung in D, CH und EU,
 - » Finanzierung Investitions- und Betriebskosten,
 - » Klärung Linienführung und Haltestellen (Machbarkeitsstudie).

EF 5: Siedlungsachse Nord

TEB

- Urbane Flusslandschaften: Abstimmung Rheinhäfen,
- Kulturverbund,
- Zentral Park: Plattformen Tüllinger Berg,
- Konzept Langsamverkehr.

EF 2-4: Arc Nord TC, Liaison ferroviaire EuroAirport, Prolongement des lignes de tramway 3, 8 et 11

ETB

- Arc nord
 - » Etude de faisabilité complémentaire: tracé alternatif en utilisant le « Herzstück »
- Liaison ferroviaire EuroAirport
 - » Clarification de la provenance des financements,
 - » Solution provisoire de la navette bus,
 - » Etude de faisabilité complémentaire
- Lignes de tramway transfrontalières
 - » Concours pour l'aménagement des lignes de tramway, des arrêts de tramway et des rues

Saint-Louis / Communauté de Communes des Trois Frontières :

- Lignes de tram 3 et 11: (avec Bâle Ville)
 - » Clarification des subventions F, CH et Union Européenne,
 - » Financement coût des investissements et coût de fonctionnement
 - » Clarification du tracé de la ligne et des arrêts (étude de faisabilité).

Bâle

- Vérification du Herzstück comme variante de l'Arc Nord,
- Etude de faisabilité et clarification politique de la liaison ferroviaire vers l'EuroAirport

Weil am Rhein

- Ligne de tram 8: (avec Bâle Ville)
 - » Clarification du cofinancement en D, CH et Union Européenne,
 - » Financement, coûts d'investissements et de fonctionnement.
 - » Clarification du tracé de la ligne et des arrêts (étude de faisabilité).

EF 5: Arc Nord

ETB

- Paysage fluvial urbain: Concertation entre les ports rhénans,
- Réseau culturel,
- Zentral Park: Les plate-formes du Tüllinger Berg,
- Concept de mobilité douce.

Huningue

- Aufwertung Stadtgrundriss, Städtebauliche Öffnung zu Rhein, Canal de Huningue (urbane Flusslandschaften),
- Flusslandschaften: Rheinsteg (Passerelle), Rheinpromenade, Rheinradweg, Promenade Canal de Huningue, Ausbau Parc des Eaux Vives,
- Kulturverbund: Ausbau „Le Triangle“, Freizeitstandort Collège G. de Nerval, Optimierung Hafenlogistik (integr. Arbeiten und Wohnen).

Saint-Louis

- Projekte EF 1: Euro-City, Golfplatz, Le Lys,
- Zentrenstärkung Saint-Louis: Aufwertung Place de l'Europe, Anbindung Fernet-Branca Museum, Croisée des Lys,
- Bourgfelden: Sicherung Siedlungsrand, Freizeitstandort Lycée Mermoz

Village-Neuf

- Optimierung Hafenlogistik (integr. Arbeiten und Wohnen),
- Inszenierung Palmrain,
- Sport und Freizeit am Rhein,
- Stärkung Siedlungsrand.

Basel

- Teilöffnung Campus Novartis,
- Rheinradweg,
- Urbanes Wohnen und Arbeiten am Rheinufer: Bündelung Hafennutzungen Kleinhüningen, Dienstleistungsstandort Kleinhüningen,
- Brückenpark Wiese.

Riehen

- Aufwertung Wasserpromenade (Wiese), Zollfreie Straße.

Weil am Rhein

- Zentrenstärkung Friedlingen: Urbane Quartiere am Wasser (Öffnung Hafenbereich),
- Stärkung Stadtzentrum, Verknüpfung Innenstadt-Altweil,
- Tüllinger Berg: Kulturpfad, Einrichtung „Schöne Aussicht“,
- Wiese-Park: Sport- und Freizeiteinrichtungen,
- Stabilisierung Ortsränder Park,
- High-Tech Park Otterberg.

