

GARES ACTIVES PROGRAMME COMMUN DE MISE EN ŒUVRE

IMPRESSUM

MENTIONS OBLIGATOIRES

2017 © IBA Basel 2020

Alle Rechte vorbehalten

Tous droits réservés

KONZEPT & GESTALTUNG

CONCEPT & GRAPHISME

STUDIO | STADT | REGION

Räumliche Prozesse gestalten

4architekten GbR

Agnes Förster, Dr.-Ing. Architektin, Stadtplanerin DASL

Susanna Knopp, Architektin ETH/DWB

Jan Kurz, Dipl.-Ing. Architekt

Markus Wassmer, Architekt ETH/SIA/DWB

info@studio-stadt-region.de

<http://www.studio-stadt-region.de>

<http://www.4architekten.de>

Tel. 0049 (0)89 244 10 33-0, Fax -99

Dom-Pedro-Str. 7, D-80637 München

Verfasserinnen / Rédactrices:

Dr. Agnes Förster, Architektin, Stadtplanerin DASL

Laura Herten, B.Sc. Urbanistik

Stephanie Wenzel, M.Sc. Urbanistik

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH

TRADUCTION FRANÇAISE

Sylvie Stellmacher

VERTRIEB

DISTRIBUTION

IBA Basel 2020

Internationale Bauausstellung

Imaginer et Bâtir l'Avenir

Voltastrasse 30

CH-4056 Basel

T +41 61 385 8080

info@iba-basel.net

www.iba-basel.net

Dezember 2017

Decembre 2017

RÉSUMÉ	4
LES GARES	6
GARES ACTIVES 2020 : APPROCHE ET OBJECTIFS	8
MÉTHODE	12
BOÎTE À OUTILS	16
Boîte à outils	18
Connexion	19
Dynamisation des espaces	20
Polyvalence des espaces	21
Orientation	22
Organisation & Communication	23
Mixité & Diversité	24
Sécurité urbaine	25
PROJETS	26
Basel Badischer Bahnhof	28
Grenzach	30
Rheinfelden (Baden)	32
Bad Säckingen	34
Stein im Fricktal	36
Liestal	38
St. Louis	40
Bartenheim	42
Sierentz	44
Lörrach	46
PROGRAMME COMMUN	48
Fonctions de base	50
Densification & Qualité architecturale	51
Société civile & Culture	52
Identité & Perception	53
Information & Signalétique	54

4 Résumé

Le **groupe de projets « Gares Actives »** de l'IBA Basel réalise des gares modèles pour l'agglomération trinationale de Bâle. Ces gares de correspondance modèles seront aménagées le long des axes ferroviaires régionaux et transfrontaliers, dans des quartiers agréables, attractifs et densifiés. Le groupe de projets regroupe dix gares situées en Allemagne, en France et en Suisse. Ce groupe trinational agit de manière transfrontalière pour optimiser les différentes gares dans une approche commune et pour permettre un échange d'expériences. L'IBA Basel coordonne l'action du groupe avec les communes, les autorités administratives, les fournisseurs de mobilité et les sociétés de chemins de fer.

Lors de l'année de clôture, en 2020, ces Gares Actives devront s'afficher sous un même label et le résultat de leur coopération devra être visible dans chacune d'entre-elles. La marque « Gares Actives » devra perdurer au-delà de 2020 et les perspectives de développement devront être poursuivies. Le projet Gares Actives rassemble les gares suivantes :

- Gare Basel Badischer Bahnhof
- Gare de Grenzach
- Gare de Rheinfelden (Baden)
- Gare de Bad Säckingen
- Gare de Stein im Fricktal
- Gare de Liestal
- Gare de St. Louis
- Gare de Bartenheim
- Gare de Sierentz
- Gare centrale de Lörrach

Un **programme commun de mise en œuvre** a été élaboré entre mars et août 2017. Il repose sur les dix Gares Actives présentant chacune leurs propres caractéristiques (contexte, situation de départ). Afin de développer un cadre commun d'orientation, une analyse des atouts et faiblesses a été réalisée sur la base d'un état des lieux complet. Cette démarche a permis de développer une vue synoptique des différentes gares et de reconnaître les potentielles lacunes grâce à des comparaisons transversales. **Une boîte à outils** a été conçue pour élaborer les futures étapes à mettre en œuvre. Des perspectives stratégiques ont été formulées pour chaque gare sur la base de sept outils. Elles constituent le fondement du **programme commun de travail**. Les mesures incontournables correspondant **aux fonctions de base** ont été définies pour toutes les gares. Parallèlement, des thématiques communes à certaines gares ont peu à peu émergé aboutissant à la création de **trois familles de projets** :

- **Densification urbaine & Qualité architecturale**
- **Société civile & Culture**
- **Identité & Perception**

Les Gares Actives mettent ainsi en œuvre des mesures communes qui se déclinent en fonction des familles de projets. **La boîte à outils** se compose des éléments suivants : connexion, dynamisation des espaces, polyvalence des espaces, orientation, organisation & communication, diversité & mixité et sécurité urbaine. Ils couvrent les différentes thématiques de développement des gares. Les éléments concernant la fonctionnalité, l'urbanisme, l'aménagement des es-

GARES
ACTIVES



BADISCHER BAHNHOF BASEL



GRENZACH



RHEINFELDEN (BADEN)



BAD SÄCKINGEN



STEIN IM FRICKTAL



LIESTAL

paces ouverts, l'accessibilité ainsi que la qualité d'accueil des gares et de leurs alentours jouent un rôle essentiel. Les outils sont accompagnés d'illustrations et de textes explicatifs pour garantir une mise en œuvre uniforme sur chaque site de projet.

Les projets sont présentés individuellement sur une page double. Un texte introductif décrit la vision de chaque gare. L'analyse des atouts et des faiblesses permet d'avoir une vue d'ensemble de l'état de développement des différentes gares. La boîte à outils sert à l'analyse écrite et à la réalisation d'un plan stratégique sur lequel chaque outil est situé. Les mesures qui en découlent se divisent entre celles s'inscrivant dans le cadre de l'IBA Basel et celles qui seront mises en œuvre au-delà de celui-ci. L'astérisque (*) signale qu'il s'agit d'une priorité IBA ; les mesures marquées d'un double astérisque (**) sont prioritaires par rapport à celles qui en ont un seul ou aucun. Par ailleurs, les mesures sont classées par ordre de priorité pour l'IBA, ce qui permet d'en hiérarchiser le déploiement.

Le **programme commun** décrit les futures étapes à mettre en œuvre. Les **fonctions de base** comportent les champs d'intervention suivants : attractivité des gares, offre de mobilité multimodale, réseau trinational de transport en commun, structuration cohérente des espaces urbains et ouverts, coordination du développement des transports en commun et du développement territorial. Ces champs d'interventions doivent garantir le succès de la mise en œuvre des trois familles de projets.

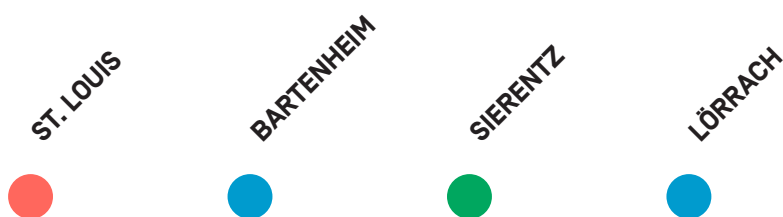
La famille de projets **Densification urbaine & Qualité architecturale** regroupe les gares présentant des surfaces à fort potentiel à proximité directe de la

gare. Une architecture et un aménagement agréables permettant une grande diversité d'usages devront renforcer l'attrait des gares. Les friches et les surfaces sous-exploitées entravent le développement des gares situées dans les communes formant la famille de projets **Société civile & Culture**. Les offres culturelles, récréatives, sportives et artistiques apportent de l'animation aux gares et en améliorent l'image.

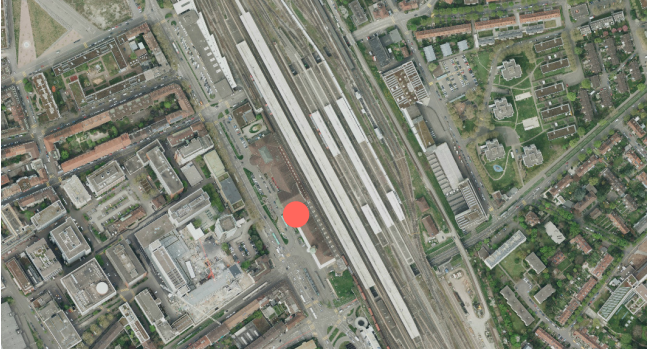
La famille de projets **Identité & Perception** regroupe les gares dont l'importance fonctionnelle s'accroît au sein du réseau trinational de transport en commun mais qui présentent des déficits en matière de visibilité. Le potentiel de surfaces est insuffisant pour permettre une valorisation de l'urbanisme et des espaces par des chantiers de construction. Dans ce cas, la physionomie des lieux doit être mise en valeur de manière ciblée par des interventions artistiques, visuelles ou par l'agencement des espaces ouverts afin de renforcer la perception et l'identité de la gare et de son voisinage.

Une feuille de route commune aux trois familles de projets présente la démarche et montre qu'il existe des regroupements entre les mesures mises en œuvre dans les trois familles. Une coopération des Gares Actives est donc nécessaire pour garantir le succès de toutes les mesures.

Il existe des regroupements entre les mesures mises en œuvre dans le cadre des différentes familles de projet ; une coopération des Gares Actives est donc nécessaire pour garantir le succès de toutes les mesures.



LES GARES



GARE BADISCHER BAHNHOF BASEL (CH)

Démographie Bâle-Ville: env. 200 000 habitants, tendance croissante

Emplois: env. 190 000 emplois, marché en croissance

Pendulaires: 24 412 voyageurs en provenance de Bâle-Ville et 100 561 voyageurs vers Bâle-Ville

Qualité des correspondances TC: grande plaque-tournante, gare de correspondance et de passage, en particulier aux heures de pointe pour les transfrontaliers

Connexions: trains ICE, IC, EC, RE, RB vers l'Allemagne, le Suisse et la France ; train S6 Zell-Bâle ; liaisons locales et régionales par bus et tramway



GARE DE GRENZACH (D)

Démographie commune Grenzach-Whylen: env. 15 000 habitants, tendance croissante

Emplois: bassin d'emplois grâce aux industries bâloises, nombre d'emplois élevé drainant beaucoup de pendulaires de la région vers Grenzach-Whylen

Qualité des correspondances TC: excellentes connexions surtout vers la gare Basel Bad Bhf, perspective d'une connexion au réseau Regio-S-Bahn via Bâle CFF grâce à l'électrification de la « Hochrheinstricke »

Connexions: train régional reliant Basel Bad Bhf.-Waldshut-Singen toutes les 30 min. City Bus, bus transfrontalier vers Bâle (toutes les 15 min. aux heures de pointes), ligne de bus Rheinfelden-Lörrach via Grenzach



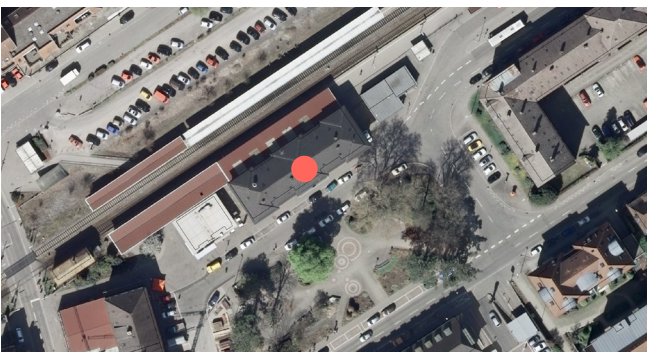
GARE DE RHEINFELDEN (BADEN) (D)

Démographie ville de Rheinfelden: 33 124 habitants

Pendulaires: env. 4 500 voyageurs à destination, env. 4.500 en provenance de Rheinfelden

Qualité des correspondances TC: perspective d'une connexion au réseau Regio-S-Bahn via Bâle CFF grâce à l'électrification de la « Hochrheinstricke »

Connexions: train régional reliant Basel Bad Bhf.-Waldshut, Singen toutes les 30 min ; train Interregio Ulm-Bâle toute les heures ; 4 bus régionaux, 2 bus urbains



GARE DE BAD SÄCKINGEN (D)

Démographie ville de Bad Säckingen: env. 17 000 habitants, tendance croissante

Emplois: marché du travail en expansion à Sisslerfeld (CH), de nombreux transfrontaliers à destination de Stein

Qualité des correspondances TC: perspective d'une connexion au réseau Regio-S-Bahn via Bâle CFF grâce à l'électrification de la « Hochrheinstricke »

Connexions: train régional reliant Basel Bad Bhf.-Waldshut-Singen toutes les 30 min ; 3 bus urbains, 7 bus régionaux



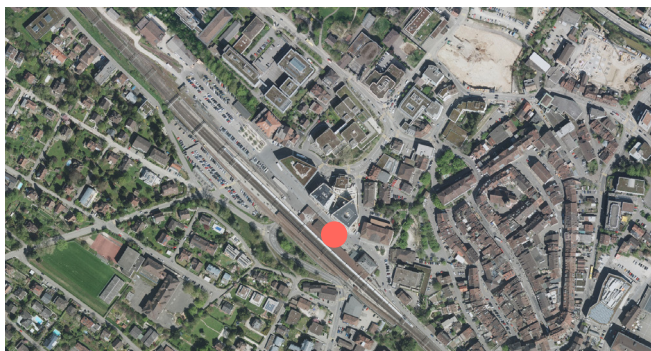
GARE DE STEIN IM FRICKTAL (CH)

Démographie commune de Stein: 3 163 habitants

Emplois: plus 3 750, grand réservoir et perspectives de croissance

Qualité des correspondances TC: train Interregio vers Fricktal avec les futures gares d'arrêt Möhlin et Stein-Säckingen

Connexions: train Interregio Bâle CFF-Zurich toute les heures ; train S1 Frick/Laufenburg-Mulhouse ; 2 bus régionaux



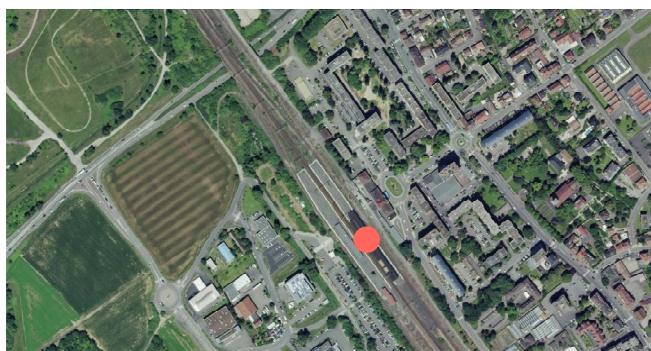
GARE DE LIESTAL (CH)

Démographie ville de Liestal: env. 14 000 habitants

Emplois: env. 16 000 emplois, de nombreux pendulaires à destination de Liestal (écoles, banque cantonale, hôpital cantonal, administration, ...), jouent un rôle central pour environ 50 000 habitants

Qualité des correspondances TC: grande plaque tournante pour le transport, dont l'importance s'accroît suite au passage à 4 voies et à l'aménagement d'une voie de rebroussement pour la S-Bahn.

Connexions: trains ICE, IC, IR, ICN, EC vers Bâle, Zurich, Olten, Interlaken, St. Gallen et Lucerne; train S3 Olten-Porrentruy; gare bien desservie par les bus locaux et régionaux.



GARE DE ST. LOUIS (F)

Démographie commune de Saint-Louis: env. 20 550 habitants, tendance croissante

Emplois: plus de 16 000 emplois, l'EuroAirport joue un rôle important pour l'Agglomération de St. Louis (env. 6 000 emplois) beaucoup de pendulaires transfrontaliers vers Bâle

Qualité des correspondances TC: le prolongement de la ligne de tramway n° 3 accroît le recours aux TC transfrontaliers et permet de délester le trafic routier

Connexions: TER Strasbourg-Bâle; lignes de bus qui desservent l'EuroAirport, l'Agglomération de St. Louis, correspondances locales; tram 3 reliant Bâle



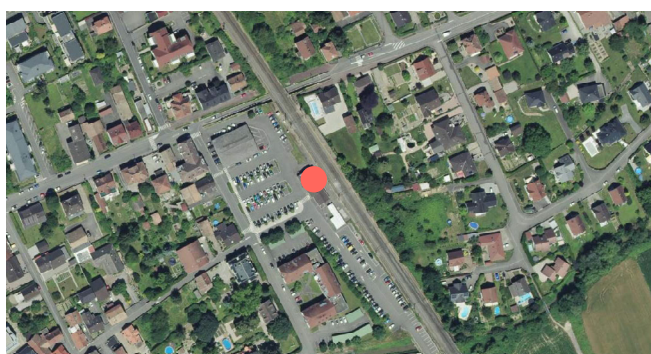
GARE DE BARTENHEIM (F)

Démographie Bartenheim: 3 834 habitants

Emplois: L'EuroAirport joue un rôle important pour l'Agglomération de St Louis (environ 6 000 emplois), pendulaires vers Bâle / Mulhouse

Qualité des correspondances TC: amélioration de la qualité des correspondances grâce à l'aménagement du nouveau parking (financement par le fonds Basler-Pendlerfond), planification du raccordement direct vers EuroAirport

Connexions: train S1 Mulhouse-Bâle, vers Frick et Laufenburg (Argovie); lignes de bus vers St. Louis et Bâle



GARE DE SIERENTZ (F)

Démographie commune de Sierentz: env. 3 500, tendance croissante

Emplois: pôle économique et commercial pour les villes avoisinantes, 1 480 employés dont 256 venant de Sierentz, Parmi les habitants, 1 225 travaillent en dehors de la commune

Pendulaires: 37,6% des habitants rejoignent Bâle et Mulhouse

Qualité des correspondances TC: aucun bus reliant l'agglomération de St. Louis

Périmètre d'influence de la gare: les communes avoisinantes au sein de la Communauté de Communes du pays de Sierentz

Connexions: train S1 Mulhouse-Bâle, vers Frick et Laufenburg (Argovie); ligne de bus reliant les communes avoisinantes



GARE CENTRALE DE LÖRRACH (D)

Démographie ville de Lörrach: 49 303 habitants

Emplois: 21 820 emplois

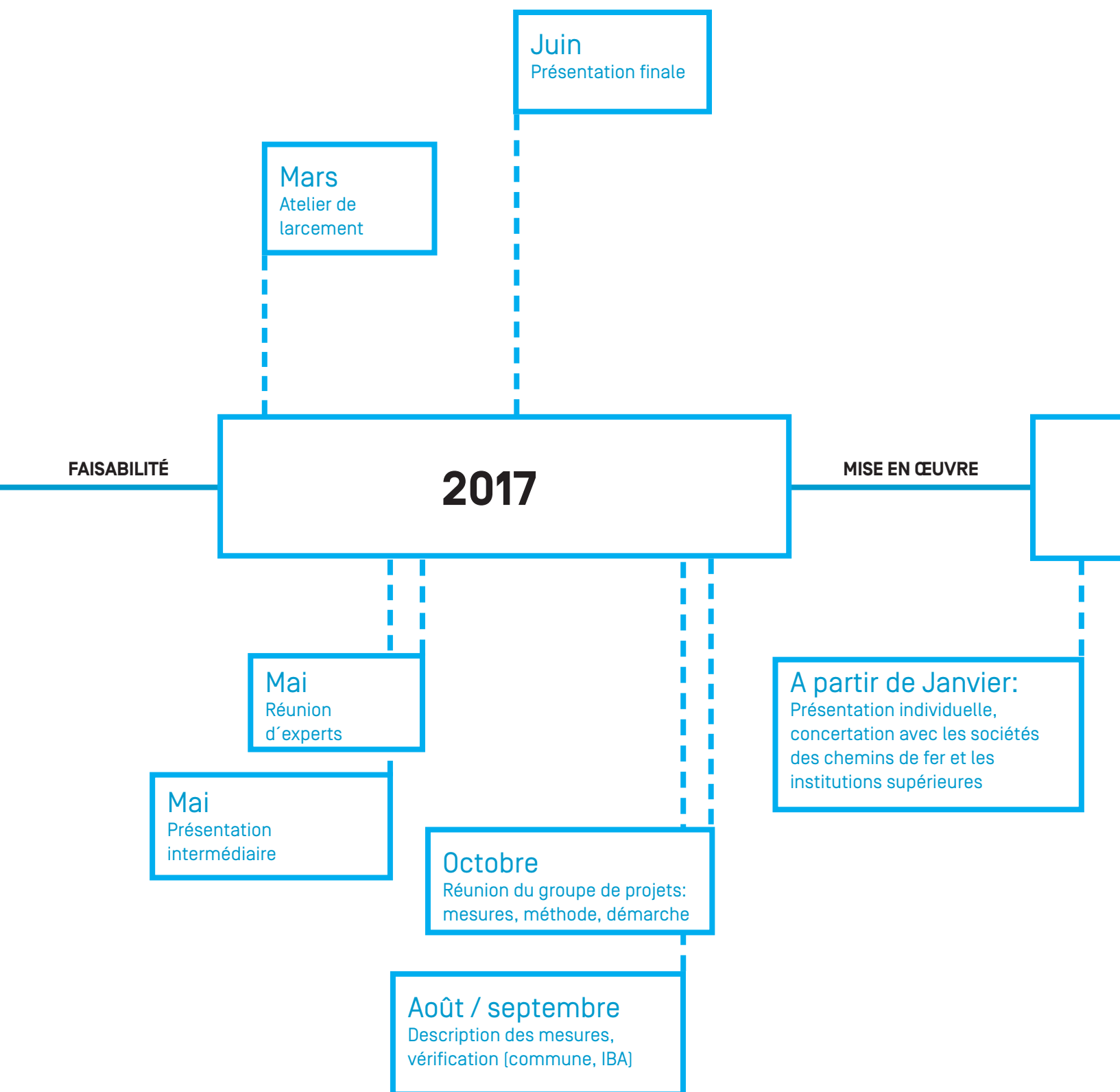
Pendulaires: 13 129 voyageurs vers Lörrach et 6 842 en provenance de Lörrach

Connexions: train S5, S6 reliant Weil am Rhein-Zell, Bâle-Zell; bus locaux et régionaux partant de la gare routière



**APPROCHE ET
OBJECTIFS**

OÙ EN SOMMES-NOUS?



