Trinational geht Basel zum Poker nach Bern

Agglomerationsprogramm Nur als Dreiland hat die Region Chancen auf den Bundeszustupf bei der Siedlungsentwicklung

VON BORIS BURKHARDT

Die frisch gebackene Verwaltungschefin des Landkreises Lörrach, Landrätin Marion Dammann, spürte gestern eine «grosse Solidarität», mit der die drei Nachbarländer der trinationalen Agglomeration Basel die Herausforderungen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Zukunft anpacken möchten. Quasi als Gastgeberin der vierten Mitwirkungsveranstaltung des Agglomerationsprogramm Basel im Lörracher Burghof freute sich Dammann über die Verständigung der drei Länder, die sich nun mit ihren unterschiedlichen rechtlichen und planerischen Bedingungen vertraut gemacht hätten und diese Kenntnisse entsprechend ins

Programm einfliessen lassen könnten.

Wettbewerb ist «sehr, sehr hart»

Die Einbindung der deutschen und französischen Nachbarn in die Projekte, die die vier Nordwestschweizer Kantone beim Bund zur Förderung einreichen wollen (siehe Artikel unten), war Bedingung aus Bern gewesen für die zweite Generation des Aggloprogramms. Die Dreilandregion muss sich dabei gegen über 40 andere Agglomerationen in der Schweiz durchsetzen. Basels Baudirektor Hans-Peter Wessels betonte deshalb gestern, dass «die Konkurrenten gut» und der Wettbewerb «sehr, sehr hart» sein werden.

Auch Patrick Leypoldt, Geschäfts-

führer des Agglomerationsprogramm Basel, betonte, dass die gemeinsame grenzüberschreitende Planung ein «grosser Gewinn» für die Agglomeration sei. Basel sei darauf angewiesen, gegenüber anderen Agglomerationen wie Zürich, Luzern, Bern und Genf nicht zurückzufallen. Leypoldt verglich die Situation mit einem Pokerspiel mit etwa 42 Mitspielern «und einem kleinen Haufen Geld auf dem Tisch» und folgerte: «Wir müssen beim Pokern punkten.»

Von den betroffenen Stellen in den Kantonen, Regionalverbänden, Kommunalverbänden und Gemeinden kam gestern viel Anerkennung für die Arbeit der zweiköpfigen Geschäftsstelle. Die erste Generation des Agglomerationsprogramms 2008 wurde

laut Regierungsrat Wessels noch «irgendwie von Kantonsmitarbeitern nebenberuflich» erledigt. Von den Gemeinden gewünschte Projekte wie der Vollanschluss Aesch wurden damals einfach gesammelt und nach Bundesbern geschickt. Aus heutiger Sicht ist das für Wessels «unvorstellbar».

Bei der zweiten Generation der Massnahmen, die ab 2015 realisiert werden sollen, wurde hingegen den übergeordneten Körperschaften (Kantone in der Schweiz, Regionalverband in Deutschland, Gemeindeverbände in Frankreich) die Koordination übertragen. Dies führte allerdings zu Irritationen bei den Gemeinden in allen drei Ländern, die, wie

sich gestern herausstellte, nicht

«Es geht um ein Pokerspiel mit etwa 42 Mitspielern und einem kleinen Haufen Geld auf dem Tisch. Wir müssen beim Pokern punkten.»

Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglomerationsprogramm Basel

wirklich informiert waren, wo und vor allem bis wann sie ihre Wünsche

hätten einreichen müssen. In Deutschland und Frankreich seien auch die falschen Stellen angesprochen wurden.

Leypoldt ist sich dieser Probleme bewusst. Man müsse aber die Flughöhe beachten: Weder Stuttgart noch Paris interessierten sich für lokale Probleme des Dreilands. Eine Möglichkeit, die Gemeinden wieder direkt zu beteiligen, sieht Leypoldt darin, die Diskussion der Zukunftsbilder auf die einzelnen Zubringerkorridore der Agglomeration herunterzubrechen. Das sei aber sehr personalintensiv und erfordere eine politische Entscheidung.

Für die Reise in die Zukunft muss man vor allem umsteigen

Projekte Der Bund soll insbesondere Massnahmen zugunsten des öffentlichen sowie des Langsamverkehrs fördern.

VON DANIEL HALLER

Die Mitwirkungsveranstaltung in Lörrach markierte zugleich das Ende der inhaltlichen Arbeit für die zweite Generation des Agglomerationsprogramms: Jetzt steht die Liste der rund 200 Projekte, welche die Agglomeration Basel in Bern einreichen wird, weitgehend (siehe Kasten). Nun muss diese bis Ende Mai einerseits in den vier Kantonen Aargau, Baselland, Basel-Stadt und Solothurn abgesegnet werden. Das Besondere am Agglomerationsprogramm Basel ist jedoch, dass andererseits auch je zwei Gremien in Deutschland und Frankreich ihren politischen Segen geben müssen, und auch der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) muss zustimmen – obschon es um Geld geht, das aus

Bundesbern kommt.

