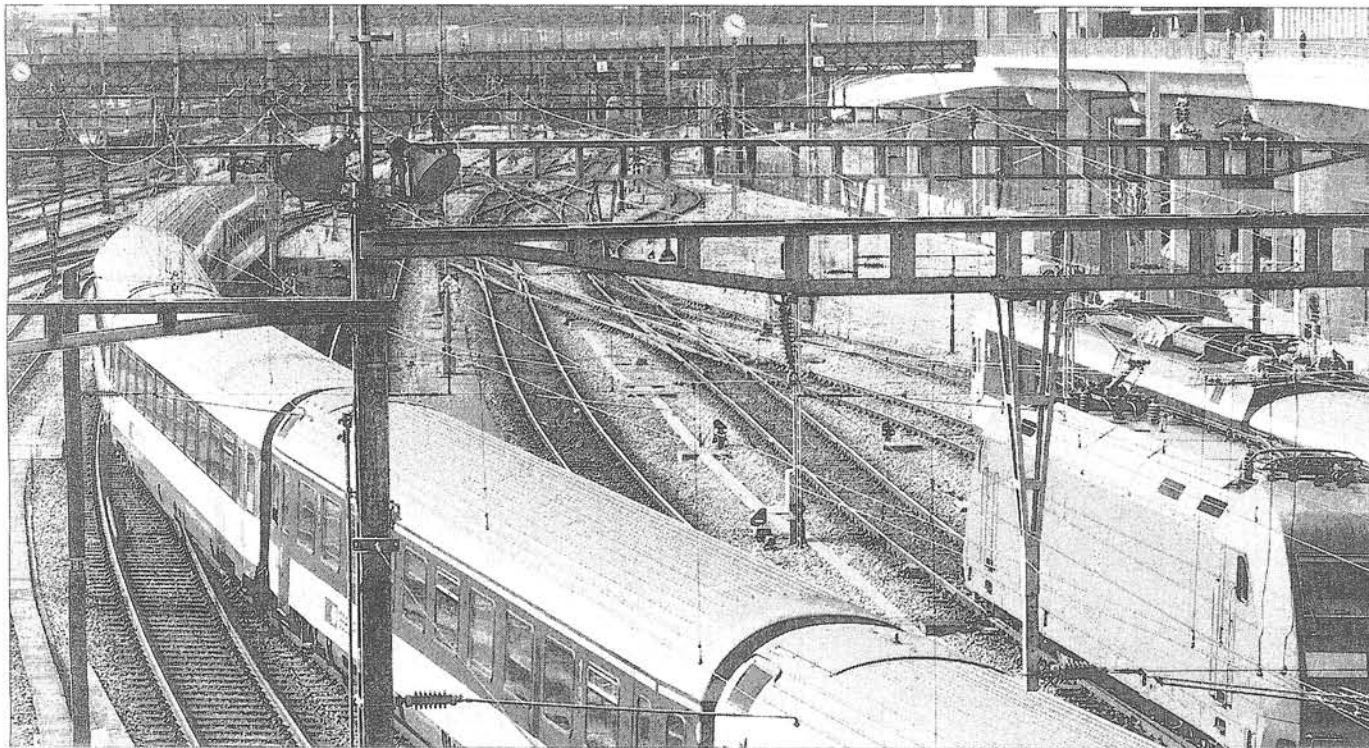


# Mehr Dampf für Aggloverkehr

Handeln Die Handelskammer will einen neuen «Beauftragten Agglomerationsverkehr Basel»



VORANTREIBEN Mit dem Programm für den Agglomerationsverkehr – ob auf Schiene oder Strasse – soll es vorangehen. BZ ARCHIV/INIZ

**Mit einer straffen Organisation soll das Agglomerationsverkehrsprogramm Basel vorangetrieben werden. Dazu müssten die vier Nordwestschweizer Kantone gemeinsam vorgehen.**

ESTHER JUNDT

Die Handelskammer beider Basel (HKBB) will den Ausbau der Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr weiter unterstützen, weil «es einem Bedürfnis der Wirtschaft entspricht», wie HKBB-Direktor Andreas Burckhardt gestern sagte. Die beiden Basel müssten endlich handeln, damit die Region konkurrenzfähig bleibe.