Märkt

- Einbindung Stauwehr

Huningue

- Mise en valeur de la forme de la ville, ouverture vers le Rhin, le Canal de Huningue (paysages fluviaux urbains)
- Paysages fluviaux: la Passerelle, la promenade le long du Rhin, piste cyclable le long du Rhin, Promenade Canal de Huningue, développement du Parc des Eaux Vives,
- Aspects culturels: développement du „Triangle“, lieu de loisirs Collège G. de Nerval, optimisation de la logistique portuaire (emplois et habitats intégrés).

Saint-Louis

- Projets EF 1: Euro-City, terrain de golf, Le Lys,
- Renforcement du centre de Saint-Louis: mise en valeur de la Place de l'Europe, liaison musée Fernet-Branca, Croisée des Lys,
- Bourgfelden: préservation des franges urbaines, lieu de loisirs Lycée Mermoz

Village-Neuf

- optimisation de la logistique portuaire (emplois et habitats intégrés);
- Aménagement du Palmrain,
- Sport et loisirs le long du Rhin,
- Renforcement de la frange urbaine.

Bâle

- Ouverture partielle du Campus Novartis,
- Piste cyclable le long du Rhin,
- Habiter et travailler sur les rives du Rhin: concentration des activités portuaires Kleinhüningen, centres d'activités de services Kleinhüningen,
- Brückenpark Wiese.

Riehen

- Mise en valeur de la „Wasserpromenade“ (Wiese), voie sans contrôle de douane.

Weil am Rhein

- Renforcement du centre de Friedlingen: quartiers urbains près de l'eau (ouverture sur le zone portuaire);
- Renforcement du centre, liaison centre-ville et le vieux Weil;
- Tüllinger Berg: sentier de la culture, aménagement du point de vue „Schöne Aussicht“;;
- Parc de la Wiese: installation pour activités sportives et de loisirs;
- Stabilisation du parc Ortsränder;
- Parc de haute technologie Otterberg.

Märkt

- Intégration Stauwehr

Haltingen

- Gewerbepark Dreiländereck,
- Stabilisierung Siedlungsränder (Wohnen Haltigen-West),
- Wohnen am Tüllinger Berg,
- Kulturprojekt Lokschruppen.

Stetten

- Erweiterung Wohnen Stetten Süd.

Lörrach

- Stärkung Stadtzentrum,
- Wegeverbindung zur Wiese, Wasserpromenade,
- Arbeiten und Wohnen: zwischen Gewerbekanal und Wiese, am Güterbahnhof und Milka-Areal,
- Kulturverbund: Einbindung Bergruine Rötteln und Burghof Lörrach, Wasserpromenade.

Brombach

- Wohnen und Arbeiten Schöpfli Areal, Wohnen in Brühl III.

EF 6-7: Siedlungsränder Allschwil-Hégenheim

TEB

- Machbarkeitsstudie grenzüberschreitende High-Tech-Parks,
- Grenzüberschreitendes Verkehrsmodell 2020,
- Grenzüberschreitendes Konzept Langsamverkehr,
- Trinationales P&R Konzept,
- Trinationales Hauptverkehrsnetz MIV,
- Landschaftlich-städtebaulicher Masterplan.

Hésingue

- Gewerbegebiet Hésingue – Bourgfelden,
- Sicherung Siedlungsränder / Innenentwicklung
- Konzept Freiraumgestaltung,
- Anschluss Route de Carrières,
- Verkehrsberuhigung Ortskern,
- grenzüberschreitende ÖV-Anbindung (nach Basel)

Hégenheim

- Grenzüberschreitendes Gewerbegebiet Bachgraben,

Haltingen

- Parc d'activités Dreiländereck;
- Stabilisation des franges urbaines (habiter à Haltigen-Ouest);
- Habiter au Tüllinger Berg,
- Projet culturel Lokschruppen.

