

S-Bahn steht klar im Vordergrund

Patrick Leypoldt sagt, was beim Agglomerationsprogramm zu erwarten ist

Von Georg Schmidt

Basel/Liestal. Langsam, aber sicher rückt die zweite Tranche des Agglomerationsprogramms ins Blickfeld, mit dem der Bund die Verkehrsflüsse in den Ballungsräumen verbessern will. Stichtag ist zwar erst am 30. Juni 2012; eine provisorische Liste mit Projekten in den Nordwestschweizer Kantonen und dem angrenzenden Ausland liegt aber bereits vor. Man sei sich «relativ einig», was man beim Bund eingeben wolle, sagt Patrick Leypoldt, der die regionalen Projekte seit Februar bündelt (siehe

Zweittext).

In die erste Priorität sind etwa die bereits angedachte Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis sowie die Verbindung zwischen Erlenmatt und Rheinhafen (Basel) und des Entwicklungsgebiets Salina Raurica (Pratteln/Augst) mit dem Tram eingestuft – oder die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke von Basel bis Waldshut.

A-Projekte kosten 800 Millionen

Neue ÖV-Drehscheiben sollen – ebenfalls im Zeitraum von 2015 bis 2018 – mit finanzieller Unterstützung

des Bundes in Laufen, Saint-Louis, Muttenz und Breitenbach ihren Baustart haben. Strassenseitig verlangt werden: eine «Knoten Anpassung» beim Dreispitz, die Verlegung der Rheinstrasse, ein H18-Anschluss Angenstein in Aesch oder die Verkehrssteuerung im Gundeli, wenn der Gundelitunnel in Betrieb ist.

Diese Liste mit den A-Projekten, die immerhin einen Kostenrahmen von 800 Millionen Franken haben, scheint umfangreich. Leypoldt sagt aber: «Wir wollen nur wenige Projekte mit einer grossen Investitionssumme einreichen –

und nicht 200 Projekte, für die wir bloss zehn Prozent Kostenbeteiligung des Bundes erhalten.»

Fast interessanter sind indes die Vorhaben, die etwas später, zwischen 2019 und 2022, in Bau gehen sollen. Konkret: Die S-Bahn soll neue Haltestellen erhalten – und das längst nicht nur am Morgartenring. Solitude, Riehen-Stettenfeld, Lörrach-Zollweg, Pratteln-Buholz, Dornach-Oepfelsee oder Rheinfelden-Industrie – so lauten die Namen der Haltestellen, die künftig das S-Bahn-Netz stärken sollen. Auch das Herzstück der Regio-S-Bahn findet sich in dieser B-Liste – wie auch das Expresstram durchs Leimental und die Doppelspur beim Spiesshöfli in Binningen.

Durchgebundene Linien

«Wir wollen grenzüberschreitend den Viertelstundentakt mit durchgebundenen Linien von Liestal zum EuroAirport und von Laufen nach Lörrach», sagt Leyboldt. «Die S-Bahn steht ganz klar im Vordergrund.» Dabei steht er aber vor einer Herausforderung: Etliche Projekte, die für die Region wichtig sind, werden nicht über das Agglomerationsprogramm, sondern über andere Töpfe finanziert – sie sind aber zwingende Voraussetzung für die regional wichtigen Projekte des Agglomerationsprogramms. Leyboldt spricht die Entflechtung Basel/Muttenz, das Wendegleis in Liestal oder den Ausbau des Ostkopfs des Bahnhofs SBB an.

Das Agglomerationsprogramm mit seinem Anreizsystem – der Bund beteiligt sich mit maximal 40 Prozent an den Kosten der eingegebenen Projekte – ist für Leyboldt richtig: Der Bund zwingt die Agglomerationen, die Raum- und Verkehrsplanung eng aufeinanderabzu-

stimmen. In der Nordwestschweiz heisst das: Die Siedlungen sind entlang den S-Bahn- oder Tramlinien in den Tälern, die Höhen bleiben grün.

Klar sei auch: Neue Infrastrukturen förderten die Nachfrage. «Meine Haltung ist: Man kann den Langsam- und den öffentlichen Verkehr gar nicht genug ausbauen – es sei denn, man will die Mobilität zum Schaden des Wirtschaftsstandorts einschränken.» Der ÖV sei der effizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsträger: «Wenn wir Kapazitäten steigern wollen, geht das nicht über den Autoverkehr – weil es in der Kernstadt schlicht keinen Platz hat.»

Beim erwähnten Langsamverkehr zeichnen sich die Eckwerte der künftigen Planung ab: «Basel hat schon heute einen hohen Veloanteil – da stehen wir relativ gut da.» Nachholbedarf sieht Leyboldt in der direkten Verbindung der Kernstadt zu den umliegenden Gemeinden. «Wir haben aber inzwischen ein regionales Velonetz definiert mit Hauptrouten entlang der S-Bahn, Stichrouten quer durch die Stadt und einer Art Ring rund um die Stadt, der die Velofahrer von Talschaft zu Talschaft führt.» Das System verbinde eine gute Orientierung und eine klare Verkehrsführung für die Velofahrer.

Höchster Satz, niedrige Summe

Der Bund habe die Nordwestschweiz übergangen, lautete das allgemeine Urteil, als Ende 2009 klar war, welche Projekte in der ersten Runde Geld bekommen. Leyboldt weiss, dass die Agglomeration Basel deshalb bei der zweiten Ausmarchung unter Druck steht. Aber: «Ich möchte daran erinnern, dass wir bei der ersten Tranche mit 40 Prozent Bundesanteil den höchsten Satz

aller Agglomerationen erzielt haben. Zürich erhielt 35 Prozent», sagt er. «In Basel war aber die Investitionssumme relativ niedrig – 86 Bundesmillionen flossen in die Nordwestschweiz. Leyboldt: «Jetzt kann man natürlich streiten, ob der Bundesanteil zu tief oder der Prozentsatz doch ganz toll war.»

Der Ansprechpartner für den Bund

Basel/Liestal. «Es ist sicher sinnvoll, dass man die übergeordneten Planungen, welche der ganzen Region dienen sollen, in eine überkantonale Geschäftsstelle eingebracht hat», sagt Patrick Leyboldt (37). Der promovierte Geograf managt das Agglomerationsprogramm Basel seit Februar für Basel-Stadt, Baselland, Solothurn, Aargau und die angrenzenden Körperschaften im Elsass und in Süddeutschland. Bisher fehlte dem Bund ein zentraler Ansprechpartner in der Agglomeration Basel. Das grosse Ganze könne man auch nur erreichen, wenn man den Kantönligeist eindämme – «es brauchte ein politisch neutrales Umfeld», sagt Leyboldt. Die gemeinsame Stelle geht auch auf inhaltliche und organisatorische Kritikpunkte des Bundes zurück, der eine regionale Instanz anmahnte und eine gesamtheitliche Sicht auf die Fragestellungen einforderte. Vielleicht, so sagt Leyboldt, sei das Agglomerationsprogramm auch eine «Werkstatt für eine zukünftige regionale Planung». Leyboldt sagt aber auch: «Wir mussten gerade wegen der Grenzlage mehr Basisarbeit als andere Agglomerationen leisten – das hat Bern bisher zu wenig berücksichtigt.» gs www.agglobasel.org