Die HKBB erstellte in den letzten Monaten mehrere Studien zur Verbesserung des Schienen- und Strassenverkehrs. Damit stiess sie auf offene Ohren, denn die Notwendigkeit eines Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen ist unbestritten. Der Bund bezahlt deshalb aus einem Infrastrukturfonds für Schienen- und Strassenprojekte in Agglomerationen bis zu 50 Prozent an die Baukosten. Bis ins Jahr

2028 wurden dafür sechs Milliarden Franken bereitgestellt.

Um das Geld zu erhalten, mussten die Kantone bis Ende 2007 Agglomerationsprogramme beim Bund einreichen. In diesen mussten die Projekte nach bestimmten Kriterien aufgelistet werden. Aus der Region Basel ist ein Programm mit Vorhaben in den Kantonen Basel-Stadt, Baselland, Aargau und Solothurn eingereicht worden. Es wurden 55 Projekte aufgeführt, darunter 18 sogenannte «Muss-Projekte», die vordringlich realisiert werden sollten. So weit so gut.

## Nicht schlagkräftig

Die HKBB sieht allerdings jetzt dringenden Handlungsbedarf, weil es unter den Agglomerationen in der Schweiz unweigerlich zu einem Verteilungskampf kommen werde. Die aus den vier Kantonen bestehende Trägerschaft in der Region müsste bestimmen, welche Projekte so rasch wie möglich realisiert werden sollten, sagte Martin Dätwyler, Bereichsleiter für Infrastruktur, Verkehr und Raumplanung bei der HKBB. Dazu müssten Vor-

projekte vorliegen. Viele Vorhaben hätten jedoch dieses Planungsniveau noch gar nicht erreicht. Auch bestehe keine Finanzierungsgrundlage. Die zersplitterte Organisation erschwere ein gemeinsames Vorgehen. «Man fand bisher nicht zu einer schlagkräftigen Trägerschaft», sagte Bernhard Berger, Präsident der Verkehrskommission der HKBB. Auch fehle die «einheitliche Stimme».

## Ein neuer «Beauftragter»

Die HKBB schlägt deshalb eine neue Organisation vor, die sich um das Paket «Agglomerationsverkehr» kümmert. Die Regierungen der vier Kantone werden aufgefordert, bis zum Jahresende einen «Beauftragten Agglomerationsverkehr Basel» zu ernennen. Diese Persönlichkeit müsse keine Verwaltungs-, sondern eine Steuerungsaufgabe übernehmen. Der «Beauftragte» müsste die Vorhaben koordinieren und die «Muss-Projekte» bis auf die Stufe Vorprojekt weiterentwickeln. Zudem sollte er Verbindungen zu den Bundesbehörden unterhalten.

Ausserdem müsse eine Grundlage für

einen «Planungsfonds Agglomerationsverkehr Basel» geschaffen werden, finden die HKBB-Verantwortlichen. Sie schätzen, dass alle vier Kantone jährlich 10 bis 15 Millionen Franken in diesen Fonds zahlen müssten.

Ob beispielsweise Solothurn das kann (und will), liessen sie offen. Schliesslich erachtet es die HKBB für nötig, einen «Bei-

rat Agglomerationsverkehr Basel» einzusetzen, der die Interessen der Gemeinden, der Wirtschaft und der Gesellschaft vertritt.

Die HKBB kritisiert im übrigen im Agglomerationsprogramm die Aufteilung der auszuführenden Projekte. Sie priorisiert die Vorhaben neu und definiert eigene «Muss-Projekte». Dazu gehört die be-

reits genehmigte Tramverlängerung nach Weil am Rhein, die Verlängerung des Trams 3 nach St-Louis sowie eine ÖV-Direktverbindung vom Leimental zum Basler Bahnhof SBB. Ferner wird in Weil am Rhein eine Park&Ride-Anlage favorisiert, ebenso der Vollanschluss der H18 in Aesch sowie der umstrittene Zubringer Allschwil.