Stetten

- Extension de Habiter à Stetten Süd.

Lörrach

- Renforcement du centre;
- Liaison des chemins vers la Wiese, Wasserpromenade;
- Habitat et emploi: entre le canal et la Wiese, près de la gare de frêt et du quartier Milka;
- Aspects culturels: intégration de la ruine du Rötteln et du Burghof de Lörrach, Wasserpromenade.

Brombach

- Habitat et emploi sur la zone Schöpfli, habiter à Brühl III.

EF 6-7: Franges urbaines Allschwil-Hégenheim

ETB

- Etude de faisabilité des Parcs High –Tech transfrontaliers,
- Model transports 2020 transfrontalier
- Concept transfrontalier mobilité douce
- Concept trinational parking-relais
- Réseau routier trinational
- Schéma directeur paysager / urbain

Hésingue

- Zone d'activités Hésingue – Bourgfelden,
- Sécurisation des fronts urbains, développement interne
- Liaison Route des Carrières,
- Délestage du centre ville,
- Liaison transfrontalière des transports en commun (vers Bâle)

Hégenheim

- Zone d'activités transfrontalière Bachgraben,

- Route des Carrières,
- Natur- und Freizeitpark,
- Verkehrsberuhigung Ortszentrum,
- Sicherung Siedlungsränder, Innenentwicklung,
- Grenzüberschreitende ÖV-Anbindung Allschwil, Basel, Saint-Louis,
- Grenzüberschreitender LV.

Allschwil

- Erweiterung Gewerbegebiet Bachgraben,
- Grenzüberschreitender ÖV und LV,
- ÖV-Anschluss Basel und Saint-Louis.

Basel

- Anschluss Allschwil - Nordtangente,
- ÖV-Anschluss Bachgraben SBB.

EF 8 Stadtentwicklung Rheinfelden CH-D

TEB

- Abstimmung der Hafenstandorte,
- Baulandpotenziale und Nutzungen, Sicherung des Landschaftskorridors,
- Neudefinition der Stadtbrücke Rheinfelden,
- Gemeinsames Verkehrskonzept: Umsetzung grenzüberschreitende Buslinie,
- Vertiefung Zentrumsentwicklung,
- Campus Rheinfelden.

Rheinfelden CH

- Neudefinition der Stadtbrücke:
 - » Nutzung Brückenkopf
 - » Anbindung der Brücke an die Stadtzentren.
- Gemeinsames Verkehrskonzept
 - » Gestaltung der innerstädtischen Strassen.
- Der Rhein als gemeinsame Mitte
 - » Schaffung markanter Orte und Quartiere.
- Vertiefung Zentrumsentwicklung:
 - » Straßenraumgestaltung,
 - » Erschließung und städtebauliche Neuordnung Bahnhofsumfeld,
 - » Aktivierung von innerstädtischen Flächenreserven.

- Route des Carrières,
- Parc naturel et de loisirs
- Délestage du centre ville,
- Sécurisation des fronts urbains, développement interne
- Liaison transfrontalière des transports en commun (vers Bâle, Allschwil, Saint-Louis)

Allschwil

- Extension de la zone d'activité Bachgraben,
- TC et mobilité douce transfrontalière
- Liaison transfrontalière des transports en commun (Bâle et Saint-Louis)

Bâle

- Liaison Allschwil – Contournante Nord
- Raccordement TC de la zone du Bachgraben

EF 8 Développement urbain Rheinfelden CH-D

ETB

- Choix coordonné des localisations des activités des ports rhénans,
- Terrains constructibles potentiels et affectations, protection du couloir de verdure,
- Requalification du pont médiéval entre les deux Rheinfelden,
- Concept commun de circulation: Mise en œuvre d'une ligne de bus transfrontalière,
- Développement approfondi des centres,
- Campus Rheinfelden.