Le groupe de projets Gares Actives de l'IBA Basel a pour mission de promouvoir la mobilité durable et la fonctionnalité du RER trinational au sein de l'agglomération de Bâle d'ici à 2020. À cet effet, il convient de développer des gares attrayantes et d'aménager leurs quartiers de manière exemplaire. Les Gares Actives font le lien entre le niveau local, qui correspond au groupe de projets, et le niveau régional de développement du territoire et des transports. Jusqu'en 2016, des perspectives de développement ont été élaborées pour tous les projets IBA sélectionnés ; des concours et ateliers ont été organisés et des études de planification commandées pour les différents sous-projets.

Entre Mars et août 2017, dix gares se sont regroupées au sein du groupe Gares Actives afin d'élaborer des concepts de développement et de définir les étapes concrètes de mise en œuvre pour la suite du travail de planification. Le groupe de projets joue un rôle clé puisqu'il fédère les mesures visant à renforcer le réseau avec la volonté d'améliorer l'accessibilité, la qualité des correspondances et l'attractivité des gares. Il soutient la coordination transfrontalière du développement territorial et met en œuvre les mesures communes dans toutes les gares. Les Gares Actives partagent leurs expériences entre elles ainsi qu'avec les communes, les collectivités territoriales régionales, les sociétés des chemins de fer et les fournisseurs de services de mobilité. L'IBA Basel assume le pilotage commun ainsi que la coordination entre les acteurs.

Jusqu'au mai 2018
Réunion politique, déclaration d'intentions

2018

MISE EN ŒUVRE

2020

POURSUITE

QUELS SONT NOS OBJECTIFS?

Les étapes et mesures à mettre en œuvre doivent être engagées d'ici à 2020 pour que les résultats du projet Gares Actives soient clairement visibles lors de l'année de clôture, en 2020. Cet effort concerne les opérations réalisées à petite échelle tout comme les chantiers de grande envergure menant au-delà de l'horizon 2020.

L'objectif d'une Gare Active de l'IBA Basel est d'aménager un pôle d'échanges multimodal et de créer un environnement à la fois dense, agréable et attractif. Les Gare Actives et leurs alentours proposeront des services qui facilitent le quotidien, des emplois, des zones résidentielles et des espaces accueillants pour affirmer leur rayonnement au sein de la région.



MÉTHODE

PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Un programme de travail commun a été élaboré pour les Gares Actives afin de faciliter la coopération et développer des objectifs communs. Ce programme s'appuie sur dix gares situées dans les trois pays et présentant différents stades d'avancement.

L'analyse SWOT a été l'outil utilisé pour relever les **atouts et faiblesses** de chaque gare. À cet effet, plusieurs entretiens ont été menés, des visites ont été faites sur place et les fiches de projets ont été étudiées. La matrice d'analyse a été complétée au fur et à mesure ; toutes les gares actives ont été évaluées selon la même grille. La **matrice** comprend trois colonnes thématiques qui décrivent la gare, son environnement et sa fonctionnalité. Les colonnes comprennent des sous-catégories afin de permettre un repérage précis des atouts et faiblesses de chaque gare. Ces trois niveaux sont : la **gare** et ses bâtiments, les surfaces et terrains rattachés à la gare, les accès ; les **abords de la gare** avec le contexte urbain, les espaces ouverts ainsi que leur qualité d'accueil et enfin, les **interfaces fonctionnelles**, telles que les offres de mobilité, les liaisons et connexions ainsi que les offres et services complémentaires.

Cette classification a permis de donner une vue d'ensemble détaillée des différents projets et de réaliser systématiquement des comparaisons transversales au sein du groupe de projets. Une **fiche technique** a été réalisée pour chaque gare sur la base des

résultats de l'analyse. Les connaissances existantes ont ainsi pu être classées de manière systématique et un cadre commun d'orientation a pu être créé pour les membres du groupe de projets Gares Actives.

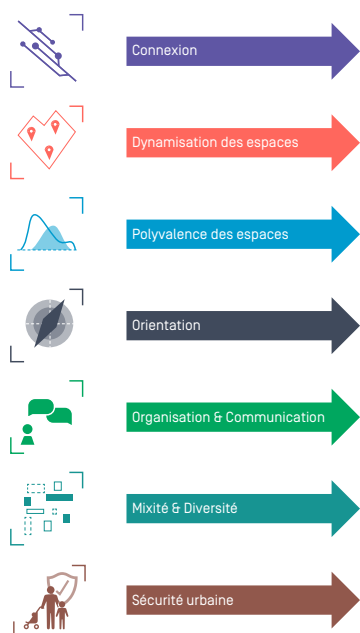
L'analyse SWOT met en évidence les différentes situations de départ, les atouts et les faiblesses de chaque gare. Elle constitue le fondement pour poursuivre les futures étapes de développement des Gares Actives.

Une **boîte à outils** a été mise au point afin de faciliter la coopération au sein du groupe de projets. Celle-ci comporte sept instruments spécialement conçus pour les Gares Actives. Ils permettent de développer les plans stratégiques et les mesures spécifiques à chaque gare.

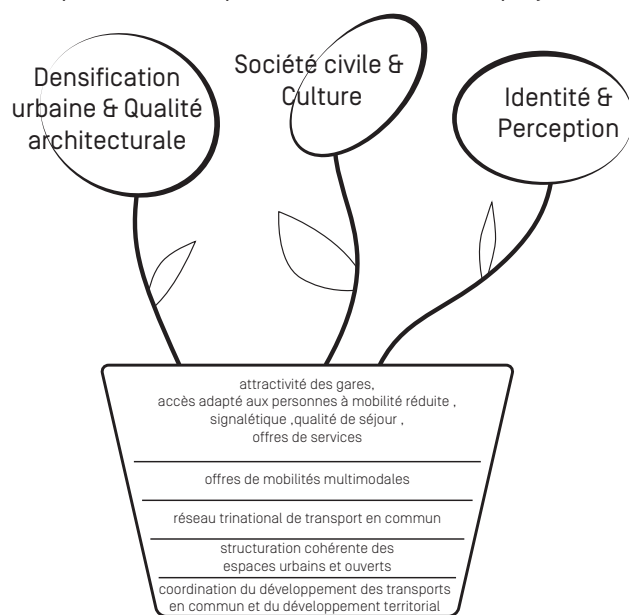
Cette boîte à outils sert tout d'abord à identifier les **fonctions de base** communes devant nécessairement valoir pour toutes les gares. Toutefois, les gares s'inscrivent aussi dans des contextes divers et variés et sont par conséquent concernées par des thématiques différentes. Les gares ont donc été regroupées en **trois familles de projets** au sein desquelles les mesures communes sont déployées en fonction des spécificités.

Les paragraphes suivants décrivent de manière plus détaillée les fonctions et applications de la boîte à outils, le concept de fonctions de base ainsi que les familles de projets.

Boîte à outils



Compétence - Coopération des familles de projets



Fonction de base du programme commun de travail



Atouts et faiblesses

Face aux objectifs généraux de l'initiative Gares Actives, les dix projets s'inscrivent dans des contextes et situations de départ très différents. Cependant, il existe des thèmes récurrents qui s'appliquent à toutes les gares et qui ont permis de développer une boîte à outils commune.

Cette boîte à outils regroupe sept éléments : connexion, dynamisation des espaces, polyvalence des espaces, orientation, organisation & communication, diversité & mixité et sécurité urbaine.

Afin d'obtenir une vue d'ensemble et d'établir des liens thématiques entre les gares, ces outils sont assortis d'illustrations et de textes explicatifs.

Chaque gare décline ces outils sur la base d'un plan stratégique propre. Les différents éléments sont situés dans leurs contextes et décrits sous la forme d'un texte. Tous les outils ne s'appliquent cependant pas systématiquement dans chaque gare. Les plans stratégiques servent alors à comparer les différentes gares et à mettre en évidence les situations récurrentes ou communes à plusieurs gares.

La boîte à outils permet de développer une approche régionale commune avec un concept cohérent pour les différentes gares. Cette boîte à outils permet de créer des synergies en termes de planification, de réalisation et de communication, elle fait apparaître les similitudes entre les projets, facilite l'échange de connaissances et le processus d'apprentissage au sein du groupe de projets. Elle contribue ainsi à renforcer la marque commune « Gares Actives »

CONCEPT DES FAMILLES DE PROJETS

L'utilisation de la boîte à outils fait apparaître les similitudes et différences entre les gares, ce qui permet de définir les différents niveaux d'action, les objectifs et les mesures à mettre en œuvre dans les Gares Actives. Elle met en évidence les fonctionnalités communes à toutes les gares ainsi que les thématiques propres à chacune d'entre-elles. Les fonctionnalités communes sont traitées dans le **volet fonctions de base**.

Il s'agit des champs d'intervention suivants : attractivité des gares, offre de mobilité multimodale, réseau trinationnel de transport en commun, structuration cohérente des espaces urbains et ouverts, coordination du développement des transports en commun et du développement territorial. Les thématiques plus spécifiques au sein du groupe de projets sont traitées en fonction du contexte structurel et des possibilités d'action des acteurs du site concerné.

Les Gares Actives se divisent en **trois familles de projets**. Certaines gares ont toutefois aussi la possibilité d'être membre de plusieurs familles de projets et peuvent, le cas échéant, s'intégrer dans une seconde famille de projets, de manière complémentaire ou pour une mise en perspective.

Les caractéristiques communes sont regroupées selon les catégories suivantes : **Densification urbaine & Qualité architecturale, Société civile & Culture, Identité & Perception**. Pour chaque famille de projets, les mesures communes, les compétences et les différentes étapes sont définies avec précision afin de garantir le plein succès de la coopération.

D'ici à 2020, les résultats des mesures déployées au sein des familles de projets devront être clairement visibles dans les gares et la région.



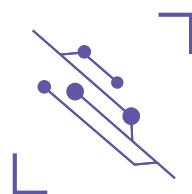
BOÎTE À OUTILS

DESCRIPTION DES OUTILS

La boîte à outils comprend sept éléments. Ils constituent le fondement du développement stratégique des gares et de leurs alentours. Cette boîte à outils couvre une large palette de champs d'actions et de missions à déployer dans les Gares Actives.

Outre la redynamisation, la mise en valeur et la mixité d'usage des espaces, ces outils intègrent également les offres multimodales de transport, l'accessibilité locale, régionale et trinationale et la qualité d'accueil des lieux.

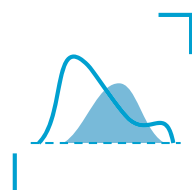
Ces outils sont accompagnés d'illustrations et de textes explicatifs pour mieux comprendre la manière dont ils s'appliquent aux gares. Les illustrations précisent les contextes d'application de ces outils.



CONNEXION



DYNAMISATION DES ESPACES



POLYVALENCE DES ESPACES



ORIENTATION



ORGANISATION & COMMUNICATION



MIXITÉ & DIVERSITÉ



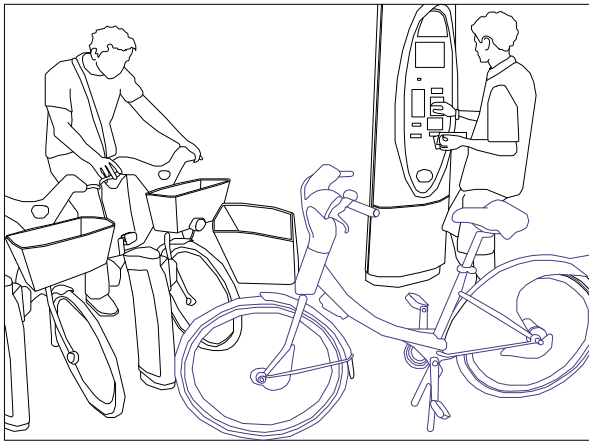
SÉCURITÉ URBAINE

Les gares sont des pôles de transport cruciaux dans les agglomérations urbaines. Elles sont un point de repère pour les départs et les arrivées, et servent de point de rencontre, de lieux où l'on peut s'attarder et flâner. Afin d'assurer ces différentes fonctions, il convient de renforcer la position des gares en tant que centres urbains et de les connecter avec leur environnement au sein de la région. Les gares ne doivent pas être conçues comme des îlots isolés et perdus dans le tissu urbain ; elles doivent au contraire agir comme un catalyseur pour l'ensemble de la ville et de la région.

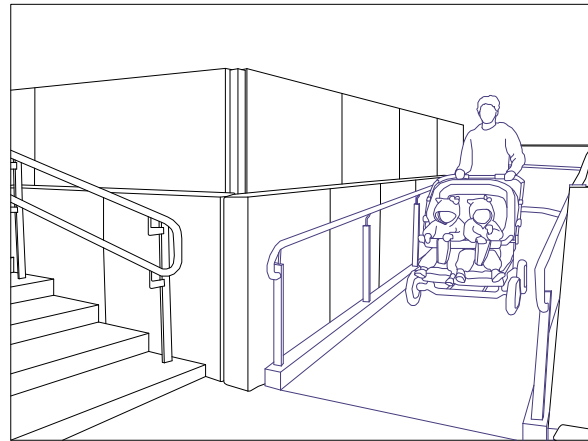
À cet effet, il est avant tout important de veiller à une bonne connexion avec le reste de la ville. Dans les gares, il doit également être possible d'accéder d'un espace à l'autre sans entraves ; l'élimination des obstacles est donc primordiale. À cela s'ajoute la nécessité d'attribuer à chaque espace une fonctionnalité

bien déterminée afin que les offres s'intègrent de manière optimale et polyvalente dans leur environnement urbain, les espaces ouverts et les quartiers avoisinants. Les offres de mobilité doivent relier les principales destinations. La qualité des espaces ouverts du quartier doit également être améliorée en structurant les surfaces à fort potentiel pour ainsi renforcer les connexions. À cet égard, la coordination fonctionnelle des différents modes de transport joue un rôle fondamental. La gare doit ainsi devenir une plateforme multimodale avec des correspondances optimales et des offres de mobilité combinée de qualité. La complémentarité des services de transport locaux et régionaux ainsi que la densification de la chaîne multimodale de mobilité contribuent à renforcer l'offre trinationale de transport et à en développer le réseau.

ILLUSTRATIONS



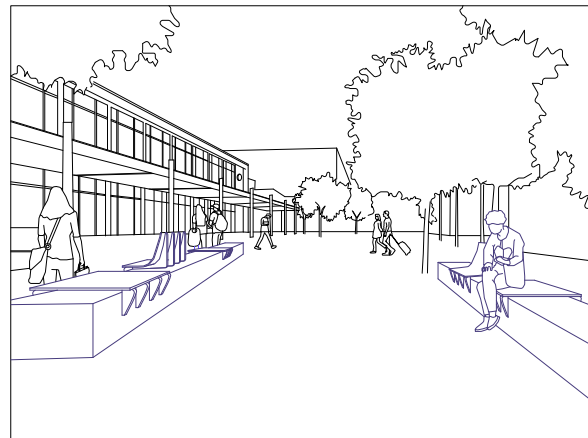
Installation et extension des stations de location de vélo et voiture en libre-service



Passages accessibles aux personnes à mobilité réduite



Gare multimodale / interconnexion des différents modes de transport



Parcours attrayant entre les différents espaces de la gare

DYNAMISATION DES ESPACES

La dynamisation des espaces permet d'aménager, de valoriser, de densifier et de redonner vie aux zones présentant un potentiel de densification et qui sont pourtant délaissées ou sous-utilisées. La qualité des espaces ouverts doit être valorisée pour que gare s'intègre dans le tissu urbain et ne reste pas un îlot coupé du centre-ville. Les surfaces à fort potentiel doivent être dynamisées. À cet effet, les espaces ouverts doivent être aménagés pour créer des effets de synergie et éviter la sensation de vide fonctionnel ou visuel dans des endroits où l'offre de transport est pourtant excellente.

Un état des lieux de l'utilisation et de l'aménagement de l'espace permet d'identifier les lacunes, les fonctionnalités manquantes et les services à développer pour ensuite élaborer des solutions adaptées. Les mesures de densification permettent de redonner vie aux abords des gares et améliorent l'attractivité de

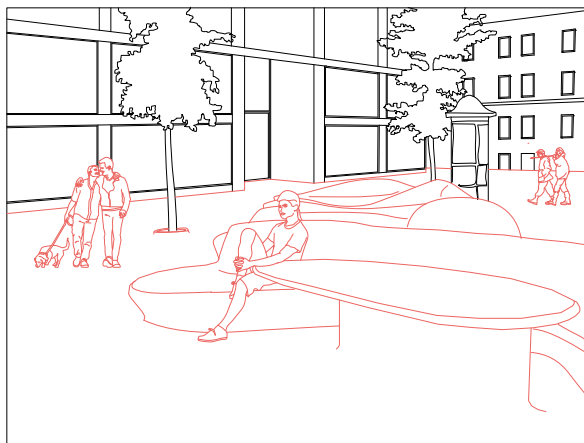
la gare. Pour y parvenir, il convient de mener un processus de planification garantissant l'excellence de la qualité fonctionnelle, urbanistique et architecturale. La dynamisation des espaces ouverts permet d'en rehausser la qualité avec de nouvelles offres et une nouvelle force de rayonnement. Cette dynamisation se fait sur plusieurs niveaux : le bâtiment, les surfaces avoisinantes, les accès, l'espace public et enfin, les espaces de développement ou à fort potentiel qui constituent les surfaces de réserve autour de la gare. L'utilisation des surfaces de réserve permet une valorisation urbaine et d'impulser la densification.



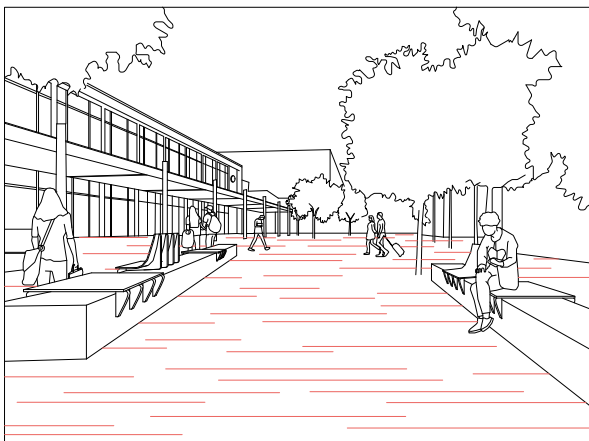
ILLUSTRATIONS



Gare attrayante avec de nouvelles offres



Aménagement d'un « salon urbain » pour redéfinir l'image du site

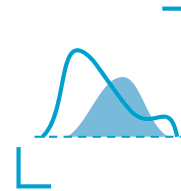


Utiliser les surfaces à potentiel aux abords de la gare et relier ces espaces au centre-ville



Dynamiser les surfaces de réserve

POLYVALENCE DES ESPACES

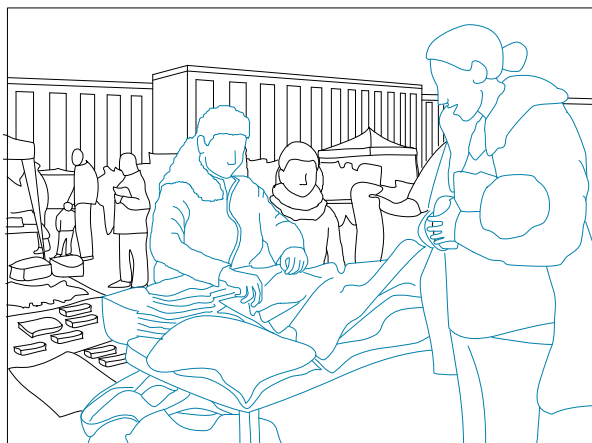


Les espaces monofonctionnels se caractérisent par des surfaces qui restent vides pendant les heures de faible affluence, ce qui nuit à l'attractivité de la gare. Il convient par conséquent de considérer ces surfaces comme des espaces ouverts et d'explorer tout ce qui peut être aménagé de manière polyvalente. Grâce au déploiement d'offres et d'installations culturelles, sociales ou commerciales ces surfaces sont capables d'apporter une valeur ajoutée à différents groupes cibles en fonction des horaires ou des jours de la semaine : loisirs, culture, commerces.

