

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 58 (2017)
Heft: 2

Artikel: Das Zukunftsbild "Korridor+" : eine grenzenlose Raumvision als strategische Grundlage für das Agglomerationsprogramm
Autor: Sandtner, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088140>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Zukunftsbild “Korridor+”

Eine grenzenlose Raumvision als strategische Grundlage für das Agglomerationsprogramm

Martin Sandtner

Zusammenfassung

Für das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation wurde im breiten fachlichen und politischen Diskurs das Zukunftsbild “Korridor+” als Grundlage für die Strategien und Massnahmen des Programms erarbeitet. Es zeichnet sich aus durch eine konsequente Lenkung der erwarteten Siedlungsentwicklung auf die Kernstadt Basel sowie die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete entlang der Talachsen, die sog. inneren Korridore. Damit ist es ein deutliches Commitment der Region zur Siedlungsentwicklung nach innen und zielt auf eine Trendumkehr der bisherigen Zersiedlung in die Fläche ab. Als Rückgrat der Erschliessung dient die S-Bahn, die konsequenterweise erheblich ausgebaut werden muss. Mit seinem Ansatz einer integralen Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsplanung stellt das Zukunftsbild die Basis für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung im Raum Basel dar.

1 Einleitung

Das Agglomerationsprogramm wird häufig primär als Finanzierungsinstrument für Verkehrsinfrastrukturen wahrgenommen. Natürlich hat es diese wichtige Funktion, zumal es für die Kantone und Gemeinden das einzige Instrument ist, finanzielle Beiträge des Bundes für ihre Strassen, Tramstrecken sowie Velo- und Fusswege zu erhalten. Doch für den Bund ist das Agglomerationsprogramm in Ergänzung zu seinen Sachplänen und den Richtplänen der Kantone vor allem ein Instrument zur sinnvollen Lenkung der Raumentwicklung: “Die Agglomerationsprogramme ermöglichen eine koordinierte Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft in den als Bevölkerungspolen und Wirtschaftsmotoren der Schweiz primär betroffenen Agglomerationen, und zwar zum Nutzen des gesamten Landes” (Schweizerischer Bundesrat 2015, 53).

Adresse des Autors: Dr. Martin Sandtner, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Dufourstrasse 40, CH-4001 Basel; E-Mail: martin.sandtner@bs.ch

Die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen durch Bundesmittel ist entsprechend an strenge Bedingungen geknüpft: Im Programm muss die Agglomeration aufzeigen, wie das Verkehrssystem optimiert und dabei die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt wird. Ein roter Faden muss sich von der räumlichen Strategie – dem so genannten Zukunftsbild – über die Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und die Verkehrsträger bis hin zu den einzelnen beantragten Infrastrukturmassnahmen ziehen, was mittels einer aufwendigen Wirksamkeitsuntersuchung durch das Bundesamt für Raumentwicklung überprüft wird. Deren Ergebnis bestimmt schliesslich die Höhe des Beitrags durch Bundesmittel (vgl. ARE 2015).

Das Zukunftsbild nimmt dabei eine zentrale Stellung ein: Als Ergebnis einer Diskussion innerhalb der Agglomeration über ihre zentrale Entwicklungsprinzipien ist es “ein räumlich konkretisiertes Bild, das darstellt, wie sich die Agglomeration bezüglich der Landschaftsstruktur, des Verkehrssystems und der Siedlungsstruktur in der Zukunft präsentieren will” (ARE 2009, 10). Dieser Diskussionsprozess wurde in der trinationalen Agglomeration Basel im Zuge der Erstellung des Agglomerationsprogramms 2. Generation durchlaufen. Sein Ergebnis, das Zukunftsbild “Korridor+”, ist mit einigen Weiterentwicklungen auch die strategische Grundlage für das Ende 2016 fertiggestellte Programm der 3. Generation.