Rheinfelden CH

- Requalification du pont de la ville
 - » Réaffectation des têtes de pont
 - » Liaison du pont avec les centres villes.
- Concept commun de circulation
 - » Aménagement des rues de la ville
- Le Rhin nouveau centre des villes
 - » Mise en avant de lieux et quartiers typiques
- Développement approfondi des centres
 - » Aménagement des rues de la ville
 - » Accessibilité et réorganisation du périmètre de la gare
 - » Mobilisation des réserves intra urbaines

Gemeinsame Aufgaben Rheinfelden CH-D

- Gemeinsames Verkehrskonzept:
 - » Umsetzung grenzüberschreitende Buslinie
- Der Rhein als gemeinsame Mitte:
 - » Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Abstimmung Grün- und Freiflächen:
 - » Innerer Parkring,
 - » Äußerer Grüngürtel.
- Zentrumsentwicklung: Nutzungsabstimmung

Rheinfelden D

- Verkehrskonzept:
 - » Autoverkehr: Ringsystem mit Stadtachsen,
 - » Gestaltung der innerstädtischen Strassen.
- Neudefinition der Stadtbrücke:
 - » Nutzung Brückenkopf,
 - » Anbindung der Brücke an Stadtzentrum.
- Der Rhein als gemeinsame Mitte:
 - » Durchlässigkeit der Industriegebiete,
 - » Schaffung makanter Orte und Quartiere.
- Konversion des Alten Kraftwerks:
 - » Fußgängerverbindung auf neuem Kraftwerk,
 - » Erhalt der Turbinenhalle,
 - » Campus-Rheinfelden.
- Vertiefung Rheingärten:
 - » Städtebauliche Ordnung der Gewerbeflächen,
 - » Schutz und Verzahnung der Grünflächen,
 - » Ansiedelung des Rheinhafens.
- Vertiefung Zentrumsentwicklung:
 - » Straßenraumgestaltung,
 - » Erschließung und städtebauliche Neuordnung Bahnhofsumfeld,
 - » Aktivierung innerstädtischer Flächenentwicklung.

EF 10 Freiraumentwicklung TAB Ost

TEB

- Querungsmöglichkeiten Rhein,
- Abstimmung ÖV CH-D,
- Konzept Langsamverkehr,

Tâches communes Rheinfelden CH et D

- Concept commun de circulation
 - » Mise en œuvre d'une ligne de bus transfrontalière
- Le Rhin nouveau centre des villes
 - » Passages piétons sur le fleuve
- Harmonisation zones vertes et zones libres
 - » Parc annulaire intérieur,
 - » Ceinture verte extérieure.
- Développement des centres : coordination des activités

Rheinfelden D

- Concept de transports
 - » Circulation des voitures: rocade externe, axes routiers.
 - » Aménagement des rues de la ville
- Requalification du pont de la ville
 - » Réaffectation des têtes de pont
 - » Liaison du pont au centre ville
- Le Rhin nouveau centre des villes
 - » Perméabilité des zones industrielles
 - » Mise en avant de lieux et quartiers typiques
- Reconversion de l'Ancienne Centrale:
 - » Liaison piétonne sur le terrain de la nouvelle centrale,
 - » Conservation de la halle des turbines,
 - » Campus-Rheinfelden.
- Approfondissement Rheingärten:
 - » Organisation urbaine des aires d'activités,
 - » Protection des zones vertes,
 - » Etablissement du port rhénan.
- Développement approfondi des centres
 - » Aménagement de l'espace routier,
 - » Accessibilité et réorganisation urbaine du périmètre autour de la gare
 - » Mobilisation du développement des surfaces dans la ville

EF 10 Espaces libres ATB Est

ETB

- Passages du rhin,
- Coordination des transports en commun CH-D,
- Concept de mobilité douce,

- Gemeinsame Informationsplattform ÖVP,
- Aufwertung Freiflächen zwischen Grenzach-Whylen und Rheinfelden,

