

Werkstatt für die Agglomeration in 20 Jahren

Zeitdruck In einem Jahr muss die Region Basel ihre Projektanträge für das Agglomerationsprogramm abgeben



Bereits in Stadtnähe zeigt sich die «Korridorstruktur» der Agglomeration Basel: Die Siedlungen konzentrieren sich in den Talschaften. GOOGLE EARTH

VON DANIEL HALLER

Die Zeit drängt: Exakt heute in einem Jahr muss der Antrag auf Finanzierungsbeiträge für die zweite Generation des Agglomerationsprogramms beim Bundesamt für Raumplanung (ARE) vorliegen. Sonst gibts für die Agglomeration Basel keinen Rappen. Dabei hat der Leiter der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, Patrick Leypoldt, seine Stelle erst im Februar angetreten. Trotzdem ist heute die Nordwestschweiz besser aufgestellt als beim ersten Agglomerationsprogramm, als die Projekte in den Kantonsverwaltungen Aargau, Baselland, Basel-Stadt und Solothurn mehr oder weniger nebenher entwickelt wurden. Die politische Zersplitterung der Agglomeration, zu der auch die angrenzenden Gebiete im Elsass und in Baden-Württemberg zählen, gilt als einer der Gründe, weshalb die Beiträge vergleichsweise spärlich in die Nordwestschweiz fliessen werden (Kasten «Agglomerationsprogramm»).

Entwicklung entlang der Schienen
Leypoldt beginnt nicht bei Null. So fanden bereits im Juni 2010 und im Januar 2011 in Basel Mitwirkungsveranstaltungen mit Behörden aus den drei Ländern, den vier Kantonen so-

«Wenn wir unsere Zusammenarbeit so verbessern, dass die Region nicht weiter zurückfällt,

fördert dies unsere Entwicklung nachhaltig.»

Patrick Leypoldt, Leiter
Geschäftsstelle
Aggloprogramm Basel

wie mit Vertretern von Gemeinden, Quartieren und Verbänden statt. Diskutiert wurde das Zukunftsbild der Agglomeration, welches das ARE als Voraussetzung für das Programm der zweiten Generation fordert: Die Agglomeration muss sich darauf einigen, in welche Richtung sie sich bis 2030 entwickeln will.

Es lagen drei Varianten vor:

- Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich ausschliesslich auf die Kernstadt, wobei diese neben Basel

auch einen Gürtel von Nachbargemeinden umfasst.

- Die Siedlungsgebiete wachsen weiter in die Landschaft hinaus.
- Die Entwicklung findet konzentriert innerhalb der Korridore statt, die durch S-Bahn- oder Tramlinien erschlossen sind.

Man einigte sich auf die Korridorvariante, also die Siedlungsverdichtung entlang der Schienenverkehrsachsen. «Derzeit wird das Zukunftsbild gerade nochmals überarbeitet und präzisiert», erklärt Leypoldt. Dabei prüfe man, ob in den Korridoren für die gewünschten Entwicklungen in den Korridoren überhaupt ausreichend Flächen verfügbar sind.

Bis im September soll das Zukunftsbild zusammen mit einer provisorischen Projektliste vorliegen.

Gemeinsame Vision entwickeln

Kantone und Gemeinden sowie die Gebietskörperschaften im Elsass und in Südbaden verfügen bereits über gültige Richtpläne. «Diese sind für Behörden verbindlich», erläutert Leypoldt. «Das Zukunftsbild hingegen ist eine gemeinsame Vision, die versucht, die Region als Ganzes zu sehen. Die bisher getrennt planenden Behörden müssen ein gemeinsames Verständnis der Agglomeration entwickeln.» Dabei dürfe das Zukunftsbild den vorhandenen Richtplänen nicht widersprechen.

Die zur Mitfinanzierung eingezeichneten Projekte müssen der Realisierung des Zukunftsbildes dienen. «Die Massnahmen müssen der Siedlungsentwicklung dienen, Landschaftsräume frei halten, Korridore für den öffentlichen Verkehr (öV) oder den Langsamverkehr öffnen oder Dorfkerne entlasten», erläutert Leypoldt.