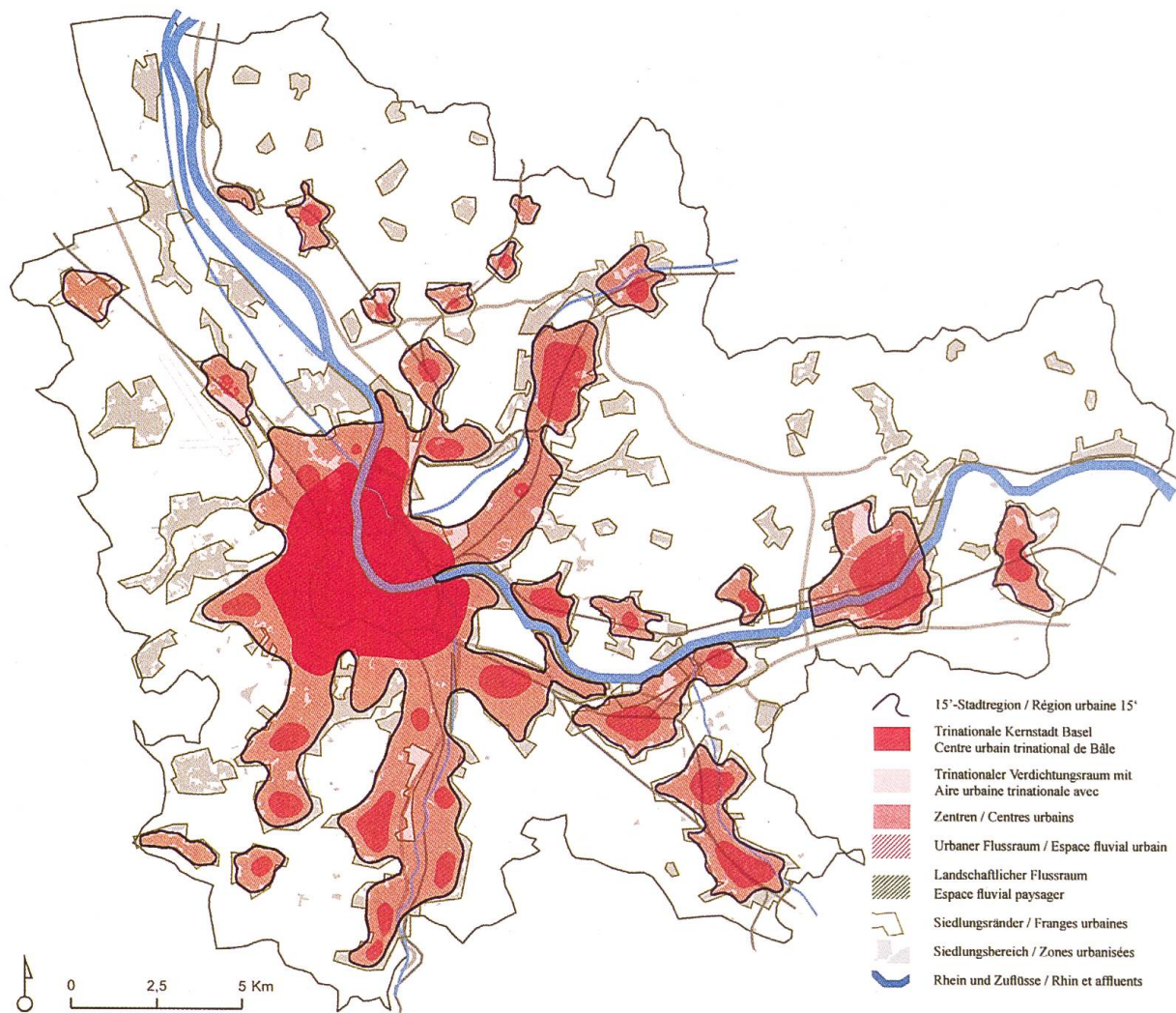


Abb. 1 Die “Siedlungsentwicklung 2020” aus der Entwicklungsstrategie 2020 des Trinationalen Eurodistricts. Die Karte zeigt u. a. die “Trinationale Kernstadt Basel” (dunkles Rot) und den “Trinationalen Verdichtungsraum” (helles Rot) mit “Zentren” (Trinationaler Eurodistrict Basel 2009, 70).