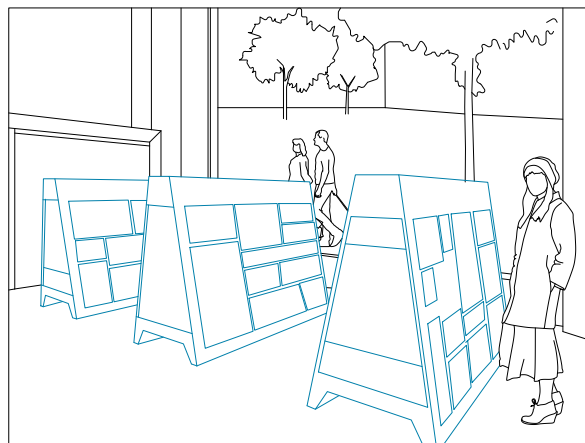
Cette stratégie produit des effets positifs qui valorisent la gare et en améliorent la perception. L'utilisation polyvalente des espaces est facteur de dynamisme. Les animations temporaires ou permanentes permettent de préparer le terrain pour de futurs concepts de reconversion des surfaces de réserve. Diverses mesures telles que l'installation de pavillons

temporaires peuvent ouvrir la voie à d'autres chantiers de construction et d'aménagement. Parfois, les mesures de reconversion des surfaces ne sont pas (encore) réalisables en raison de difficultés financières, personnelles ou de contraintes juridiques et politiques. En outre, la polyvalence permet de mettre à profit de manière complémentaire des espaces qui restent inutilisés en dehors des heures conventionnelles. Par exemple, les parkings aux abords des gares, souvent vides le soir ou en fin de semaine, peuvent être animés grâce à des concepts adaptés qui permettent d'accroître la visibilité de la gare au sein de la région : marchés aux puces (nocturnes), séances de retransmissions publiques sur grand écran ou autres évènements.

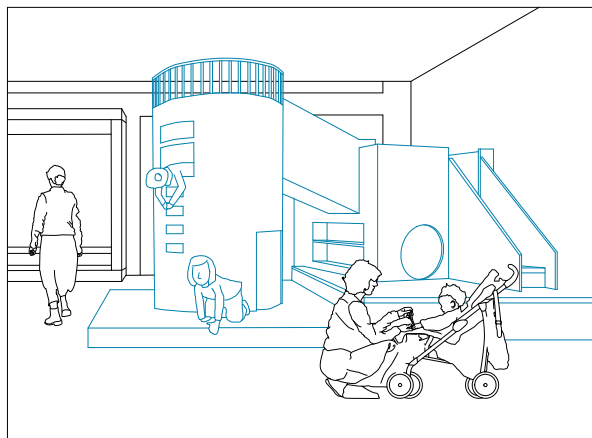
ILLUSTRATIONS



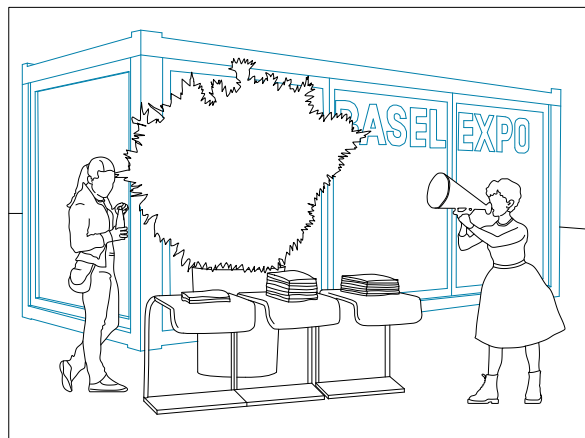
Installations temporaires pour animer les espaces



Offres culturelles dans les gares



Création d'aires de jeux dans les gares



Pavillon temporaire (KIT IBA) en tant que plateforme d'information présentant les perspectives de développement



Un système d'orientation clair et intelligible est l'élément essentiel d'une gare agréable, conviviale et attrayante pour l'utilisateur.

Les espaces situés dans les gares et sur les places des gares, les divers accès ou les passerelles et souterrains reliant les quais sont des points de repère cardinaux qui doivent être agencés de manière visible et lisible.

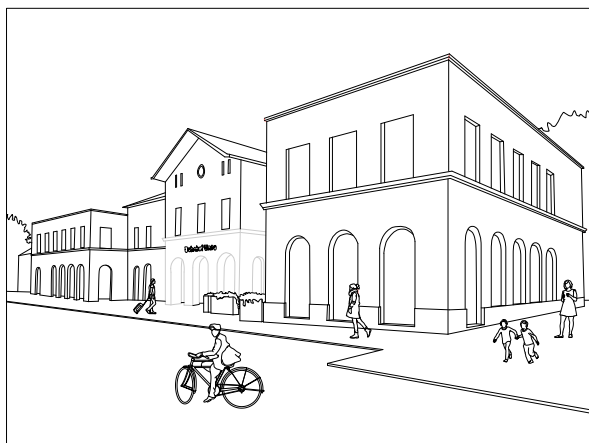
Les offres et services proposés à proximité de la gare doivent également être facilement accessibles et les parcours clairement signalés.

Les panneaux d'orientation, les horaires et plans de quartier, les espaces verts, les éclairages publics et l'aménagement des lieux sont autant d'aides à l'orientation qui permettent de se repérer dans l'espace et de trouver son chemin. Ces éléments permettent de surmonter les obstacles qui entravent l'accès aux gares et rendent ces dernières plus

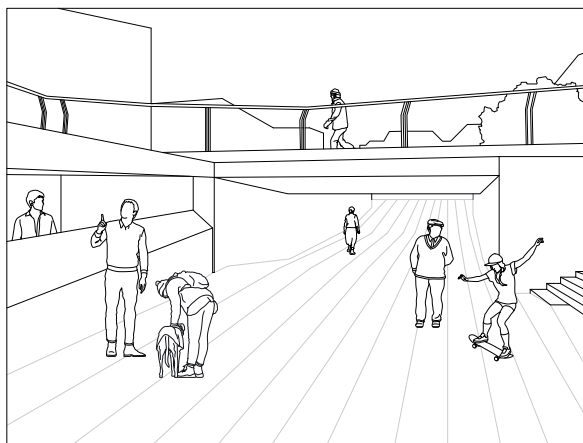
ouvertes et visibles. Par ailleurs, divers aménagements urbains, paysagers ou interventions artistiques améliorent la perception de la gare et de son quartier et en renforcent l'identité visuelle au sein de la région.

Un bon système d'orientation est également important pour la lisibilité transfrontalière des gares et pour assurer leur efficacité en tant que plateformes intermodales. Une signalétique trinationale harmonisée et des plans standardisés pour toutes les gares contribuent à la création d'un système d'orientation transfrontalier cohérent.

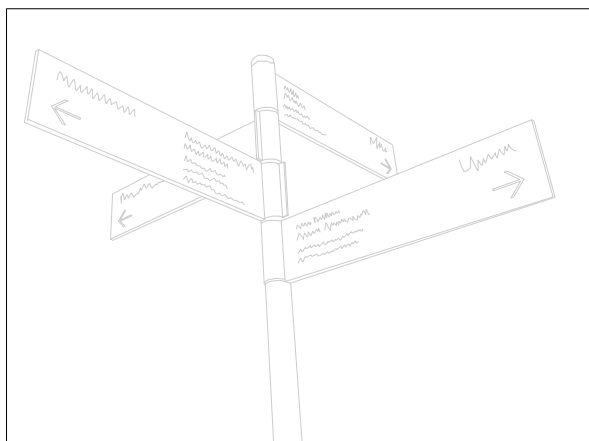
ILLUSTRATIONS



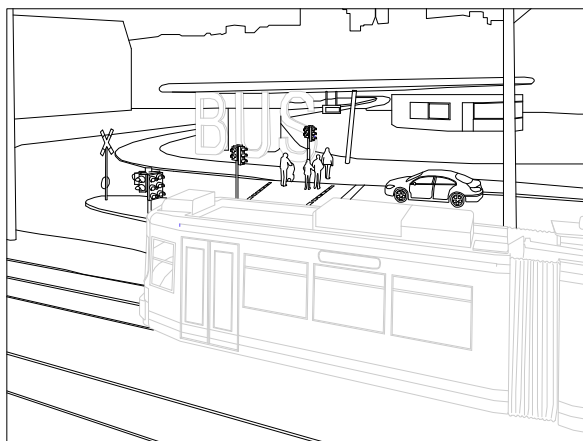
Rendre les accès visibles



Signaler clairement les passerelles et passages souterrains reliant les quais



Améliorer la signalétique aux abords des gares grâce à des repères



Aménager l'espace pour faciliter l'orientation entre les différents modes de transports dans les gares multimodales

ORGANISATION & COMMUNICATION

Les gares se caractérisent par une grande hétérogénéité des acteurs et des compétences. Une multitude de propriétaires est impliquée dans le développement des gares. C'est la raison pour laquelle il convient de conclure des accords portant sur les concepts d'aménagement avec les communes, les sociétés de chemins de fer et les divers propriétaires. La population doit également être impliquée dans les projets de développement.

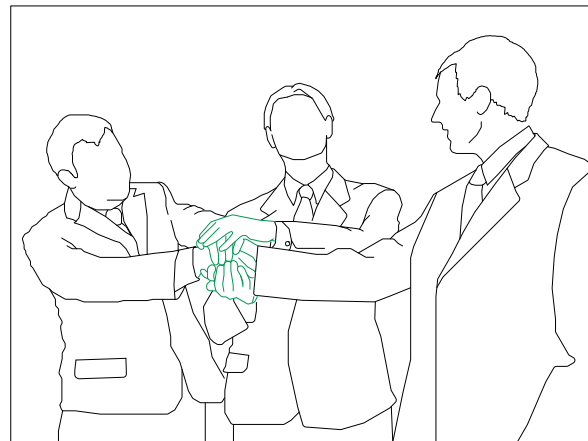
Afin de concilier les compétences juridiques et politiques des différents acteurs concernés par les gares et leur environnement, il convient d'élaborer des stratégies de développement dans le cadre de structures communes d'organisation et de communication, de promouvoir la mise en concurrence pour garantir la qualité et de trouver des modèles d'exploitation pour les espaces à aménager.

Les actions de dialogue menées sur place, en installant des plateformes d'information et de communication, permettent de faire le lien entre l'espace et le processus de planification. La gare est alors perçue comme un point d'ancrage attractif pour la société urbaine. La participation du public accroît la visibilité et l'acceptation des lieux. La gare jouit ainsi d'une nouvelle image de marque et d'un plus fort rayonnement au sein de l'agglomération trinationale. Les échanges et la coopération au niveau local, régional et trinational sont consolidés ; la collaboration trinationale devient alors une évidence quotidienne.

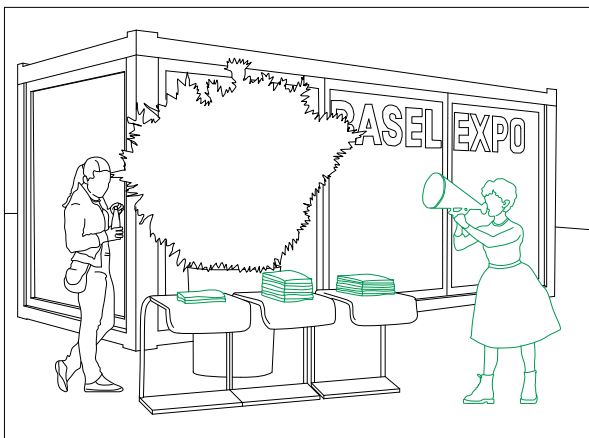
ILLUSTRATIONS



Créer des possibilités de dialogue / établir un lien entre l'espace et les processus de planification



Renforcer la coopération locale, régionale et trinationale



Aménager des plateformes d'information et de communication in situ



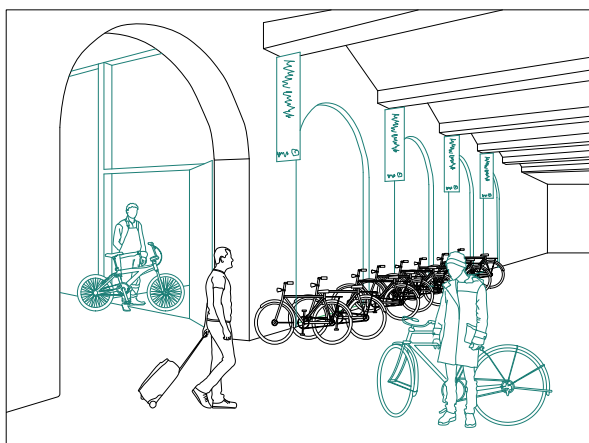
Trouver des modèles d'exploitation pour les offres culturelles, sociales et gastronomiques dans les gares

MIXITÉ & DIVERSITÉ

Les gares abritent une grande mixité d'usage et ont à ce titre un effet positif sur leur environnement. De par leur situation souvent centrale dans le tissu urbain et leur importance fonctionnelle, elles recèlent un fort potentiel pour le développement local et régional. Les gares sont des sites attractifs présentant une forte diversité et mixité. Elles sont résilientes et s'adaptent facilement aux mutations sociales et économiques de leur environnement. Ces qualités permettent d'agir contre la désaffection et le délaissement des espaces. Les nouvelles fonctionnalités et la mixité d'usage accroissent la réputation de la gare et de ses alentours.

Les offres récréatives, culturelles, sociales et gastronomiques proposées dans les gares favorisent la mixité et la diversité. L'élargissement des offres de services rendent les lieux encore plus attrayants pour les usagers quotidiens. Une gare vivante avec une bonne qualité d'accueil devient aussi un lieu de détente et de rencontre pour les voyageurs et les habitants.

ILLUSTRATIONS



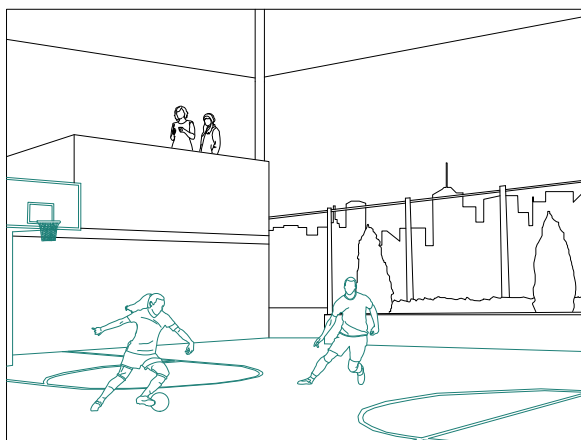
Des offres diversifiées avec une forte valeur ajoutée pour les gares



De nouvelles fonctionnalités dans les gares pour en faire des lieux culturels, de loisirs et de vie



Ouvrir la gare sur le quartier en aménageant les rez-de-chaussée



Proposer des services attractifs pour toutes les catégories de population



SÉCURITÉ URBAINE

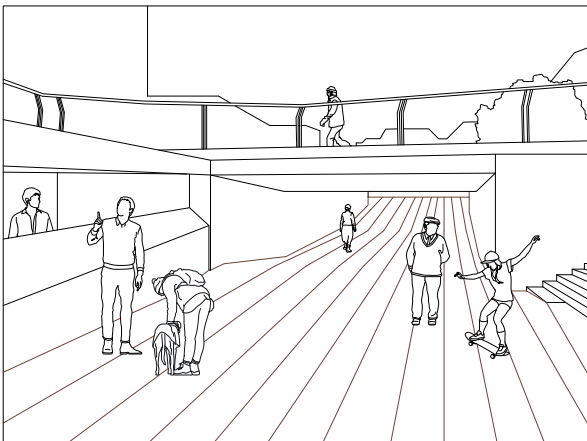
La sécurité urbaine regroupe une multitude de missions qui contribuent à créer un climat de sécurité et à améliorer la qualité du séjour en gare.

Les gares sont souvent perçues comme des endroits anxiogènes, de simples lieux de passage peu accueillants et à la propreté douteuse. Les espaces comme les places des gares ou les passerelles et souterrains menant aux quais sont souvent des lieux repoussants, dépourvus de toute qualité et peu sûrs.

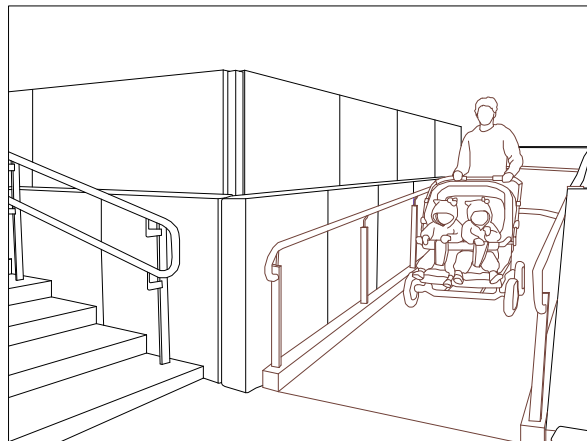
Des travaux et mesures d'aménagement comme l'amélioration de la visibilité des espaces, l'entretien et la propreté des bâtiments ainsi que des accès adaptés aux personnes à mobilité réduite permettent de lutter contre l'insécurité. Des mesures techniques peuvent également être déployées pour améliorer la qualité du séjour en gare : éclairages efficaces, mobilier de qualité, équipements. La définition de règles d'usage et de dispositions réglementaires sont des conditions nécessaires à la sécurité des gares.



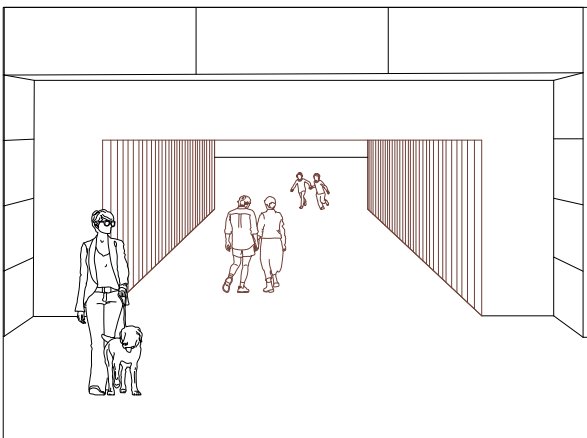
ILLUSTRATIONS



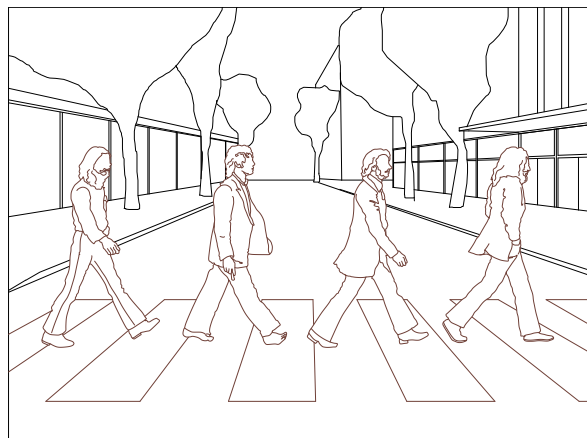
Plus grande visibilité des espaces



Accès adaptés aux personnes à mobilité réduite



Mise en valeur des passages et souterrains grâce à l'éclairage



Dispositifs de sécurité et mesures de circulation

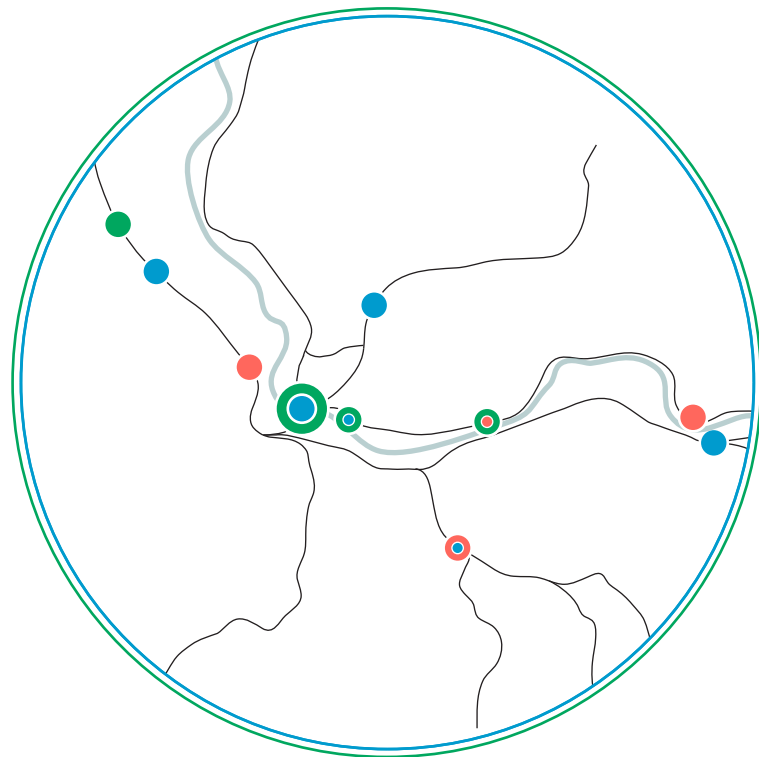
PROJETS

BADISCHER BAHNHOF BASEL

Der Badische Bahnhof entwickelt sich zu einem Modellbahnhof mit erkennbarem Mehrwert für die trinationale Agglomeration Basel. Als Verkehrsdrehscheibe verfügt er über optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Fernverkehr, Regio-S-Bahn, Tram, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten. Die Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes stärken die funktionale und städtebauliche Einbettung des Bahnhofs in die Stadt.