Im ersten Agglomerationsprogramm wurden schweizweit nur in bescheidenem Umfang grössere Projekte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bewilligt. Deshalb weist Leypoldt darauf hin, wie wichtig es diesmal sei, die Strassenprojekte des Agglomerationsprogramms in einen grösseren Zusammenhang zu stellen. Hier seien derzeit vertiefte Planungen in vollem Gang. Weiter laufe die Forderung nach Berücksichtigung des Güterverkehrs ins Leere: Das Agglomerationsprogramm sei explizit auf den Personenverkehr zugeschnitten, um darüber die Siedlungsentwicklung zu steuern.

Koordination nachhaltiger als Geld

«Wir stellen eine Liste aller Verkehrsinfrastrukturprojekte auf, zeigen Zusammenhänge und Abhängigkeiten auf, und legen fest, aus welchem Finanztopf Gelder für die einzelnen Projekte beantragt werden sollen.» Dabei sei das Agglomerationsprogramm nur einer von vielen

Töpfen. «So werden beispielsweise Schienenprojekte wie die Osteinfahrt des Bahnhofs Basel voraussichtlich über den neuen Bahn-Infrastruktur-Fonds, und übergeordnete Strassenprojekte, wie etwa die Osttangente, über das Nationalstrassenprogramm finanziert», erläutert Leypoldt. Gerade bei den Bahnprojekten sei nicht eindeutig festgelegt, welche Projekte der Bund direkt finanziert und wo er nur Beiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms leistet.

Dann werde man schauen, welche Projekte nicht nur eine Funktion im Rahmen des Zukunftsbilds erfüllen, sondern auch den politischen Zielen des Bundes und den Vorgaben des ARE entsprechen: Siedlungsverdichtung sowie Förderung des öV und des Langsamverkehrs. Denn ob man es laut sagt oder nur leise denkt: Ziel ist, einen möglichst namhaften Anteil aus dem beschränkten Topf, der unter allen Agglomerationen aufgeteilt wird, zu ergattern.

«Ich würde den Erfolg nicht nur am Betrag messen», betont Leypoldt. «Andere Regionen entwickeln sich schneller, weil sie politisch nicht so zersplittert sind wie die Region Basel. Wenn wir durch das Agglomerationsprogramm unsere Zusammenarbeit so verbessern können, dass wir nicht noch weiter zurückfallen, fördert dies unsere Entwicklung nachhaltiger als sich dies an der Höhe der Zuschüsse ablesen lässt.»

Agglomerationsprogramm

Mit dem Agglomerationsprogramm verfolgt der Bund das Ziel, mit 3,44 Milliarden Franken die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen und zu verhindern, dass diese weiter in die Landschaft hinaus wuchern. Konkret gibt es Beiträge bis zu 50 Prozent zu Personenverkehrsprojekten, die der Siedlungsplanung dienen. Die Realisierung der Projekte muss jeweils in einem fest definierten Zeitfenster liegen: Der Bau der Massnahmen der zweiten Generation muss im Zeitraum 2015 bis 2018 beginnen. Neben den bau- und finanzreifen Projekten (A-Liste) enthält das Programm einen Ausblick auf weitere Projekte, die in Planung sind (B- und C-Liste). Für die erste 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. Dazu trug bei, dass die H2 Umfahrung Liestal in die B-Liste verschoben wurde und der Vollanschluss H18 in Aesch ganz rausfiel. (DH)

