

Dieses Programm muss uns alle bewegen

Agglomeration Es geht um Milliarden-Subventionen des Bundes, die Folgen sind beträchtlich – die bsz erklärt warum

VON DANIEL HALLER

Verschiedene Stellen in den Kantonen Baselland, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn sowie Behörden im Südschweiz und in Südbaden arbeiten an der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel, kurz Aggloprogramm. Abgabetermin ist Ende Juni 2016, nun ist Halbzeit.

1 WAS IST DAS AGGLOPROGRAMM?

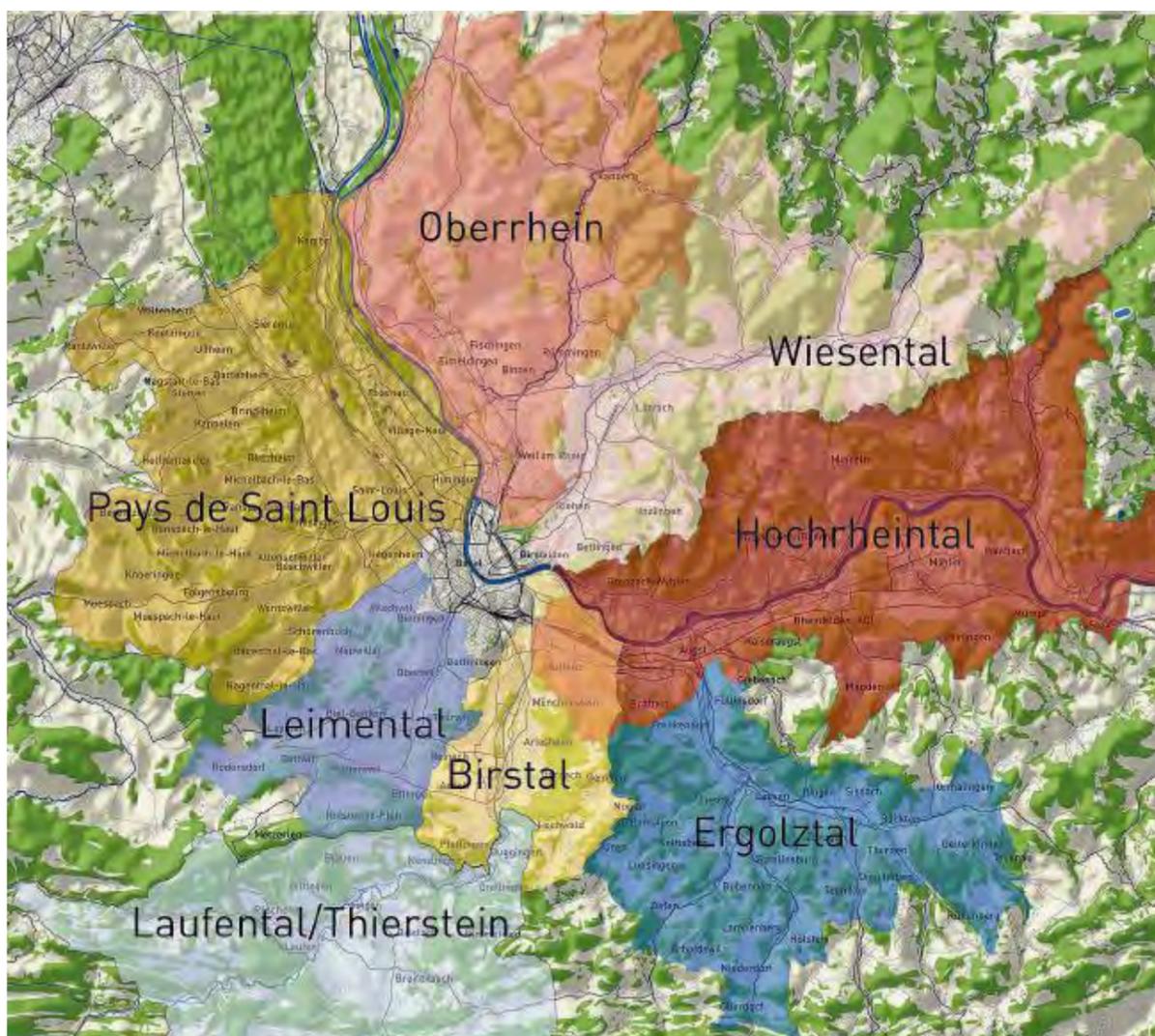
Das Aggloprogramm ist ein Bundesstempel von rund 6 Milliarden Franken, aus dem die Agglomerationen Fördermittel für die Lösung ihrer Verkehrsprobleme beantragen können. Gesteuert wird das Aggloprogramm vom Bundesamt für Raumplanung (ARE). Dieses versucht, die Mittel so zu bewilligen, dass die Agglomerationen nicht weiter in die Landschaft hinaus wuchern und der ÖV und der Langsamverkehr gefördert werden. Konkret gibt es Beiträge bis zu 50 Prozent für Personenverkehrsprojekte, die der Siedlungsplanung dienen.

2 WELCHEN EINFLUSS HAT DAS AGGLOPROGRAMM AUF UNSEREN ALLTAG?

Die Prozesse scheinen abstrakt, die Folgen sind konkret: Ob und wann auf welcher S-Bahn-Linie der Viertelstundentakt kommt, ob ein besseres Velowegnetz entsteht, ob man per Express-Tram aus dem Leimental so schnell in der Stadt ist, dass man das Auto lieber stehen lässt, hängt unter anderem von Entscheidungen im Aggloprogramm ab.