Die angrenzenden Quartiere Hirzbrunnen und das aufgewertete Rosentalareal werden über den Bahnhof neu verknüpft. Die gestärkte Zentralität des Bahnhofs in der trinationalen Agglomeration und das neu erschlossene und angebundene Bahnhofsumfeld wirken positiv zusammen – Bahnhof und Vorplatz entwickeln sich zu einem lebendigen Ort in der Stadt.

Das kulturelle Image der Stadt Basel spiegelt sich im Badischen Bahnhof und seinem Umfeld wieder. Temporäre sowie permanente kulturelle Angebote locken Fahrgäste sowie Besucherinnen und Besucher aus der trinationalen Agglomeration an. Der Kulturbahnhof gewinnt an Sichtbarkeit in der Stadt und wird zum kulturellen Impulsgeber für die grenzüberschreitende Region.



Projektfamilie

Zivilgesellschaft & Kultur
Identität & Wahrnehmung

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

- Großzügige Räumlichkeiten vorhanden
- Attraktive kulturelle, gewerbliche und gastronomische Nutzung im Inneren

Bahnhofsflächen

- Unklare Funktionsstruktur auf dem Bahnhofsvorplatz
- Fahrradabstellplätze wirken unorganisiert

Zugang

- Mangelhafte Signaletik vom Übergang her in die Stadt und zu den Bahnhofseingängen
- Zugänge Nord-Ost und Süd-Ost unzureichend
- Drei Zugänge auf der Westseite geöffnet

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- Bahnhof als "Störelement" zwischen angrenzenden Quartieren
- Neubau Quartier Erlenmatt
- Gegenüberliegendes Rosental-Areal im Umbruch

Öffentlicher Raum

- Bahnhofsvorplatz und Rosentalstraße als wichtige "Sequenz" von öffentlichen Räumen, deren Qualität verbessert werden soll

Aufenthaltsqualität

- Konfuse Vorplatzsituation bietet kaum Platz zum Aufenthalt
- Gastronomische und kulturelle Nutzungen im Bahnhofsinneren werde auch von Bewohnenden in ihrer Freizeit besucht

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

- Durch umliegende Veränderungen wächst die Bedeutung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe
- Neue Fahrradabstellplätze in Planung
- Komplexe ÖV-Situation: Standort von Tram, Bus BVB und Bus SGB sind verzettelt

Wegeführung/ Anbindung

- Weg zur Stadt (Rosentalstraße) versetzt zum Bahnhofseingang
- Fuß- und Fahrradbindung in die Innenstadt verbesserungswürdig

STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



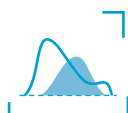
Vernetzung

- 1 Bahnhofsvorplatz räumlich umgestalten und klare Funktionseinteilungen definieren
- 2 Bahnhof als Bindeglied zwischen den einzelnen Quartieren vom Hirzbrunnen bis zur Messe entwickeln
- 3 Bahnhof und Vorplatz mit Rosental-Areal vernetzen
- 4 Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhofsvorplatz koordinieren



Flächenaktivierung

- 5 Zugänge Richtung Hirzbrunnen aktivieren
- 6 Funktionale und bauliche Aufwertung des Bahndamms und der Bahnflächen



Mehrfachkodierung

- 7 Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz für temporäre kulturelle Anlässe und Installationen nutzen
- 8 Rosentalstraße sowie die Zugänge Richtung Hirzbrunnen bespielen, um Flächen aufzuwerten und als Teil des Bahnhofsumfelds zu aktivieren



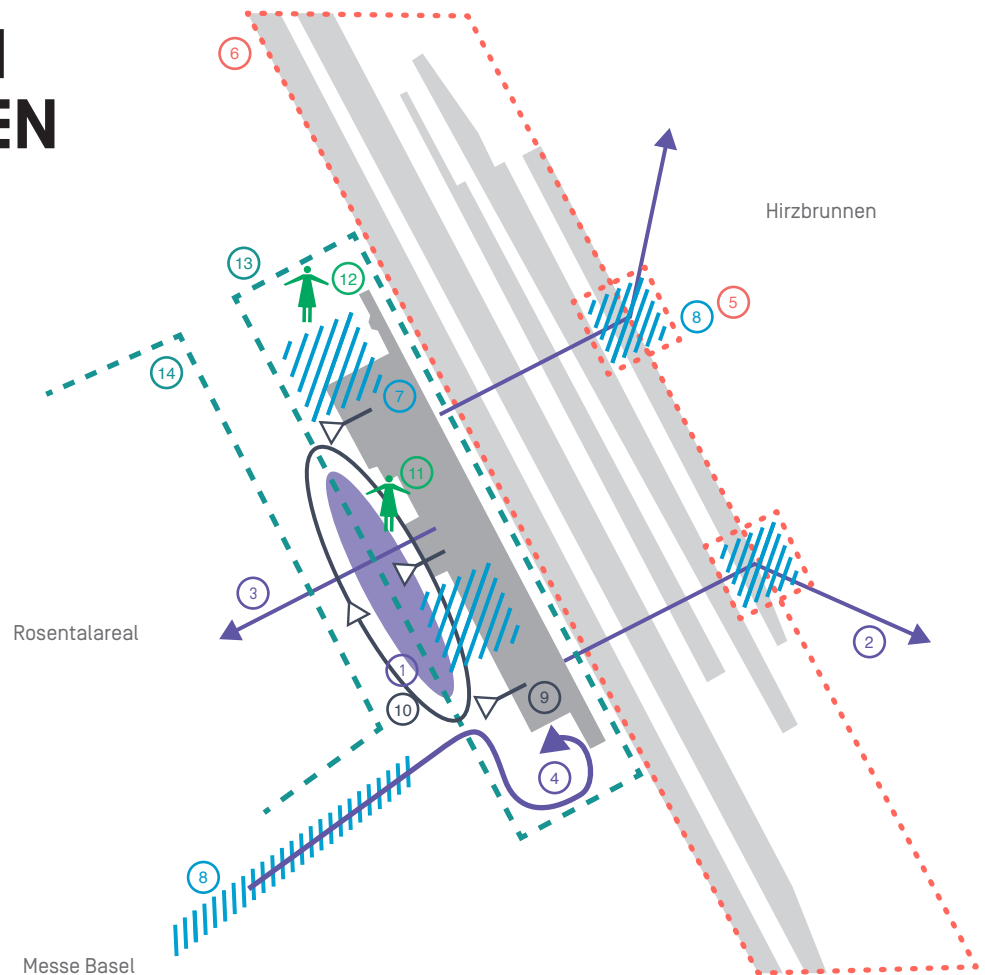
Orientierung

- 9 Zugänge zum Bahnhof sichtbar gestalten
- 10 Orientierungssystem für ÖV- und Mobilitätsangebote auf dem Bahnhofsvorplatz schaffen



Organisation & Kommunikation

- 11 Vereinbarungen zu Umgestaltungskonzepten für den Bahnhofsvorplatz in der Kommune, mit den Bürgern und der DB treffen



- 12 Akteure für temporäre kulturelle Nutzungen der Bahnflächen identifizieren und gewinnen



Mischung & Vielfalt

- 13 Bahnhof als „Kulturbahnhof“ beleben, indem das kulturelle Angebot im Umfeld auch im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz selbst stattfindet
- 14 Rosentalareal langfristig öffnen (Erdgeschossnutzung, Durchwegung und Freiräume)

MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Temporäre, kleinere Eingriffe und auch permanente Installationen werten den Bahnhof und seinen Vorplatz funktional auf und bewirken eine bessere Strukturierung des öffentlichen Raums und der Mobilitätsdrehscheibe. Mit Orientierung und Umnutzung auf dem Vorplatz experimentieren

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Kultur-Events mit Ausstrahlung im Bahnhof sowie auf dem Bahnhofsvorplatz organisieren, um die Sichtbarkeit und Relevanz des Bahnhofs in der Stadt Basel zu stärken

WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Fahrradparkplatz errichten

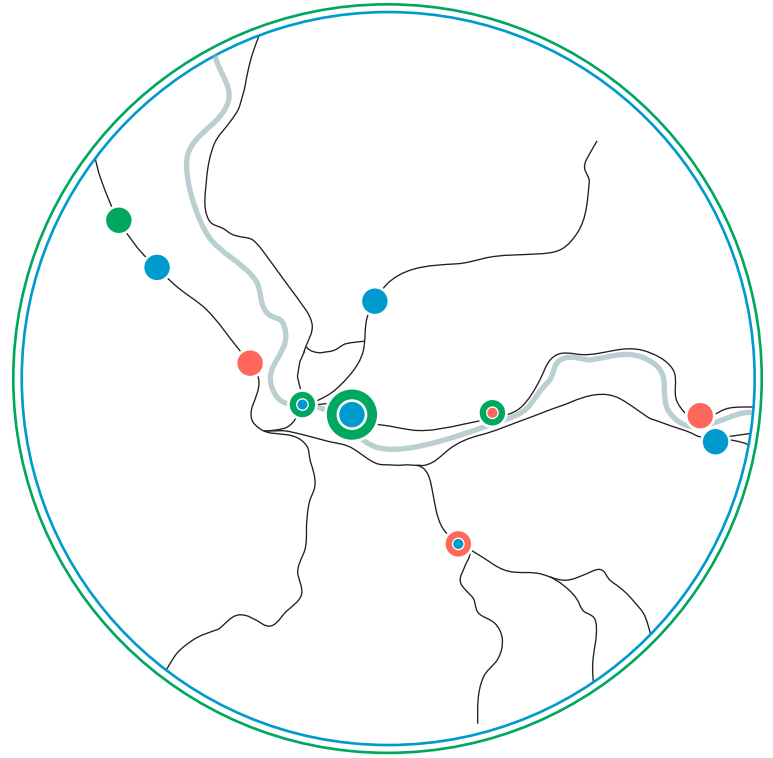
Bahnhofsvorplatz baulich umgestalten und neu orientieren

Zugänglichkeit vom Quartier Hirzbrunnen verbessern

GRENZZACH

Mit neuen räumlich-visuellen Impulsen und dem barrierefreien Ausbau gewinnt der Bahnhof Grenzach an Attraktivität und Identität für Reisende, Besucherinnen und Besucher sowie für Anwohnende. Der angrenzende Güterschuppen entwickelt sich mit neuen kulturellen oder sozialen Nutzungen zu einem Ort zum Verweilen. Mit dem aufgefrischten Bahnhof und dem neu aktivierten Güterschuppen gelingt es, den Bahnhof und sein Umfeld als positive Adresse im Ort zu verankern.

Mit der „Neuen Mitte“ entsteht ein neues Zentrum, das Grenzach als lebendigen Ort mit vielfältigen Nutzungsangeboten stärkt. Das Areal entfaltet einen besonderen Mehrwert, weil es den nördlich gelegenen historischen Ortskern über die Bundesstraße und den Bahnhof mit dem arbeitsplatzintensiven Industrieareal und dem Rhein im Süden verbindet. Bahnhof und Bahnhofsumfeld haben dabei eine Schlüsselrolle als stadträumliche verknüpfende Elemente und als Mobilitätsdrehscheibe mit Bahn, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten.



Projektfamilie

Zivilgesellschaft & Kultur

Identität & Wahrnehmung

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

- Leerstehendes DB Gütergebäude bietet Potenzial zur Umnutzung
- Bahnhofsgebäude heruntergekommen, lediglich ein Kiosk bietet Möglichkeit zum Aufenthalt
- Bahnhofsgebäude im privaten Besitz

Bahnhofsflächen

- Bahnhofsflächen untergenutzt

Zugang

- Optisch ansprechende Unterführung
- Kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen, vorhandene Rampe ist zu steil

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- „Neue Mitte“ als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnquartier
- Neubau und Umbau von Kitas und Schulen

Öffentlicher Raum

- Es fehlt ein Bespielungs- und Belebungsraum am Bahnhof

Aufenthaltsqualität

- Bahnhof als „Unort“
- Kurzes Verweilen der Fahrgäste, lediglich zum Ein- und Aussteigen

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

- Fahrradboxen, E-Car Parkplatz vorhanden
- Lokaler Bus am Bahnhof
- Regionaler/ grenzüberschreitender Bus hält auf der Baslerstraße (nicht direkt am Bahnhof)

Wegeführung/ Anbindung

- Übergang über Bahn zur Industrie und zum Rhein unattraktiv
- Verknüpfte Verbindung von der „Neuen Mitte“ über Bahnhof bis zum Rhein, ggf. Unterführung ausbauen

Ergänzende

Nutzungen/ Dienstleistungen

- Genutzter Kiosk und Paketstation im Bahnhofsgebäude in Betrieb

STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



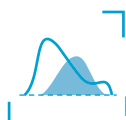
Vernetzung

- ① Den Bahnhof mit der Industrie sowie die Stadt über den Bahnhof zum Rhein vernetzen – Bezug zur Rheinliebe herstellen
- ② Barrierefreie Übergänge zwischen den Bahnhofsflächen schaffen



Flächenaktivierung

- ③ Güterschuppen wiederbeleben
- ④ Bahnhofumfeld aktivieren und städtebaulich aufwerten, Flächenreserven in Verknüpfung mit „Neuer Mitte“ nutzen



Mehrfachkodierung

- ⑤ Temporäre, kulturelle Anlässe und Installationen zur Belebung des Güterschuppens ermöglichen



Orientierung

- ⑥ Signaletik zwischen hist. Ortskern, „Neuer Mitte“, Bahnhofsumfeld und Rhein verbessern



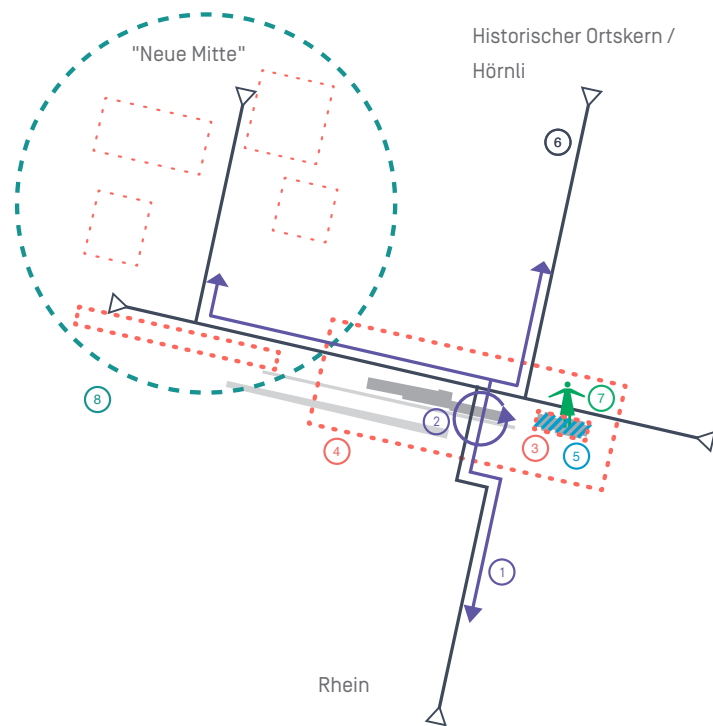
Organisation & Kommunikation

- ⑦ Betreiber für den Güterschuppen finden



Mischung & Vielfalt

- ⑧ Mischung und Vielfalt der „Neuen Mitte“ inklusive der Potenzialfläche nördlich der Gleise fortentwickeln



MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Durchführung qualitätssichernde Verfahren für Baufelder Neue Mitte Grenzach

1. Priorität: Betreiber mit attraktiver Nutzungsidee für den Güterschuppen finden, um ein kulturelles, gastronomisches und oder soziales Angebot im Bahnhofsumfeld zu schaffen

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Barrierefreie Übergänge zu den Gleisen und zum Rhein gestalten, insbesondere barrierefreier Ausbau mit Liftanlagen

2. Priorität: Konzept für räumlich-visuelle Identität des Bahnhofs und seines Umfelds entwickeln: Wahrnehmung und Orientierung in und um den Bahnhof durch Oberflächen, Mobiliar, Bepflanzung, Licht, Beschilderung verbessern, mit Mehrfachbeauftragung oder Wettbewerb Qualität sichern

WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Aufwertung Bahnhof (Überdachung) und Umsetzung Konzept räumlich-visuelle Identität

Nutzungskonzept und städtebaulich-freiräumlicher Entwurf für Bahnhofsflächen in Verbindung mit „Neuer Mitte“ entwickeln und umsetzen

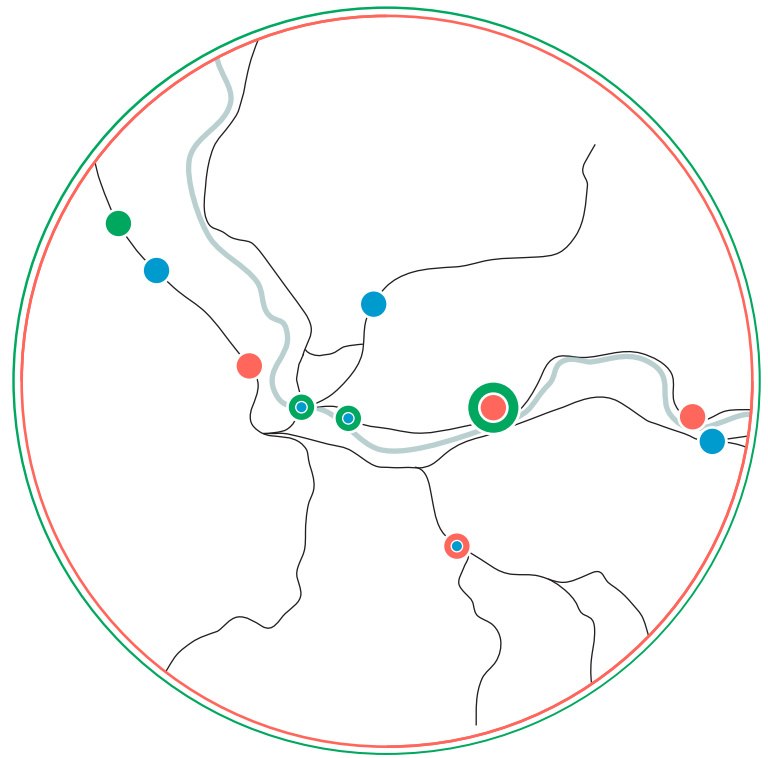
Klare Wegeföhrung und Orientierung zwischen „Neuer Mitte“, Bahnhof, Industrie und Rhein – mit Bezug zur Rheinliebe – etablieren, neue räumlich-visuelle Identität des Bahnhofs fortföhren und umsetzen

RHEINFELDEN (BADEN)

Der Bahnhof Rheinfelden (Baden) ist mit seinem Umfeld ein maßgeblicher urbaner Baustein, der über die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Stadt Rheinfelden mitentscheidet. Zum 100-jährigen Stadtjubiläum im Jahr 2022 wird der Bahnhof zu einem Mobilitätszentrum entwickelt und soll in die städtebauliche Aufwertung zwischen der Innenstadt und dem Rheinübergang in die Schweiz eingebunden werden.

Aufgrund der nördlich und südlich vom Bahnhof gelegenen Flächenreserven hat das Bahnhofsumfeld ein hohes Entwicklungspotenzial. Durch städtebauliche und freiräumliche Maßnahmen sowie durch ein gemischtes und attraktives Nutzungskonzept werden der Bahnhof und sein Umfeld aufgewertet und funktional gestärkt. Die neu gewonnene Kultur- und Freizeitzone mit entsprechenden Angeboten integriert den Bahnhof in das Stadtgefüge.

Als verkehrlicher Verknüpfungspunkt soll er zu einem Ort der Begegnung werden, ein Entrée zur Innenstadt markieren und gleichzeitig die Verbindung zum Rhein und nach Rheinfelden (Aargau) aufzeigen.