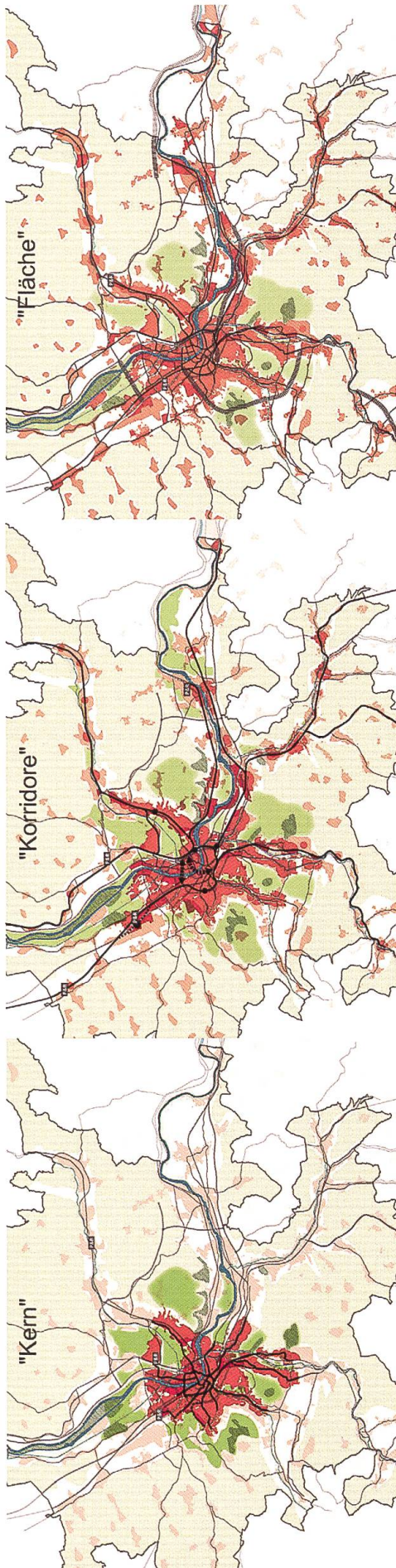


Abb. 2 Die drei Szenarien "Kern", "Korridore" und "Fläche", die erarbeitet wurden, um das Spektrum möglicher Entwicklungen von Siedlung, Landschaft und Verkehr aufzuzeigen (*Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2012, 92*).

2 Erarbeitungsprozess des Zukunftsbildes

Für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme formulierte der Bund neu als Grundanforderung die Erstellung eines Zukunftsbildes, "welches Verkehr und Siedlung koordiniert. Das Zukunftsbild soll proaktiv gestaltend und ambitionös, zugleich aber auch realistisch und gut akzeptiert sein" (ARE 2010, 28). Dabei war die "Siedlungsentwicklung nach innen" als Leitlinie vorgegeben, worunter die Aspekte Siedlungsverdichtung, Siedlungsbegrenzung, Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort und Steigerung der Siedlungsqualität subsumiert sind (ARE 2009, 5).

In der trinationalen Agglomeration Basel lag für diese Arbeit eine gute Grundlage vor. Im Jahr 2009 hatte der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) seine "Entwicklungsstrategie 2020" veröffentlicht (*Trinationaler Eurodistrict Basel 2009*), die eine räumliche Vision der Agglomeration enthielt. Darin standen der funktionale Zusammenhang sowie die Lebenswelt der Menschen und nicht die Grenzen im Zentrum (vgl. Abb. 1).

Die Anforderungen des Bundes an das Zukunftsbild verlangten aber präzisere Aussagen, eine Weiterentwicklung der TEB-Vision war nötig. Entsprechend wurde eine Arbeitsgruppe mit Planungsfachleuten aus allen drei Ländern unter der Leitung des Autors beauftragt, ein Zukunftsbild zu erstellen. Als externer Auftragnehmer wurde die Metron AG aufgrund ihrer Erfahrungen mit Agglomerationsprogrammen ausgewählt.

In einem ersten Schritt stellte der Auftragnehmer in drei pointierten Szenarien dar, wie sich Landschaft, Siedlung und Verkehr in der Agglomeration entwickeln könnten (vgl. Abb. 2).