3 WIE FUNKTIONIERT DAS AGGLOPROGRAMM?

Das Aggloprogramm ist aufgeteilt in «Generationen»: Alle vier Jahre – 2008, 2012 und als Nächstes 2016 – können die Agglomerationen Geld beantragen. Der Bund teilt die Projekte dann auf in die Kategorien A (bau- und finanzreif) und B (wichtig, aber erst in Planung) auf. Haben Projekte zu wenig Auswirkung auf die ganze Agglomeration, stuft der Bund sie als «Eigenleistung» ein, verweigert also die Zuschüsse, und der Kanton, die Stadt oder die Gemeinde müssen das Vorhaben alleine finanzieren. Daneben gibt es die «übergeordneten Vorhaben», die man bei-



Die Gemeinden in den Korridoren Pays de St-Louis, Oberrhein, Wiesental, Hochrheintal, Ergolzthal, Birstal, Leimental und Laufen-Thierstein sollen sich künftig über alle Grenzen hinweg auf gemeinsame Ziele einigen. Muttenz gehört sowohl zum Hochrhein- als auch zum Birstal-Korridor.

KARTE: AGGLOPROGRAMM BASEL

spielsweise aus dem Nationalstrassenprogramm oder den verschiedenen Bahnfinanzierungstöpfen wie Fabi finanziert, woher die Agglomeration Basel rund eine Milliarde abholt.

4 WELCHE ERFAHRUNG MACHTE DIE AGGLOMERATION BASEL IN DER 1. GENERATION?

Für die 1. Generation wurden der Agglomeration Basel rund 86 Millionen Franken für die A-Projekte zugesprochen. Dies löste im Vergleich zur Agglomeration Bern (149 Millionen) oder Genf (186 Millionen) Enttäuschung aus. Kritik des Bundes: Es fehle in Basel ein «starkes grenzüber-

schreitendes Konzept einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung». Die Richtpläne der Kantone seien zu wenig aufeinander abgestimmt.

5 WIE REAGIERTE DIE AGGLOMERATION BASEL?

Man gründete hier erstens eine Geschäftsstelle mit Patrick Leypoldt als Leiter. Dieser setzte zweitens einen Diskussionsprozess in Gang mit dem Resultat, dass die Agglomeration Basel nun über ein Zukunftsbild verfügt: Siedlungsentwicklung in den Korridoren entlang den S-Bahn-Achsen respektive im Leimental ent-

lang der Tramlinie. Man reichte nur Projekte ein, die in diesem Zukunftsbild eine Funktion haben. Dazu gehörten die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die Tramverlängerung nach St-Louis und die Tram-Erschliessung Salina Raurica. Unter den B-Projekten stach das Herzstück der Regio-S-Bahn in Basel heraus.

6 WAS RESULTIERTE AUS DER 2. GENERATION?

Zuerst sagte der Bund 67 Millionen Franken für Projekte im A-Horizont zu. Die Hochrheinelektrifizierung fiel aus politischen Gründen raus, Salina Raurica wurde auf den

B-Status degradiert, das Herzstück ist mittlerweile bei Fabi untergebracht. Durch Nachverhandlungen gelang es, die Zuschüsse auf 85 Millionen zu steigern. Leypoldt betont, wie wichtig es war, dass sich beispielsweise auch der Aargau oder die deutschen Partner hinter eine Tramverlängerung nach St-Louis stellten. Dank dieser Solidarität sei es gelungen, den Tram-Doppelspurausbau Spiesshöfli in Binningen von den «Eigenleistungen» in den B-Horizont zu heben, indem man dem ARE klarmachte, dass das Express-Tram Leimental von diesem Projekt abhängt.

7 WELCHES SIND DIE NÄCHSTEN SCHRITTE?

Der Bund kritisiert am Aggloprogramm Basel den «wenig intensiven Einbezug der kommunalen Ebene in allen Staaten». In der Tat sagt Leypoldt: «Wegen der komplexen Situation mit drei Ländern und vier Kantonen mussten wir das Zukunftsbild (top-down) vorgeben und in Mitwirkungsveranstaltungen überprüfen, während Agglomerationen wie Bern oder Zürich, wo alles in nur einem Kanton stattfindet, die Gemeinden dies von unten her entwickeln konnten.» Planungsregionen wie im Kanton Bern könne man hier nicht bilden: Die Agglobasler Entwicklungskorridore umfassen oft mehr als einen Kanton oder überschreiten Landesgrenzen. «Wollen wir die heutigen B-Projekte für die 3. Generation zur A-Reife bringen, müssen sich die Gemeinden in den jeweiligen Korridoren darüber einig werden», erklärt Leypoldt. «Die Begründung von unten her ist für den Bund entscheidend.» Dieser Prozess lasse sich formal nicht ohne Zeitverlust organisieren, also schaffe das Aggloprogramm dafür informelle Entwicklungsplattformen. Auch hier sei Solidarität wichtig: «Ist sich die Agglomeration einig, dass auf der S-Bahn-Linie Wiesental der 15-Minutentakt gelten soll, hat das Begehren in Stuttgart ein anderes Gewicht, als wenn Lörrach dies alleine fordert.»

Apropos S-Bahn: Der Bund kritisiert, die Agglomeration Basel verfüge über kein abgestimmtes trinationales Konzept für das S-Bahn-Angebot. «Wir haben das aufgegleist. Bis im Herbst muss das Konzept stehen», entgegnet Leypoldt.