Projektfamilie

Innenentwicklung & Baukultur

Zivilgesellschaft & Kultur

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

- DB möchte Gebäude verkaufen
- Untergenutztes Bahnhofsgebäude

Bahnhofsflächen

- Brunnen funktionslos
- Triste Bepflanzung
- Parkierungsfläche nördlich des Bahnhofs untergenutzt

Zugang

- Unterführung unattraktiv
- Fußgängerwege vom Bahnhof in die Stadt umständlich und wenig attraktiv

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- Bahnlinie als harte Zäsur zwischen südlichem Rheinufer und nördlicher Innenstadt
- Bauforum (2015): Städtebauliches Konzept
- Planung eines Multiplexkinos mit überdachtem Busbahnhof und Parkhaus auf dem Bahnhofsvorplatz und eines Geschäftshauses mit städtebaulicher Entréefunktion auf der Nordseite des Bahnhofs

Öffentlicher Raum

- Dominanz Parkplätze um Bahnhof

Aufenthaltsqualität

- Bahnhofsvorplatz bietet keine Aufenthaltsqualität
- Kein Platz zum Verweilen

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

- Carsharing-Angebot vorhanden
- Derzeitiger Busbahnhof entspricht nicht mehr aktuellem Standard

Wegeführung/ Anbindung

- Bahnhof liegt nicht auf dem Weg zwischen Rhein und Zentrum
- Wegeführung ins Zentrum und zum Rhein/ in die Schweiz unklar

Ergänzende Nutzungen/ Dienstleistungen

- Keine Nutzungen außer Reise- und Ticketservice
- Lebensmittelmarkt, Bäckerei, Metzgerei und andere Dienstleistungen auf dem Bahnhofsvorplatz vorhanden

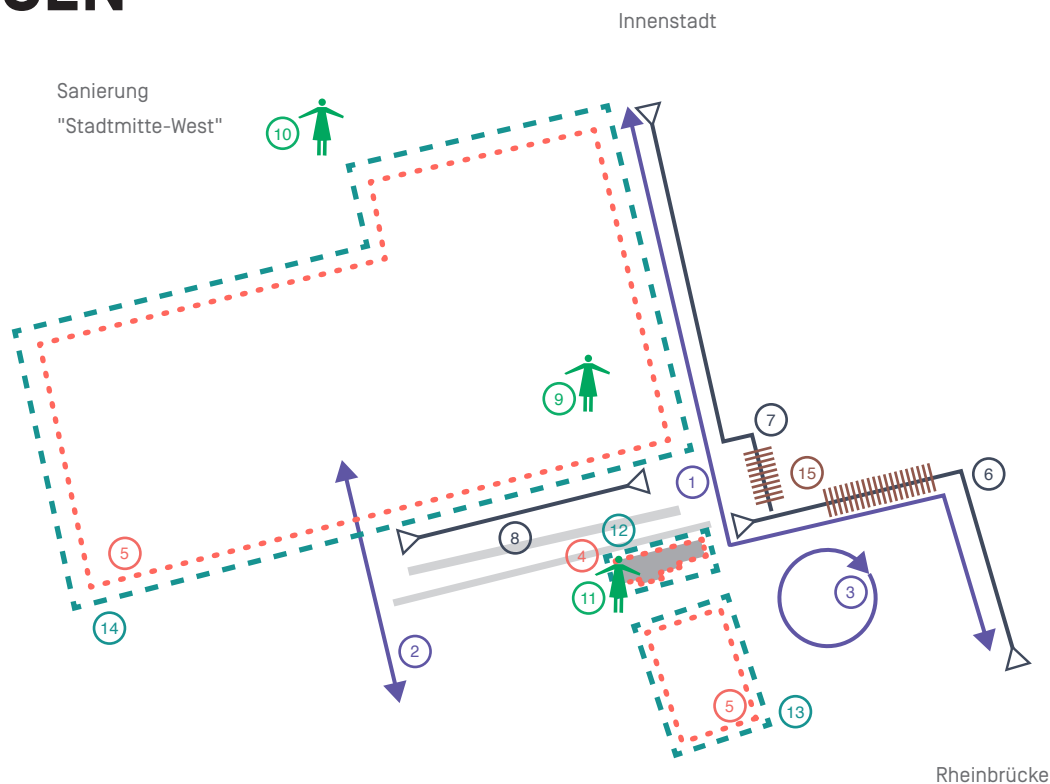
STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN

- Vernetzung**
- 1 Bahnhof zur Innenstadt und zum Rhein räumlich anbinden – Bezug zur Rheinliebe herstellen
 - 2 Nördliche und südliche Bahnhofsseite besser verbinden
 - 3 Verkehrsträger rund um den Busbahnhof vernetzen

- Flächenaktivierung**
- 4 Bahnhofsgebäude erwerben, aufwerten und Dachgeschoss ausbauen
 - 5 Flächenreserven nördlich und südlich des Bahnhofs aktivieren

- Orientierung**
- 6 Wahrnehmbare Wege und Freiräume zum Rhein entwickeln; Fuß- und Radweg, Geländekante mit Topografie sowie Grünraum aufwerten
 - 7 Bahnhof zur Innenstadt durch attraktive Unterführung sichtbar verbinden
 - 8 Neues Gesicht zum Bahnhof im Rahmen der Flächenentwicklung nördlich des Bahnhofs gestalten

- Organisation & Kommunikation**
- 9 Planungskultur mit konkurrierenden Verfahren und öffentlichem Dialog zur Entwicklung rund um den Bahnhof anstreben
 - 10 Synergien von Bahnhofsentwicklung und Städtebauförderung nutzen
 - 11 Betreiber zur Aktivierung des Gebäudes suchen



- Mischung & Vielfalt**
- 12 Neue Nutzungen für das Bahnhofsgebäude finden: Potenzial für Mobilitätszentrum, Treffpunkt und Anlaufstelle für Kultur, Freizeit, Soziales oder Bildung
 - 13 Parkplatz zu einem Multiplexkino mit Parkhaus umgestalten, Potenzial Dachfläche und Ausblick auf Rhein in den oberen Geschossen nutzen
 - 14 Flächenreserven nördlich des Bahnhofs mit Quartierscharakter entwickeln: Mischung von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen, ergänzende Nutzungen und Angebote für Wohnquartier im Norden, Adressbildung über attraktive öffentliche Räume

- Urbane Sicherheit**
- 15 Sicherheitsgefühl in der Unterführung vom Bahnhof ins Zentrum steigern und die Wegeführung zur parallel zur B34 verlaufenden Unterführung aufwerten

MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Quartiersentwicklung nördlich des Bahnhofs basierend auf Prozess des Bauforums verfolgen, Qualitätssicherung durch konkurrierende Verfahren oder Beirat anstreben, enge inhaltliche Verzahnung von Nutzungskonzept, Städtebau, Architektur und Freiraum, Bahnhofs-Südseite mit Bezug zum Rhein und in Verbindung mit Rheinliebe stärken

1. Priorität: Bahnhofsgebäude mit neuer attraktiver Nutzung aktivieren und Synergien nutzen

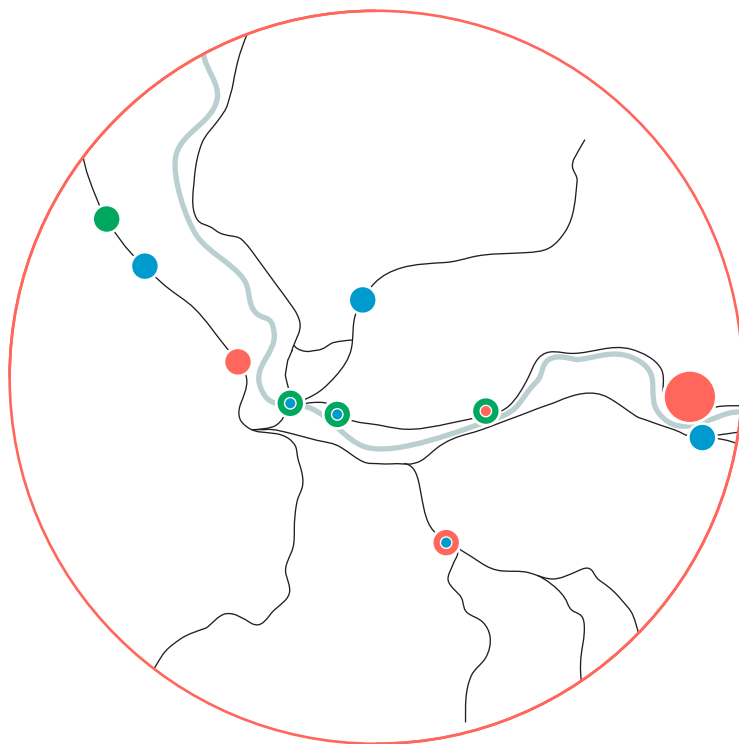
1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

2. Priorität: Klare Wegeführung ins Zentrum schaffen durch Aufwertung der Unterführung und verbesserte räumlich-gestalterische Orientierung

BAD SÄCKINGEN

Die verbesserte Verknüpfung von Bahnhof zu Bahnhof stärkt die Stadt Bad Säckingen [D] und die Gemeinde Stein im Fricktal [CH] als gemeinsames Zentrum am Hochrhein. Eine neue Verbindung mit dem Velo wird zum Auslöser einer gemeinsamen Entwicklung. Sie verbindet die beiden Bahnhöfe, die wichtigen Arbeitsplätze und Siedlungsgebiete und bietet einen grenzüberschreitenden Lückenschluss. Ausgehend von der Veloverbindung werden die begleitenden öffentlichen Räume als verbindendes Rückgrat der beiden Gemeinden gestärkt.

Mit der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke und der neuen Verbindung nach Stein gewinnt der Bahnhof Bad Säckingen an Bedeutung. Die bestehenden Potenzialflächen um den Bahnhof können neu aktiviert werden – der Bahnhof wird strategischer Baustein für die Innenentwicklung der Stadt. Im ersten Schritt wird der Bahnhofsvorplatz mit temporären und permanenten Angeboten bespielt und belebt. Ein Gesamtkonzept konkretisiert die funktionale, städtebauliche und freiräumliche Perspektive rund um den Bahnhof. Ein sorgfältiger Planungsprozess mit einem Ideenwettbewerb ermöglicht eine überdurchschnittliche Gestaltungsqualität, welche dem Bahnhof und der Gesamtstadt ein neues Gesicht verleiht.



Projektfamilie

Innenentwicklung & Baukultur

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

- Bahnhofsgebäude und Nebengebäude renovierungsbedürftig
- Interne Nutzungen ergänzen

Bahnhofsflächen

- PKW Stellplätze dominieren nördliche Bahnhofsfäche
- Ungeordneter Busbahnhof
- Temporäre Unterbringung der Stadtbibliothek in Bahnhofsnähe

Zugang

- Unterführung für Fußgänger unattraktiv gestaltet und nicht barrierefrei
- Überirdische Gleisüberquerung über Bergestraße unorganisiert, insbesondere zu Stoßzeiten für Schüler

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- Heterogene Fassadengestaltung am Bahnhofsvorplatz
- Sichtachsen ins Zentrum/ zum Rhein nicht gegeben

Öffentlicher Raum

- Unzureichende Gestaltung der öffentlichen Flächen
- PKW-Parkplätze dominieren den öffentlichen Raum

Aufenthaltsqualität

- Gestaltung der Bahnhofsfächen und des Busbahnhofs unbefriedigend
- Ansprechender Baumbestand auf dem Bahnhofsvorplatz

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

- Grenzüberschreitende Verknüpfung der Mobilitätsketten durch Veloverleihsystem mit Stein

Wegeföhrung/ Anbindung

- Attraktivitätsgewinnung in Verknüpfung mit Elektrifizierung der Hochrheinestrecke
- Waldshuter Straße stark durch Verkehr belastet
- Wegeföhrung in die Innenstadt nicht klar ersichtlich

Ergänzende

Nutzungen/ Dienstleistungen

- Veloboxen vorhanden, noch weitere wünschenswert

STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



Vernetzung

- 1 Räumliche Vernetzung vom Bahnhof nach Süden zu Altstadt, Rhein und Stein [CH] sowie nach Norden zu Schule und Arbeitsplätzen schaffen
- 2 Grenzüberschreitende Veloverbindung mit Stein [CH] entwickeln



Flächenaktivierung

- 3 Leerstehendes 1. Obergeschoss im Bahnhofsgebäude neu beleben
- 4 Räumliche Potenziale der Parkplätze nördlich der Gleise sowie des Arealen an der Bahnhofstraße um Stadtbücherei aktivieren und mit neuen Nutzungen Bahnhof als attraktiven Standort in der Stadt neu definieren



Orientierung

- 5 Bahnhofsvorplatz neu ordnen für eine lesbare Wegführung um den Bahnhof, in die Altstadt bis über den Rhein nach Stein [CH]
- 6 Signaletik der unter- und oberirdischen Gleisüberquerung verbessern



Organisation & Kommunikation

- 7 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Stein [CH] vertiefen
- 8 Planungskultur zur Entwicklung rund um den Bahnhof etablieren mit konkurrierenden Verfahren, Expertise von außen und öffentlichem Dialog
- 9 Zur Umgestaltung von Bahnhofsgebäude und -vorplatz mit DB kooperieren



Mischung & Vielfalt

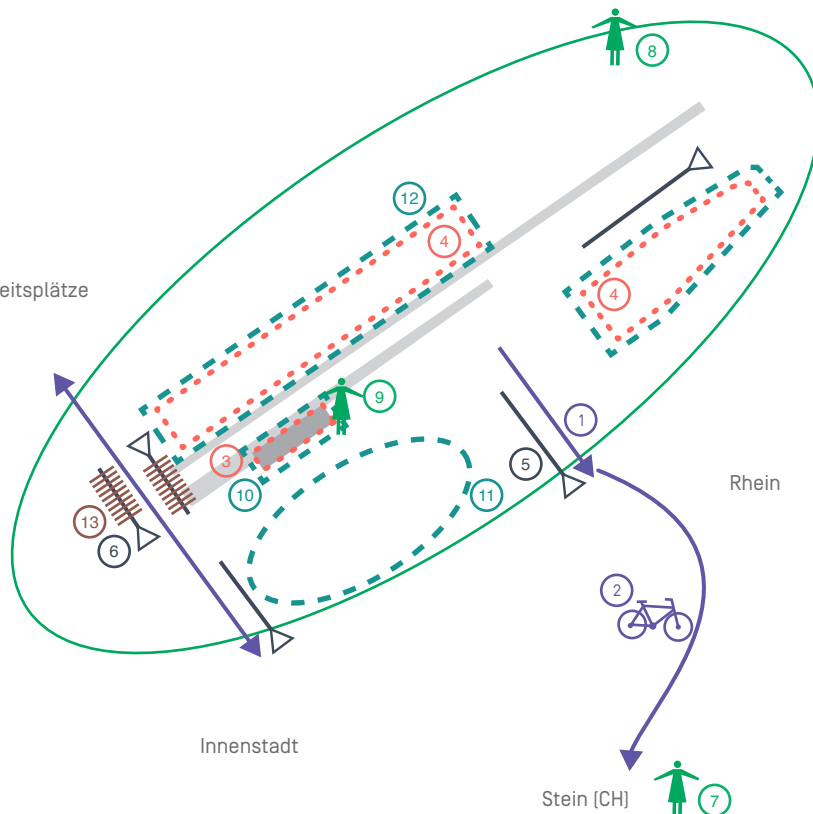
- 10 Ergänzende Nutzungen für das Bahnhofsgebäude finden
- 11 Aufenthaltsqualität durch neue Angebote rund um den Bahnhofsvorplatz steigern
- 12 Nutzungskonzept für Flächenreserven um den Bahnhof entwickeln, Lagegunst unmittelbar am Bahnhof und Anforderungen der Intermodalität berücksichtigen



Urbane Sicherheit

- 13 Sicherheits- und Verkehrsmaßnahmen in der unter- und oberirdischen Gleisüberquerung durchführen, zum Beispiel optische Aufwertung und Errichtung Zebrastreifen

Schulen, Arbeitsplätze



MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Grenzüberschreitende Langsamverkehrsverbindung mit Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume mit Stein realisieren, attraktive und sichtbare Veloverbindung schaffen, Impulse für die beiden Bahnhöfe durch funktionale und visuelle Gestaltung

1. Priorität: Realisierung Information und Signalistik

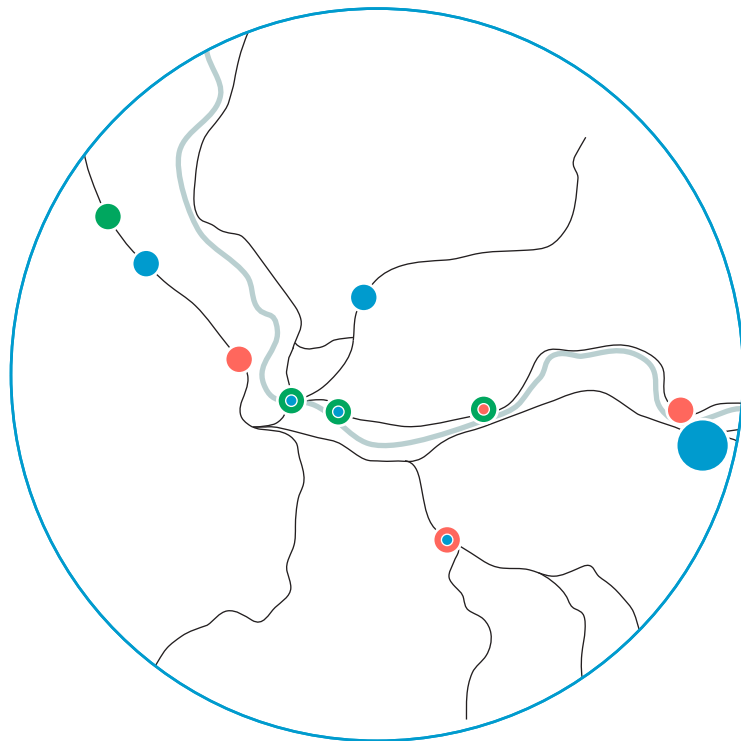
1. Priorität: Bahnhofsvorplatz mit temporärem Info-Pavillon aktivieren: als Café oder Treffpunkt für An- und Abreisende sowie Bewohnende, als Ausgangspunkt für temporäre, dialogische Bespielung der Freiräume rund um den Bahnhof sowie als Ort, um planerische Perspektiven für das gesamte Bahnhofsumfeld öffentlich zu diskutieren und kommunizieren

2. Priorität: Erarbeitung eines einheitlichen Veloverleihsystems mit Betreibermodell

2. Priorität: Gesamtkonzept für funktionale, städtebauliche und freiräumliche Perspektive im Bahnhofsumfeld mit konkurrierenden Verfahren und Expertise von außen entwickeln, im ersten Schritt Ideenworkshop für Bevölkerung mit externen Experten durchführen

Mit der neuen Veloverbindung rücken die Gemeinde Stein im Fricktal [CH] und die Stadt Bad Säckingen (D) als gemeinsames Zentrum beidseits des Hochrheins zusammen. Die neue Verbindung wird genutzt, um visuelle Impulse und Qualitäten im Freiraum zu schaffen: Die beiden Bahnhöfe sowie räumliche Schlüsselstellen zwischen Zentren, Rhein, Wohnen und Arbeiten werden in ihrer Wahrnehmung gestärkt und ihre strategische Bedeutung für die weitere Ortsentwicklung ins Bewusstsein gerückt.

Die Veloverbindung ist Anlass, den Bahnhof Stein-Säckingen in seiner regionalen Sichtbarkeit zu stärken. Die städtebauliche Leerstelle wird visuell aktiviert und zeigt damit in die Zukunft. Die Gemeinde Stein setzt konsequent auf Innenentwicklung. Dabei werden die Flächenpotenziale um den Bahnhof als wichtiges Bindeglied zwischen Mobilitätsdrehscheibe und Ortszentrum mittel- und langfristig gesichert und strategisch entwickelt.



Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

Innenentwicklung & Baukultur
(perspektivisch)

CHANCEN UND DEFIZITE CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Bahnhofsflächen

-Flächenpotenziale vorhanden

Zugang

-Unterführung für Fußgänger unattraktiv gestaltet

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- Vernachlässigung Dorfzone
- Durch Autobahn von Gemeindegebiet abgeschnitten - „Bahnhof hängt in der Luft“
- Städtebauliche Sichtbarkeit durch Höhenlage
- Neubespielung des Areals bringt positive Effekte für angrenzende Dorfzone, sowie südlich gelegene Spezialzone

Aufenthaltsqualität

- Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig, insbesondere im Bereich des Warteraums
- Gestaltung der Bahnhofsflächen unbefriedigend

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

- Grenzüberschreitende Verknüpfung der Mobilitätsketten durch Veloverbindung und Veloverleihsystem mit Säckingen
- Ausbau der Drehscheiben-Funktion des Bahnhofs
- Fahrradparkplätze unzureichend
- PKW Nutzung wird aufgrund von Angebotslücken des ÖV bevorzugt

Wegeföhrung/ Anbindung

- Wichtige geostrategische Lage mit guter ÖV-Erschließungsqualität zwischen Basel und Zürich

Ergänzende

Nutzungen/ Dienstleistungen

- Keine Nutzungen außer Reise- und Ticketservice

STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN

Vernetzung
 1 Grenzüberschreitendes Veloverbindung mit Bad Säckingen (D) entwickeln

Flächenaktivierung
 2 Potenzialflächen rund um den Bahnhof nutzen und damit Verknüpfung zum Ortszentrum stärken

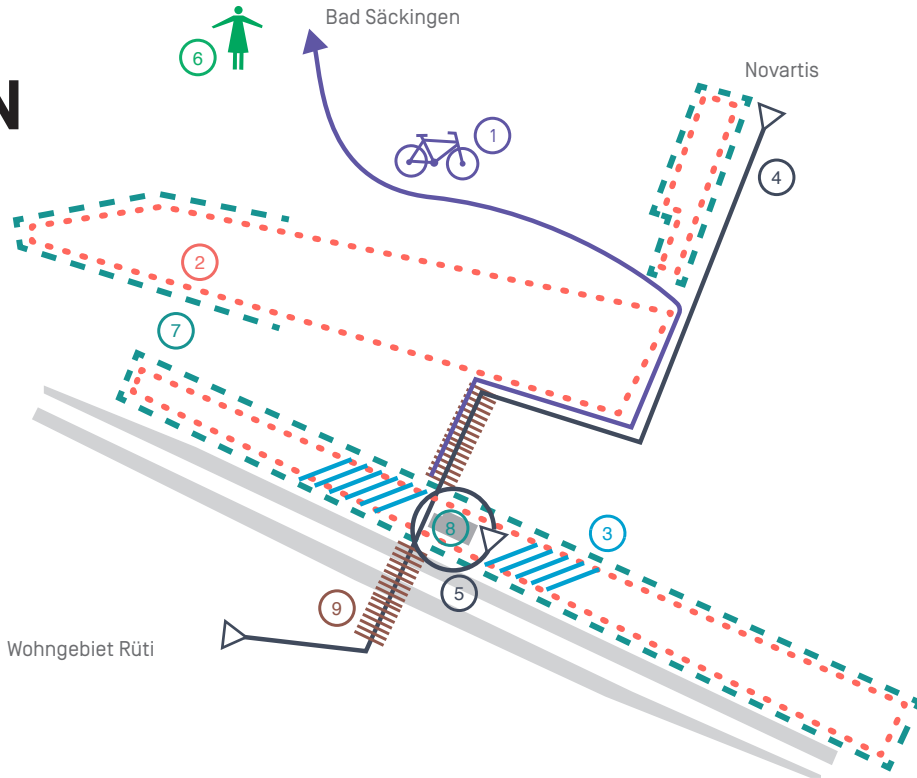
Mehrfachkodierung
 3 Bahnhofsflächen durch Installationen und temporäre Aktivitäten als Bühne für die Region nutzen und sichtbar machen

Orientierung
 4 Orientierung beidseits des Bahnhofs verbessern, Bezug des Bahnhofs zur Ortsmitte und zu Novartis stärken
 5 Bahnhof in Höhenlage als Orientierungspunkt in der Region ausbauen

Organisation & Kommunikation
 6 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Bad Säckingen (D) vertiefen

Mischung & Vielfalt
 7 Nutzungskonzept für Potenzialflächen in Verknüpfung mit Innenentwicklung der Gemeinde erstellen
 8 Neue Nutzung in bisher funktionslosem Bahnhofsgebäude etablieren

Urbane Sicherheit
 9 Sicherheitsgefühl in der Unterführung verbessern



MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. **Priorität:** Grenzüberschreitende attraktive und sichtbare Veloverbindung mit Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume realisieren, Impulse durch funktionale und visuelle Gestaltung

1. **Priorität:** Erarbeitung eines einheitlichen Veloverleihsystems mit Betreibermodell

1. **Priorität:** Realisierung Information und Signalistik

1. **Priorität:** Neue Sichtbarkeit des Bahnhofs in der Region: Konzept für visuelle Identität in Verbindung mit räumlicher Installation und temporärer Aktivierung entwickeln, Höhenlage des Bahnhofs als Potenzial nutzen, Synergien mit Veloverbindung und Veloverleihsystem nutzen

2. **Priorität:** Sicherheitsgefühl in der Unterführung durch Spiegel und Nottelefon verbessern

2. **Priorität:** Bahnhofsgebäude durch Errichtung eines Cafés oder der Erweiterung des Kiosks beleben

2. **Priorität:** Potenzialflächen rund um Bahnhof laufend sichern, um mittel- bis langfristige Entwicklung zu ermöglichen

WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

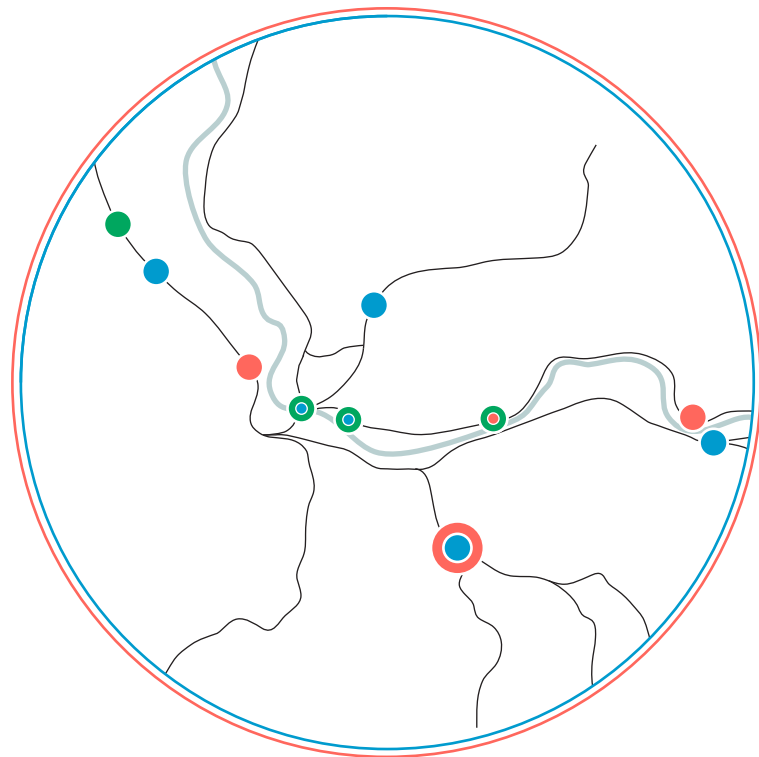
Gesamtkonzept zur städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofsumfelds und Anbindung an Ortszentrum entwickeln

LIESTAL

Gemeinsam mit der IBA Basel entwickelt die Stadt Liestal einen intermodalen Vorzeigebahnhof für das trinationale Leben.

Eine neue Stadtlounge auf dem Bahnhofsvorplatz bereichert die fortlaufende Entwicklung um den Bahnhof mit einem neuen identitätsstiftenden Freiraum. Die Stadtlounge bildet das räumliche Herzstück des Bahnhofquartiers, um welche sich ein Mix vielfältiger Nutzungen auf Fußgängerebene entfaltet. Kulturelle und soziale Nutzungen ergänzen die kommerziellen Angebote und beleben den öffentlichen Raum. Attraktive Verbindungen führen in die Altstadt und in die angrenzenden Quartiere.

Der Bahnhof bildet eine Drehscheibe der Mobilität und Stadtentwicklung zugleich. Damit gelingt es, den Bahnhof und die Stadt Liestal insgesamt als regionale und überregionale Adresse für Wohnen, Arbeiten und Bildung weiter zu stärken.



Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

Innenentwicklung & Baukultur

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

– Flächenpotenziale vorhanden

Bahnhofsflächen

– Vernetzung der einzelnen Bahnhofsflächen zu einer „Bahnhofsounge“

Zugang

– Verbesserung der Zugänge von der Südseite
– Mit dem 4-spurigen Ausbau der Gleise werden die Unterführungen und die Perronzugänge breiter und behindertengerecht

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

– McDonalds-Gebäude versperrt Sichtachse ins Zentrum
– Städtebauliche Neuordnung und Umgestaltung des Bahnhofs- sowie des Postareals

Öffentlicher Raum

– Potenzial für einen attraktiven öffentlichen Raum/ neues „Bahnhofsvorzimmer“

Aufenthaltsqualität

– Bahnhof als Aufenthalts- und Begegnungsort

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN

Mobilitätsangebot

– Neue Fahrradstation
– Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe zwischen Bahn, Bus, PKW und Fahrrad

Wegeführung/ Anbindung

– Mit dem Vierspurausbau und den neuen Personenunterführungen werden die Quartiere auf der Südseite besser verbunden
– Wegeführung lesbarer gestalten zwischen:
– Bahnhof und Altstadt
– Bahnhof und kantonaler Verwaltung, Spitalquartier
– Bahnhof und Schulen

Ergänzende

Nutzungen/ Dienstleistungen

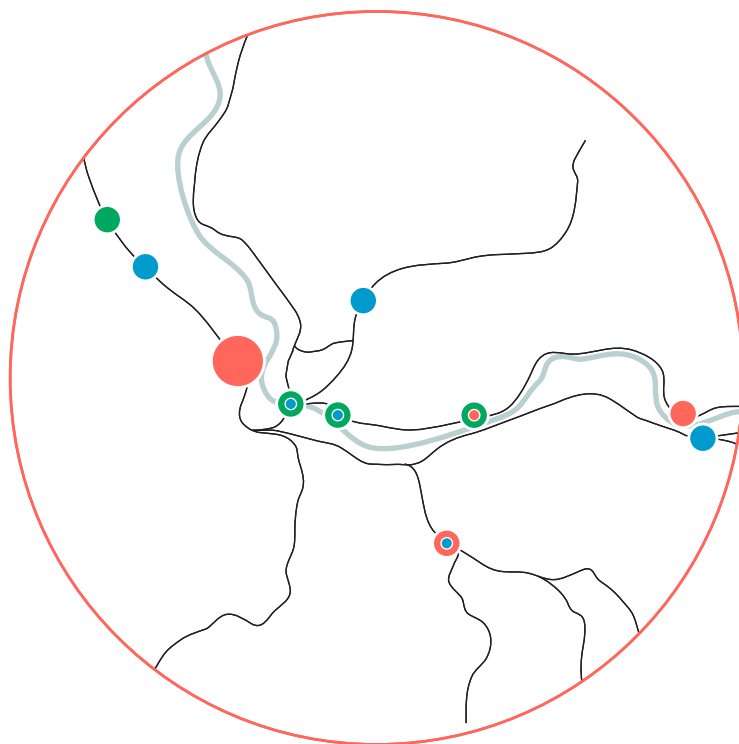
– Immobilienprojekte der SBB ermöglichen ein erweitertes Dienstleistungsangebot [Ambulatorium des Kantonspitals Liestal]
– Güterareal ist möglicher Standort für die Universität

ST. LOUIS

La gare de St. Louis deviendra un pôle d'échanges trinational grâce au prolongement de la ligne 3 du tramway. Cette nouvelle plaque tournante multimodale reliera l'EuroAirport à l'agglomération trinationale. La ligne de tramway favorise le recours aux modes de transport durables, augmente l'utilisation des transports transfrontaliers et déleste le réseau routier.

Les quartiers, qui jusqu'à présent étaient mal desservis, et les futures zones de développement vont être raccordés à un réseau de transport attractif et deviendront de véritables quartiers urbains au sein de l'agglomération trinationale. Le projet de prolongement de la ligne de tramway joue un rôle moteur pour le développement et l'intégration de la région.

La mise en valeur de l'espace et des infrastructures est une opportunité pour les quartiers environnants qui pourront se développer dans un contexte trinational et mettre en œuvre des concepts de circulation innovants et exemplaires.



famille de projets

Densification urbaine & Qualité architecturale

ATOUS ET FAIBLESSES

ATOUS FAIBLESSES

GARE

Bâtiments

- Le bâtiment de la gare a été rénové
- Nouveau café/kiosque aménagé à l'intérieur

Espaces rattachés à la gare

- restructuration de la place de la gare côté ouest avec un nouvel arrêt de tram, arrêt de bus et parking relais couvert

Accès

- Voies et accès aménagés inutile pour les personnes à mobilité réduite

QUARTIER

Situation urbanistique

- Il conviendrait de rénover et de mettre en valeur les façades donnant sur la place de la gare
- Projets de développement urbain autour de la nouvelle ligne de tramway

Espace public

- L'espace public de la place de la gare est sous-utilisé

Qualité de séjour

- Les mesures d'aménagement et de transformation améliorent la qualité de séjour et le sentiment de sécurité dans la gare

INTERFACES FONCTIONNELLES

Offre de mobilité

- Prolongement de la ligne 3 du tramway
- Construction d'un parking relais couvert de 700 places
- La gare deviendra un pôle multimodal : tram 3, bus relieront l'aéroport
- Installation de stations vélos modernes sur le côté ouest et est.

PLAN STRATÉGIQUE APPLICATION DES OUTILS



Connexion

- ① Ouvrir la gare le côté «sortie ouest»
- ② Créer une nouvelle plateforme de mobilité grâce au tram 3
- ③ Offrir un service de bus reliant directement l'EuroAirport



Dynamisation des espaces

- ④ Valoriser les espaces libres côté «sortie est» de la gare, créer de la valeur ajoutée pour les habitants
- ⑤ Mettre à profit la situation centrale de la gare pour développer un quartier de gare densifié avec une mixité d'usage



Orientation

- ⑥ Aménager la signalétique et créer des liaisons des deux côtés de la gare
- ⑦ Aménager les façades pour un vis-à-vis harmonieux avec la gare



Organisation & Communication

- ⑧ Développer une image de marque pour le nouveau quartier



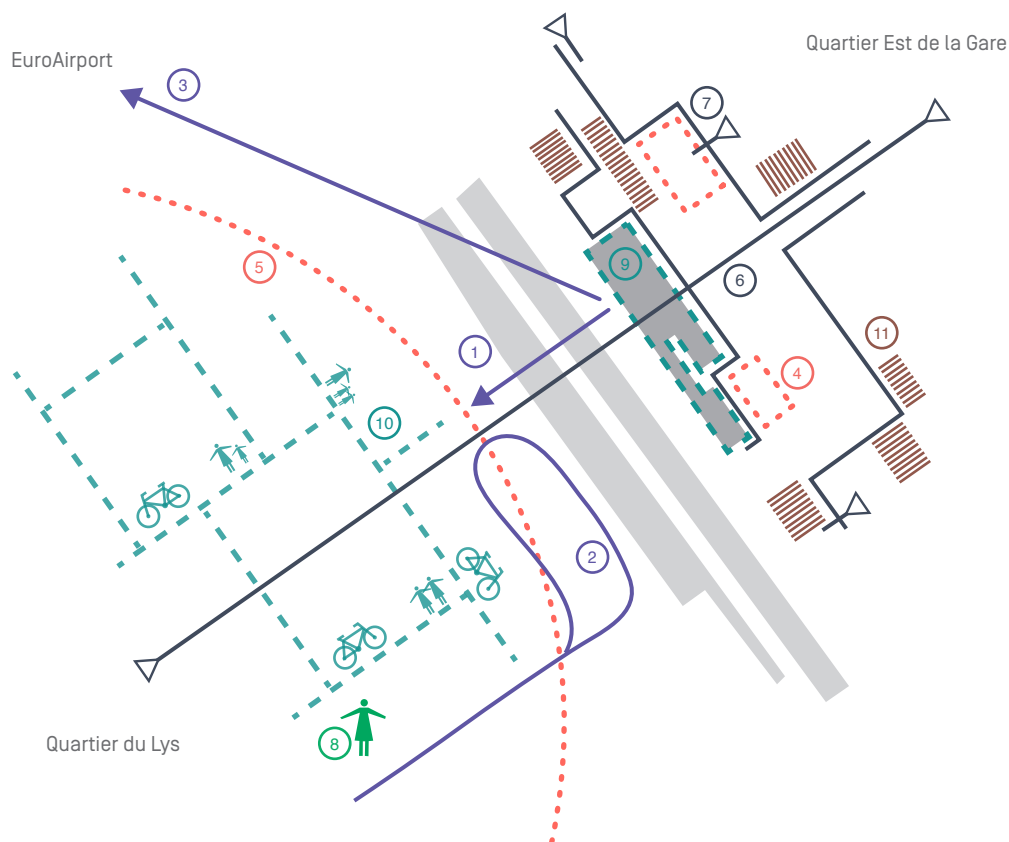
Mixité & Diversité

- ⑨ Renforcer la diversité et la mixité d'usage dans le bâtiment de la gare
- ⑩ Coordonner au mieux la mixité d'usage et la mobilité de proximité dans le cadre du développement du quartier



Sécurité urbaine

- ⑪ Améliorer la qualité de séjour et la visibilité des espaces publics sur la place de la gare



MESURES

FOCUS GARES ACTIVES 2020

Priorité n°1: Renforcer la qualité de l'habitat et du vivre-ensemble dans le quartier est de la gare : les surfaces non utilisées doivent être mises à disposition des habitants (jardins associatifs, offres sociales et culturelles) ; les façades donnant sur la place de la gare, côté est, doivent être valorisées

Priorité n°1: Information et signalétique

AUTRES MESURES AU-DELÀ DE 2020

Concevoir et réaliser un projet de construction en surface autour du nouveau pôle de mobilité [côté ouest] qui confèrera au quartier son identité.

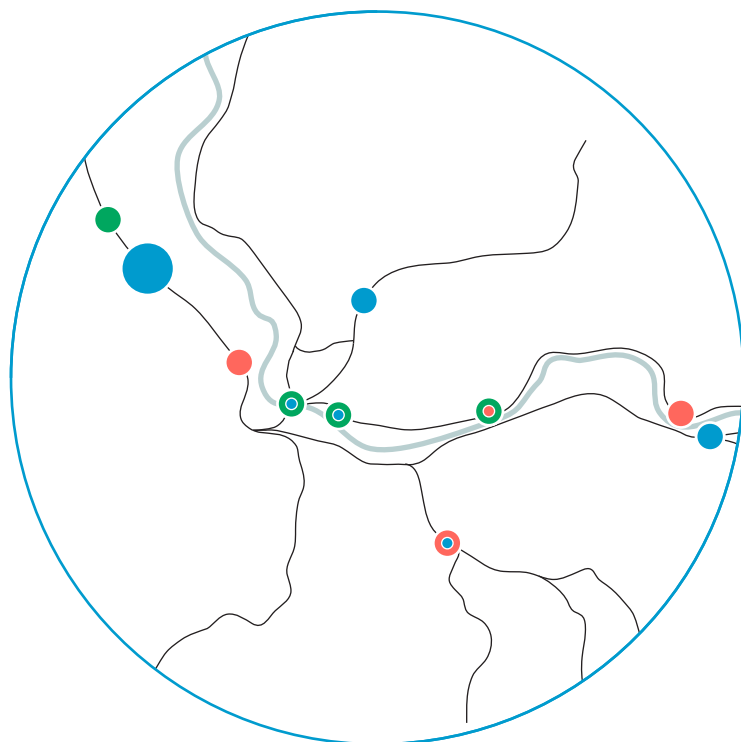
Ce projet marquera le lancement du développement du nouveau quartier.

Développer un concept exemplaire de mobilité douce pour le quartier ouest de la gare.

BARTENHEIM

La gare de Bartenheim offrira une nouvelle centralité à l'habitat, à l'emploi et aux loisirs au sein de la région. Elle créera un lien entre les zones résidentielles, les zones d'activités avoisinantes, les offres de loisirs des gravières situées au nord et l'EuroAirport implanté au sud. La dynamisation des surfaces de réserve communales est un élément stratégique pour la mise en valeur de la zone d'activités existante. La partie est de la gare sera joignable de manière efficace par le nord grâce à une nouvelle liaison piétonne et cyclable, ce qui lui confèrera une nouvelle visibilité.