Basel

- Verbesserung Linienführung Bus 31 / 33, Verknüpfungen:
 - » Wettsteinplatz an Tram 2 (SBB)
 - » Claraplatz Tram 6,8 und 14 (Innenstadt, Bad Bhf. und Industrie/Ciba)

Rheinfelden CH

- Park&Ride: Beschilderung, Ausbau und Ordnung der Kapazitäten
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Rheinfelden D

- Park&Ride: Beschilderung, Ausbau und Ordnung der Kapazitäten
- Fuß- und Radverkehr: Übergang Kraftwerk
- Großes X: Grenzüberschreitende Verlängerung der Buslinie 7312, Koordinierung mit Regio-S-Bahn (Verschiebung des Takts um 30 Minuten), Verdichtung auf 30. Min.-Takt,
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Grenzach

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Bus 31 / 33: Verknüpfung S-Bahn
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Whylen

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Herten

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Erhalt, Beschilderung und Einbindung der Fähre,
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Warmbach

- Park&Ride: geplant
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Beuggen

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Ergänzung und Verbesserung Fuss- und Radweg (Sicherheit der Übergänge), Kurzfristig Markierung, Langfristig Neugestaltung

- Plate-forme commune pour les renseignements sur les transports en commun,
- Mise en valeur des espaces libres entre Grenzach-Whylen et Rheinfelden.

Bâle

- Amélioration du tracé des lignes de bus 31 / 33, jonctions:
 - » Wettsteinplatz sur la ligne 2 du tramway (SBB)
 - » Claraplatz lignes de tramway 6,8 et 14 (Centre-ville, Bad Bhf., et Z.I. /Ciba)

Rheinfelden CH

- Parking Relais: signalisation, aménagement et organisation des capacités
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace.

Rheinfelden D

- Parking Relais: signalisation, aménagement et organisation des capacités
- Circulation des cyclistes et des piétons : passage Centre Hydroélectriques
- Grand X: prolongement transfrontalière de la ligne de bus 7312, coordination avec la Regio-S-Bahn (Modification du cadencement de 30 minutes), intensification de la cadence à un passage toutes les 30 minutes,
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace.

Grenzach

- Parking Relais: signalisation, aménagement, création de parking pour des cycles.
- Bus 31 / 33: jonction S-Bahn
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Whylen

- Parking Relais: signalisation, aménagement, création de parking pour des cycles,
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Herten

- Parking Relais: signalisation, aménagement, création d'emplacements pour les cycles, conservation, signalisation et intégration du bac,
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Warmbach

- Parking relais : planifié
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Beuggen

- Parking Relais: signalisation, aménagement, création de parking pour des cycles,
- Prolongement et amélioration des pistes cyclables et des sentiers piétonniers. (sécurisation des points de passage), marquage à court, réorganisation à long terme,

- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Riedmatt

- Ergänzung und Verbesserung Fuss- und Radweg (Sicherheit der Übergänge), Kurzfristig Markierung, Langfristig Neugestaltung
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Schwörstadt

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Möhlín

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Fuß- und Radverkehr: ganztägiger Übergang Kraftwerk
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Augarten

- Park&Ride: geplant
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Kaiseraugst

- Park&Ride: Neuordnung Bahnhof, Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Pratteln

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

EF 12 Salina-Raurica

Kaiseraugst

- Römermuseum,
- Rheinradweg,
- Planung Freiraum,
- Schaffung Planungsrecht (Zonenplan)
- Landumlegung
- Vertiefung Verkehrskonzept.