Im Szenario "Kern" wurde eine starke Verdichtung für die "trinationale Kernstadt" – gemeint war die Stadt Basel mit Teilgebieten von Weil am Rhein, Huningue, Saint-Louis, Allschwil, Binningen und Birsfelden – vorgeschlagen, während dem Rest der Agglomeration kaum mehr Siedlungswachstum zugesprochen wurde. Damit ist dieses Szenario sozusagen der Gegenentwurf zum Trend der Zersiedelung, der die vergangenen Jahrzehnte geprägt hatte. Dabei müsste primär das Tramnetz ausgebaut werden, um den

zusätzlichen Verkehr raumverträglich zu bewältigen. Demgegenüber bildete das Szenario “Fläche” eher die bisherige Entwicklung ab: Sämtliche Gemeinden der Agglomeration sollten gemäss diesem Szenario etwa gleichmässig wachsen, wenn auch primär innerhalb der bestehenden Bauzonen. Dafür müssten das Busnetz erweitert und verstärkt sowie die Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs massiv ausgebaut werden. Im Szenario “Korridore” schliesslich wird die Siedlungsentwicklung auf die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Talachsen gelenkt, während die Gemeinden auf den Höhenzügen dazwischen nur ein geringfügiges Wachstum erfahren dürfen. Als Rückgrat des Verkehrs dient die S-Bahn; deren Ausbau stellt den Schwerpunkt der nötigen Infrastrukturmassnahmen dar.

In Workshops mit den Raumplanungsfachleuten der Agglomeration wurden Vor- und Nachteile der Szenarien, die Konsequenzen für die Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wie auch deren politische Durchsetzbarkeit diskutiert. Es stellte sich heraus, dass das Szenario “Korridore” die Anforderungen des ARE am besten zu erfüllen vermochte und auch aus regionaler Sicht einen überzeugenden Ansatz darstellte. In der Folge wurde das Szenario in zwei Mitwirkungsveranstaltungen mit jeweils über 100 Teilnehmenden aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft vorgestellt. Es stiess grundsätzlich auf positive Resonanz und konnte durch die Anregungen aus den Veranstaltungen weiter zum Zukunftsbild “Korridor+” konkretisiert werden. Damit wurde sichergestellt, dass es der Anforderung gerecht wird, “bei den relevanten Akteuren breit abgestützt und akzeptiert” zu sein (ARE 2010, 20).

3 Kernaussagen des Zukunftsbildes “Korridor+”

Das Zukunftsbild “Korridor+”, wie es mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation Mitte 2012 eingereicht wurde, zeichnet eine räumliche Vision der Agglomeration Basel für den Zeithorizont 2030 (vgl. Abb. 3). Es ist ein bezüglich Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmtes räumliches Leitbild, bei dem die administrativen Grenzen zwischen Staaten, Kantonen und Gemeinden keine Rolle spielen und ist somit der Orientierungsrahmen für trinationale Strategien und konkrete Massnahmen, die eine nachhaltige und zukunftsfähige Raumentwicklung ermöglichen.

Das Zukunftsbild ist die konsequente Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen: Das Bevölkerungswachstum, das auf rund 45'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner für die gesamte Agglomeration (+ 6 %) geschätzt wurde, soll im Wesentlichen auf die Kernstadt, die sog. inneren Korridore und die Regionalzentren gelenkt werden. Dadurch gelingt es, die Landschaftsstruktur mit ihren bis nah an das Zentrum der Region heranreichenden Grünräumen (Tüllinger Hügel und Landschaftspark Wiese, Dinkelberg, Hochrhein mit Birsfelder Hard, Gempenplateau, Bruderholz, Allschwiler Wald und Sundgauer Hügel, Oberrhein mit Petite Camargue und Rheinauen) zu erhalten und flächige Siedlungserweiterungen zu verhindern. Die siedlungsnahen Freiräume erhalten aufgrund der wachsenden Bevölkerung im Kern der Agglomeration zunehmende Bedeutung als Naherholungsräume, dem mit Aufwertungs- und Managementmassnahmen wie etwa der geplanten Anstellung eines Parkrangers im Landschaftspark Wiese begegnet werden muss.

Zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze sollen gemäss “Korridor+” primär in der Kernstadt Basel und in den inneren Korridoren, also den Siedlungsgebieten entlang der Talachsen der Wiese (bis Lörrach), des Hochrheins (bis Grenzach bzw. Kaiseraugst), der Ergolz (bis Liestal), der Birs (bis Aesch), des Birsig (bis Therwil) sowie auf der Rheinterrasse im Elsass (bis St-Louis La Chaussée) entstehen. Es sind dies die mit der Kernstadt zusammenhängenden Siedlungsgebiete, die über eine sehr gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen. Auch die weiter ent-

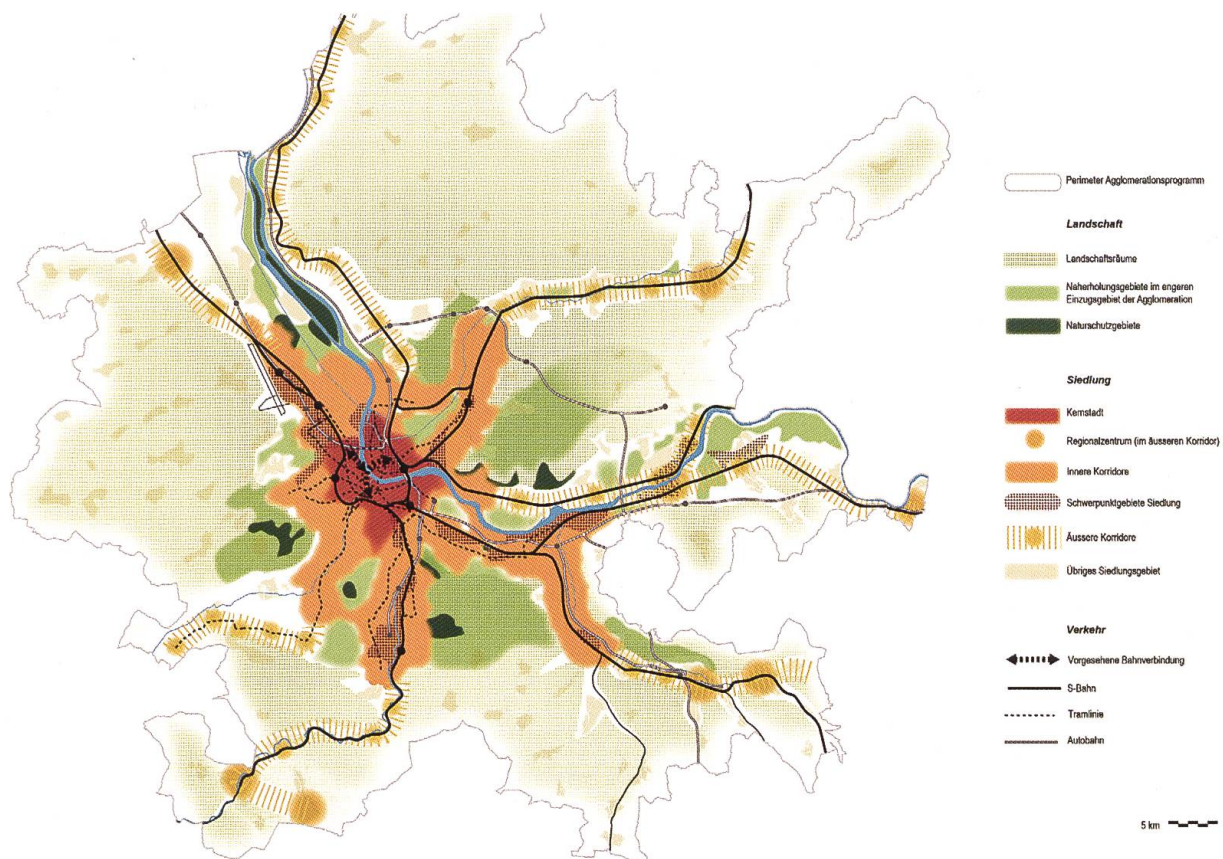


Abb. 3 Das Zukunftsbild 2030 der Agglomeration Basel gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation (*Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2012, 94*).

fernt in den Tälern liegenden Regionalzentren (Schopfheim, beide Rheinfelden, Bad Säckingen/Stein, Sissach, Gelterkinden, Laufen/Breitenbach, Sierentz), die per Bahn sehr gut erschlossen sind (S-Bahn-Umsteigepunkte und/oder Fernverkehrshalte), sollen überproportional wachsen und – neben der Kernstadt – ihre zentralörtliche Funktion erhalten und ausbauen. Für die äusseren Korridore, die weiter entfernt von Basel liegen, aber über eine S-Bahn-Anbindung verfügen, wird ein moderates Wachstum mit entsprechender Verdichtung in gut erschlossenen Bauzonen angestrebt. Im übrigen Siedlungsgebiet ausserhalb der Korridore dagegen soll das Wachstum deutlich gebremst und von neuen Bauzonen weitgehend abgesehen werden.