La qualité des correspondances pour les destinations locales et l'aéroport doit être renforcée par les lignes de bus et de train. De nouveaux arrêts de bus devront être aménagés à cet effet. Une nouvelle voie ferrée reliant l'aéroport permettra un transport rapide des passagers.



famille de projets
Identité & Perception

ATOUS ET FAIBLESSES ATOUS FAIBLESSES

GARE

Bâtiments

-Bâtiment de gare inexistant

Espaces rattachés à la gare

- Une seule gare d'arrêt sans autres services ni fonctions

Accès

-Passage souterrain trop petit

QUARTIER

Situation urbanistique

-Surface de réserve communale à proximité directe de la gare
-Zone d'activités à l'est de la gare
-Mise en valeur de la gravière comme pôle de détente pour les environs renforçant gain l'attractivité de la gare

Espace public

-L'espace est surtout utilisé pour se garer ou déposer-minute

Qualité de séjour

-Pas d'infrastructure invitant à flâner

INTERFACES FONCTIONNELLES

Offre de mobilité

-Nouvelle plateforme automobile avec places de parking supplémentaires
-Planification d'une troisième voie directe pour l'aéroport
-L'arrêt de bus est loin de la gare

Liaisons/ connexions

-La gare doit être mieux reliée aux zones d'activités, aux zones résidentielles et à la gravière

Offres/ services complémentaires

-Parkings à vélos attractifs
-Nécessité de développer des services ; en particulier pour les habitants et les pendulaires

PLAN STRATÉGIQUE APPLICATION DES OUTILS



Connexion

- ① Renforcer la position de la gare à proximité de l'aéroport comme pôle central pour l'emploi, l'habitat et les loisirs
- ② Améliorer la qualité des correspondances entre le train et le bus
- ③ Construire la voie directe vers l'aéroport



Dynamisation des espaces

- ④ Développer les surfaces communales libres pour faire le lien avec la zone d'activités
- ⑤ Promouvoir la densification pour renforcer l'offre résidentielle du centre-ville



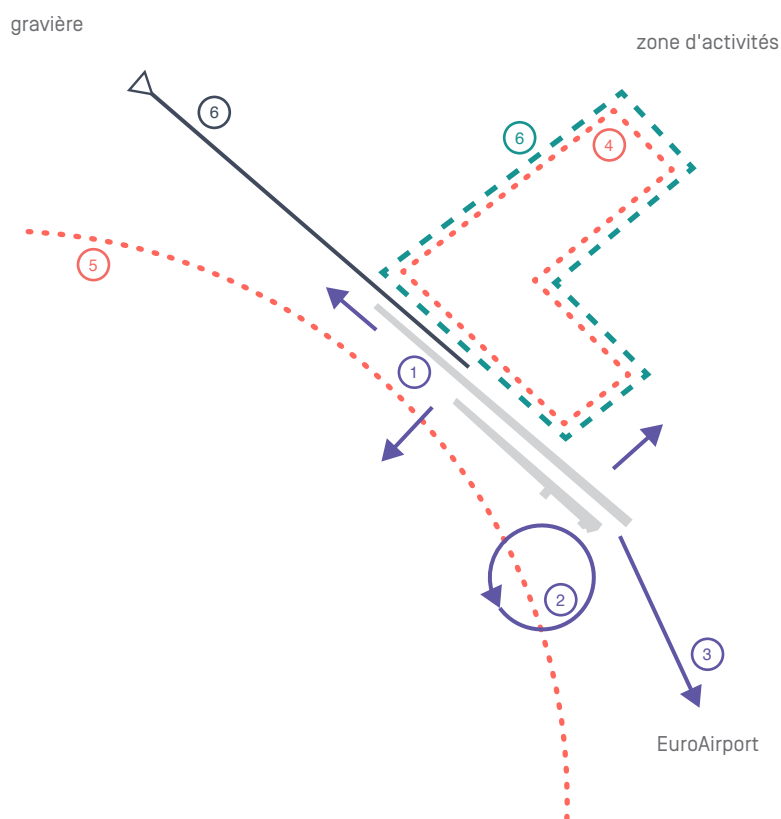
Orientation

- ⑥ Augmenter la visibilité du côté est de la gare grâce à l'aménagement d'une voie verte piétonne et cyclable reliant la gravière



Mixité & Diversité

- ⑦ Concevoir un aménagement des surfaces communales permettant la mixité et la diversité ; renforcer l'attractivité de la zone d'activités grâce à une meilleure liaison avec la gare



MESURES

FOCUS GARES ACTIVES 2020

Priorité n°1: Aménagement d'une voie piétonne et cyclable formant un axe paysager attractif et menant jusqu'aux nouvelles zones de loisirs [gravières]

Priorité n°1: Information et signalétique

Priorité n°2: Concept d'aménagement des surfaces communales en tant que catalyseur pour le développement de la zone d'activités

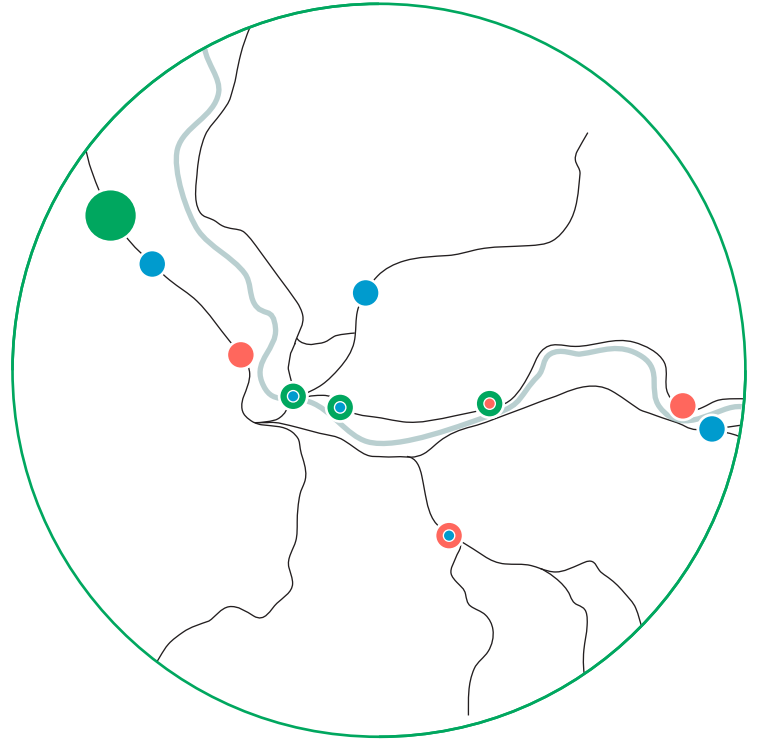
AUTRES MESURES AU-DELA DE 2020

Améliorer la qualité des correspondances entre le train et le bus

SIERENTZ

La gare de Sierentz revêt un rôle important pour la densification de la ville. La nouvelle perception et la nouvelle utilisation des espaces aux abords de la gare feront de cette dernière un lieu en endroit animé, renforçant l'attrait de Sierentz en tant qu'espace lieu résidentiel.

La diversité de l'offre du centre culturel du Domaine HAAS sera clairement visible dès la gare. D'autres activités temporaires ou permanentes donneront vie au quartier de la gare et mettront en relief la présence de la culture et des loisirs. La gare de Sierentz deviendra aussi un important pôle de mobilité comprenant des correspondances attractives vers les autres localités. Des pistes piétonnes signalisées, des des pistes cyclables sécurisées et un réseau de bus élargi devront être les atouts de la ville. Ces infrastructures renforcent la connexion avec la région.



famille de projets
Société civile & culture

ATOUS ET FAIBLESSES ATOUS FAIBLESSES

GARE

Bâtiments

- Bâtiment de gare délaissé
- Réhabilitation du bâtiment de la gare
- Reconversion de l'entrepôt attenant pour valoriser les alentours

Espaces rattachés à la gare

- Places de parking insuffisantes
- Abords de la gare non exploités, servent uniquement à se garer ou déposer-minute

Accès

- Ouverture d'une voie piétonne vers la gare, côté sud.

QUARTIER

Situation urbanistique

- Le centre culturel du Domaine HAAS valorise l'importance de la gare et enrichit l'offre en matière de culture et de loisirs
- Finalisation de la nouvelle zone résidentielle « L'envol des Hirondelles »

Espace public

- L'espace public est bloqué par les places de parking
- La gare et ses abords ne sont pas animés

Qualité de séjour

- Les espaces ne sont pas plurifonctionnels et n'invitent pas à la flânerie
- Les voyageurs ne séjournent pas. Ils viennent pour être déposer ou chercher quelqu'un

INTERFACES FONCTIONNELLES

Offre de mobilité

- Aucune liaison de bus avec l'agglomération de St. Louis
- Lignes de bus insuffisantes vers les autres localités

Liaisons/ connexions

- Absence de liaisons signalisées et fonctionnelles vers la médiathèque
- Sierentz manque de pistes cyclables sécurisées

Offres/ services complémentaires

- Parkings à vélos attractifs
- Nécessité de développer des services ; en particulier pour les habitants et les pendulaires

PLAN STRATÉGIQUE APPLICATION DES OUTILS



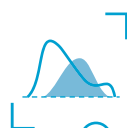
Connexion

- 1 Renforcer les liaisons vers le centre, le Domaine Haas et les zones résidentielles
- 2 Aménager des pistes cyclables sûres
- 3 Créer des lignes de bus reliant l'agglomération de St. Louis



Dynamisation des espaces

- 4 Réhabiliter le bâtiment de la gare et reconverter l'entrepôt, afin que la gare et son quartier deviennent un lieu attractif
- 5 Promouvoir la densification du centre-ville, développer le parc de logement avec une forte mixité sociale
- 6 Finaliser et intégrer le projet de quartier résidentiel «L'envol des Hirondelles»



Polyvalence des espaces

- 7 Offrir un double-usage à la place de la gare en développant des usages temporaires avec des animations en vue de préparer le terrain pour de futures offres et services complémentaires



Orientation

- 8 Développer une signalétique forte et perceptible vers le centre-ville, le Domaine Haas et les quartiers résidentiels



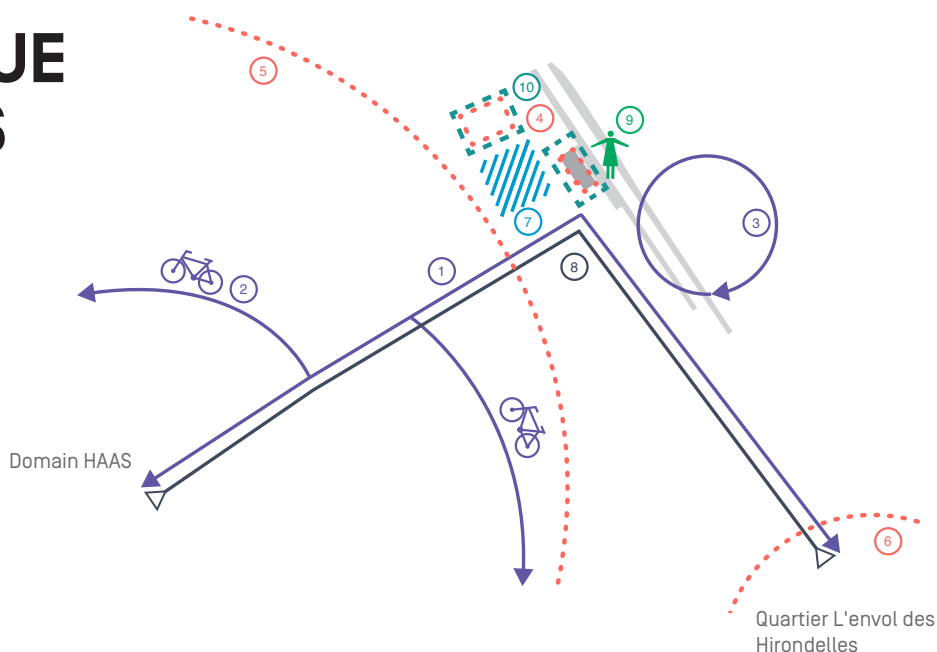
Organisation & Communication

- 9 Négocier l'achat du bâtiment de la gare avec la SNCF



Mixité & Diversité

- 10 Offres et services complémentaires dans le bâtiment de la gare, sur la place de la gare et, en vis-à-vis, sur le site de l'ancien entrepôt



MESURES

FOCUS GARES ACTIVES 2020

Priorité n°1: Revitaliser les bâtiments de gare désaffectés : achat des bâtiments de la SNCF par la commune ; développement de nouveaux concepts d'offres, par ex., kiosque, café, offres culturelles en coopération avec le Domaine Haas

Priorité n°1: Étendre les infrastructures dédiées aux mobilités douces : renforcer le réseau de pistes piétonnes et cyclables, développer la signalétique, proposer des offres de services. Connexion à la ville et au Domaine Haas.

Priorité n°1: Information et signalétique

Priorité n°2: Aménager les liaisons vers le quartier « L'envol des Hirondelles » pour en faire des espaces publics attractifs et visibles : aménagement des surfaces, végétalisation, éclairages, panneaux d'orientation

Priorité n°2: En soirée ou en fin de semaine, le parking de la gare sera régulièrement animé durant les heures où il n'est pas utilisé par le biais d'activités temporaires: marché aux puces, IBA KIT, actions ludiques en coopération avec le Domaine Haas.

AUTRES MESURES AU-DELA DE 2020

Créer des lignes de bus pour relier l'agglomération de St. Louis

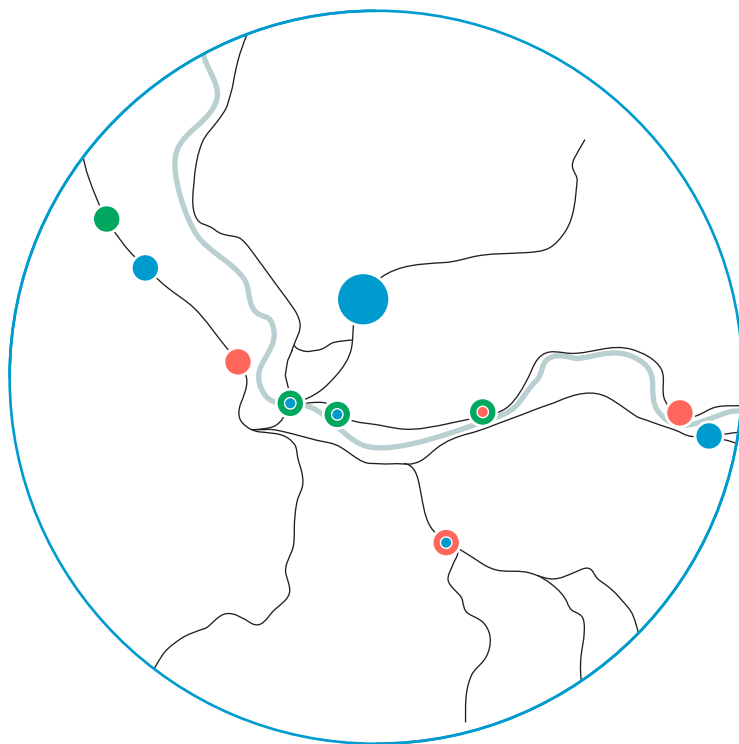
Elaborer une stratégie de densification pour créer des logements et renforcer la fonctionnalité du centre-ville d'ici à l'horizon 2050

Développer les liaisons entre la gare au Domaine Haas (travail, loisirs, détente)

LÖRRACH

Die Stadt Lörrach entwickelt ihren Hauptbahnhof mit der IBA Basel zu einem Modellbahnhof der trinationalen Agglomeration Basel. Als Verkehrsdrehscheibe verfügt der Hauptbahnhof Lörrach über optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Regio-S-Bahn, Bus und weiteren Mobilitätsangeboten. Durch die Auffrischung und die Aktivierung des Bahnhofumfelds werden Aufenthaltsqualität und Vernetzung im städtischen Gefüge gestärkt.

Ein Gestaltungskonzept rund um den Bahnhof sorgt für eine neue visuelle Identität und unterstützt die Orientierung im Raum zwischen Bahnhofsgebäude, Busbahnhof, Taxistand und Fahrradstation. Dabei spielen temporäre Installationen und aktivierende Formate eine wichtige Rolle. Der Bahnhof und sein Umfeld gewinnen an Präsenz. Neue Nutzungen und Dienstleistungen verankern den Bahnhof im städtischen Leben.



Projektfamilie

Identität & Wahrnehmung

CHANCEN UND DEFIZITE

CHANCEN DEFIZITE

BAHNHOF

Gebäude

- Bahnhofsgebäude wirkt großzügig, aufgeräumt und gut durchgängig für Passagiere

Bahnhofsflächen

- Vernetzung der Teilräume (Bahnhof, Bahnhofsvorplatz, Rathaus, Busbahnhof) trotz funktionalem Zusammenhang noch nicht gelungen
- Fehlende einheitliche Oberflächengestaltung

Zugang

- Fehlende Eingangssituation
- Fußgängerunterführung unattraktiv

BAHNHOFSUMFELD

Städtebauliche Situation

- Bahnhof als Verbindungsglied durch das Zusammenspiel der Entwicklungsflächen (Altes Post-Areal, MMZ-Gelände)

Öffentlicher Raum

- Weitläufige, öffentliche Flächen bergen dunkle Nischen, die unsauber und vernachlässigt wirken

Aufenthaltsqualität

- Verkehrsfläche auf Bahnhofofeniveau wird durch PKW dominiert, wodurch dem Raum die Großzügigkeit genommen wird

FUNKTIONALE SCHNITTSTELLEN


Mobilitätsangebot

- Aufwertung durch S-Bahn
- Neue Velostation mit Fahrrad, E-Bike-Verleih und Reparaturservice mit direktem Zugang zu Bahngleisen

Wegeführung/ Anbindung


- Fahradpendlerrouten in Planung
- Fehlende Orientierung, sowohl vom Bahnhof zur Innenstadt, als auch Richtung Busbahnhof

STRATEGIEPLAN MIT WERKZEUGEN



Vernetzung


1 Hauptbahnhof mit Rathaus, Busbahnhof und Entwicklungsfläche östlich des Bahnhofs vernetzen und zu einem funktionalen Herzstück der Stadt ausbauen



Flächenaktivierung


2 Leerstände im Bahnhofsgebäude neu nutzen für ergänzende Dienstleistungen, soziale oder kulturelle Angebote

3 Entwicklungsflächen mit Lagegunst unmittelbar am Bahnhof mit langfristigem Mehrwert für Gesamtstadt aktivieren



Mehrfachkodierung

4 Öffentliche Freiflächen rund um Rathaus temporär bespielen und gestalten, um Aufenthaltsqualität und Wahrnehmung zu verbessern



Orientierung

5 Wahrnehmbare Wege- und Sichtverbindungen zu Altstadt und Busbahnhof schaffen



Organisation & Kommunikation

6 Neue Betreiber gastronomischer und kultureller Nutzungen für Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes finden und motivieren



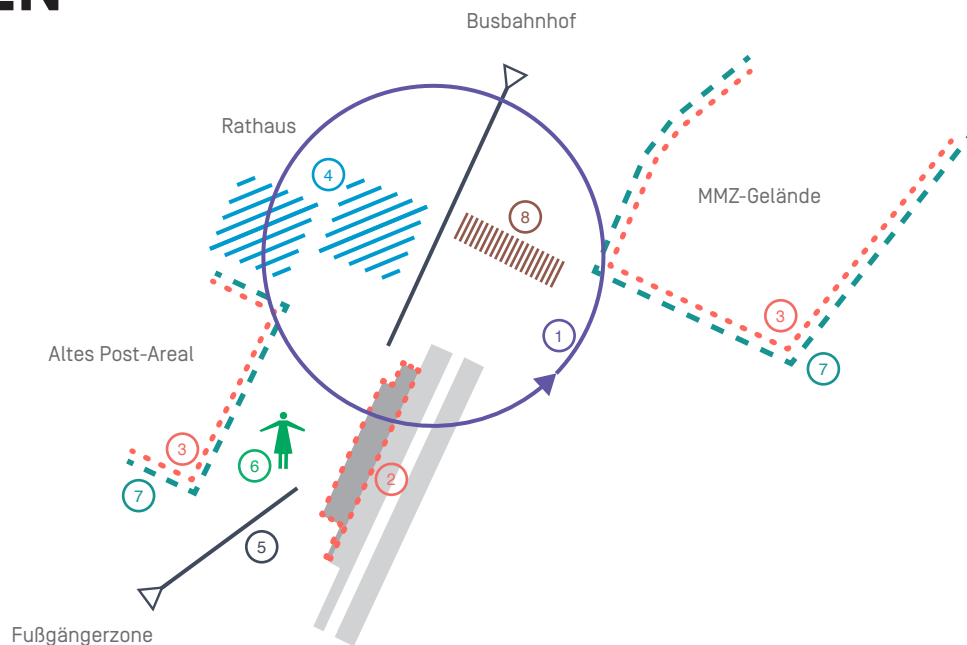
Mischung & Vielfalt

7 Nutzungsmix für Entwicklungsflächen sicherstellen, so dass lebendige Orte mit Mehrwert für den Bahnhof und sein Umfeld entstehen



Urbane Sicherheit

8 Sicherheitsgefühl in Unterführung steigern



MASSNAHMEN

FOKUS AKTIVE BAHNHÖFE BIS 2020

1. Priorität: Freiflächen um Bahnhof und Rathaus temporär bespielen und gestalten, um die Attraktivität des Bahnhofsumfelds und die Verknüpfung zum Busbahnhof zu verbessern: kulturelle, sportliche, soziale, kulinarische Aktionen und Angebote in Kooperation mit Schulen, Verbänden, Vereinen und Künstlern – von der Einzelaktion zu einem kuratorischen Konzept mit Veranstaltungskalender

1. Priorität: Fussgängerunterführung aufwerten, barrierefrei gestalten und für Fahrräder befahrbar machen

1. Priorität: Realisierung Information und Signaletik

2. Priorität: Konzept räumlich-visuelle Identität rund um den Hauptbahnhof im Rahmen eines Wettbewerbs entwickeln: Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung des Bestands und gezielten, wirkungsvollen Eingriffen in Oberflächen, Mobiliar, Bepflanzung, Licht, Beschilderung entwickeln und damit Mehrwert schaffen für verbesserte Orientierung zwischen Bahnhofsgebäude, Busbahnhof, Taxistand und Fahrradstation, gesteigerte Aufenthaltsqualität auf Bahnhofsvorplatz sowie verlängerte Sichtachsen von der Fußgängerzone bis zum Busbahnhof

WEITERE MASSNAHMEN NACH 2020

Verkehrsflächen am Bahnhofsvorplatz neu ordnen

V

**PROGRAMME
COMMUN**

FONCTIONS DE BASE

Les mesures destinées à activer les dix gares reposent sur des missions et fonctions communes. Ces mesures doivent être mises en œuvre dans toutes les gares même si elles s'inscrivent dans différents contextes et situations de départ. Ces fonctions sont la condition Sine Qua Non pour le succès du développement futur des sites concernés. Les fonctions de base s'articulent autour de cinq champs d'intervention :

Les **Gares Actives** doivent être aménagées pour devenir plus attractives. Des espaces accueillants, conviviaux et visibles contribueront à valoriser l'image des gares afin qu'elles ne soient plus perçues comme des lieux hostiles. Des interventions techniques et des travaux d'aménagement doivent être réalisés pour garantir un accès adapté aux personnes à mobilité réduite dans toutes les gares. Il convient aussi d'améliorer la signalétique et l'orientation des espaces afin que ceux-ci soient plus visibles et accessibles. Un aspect propre et soigné ainsi qu'un meilleur climat de sécurité renforce la qualité de séjour dans les gares. À cela s'ajoutent diverses offres de services pour enrichir leur fonctionnalité. Une gare attractive deviendra aisément un point de rencontre apprécié au sein de la région.