Augst

- S-Bahn-Haltestelle Längi,

- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Riedmatt

- Prolongement et amélioration des pistes cyclables et des sentiers piétons (sécurisation des points de passage), marquage à court, réorganisation à long terme,
- Information: points d'information transports en commun et signalisation efficace

Schwörstadt

- Parking Relais: signalisation, aménagement, création de parking pour des cycles,
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Möhlín

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Fuß- und Radverkehr: ganztägiger Übergang Kraftwerk
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Augarten

- Park&Ride: geplant
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Kaiseraugst

- Park&Ride: Neuordnung Bahnhof, Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

Pratteln

- Park&Ride: Beschilderung, Ordnung der Kapazitäten, Schaffung Fahrradstellplätze
- Information: Informationspunkte ÖV und klare Beschilderung

EF 12 Salina-Raurica

Kaiseraugst

- musée romain
- piste cyclable du Rhin
- planification des zones libres
- création d'un plan de zones
- restructuration foncière
- Approfondissement concept de transport

Augst

- Arrêt TER Längi

- Planung Freiraum,
- Schaffung Planungsrecht (Zonenplan)
- Landumlegung
- Vertiefung Verkehrskonzept.

Pratteln

- Störfallproblematik klären,
- Planung Freiraum,
- Schaffung Planungsrecht (Zonenplan)
- Landumlegung
- Vertiefung Verkehrskonzept.

EF 14 Freiraumentwicklung TAB Ost

(Die Nummern entsprechen der Übersichtskarte Projektideen)

TEB

- Schaffung einer gemeinsamen Trägerschaft „Landschaftspark Hochrhein“,
- Verkehrsplanung Langsamverkehr,
- Sicherung der Siedlungsränder.

Rheinfelden CH

- Verbesserung Übergänge Langsamverkehr,
 - » Autobahn als neue Verbindung
 - » Beuggenfähre (1)
 - » Kraftwerkssteg Rheinfelden CH-D (2)
- Promenade Cardinal / Rhein,
- Kurwege Wäberhölzli / Wald- und Schulpark (3)
- Kultur- und Salinenpark Rheinfelden (4)
- Wildkorridor Rheinfelden-Ost (5)
- Hochrheinweg(21).

Rheinfelden D

- Warmbachpark: Freihalten Grundwasserschutzgebiete, Einbindung und Abgrenzen der Autobahn, Inszenierung und Gestaltung „Grüne Inseln“, Renaturierung der Kanäle und Gräben, Ausbau Wegenetz, Anbindung an ÖV und Wohngebiete, Wassermatten Warmbach (7)
- Querungsmöglichkeiten Rhein,
 - » Autobahn als neue Verbindung
 - » Beuggenfähre (1)
 - » Kraftwerkssteg Rheinfelden CH-D (2)

- planification zone libre
- création d'un plan de zones
- restructuration foncière
- approfondissement du concept transport

Pratteln

- résolution de la problématique des incidents
- planification de la zone construite
- création d'un plan de zones
- restructuration foncière
- approfondissement du concept transport

EF 14 Espaces Libres ATB Est

(Les numéros correspondent à la carte d'ensemble idées de projet)

ETB

- Mise en place d'un portage commun « parc paysager Hochrhein »,
- Schéma de mobilité douce,
- protection des franges urbaines.

Rheinfelden CH

- Amélioration des transitions vers la circulation douce,
 - » Autoroute nouvelle voie de communication
 - » Bac de Beuggen (1)
 - » Passerelle de la centrale Rheinfelden CH-D (2)
- Promenade Brasserie Cardinal / Rhin
- Chemins de cure Wäberhölzli / parc forestier et scolaire (4)
- Parc culturel et des salines de Rheinfelden (5)
- Chemin du Hochrhein (21)

Rheinfelden D

- Parc du Warmbach : protection de la zone de captage de la nappe phréatique, intégration et délimitation de l'autoroute. Mise en scène et aménagement „Grüne Insel/ Île Verte“, renaturation des canaux et fossés, aménagement du réseaux de chemins, liaison avec les transports publics et les lieux d'habitation, prés humides à Warmbach (7)
- Passages du Rhin,
 - » Autoroute, une nouvelle voie de communication
 - » Bac de Beuggen (1)
 - » Passerelle de la centrale hydroélectrique de Rheinfelden CH-D (2)

- Rheinweg Herten – Wyhlen („Sägernweg“) (6)
- Kulturlandweg (20)
- Hoahrheinweg (21)
- Fuss- und Veloweg Anbindung Beuggen – Schwörstadt (22).