Dies ist keine Anmassung der Nachbarn jenseits der Grenze, sondern war ein ausdrücklicher Wunsch aus Bern, der als Kritik an der Agglomerationsprojektliste der ersten Generation geäußert wurde: Diese sei zu stark auf die Schweizer Seite ausgerichtet gewesen.

Für öV und Langsamverkehr

In der Tat erklärte gestern Marion Dammann, Landrätin des Landkreises Lörrach, dass sieben von zehn Grenzgängern im Auto – und zudem allein – nach Basel fahren. Die Verkehrs- und Parkraumprobleme der Agglomeration Basel lassen sich nicht lösen, ohne dass man den Pendlern attraktive Alternativen bietet. Diese sollen laut dem strategischen Zukunftsbild, das für die zweite Generation des Agglomerationsprogramms erarbeitet wurde, aus dem Viertelstundentakt auf den stadtnahen S-Bahn-Strecken und dem Ausbau des Tramnetzes bestehen. Soge-

nannte ÖV-Drehscheiben sollen das Umsteigen vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr fördern.

Dazu stellte Klaus Eberhardt, Baubürgermeister von Weil am Rhein, fest, dass im Umfeld der Bahnhöfe oft kein Platz für grosse Parkhäuser besteht, während sich für Velo-Abstellplätze eher Raum finden lässt. Deshalb soll eine neue Generation von Velowegen den Pendlern ermöglichen, die S-Bahnhöfe leichter, schneller und sicherer zu erreichen.

Als Nächstes kommt das Herzstück

Ergebnis solcher Überlegungen ist eine Liste, die überwiegend Projekte des Öffentlichen Verkehrs umfasst. Vorhaben in der Kategorie motorisierter Individualverkehr (MIV) betreffen gutenteils Strassenumgestaltungen, die primär dem Miteinander der verschiedenen Verkehrsformen dienen. Denn es ist erklärtes Ziel des Agglomerationsprogramms, dass das MIV-Wachstum gebremst und das ÖV-Wachstum beschleunigt wird.

PROJEKTLISTE: HIER SOLL DER BUND EINEN BEITRAG LEISTEN

Die Projektliste, welche die Agglomeration Basel am 30. Juni in Bern einreichen wird, umfasst folgende Vorhaben:

- Das Paket der **Langsamverkehrs-Massnahmen** umfasst rund **60 Einzelprojekte** für den **Fussgänger- und den Veloverkehr**.
- Für den **Ausbau der S-Bahn** ist die **Elektrifizierung der Hochrheinstrasse** Basel-Waldshut (und dann bis Schaffhausen) vorgesehen.

- Für den **Ausbau des Tramnetzes** ist die Verlängerung der **Tramlinie 3 nach Saint-Louis**, die Tramverlängerung **Erlenmatt-Stückli**-Kleinhüningen), die Trammerschliessung von **Salina Raurica** (1. Etappe bis Grüssen) und der Doppelspurausbau der Tramlinie 10 in **Binningen «Spiesshöfli»** vorgesehen.
- Als Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln stehen die

- ÖV-Drehscheibe **Saint-Louis** (P&R, Busbahnhof, Tram-Haltestelle), der Busbahnhof **Muttenz**, die öV-Drehscheibe **Laufen** (Unterführung, Gleisumbau, Fuss-/Veloachse, P&R und neue Birsbrücke Laufen) sowie **Breitenbach** (Busterminal, B+R).
- Beim Motorisierten Individualverkehr geht es um die Verkehrssteuerung und um flankierende Massnahmen für den **Anschluss Basel-Ci-**

- ty – Gundeldinger Quartier**, die Knotenanpassungen im **Dreispietz**, die **Verlegung der Rheinstrasse** (Salina Raurica), den Anschluss **Angenstein/Aesch**, das Betriebs- und Gestaltungskonzept **Liestal Ost** für die H2, das Verkehrsmanagement **Rheinfelden-Kaiseraugst**, die Strassenraumgestaltung Bachgraben in **Allschwil** sowie die Beruhigung der Ortsdurchfahrt **Pratteln**. (DH)

Dies heisst nicht, dass der MIV hinten runter fällt. Jedoch dienen Projekte der Kapazitätssteigerung – wie etwa der Ausbau der Osttangente oder die Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerkverkehr – nicht nur der Agglomeration Basel. Sie sind deshalb aus anderen Töpfen zu finanzieren. Dies gilt auch für grössere Vorhaben im Bereich Bahn wie etwa die Schienenan-

bindung des EuroAirport oder die Bauwerke, welche es in Muttenz und Pratteln erlauben, den Güter- und Fern- vom S-Bahn-Verkehr zu trennen. Markus Meisinger, Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr Basel-land, bot einen Ausblick auf die dritte Generation (2019 bis 2022) des Agglomerationsprogramms: Um den Viertelstundentakt der S-Bahn zu ermöglichen und alle Punkte leicht er-

reichbar zu machen, müsse man die beiden heutigen Basler S-Bahn-Endpunkte verbinden, sodass ein wirkliches S-Bahn-Netz entstehe. Deshalb werde das «Herzstück», die Verbindung zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof, das wichtigste Projekt der dritten Generation sein.

www.agglobasel.org