Grenzübergreifend

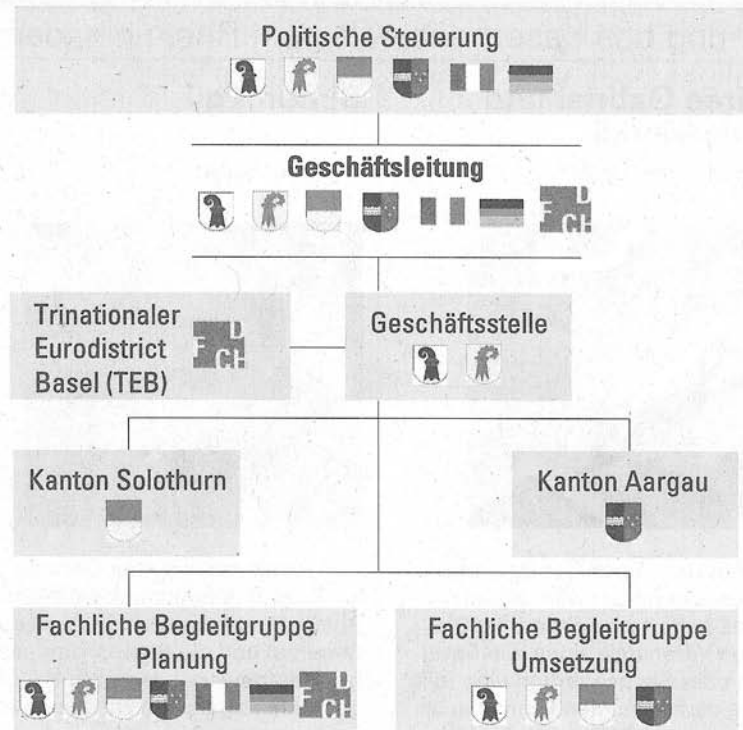
«Die Erfahrung des 1. Agglomerationsprogramms zeigt, dass das Bundesamt für Raumentwicklung eine Vorliebe für Velo-Netze hat», erklärt Patrick Leypoldt. Es geht um die Verbindung der S-Bahn-Stationen in den Korridoren mit Velorouten. Zudem müsste es möglich sein, am Rand der Kernstadt Querverbindungen zwischen den Korridoren zu schaffen, was einen Velo-Cityring erfordert. Um die Stadt zu durchqueren, wären zusätzlich Durchmesserrouten nötig. «Ein solches Netz ist nur planbar, wenn alle Gebietskörperschaften sich gemeinsam an den Tisch setzen. Diese Zusammenarbeit ist angelaufen.» Derartige regionale Sachpläne fehlen bisher, da nur innerhalb der politischen Grenzen geplant wurde. Weiter wird nun die Siedlungsraum-Entwicklung kantonsübergreifend innerhalb der Korridore geplant. Planerisch gehört somit Salina Raurica, weil es auf dem entsprechenden S-Bahn-Ast liegt, gemeinsam mit dem unteren Fricktal zum Korridor Hochrhein Schweiz – unabhängig davon, dass Salina Raurica politisch Teil des Baselbiets ist. (DH)

Denkbare Projekte

Nachdem zwei Mitwirkungsveranstaltungen in der Schweiz stattgefunden haben, wird die nächste im September in Saint-Louis stattfinden. An der letzten im Januar 2012 in Lörrach wird die Projektliste bereinigt. Diese geht dann in die Vernehmlassung, wobei für grundlegende Änderungswünsche die Zeit fehlen wird. Doch zeichnen sich bereits einige Projekte ab, die in die engere Wahl kommen dürften:

- Die Elektrifizierung würde die Hochrheinstrecke Basel-Waldshut-Schafhausen S-Bahn-tauglich und so zum Herstück-Zubringer machen.
- Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis.
- Verlängerung Tram 14 nach Salina Raurica.
- Tram-Doppelspurausbau zwischen Binningen und Spiesshöfli.
- öV-Drehscheiben in St. Louis, Laufen und Muttentz, also die jeweilige Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus sowie Anbindung P+R und Velo-Verkehr.
- Beruhigung Ortszentrum Dornach.
- Verlegung der Rheinstrasse in Salina Raurica. (DH)

Agglomerationsprogramm Basel



Grafik: az

Die Zersplitterung der Agglomeration Basel lässt sich an der hohen Zahl der politischen Körperschaften ablesen. Die Geschäftsstelle soll die verschiedenen Mitspieler unter einen Hut bringen.

(DH)