Berechnungen der Wohnraumpotenziale aufgrund der vorhandenen Bauzonenreserven und Verdichtungsmöglichkeiten im bereits bebauten Gebiet zeigten, dass die mit dem Zukunftsbild angestrebte Trendumkehr vom Siedlungswachstum in die Fläche zum Wachstum nach innen möglich ist (*Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2012, 99*). Es bedarf aber erheblicher planerischer Anstrengungen und politischer Überzeugungsarbeit zur Umsetzung: Arealentwicklungen wie beispielsweise die aktuell diskutierte Transformation des bisher extensiv genutzten Basler Gewerbegebiets Lysbüchel in ein dichtes und vielfältiges Wohn- und Arbeitsgebiet mit wesentlich höherer Ausnutzung (Projekt “Volta Nord”) sind dafür unumgänglich, da innerhalb von Kernstadt und inneren Korridoren nur noch sehr begrenzt freie Bauzonen zur Verfügung stehen.

Das Zukunftsbild “Korridor+” setzt in erster Linie auf einen Ausbau der S-Bahn als regionales Verkehrssystem. Die S-Bahn-Äste in den inneren Korridoren werden im 15-Minuten-Takt bedient und komfortable Umsteigebeziehungen auf Tram, Busse und das Velo machen die Nutzung

des öffentlichen Verkehrs attraktiv. Um ein solches Angebot realisieren zu können, müssen substanzielle Ausbauten der Schieneninfrastruktur vorgenommen werden, allen voran die Realisierung des sog. Herzstücks der S-Bahn, also der Tunnelverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof zur Durchbindung der S-Bahn-Linien. Dieses zentrale Infrastrukturprojekt, dessen Notwendigkeit sich stringent aus dem Zukunftsbild ableiten lässt, hat Aufnahme in die kartographische Darstellung von “Korridor+” gefunden (vgl. Abb. 3).

In seinem Prüfbericht würdigt das ARE, dass “in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ... bei der Erarbeitung des gemeinsamen Zukunftsbildes, der Teilstrategien in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft und in agglomerationsweiten Massnahmen ... weitere Fortschritte gemacht” wurden (ARE 2014, 5). Damit haben das Zukunftsbild und der geforderte “rote Faden” über die Strategien bis hin zu den Massnahmen dazu beigetragen, dass dem Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ein Beitragssatz des Bundes von 35 % zugesprochen wurde.

4 Weiterentwicklung des Zukunftsbilds im Agglomerationsprogramm

3. Generation

Das Zukunftsbild ist kein starres Instrument, sondern vielmehr eine laufend zu aktualisierende räumliche Leitvorstellung. Entsprechend wurde es in der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation überprüft und aktualisiert. Es erfolgte ein Abgleich mit den übergeordneten Planungsdokumenten der beteiligten Partner (kantonale Richtpläne in der Schweiz, Schéma de Cohérence Territoriale SCoT in Frankreich, Regionalplan in Deutschland) sowie eine Diskussion auf kommunaler Stufe in den sog. Korridorprozessen (vgl. Beitrag Fässler in diesem Heft). Es erfolgten keine wesentlichen Änderungen des Zukunftsbilds in seinen Grundzügen mit den Raumtypen Kernstadt, innerer und äusserer Korridor, Regionalzentrum sowie übriges Siedlungsgebiet (neu als ländlicher Raum bezeichnet). Allerdings gab es einige Anpassungen (vgl. Abb. 4). So wird Birsfelden neu nicht mehr der Kernstadt, sondern dem inneren Korridor Hochrhein zugerechnet, entsprechend dem Raumkonzept Basel-Landschaft. Die inneren Korridore wurden um die Gemeinden Ettingen, Hégenheim und Hésingue erweitert und neu ist Grenzach-Wyhlen komplett im inneren Korridor Hochrhein. Neu sind drei als “ländliche Entwicklungsachsen” bezeichnete äussere Korridore aufgenommen worden, nämlich das Kandertal bis Kanderne (neues Regionalzentrum), das Waldenburgertal und im Pays de St-Louis die Achse von Hésingue über Blotzheim und Bartenheim Richtung Sierentz. Und im Ergolzthal wurde der äussere Korridor neu bis nach Tecknau verlängert.