Les gares sont des plaques tournantes pour les transports en commun et elles doivent à ce titre proposer des **offres de mobilités multimodales**. L'excellence de la qualité des correspondances et des connexions peut être obtenue en complétant et optimisant la chaîne de mobilité (train, bus, vélo, TIM, et parcours piétons). Les services de location de voiture et de vélo en libre-service contribuent à renforcer l'attractivité de l'offre. Un design harmonisé pour chaque mode de transport facilite la lisibilité et visibilité des correspondances multimodales. Une offre multimodale efficace, en particulier pour le transport public, peut être le facteur décisif incitant les voyageurs et visiteurs à abandonner le transport individuel motorisé.

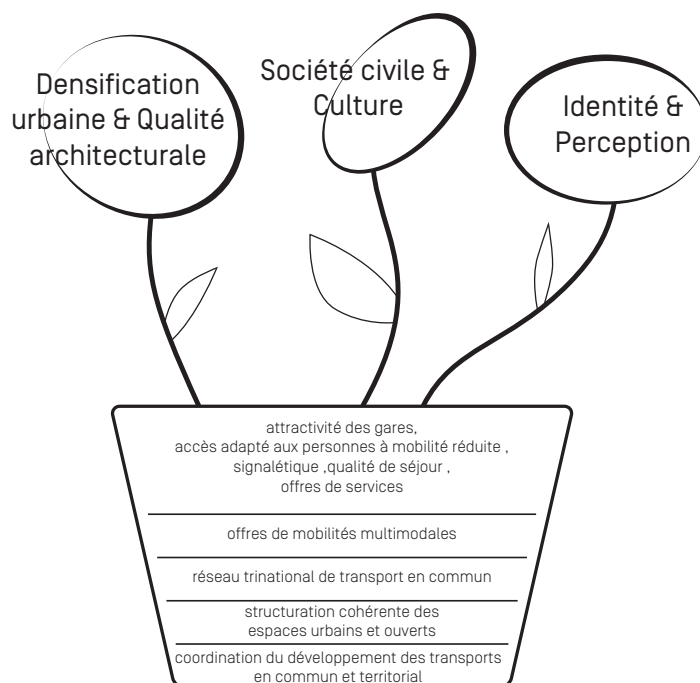
La structuration des diverses offres multimodales dans chaque gare contribue au développement d'un **réseau trinational de transport en commun**. Un plan de lignes / système d'affichage trinational uniformisé augmente l'utilité et la lisibilité des divers modes de transport de la région. Le réseau trinational gagne ainsi en attractivité, en particulier pour les pendulaires qui opteront plus facilement pour les transports en commun régionaux. Il s'ensuit une réduction du transport individuel motorisé, ce qui permet de contrer les problèmes de manque de

places de parking et de pollution générés par la voiture.

L'autre champ d'intervention concerne la **connexion** de la gare avec son **environnement urbain et les espaces ouverts**. Relier de manière fonctionnelle les différents espaces rattachés aux gares, permettent d'améliorer l'image et l'importance de la gare. Une analyse des espaces permet d'en dégager les potentiels et contribue à une meilleure utilisation des surfaces disponibles. La gare est renforcée dans sa position multifonctionnelle et gagne en intérêt pour les habitants, les voyageurs et autres acteurs. La consolidation interne et la bonne insertion de la gare dans son environnement permet également une meilleure connexion fonctionnelle entre les différentes gares trinationales.

Parallèlement, lors de la planification urbaine et d'aménagement des espaces ouverts, il convient de **coordonner les efforts de développement des transports à celui du territoire**. Il est important de mener une stratégie de densification autour des infrastructures de transport en commun afin de garantir une desserte optimale des nouvelles zones urbaines. Cette approche permet de développer avec succès des quartiers profitant de concepts de mobilité durables.

Compétence - Coopération des familles de projets



Function de base - programme commun de travail



Atouts et faiblesses

DENSIFICATION & QUALITÉ ARCHITECTURALE

La famille de projets **Densification & Qualité architecturale** vise à exploiter le potentiel des surfaces existantes aux abords des gares et de les utiliser pour développer des offres diverses et variées. La situation optimale à proximité directe d'un pôle de transport en commun, permet une utilisation idéale des espaces. Ce développement doit aller de pair avec une bonne qualité architecturale afin que les gares deviennent des lieux de vie agréables. Une nouvelle physionomie urbaine et paysagère met la gare en valeur et affirme son rayonnement au sein de l'agglomération trinationale. La coopération entre les différents acteurs est primordiale pour relever ces défis avec succès. Le dialogue régulier entre les communes, les propriétaires fonciers, les investisseurs, les futurs exploitants et usagers accompagne le processus de développement des familles de projets. Dans ce contexte, il est important de tenir compte des intérêts de la population afin d'aboutir à des résultats optimaux, pérennes et satisfaisants. La famille de projets **Densification & Qualité architecturale** regroupe les gares de Rheinfelden (Baden), Bad Säckingen, Liestal, St. Louis et, à titre complémentaire, la gare de Stein im Fricktal. Ces gares

procèdent à un échange d'expériences afin de comparer les concepts urbains, les procédés et les instruments et pour s'inspirer des initiatives couronnées de succès. La participation réciproque à divers ateliers réunions, instances et jurys de concours renforce les efforts entrepris pour garantir la qualité architecturale des gares et de leurs quartiers. En outre, la coopération permet d'agir en bonne intelligence avec les associations (professionnelles ou autres) et de lancer des initiatives architecturales visant à assurer la promotion commune des espaces disponibles. L'installation d'un pavillon ou d'un point de rencontre, temporaire ou permanent, est une mesure permettant de faciliter la réalisation de l'objectif de densification et de qualité architecturale. Les offres d'information mettant en avant les perspectives de développement des gares et de leurs alentours sensibilisent le public à l'égard des futurs processus de planification. Chaque gare développe son propre concept pour tester sur place diverses offres et types d'utilisation. L'objectif est d'aboutir à un concept d'aménagement diversifié et adapté à chaque situation et de trouver des partenaires adhérant au projet.

QUELLE SITUATION DE DÉPART ?

Espaces à fort potentiel à proximité directe de la gare

Des acteurs disposant d'une capacité d'action et prêts à développer les espaces ou qui les développent actuellement

Demande existante en matière de surfaces pour le logement, l'emploi ou les services à proximité de la gare et du centre-ville

Stratégie de densification de la commune

QUELLES MESURES ?

Création d'un environnement de mixité et de diversité des services dans la gare et ses alentours en tenant compte des exigences en matière de multimodalité

Développement à moyen et long terme sur la base d'un concept global d'aménagement urbain, paysager et de développement des transports

Activités temporaires pour animer et dynamiser les espaces à fort potentiel

QUELS EFFETS ?

La gare devient un lieu attractif, une porte d'entrée à la ville, la commune change de physionomie et s'ouvre sur la gare qui devient le point d'ancrage pour la poursuite du développement et de la densification urbaine

La gare n'est pas un lieu attractif uniquement pour les voyageurs mais offre des services importants pour la commune et la région en matière de logement, de culture et de loisirs

Opportunité pour réaménager entièrement la gare, l'espace public et les accès

CE QU'IL FAUT PRENDRE EN COMPTE ?

Concilier les intérêts des divers acteurs : processus de négociation entre les communes, les propriétaires, les investisseurs et les exploitants

Garantir la qualité de l'urbanisme et de l'aménagement des espaces ouverts par le biais d'une mise en concurrence, d'un comité de suivi ou via l'intervention d'experts externes.

Créer des espaces publics offrant une grande qualité de séjour et jouant le rôle de lien y compris pour les projets privés

Mener un dialogue avec la population et le public sur le site du projet de la commune

SOCIÉTÉ CIVILE & CULTURE

Le groupe de projets **Société civile & Culture** a pour objectif d'inciter les gares Basel Badischer Bahnhof, Grenzach, Sierentz, et de manière complémentaire, Rheinfelden, Liestal et Lörrach à développer une offre de services diversifiée avec l'implication du public. L'environnement de ces gares est caractérisé par des espaces délaissés ou sous-utilisés ce qui entrave le développement. Il convient pour cette raison de créer des espaces disponibles pour différentes structures ou offres dans divers domaines : social, formation, détente, loisirs, sport, art et culture. Ces mesures favorisent le vivre-ensemble au niveau local et régional ; elles améliorent la perception de la gare ainsi que sa qualité d'accueil. Cette famille de projets réunit des acteurs de tous les horizons : la commune, les services de travaux publics, la formation, la culture, la jeunesse, les propriétaires des terrains rattachés aux gares, les institutions, les associations ainsi que diverses initiatives, start-up ou personnes individuelles.

Pour développer cette diversité d'offres et de services dans les gares, il est nécessaire d'engager

des mesures communes. La création d'un point d'information facilite le transfert de connaissances en soutenant et conseillant les exploitants et les usagers potentiels. Parallèlement, une plateforme internet est prévue pour l'allocation des espaces situés aux alentours des gares afin de promouvoir les activités temporaires et permanentes. Une coordination régulière est indispensable pour assurer l'animation des espaces afin de cibler les acteurs potentiels et les motiver à développer et mettre en œuvre des concepts d'offres et de valorisation de l'espace. L'objectif est de parvenir à une mise en réseau des différents acteurs issus des pouvoirs publics, de la société civile et de l'économie privée au niveau local et trinational. Un calendrier trinational commun permettra d'informer et de faire la publicité des nouvelles offres. Cette information sera diffusée dans toutes les gares pour présenter l'éventail des nouvelles propositions au sein de l'agglomération de Bâle. La Gare Badischer Bahnhof Basel, située en plein centre-ville de Bâle servira de vitrine commune pour cette capitale de la culture.

QUELLE SITUATION DE DÉPART ?

Les espaces délaissés et sous-utilisés dans la gare et ses abords entravent le développement de la gare

Les espaces non utilisés créent un climat d'abandon et laissent apparaître la gare comme un lieu hostile

Développer de nouvelles offres en s'appuyant sur l'ancrage social et culturel existant dans le quartier et les demandes potentielles au niveau de la commune ou de la région

QUELLES MESURES?

Proposer de nouvelles offres dans les domaines suivants : social, formation, détente, loisirs, sport, art, culture

Coordination : exploitants, espaces, investissements, et autorisations

Développer des offres et activités temporaires et permanentes

Travail de communication pour faire la publicité des offres au niveau régional et trinational

QUELS EFFETS?

La gare devient partie intégrante de la vie publique

De nouvelles offres à fort potentiel pour donner une nouvelle identité à la gare et son quartier

Amélioration de la qualité de séjour, de l'image et de la sécurité de la gare grâce à la présence des usagers et du personnel de maintenance

Rayonnement régional et trinational des gares grâce à de nouvelles offres exclusives

CE QU'IL FAUT PRENDRE EN COMPTE?

Développer des offres exclusives, miser sur la complémentarité et ne pas faire concurrence aux offres déjà existantes dans la commune

trouver des modèles de financement qui ne répondent pas uniquement à une logique de marché pour les offres et investissements nécessaires

Mise en réseau trinationale des exploitants et usagers potentiels, bourse d'allocation des surfaces

Déployer des offres et des interventions qui soient vecteurs d'identité pour que la population développe un sentiment d'appartenance avec la gare

IDENTITÉ & PERCEPTION

Les potentiels de développement des espaces rattachés aux gares ne se définissent pas uniquement par la situation initiale du bâti et les offres actuelles ou futures. Si les réserves foncières aux abords d'une gare ne peuvent pas (encore) être exploitées pour des raisons économiques ou juridiques, le développement de la gare et de son voisinage ne pourra pas se faire par le biais de travaux de construction. Dans ce cas, il est avant tout important de préserver et de renforcer la qualité de séjour en améliorant l'agencement. En l'espèce, les potentiels de développement concernent surtout l'amélioration de l'identité visuelle et spatiale de la gare et de son quartier. Des aménagements et des mises en relief apparentes permettent de conférer une nouvelle physionomie à la gare et d'en modifier la perception en tant que plaque tournante au sein de l'agglomération trinationale. Ces interventions préparent le terrain du futur développement fonctionnel et spatial de la gare et son quartier.

Un agencement des espaces propice à la qualité d'accueil nécessite une bonne coopération entre la commune et les différents propriétaires concernés. Cette situation de départ est commune aux gares de Grenzach, Stein im Fricktal, Lörrach, Bartenheim et subsidiairement à la gare Basel Badischer Bahnhof. Pour réaliser les objectifs de la famille de projets **Identité & Perception**, il convient d'organiser un concours interdisciplinaire commun. Des paysagistes, architectes et graphistes devront élaborer des projets adaptés à chaque gare et s'intégrant dans un concept général, permettant d'assurer ainsi une identité commune aux gares composant la famille de projets. Un visuel et une marque commune devront être développés pour l'ensemble du groupe de projets. Le nouveau visuel des Gares Actives sera intégré au calendrier culturel trinational commun et ainsi présenté au public.

QUELLE SITUATION DE DÉPART ?

Gares dont l'importance s'accroît au sein du réseau trinationale de transport en commun et qui présentent malgré tout de grandes faiblesses en matière de perception et d'orientation

Manque d'espace, d'acteurs et de ressources pour parvenir à entreprendre dans un avenir proche les travaux de construction nécessaires à un meilleur aménagement urbain et des espaces ouverts

Valorisation de l'espace et des fonctionnalités dans la gare et son quartier prévue à moyen ou long terme

QUELLES MESURES ?

Mesures visuelles et de mise en valeur de l'espace avec des animations et interventions artistiques ciblées pour conférer plus de visibilité et une réelle identité à la gare et son quartier

Étroite coordination des mesures avec différentes étapes et processus d'activation autour des pôles de mobilité

Les activités temporaires préparent le terrain pour la réaffectation des surfaces à fort potentiel

QUELLES EFFETS ?

Renforcement de la perception et du rayonnement de la gare dans la région

Amélioration de l'orientation et de la sécurité dans les gares et aux abords de celles-ci

Amélioration de la visibilité du réseau trinational de transport en commun

CE QU'IL FAUT PRENDRE EN COMPTE ?

Des petites interventions et des aménagements ciblés peuvent d'ores et déjà valoriser la gare et son quartier

Pour plus de qualité : développement de l'identité visuelle réalisée par un professionnel

Développement d'un cadre commun de référence pour la famille de projets

Élaboration d'un concept individualisé répondant aux besoins spécifiques de chaque gare

INFORMATION & SIGNALÉTIQUE

La perception des gares en tant qu'élément constitutif d'un réseau cohérent est renforcée grâce à des interventions à petite échelle et ciblée en fonction des emplacements. Celles-ci font mieux ressortir les informations présentées et rendent les Gares Actives plus facilement reconnaissables. Les solutions uniformisées et déployées pour chaque emplacement et qui se limitent aux places, halls et quais de gare, améliorent ainsi la visibilité globale des gares et participent au projet en leur conférant une image de marque commune.

Si l'on compare les cartes et informations actuellement disponibles dans la région trinationale de Bâle, force est de constater que les plans existants présentent une grande disparité graphique ; et bien souvent, ils ne sont disponibles que dans une seule langue. Un système uniformisé d'affichage avec un code couleur unifié permettra d'apporter plus de cohérence. Sur les supports d'informations, un plan de la gare et de ses alentours ainsi qu'un plan de ville

plus général seront affichés. Les panneaux signaleront également quelles sont les correspondances pour les diverses zones transport et au sein de la région trinationale. Dans le Hall et sur la place de la gare, des panneaux grand format donneront des indications sur les quartiers avoisinants. Les plans, les informations clés et explications multilingues aideront à s'orienter. Un portrait de ville et quelques conseils touristiques invitent à se promener pour découvrir les proches environs.

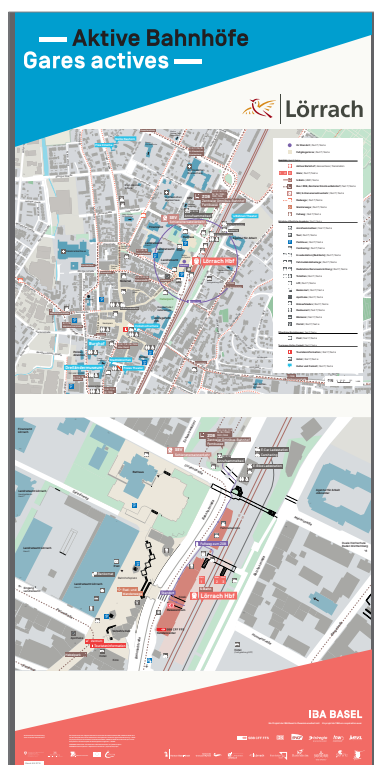
Sur les quais, les plans de réseau, de zones tarifaires, de lignes et de ville montrent les différentes options de transport. Selon les besoins de chaque site, les panneaux peuvent servir de support pour d'autres informations concernant la mobilité transfrontalière.



Trinationale S-Bahn Basel
RER trinationale Bâle

PANNEAU D'INFORMATION EN FONCTION DES EMPLACEMENTS

(EXEMPLE : LÖRRACH)



59.4 x 126 cm, 3 x A2

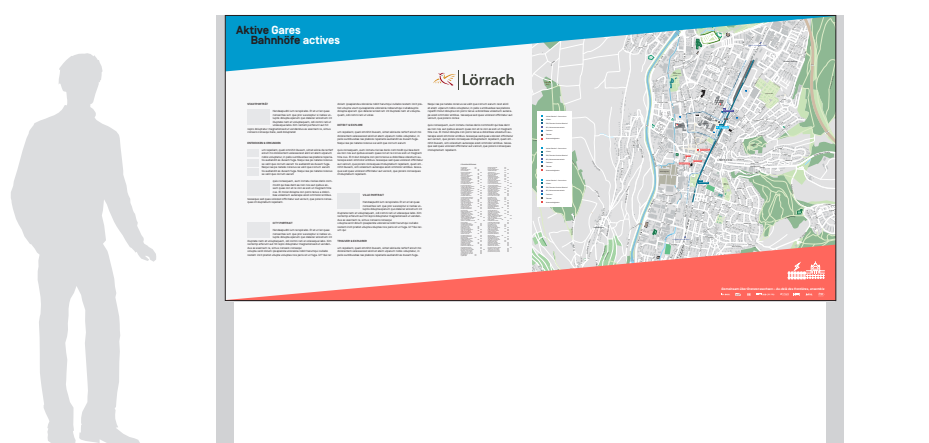
Hall de gare



Place de la gare variante 1

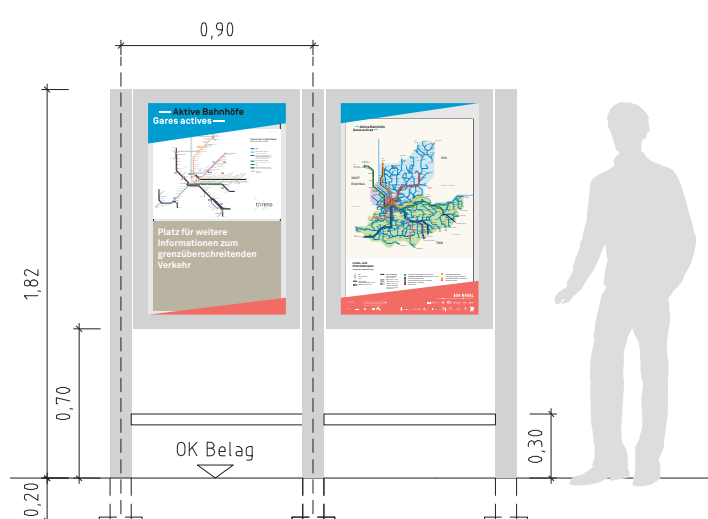
Vorderseite

Rückseite



Soleil-Plakatträger F12

Place de la gare variante 2



Quai de gare