Grenzach-Wyhlen

- Regionaler Natur- und Erlebnispark Wyhlen – Pratteln – Augst: Verbesserung Wegeverbindungen, Schachtpark, Kies- und Amphibienpark, Kraftwerks-Steg:
 - » Rheinweg Herten – Wyhlen („Sägernweg“) (6)
 - » Fallberg-Steg Kraftwerk Wyhlen – Augst (8)
 - » Schiffsanleger Fallberg (9)
 - » Natur- und Erlebnisbereiche Rheinufer Wyhlen (10)
 - » Umlegung Gewerbegebiet Schacht (11)
 - » Schachtfähre (14)
 - » Zurlindensteg als neue Rheinquerung (15)
 - » Hoahrheinweg (21)

Augst

- Regionaler Natur- und Erlebnispark Whylen – Pratteln – Augst: Ergolzaue, Rheinpromenade, Rheinpark
 - » Fallberg-Steg Kraftwerk Wyhlen – Augst (8)
 - » Auenbiotop Ergolzmündung / Verlegung Bootsanleger (12)
 - » Hauptstrassenquerung Ergolzweg in Augst (13)
 - » Rheinpromenade Pratteln (17).

Pratteln

- Regionaler Natur- und Erlebnispark Whylen – Pratteln – Augst: Zurlindenpark, Rheinpromenade, Rheinpark Anleger Salina-Raurica
 - » Schachtfähre (14)
 - » Zurlindensteg als neue Rheinquerung (15)
 - » Grünbrücke Hard (16)
 - » Rheinpromenade Pratteln (17)
 - » Glenckpark (18)

- Chemin du Rhin Herten-Whylen („Sägernweg“) (6)
- Sentier de la Culture (20)
- Sentier du Hoahrhein(21)
- Sentier pédestre et piste cyclable liaison Beuggen – Schwörstadt (22).

Grenzach-Wyhlen

- Parc régional naturel de loisirs Whylen-Pratteln-Augst : amélioration de la liaison par sentiers, Schachtpark/ parc des puits, parc des gravière et des amphibiens, passerelle de la centrale :
 - » Sentier du Rhin Herten- -Whylen („Sägernweg“) (6)
 - » Passerelle du Fallberg Centrale Whylen-Augst (8)
 - » Appontement Fallberg (9)
 - » Zones naturelles et de loisirs Rives du Rhin Whylen (10)
 - » Bac du puits (14)
 - » Passerelle du Zurlinde, un nouveau passage du Rhin (15)
 - » Sentier du Hoahrhein (21)

Augst

- Parc régional naturel de loisirs Whylen-Pratteln-Augst : Ergolzaue, Promenade du Rhin, Parc du Rhin
 - » Passerelle du Fallberg Centrale Whylen-Augst (8)
 - » Biotop de la prairie de l’embouchure de l’Ergolz/ Déplacement de l’appontement à bateaux
 - » Traversée de la route principale chemin du Ergolz à Augst (13)
 - » Rheinpromenade/ Promenade du Rhin à Pratteln (17).

Pratteln

- Parc régional naturel de loisirs Whylen-Pratteln-Augst : parc du Zurlinden, Promenade du Rhin, Parc du Rhin, Ponton Salina-Raurica
 - » Bac du puits (14)
 - » Passerelle du Zurlinde, un nouveau passage du Rhin (15)
 - » Pont végétalisé Hard (16)
 - » Promenade du Rhin Pratteln (17)
 - » Parc du Glenck (19)

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



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.