Zwar sind diese Änderungen aus siedlungsstruktureller Sicht schlüssig, sie erfüllen die im ursprünglichen Zukunftsbild definierten Anforderungen an die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr aber nicht in jedem Fall. Dies wird einerseits mit der insgesamt geringeren Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr in Frankreich und Deutschland im Vergleich zur Schweiz begründet und andererseits damit, dass “das Kriterium der ÖV-Erschliessung nicht nur in Bezug auf den aktuellen Zustand zu verstehen [ist], sondern ... auch prospektiven Charakter” hat (*Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel* 2016, 181). Letztlich bedeuten diese Änderungen etwas mehr Spielraum zur Verteilung des Siedlungswachstums, das inzwischen mit insgesamt 851'000 Einwohnern im Jahr 2030 (Lenkungsszenario, vgl. *Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel* 2016, 189) deutlich kräftiger prognostiziert wird als noch im Programm der 2. Generation (815'000 Einwohner für 2030, vgl. *Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel* 2012, 99). Die Strategie bleibt aber nach wie vor: klare Lenkung des Wachstums nach innen, nämlich auf die Kernstadt, die Korridore und die Regionalzentren.

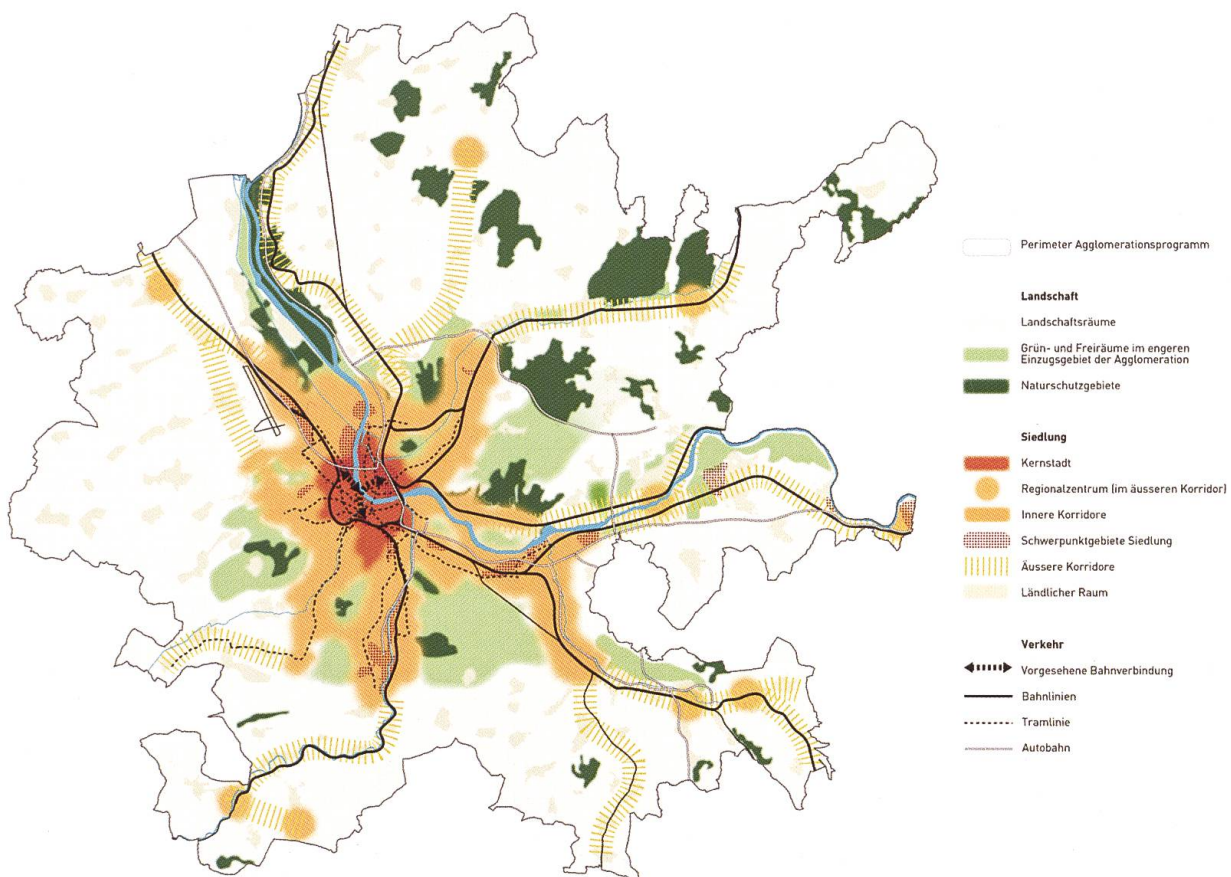


Abb. 4 Das Zukunftsbild 2030 der Agglomeration Basel gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation mit einigen Anpassungen gegenüber der Version aus der 2. Generation (*Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel* 2016, 183).

5 Fazit

Mit dem Grundsatzentscheid, die Siedlungsentwicklung in allen Teilen der trinationalen Agglomeration Basel ins bereits bebaute Gebiet zu lenken und auf weitere Einzonungen am Siedlungsrand weitgehend zu verzichten, hat sich die Region auf den Weg der Verdichtung nach innen festgelegt. Seinen Ausdruck findet dieses Commitment im Zukunftsbild „Korridore+“, das sich über die Jahre seit seiner Verabschiedung 2012 als stabil und wo nötig anpassungsfähig erwiesen hat. Das Zukunftsbild hat die interkommunale Zusammenarbeit innerhalb der Korridore angeregt (vgl. Beitrag Fässler in diesem Heft) und die planerischen Bemühungen zur Umsetzung der Siedlungsschwerpunkte verstärkt.

Die Stärke des Zukunftsbilds liegt in seinem integralen Ansatz: Es bringt die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr zusammen und zeichnet eine Vision der Agglomeration ohne Rücksicht auf Grenzen. Verbunden mit dem Anreiz, Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturen zu erhalten, ist das Zukunftsbild eine gute Basis, die Raumentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel in zukunftsfähige und nachhaltige Bahnen zu lenken.

Literatur

- ARE 2009. *Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 1–32. Online verfügbar: www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publicationen/publikationen/staedte-und-agglomerationen/konzept-zur-siedlungsentwicklung-nach-innen.html [Eingesehen am 18.8.2017]
- ARE 2010. *Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 1–76. Online verfügbar: www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.pdf.download.pdf/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.pdf [Eingesehen am 27.8.2017]
- ARE 2014. *Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, Prüfbericht des Bundes*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 1–30. Online verfügbar: www.agglobasel.org/id-2-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g2/Basel_Pruefbericht_AP2.pdf [Eingesehen am 31.8.2017]
- ARE 2015. *Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 1–85. Online verfügbar: www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.1.pdf.download.pdf/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.pdf [Eingesehen am 18.8.2017]
- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2012. *Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, Teil 1 (Hauptbericht)*. Liestal, 1–209. Online verfügbar: www.agglobasel.org/id-2-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g2/AP2_Basel_Teil_1_Hauptbericht_2012_06_30_de.pdf [Eingesehen am 31.8.2017]
- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel 2016. *Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 1 – Hauptbericht*. Liestal, 1–389. Online verfügbar: www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Hauptbericht-D-150dpi.pdf [Eingesehen am 31.8.2017]
- Schweizerischer Bundesrat 2015. *Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz*. Bericht vom 18. Februar 2015. Bern, 1–93. Online verfügbar: www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf.download.pdf/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf [Eingesehen am 18.8.2017]
- Trinationaler Eurodistrict Basel 2009. *Eine Zukunft zu Dritt: Entwicklungsstrategie 2020*. Band 2: Die Entwicklungsstrategie. St-Louis, 1–88.