

Der Region entgehen Hunderte Millionen Franken

Warum die beiden Basel vom Bund kaum je Geld aus dem Agglomerationsprogramm sehen

Von Boris Gygax

Liestal/Basel. Auch im zweiten Anlauf hat es nicht geklappt. Die beiden Basel warben mit ihrem Agglomerationsprogramm um Bundesmillionen, um finanzielle Unterstützung für ihre Verkehrsprojekte zu erhalten. Im Gegensatz zu den anderen wichtigen Wirtschaftsregionen der Schweiz ging die Region aber so gut wie leer aus. Während beispielsweise Zürich und Bern mit rund 300 beziehungsweise rund 290 Millionen Franken kräftig abkassierten, musste sich die Region Basel mit 67 Millionen Franken begnügen.

Ein Blick zurück zeigt das gleiche Bild im ersten Agglomerationsprogramm: Die Region Zürich erhielt 2011 für seine Projekte 400, Bern 150 Millionen Franken. Basel mit gerade mal 85,7 Millionen Franken befindet sich auf dem Abstellgleis.

Berücksichtigt man Einwohnerzahlen und Pendlerströme der Agglomerationen, so ist Basel knapp doppelt so gross wie Bern, Zürich doppelt so gross wie Basel. «Die Mittelzuteilung des Bundes bildet diese Grössenverhältnisse aber bisher nicht ab», stellt auch Ulrich Weidmann fest. Der Professor im Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich beriet diverse Projekte für verschiedene Agglomerationsprogramme. Unter anderem hat er eine Zweitmeinung zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel erarbeitet, das im aktuellen Agglo-Programm vom B- in den C-Horizont verschoben wurde.

Zehn Jahre Rückstand

Weidmann sieht verschiedene Gründe, warum die Region Basel so deutlich abfällt. Hauptkriterium der Projekte sei die Baureife. Ein Vorhaben müsse praktisch schon Vorprojektreife haben. «Wenn ich sehe, was für Fragen beim Herzstück noch offen waren, liegt die Entwicklung der Vorhaben in Basel im Vergleich zu denjenigen der Konkurrenz um fünf bis zehn Jahre zurück.» Das Problem: Ein Hauptkriterium des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) ist die grösste Schwäche des Agglomerationsprogramms der Region Basel. «Wir haben zu wenig Projekte in Baureife», gibt auch der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels zu.

Grund dafür ist ausgerechnet die hoch gelobte Trinationalität, auf welche die Region Basel so stolz ist. «Wir haben es in der Tat schwieriger, einen gemeinsamen Konsens zu finden», sagt der Leiter der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, Patrick Leyboldt. Es sitzen sechs Regionen an einem Tisch, die Kantone Aargau, Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie das Südschweizer- und Südbaden – «mit zwei verschiedenen Sprachen», betont Leyboldt. Die Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro ergänzt: «Selbst wenn Einig-



Trinationalität als Hürde. Im Juni 2012 brachten der Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels, seine Baselbieter Kollegin Sabine Pegoraro, Jean-Marie Zoellé, Bürgermeister Saint-Louis, und Eberhard Niethammer, Oberbürgermeister Rheinfelden (v.l.), das zweite Agglomerationsprogramm Basel ins Bundeshaus. Foto Anna Furrer

keit über die Bedeutung eines Projekts besteht, bleiben zum Beispiel Fragen zu Finanzierungsbeteiligungen oft lange offen.»

Zähe Verhandlungen und Streitereien verhindern den Fortschritt der Projekte. Dabei ist die regionale Zusammenarbeit eine Grundanforderung für die Agglo-Programme. Die speziellen Herausforderungen in Basel wie die trinationale Zusammenarbeit werden bei der Evaluation mitberücksichtigt, versichert Jürg Blattner, Leiter Agglomerationspolitik des ARE. Aber diese Situation, die Notwendigkeit von enger Zu-

sammenarbeit, habe man auch schon vor langer Zeit erkannt. «Trotzdem wurde in den letzten Jahrzehnten zu wenig gemacht», stellt Wessels fest.

Neben der Baureife sei auch der politische Rückhalt innerhalb der Region entscheidend. Dieser gebe auch dem Bund Planungssicherheit, so Blattner. «Man sieht es einem Agglomerationsprogramm an, wie stark sich die Partner zusammengerauft haben. Dies wirkt sich auf die Qualität und Reife des gesamten Programms, der einzelnen Teilstrategien sowie auf den Fortschritt der einzelnen Projekte aus», sagt Blattner.

Auch Abstimmungen würden zeigen, wie eine Region hinter einem Vorhaben stehe. Sei ein Entstehungsprozess konfliktreich, sehe man das am Schluss dem Projekt ebenfalls an, meint auch ETH-Experte Weidmann.

Bewertet wird vom ARE auch der übergeordnete Nutzen eines Programms für die Region. Zentral ist unter anderem auch eine klare und koordinierte Planung: «Bern, Genf und Zürich haben seit Jahrzehnten eine klare Strategie, welche Tram- und S-Bahn-Linien Schritt für Schritt ausgebaut werden sollen. In Basel sind Verkehrsprojekte oft Zangengeburt», sagt Weidmann. Gerade in der Tramstrategie habe die Region Basel durch Meinungsverschiedenheiten enorm Zeit verloren.

Mit der Tramnetzstudie, die Anfang des letzten Jahres beendet wurde, habe man eine Strategie erarbeitet, betont Leyboldt. Damit hat die Region Basel zwar nachgezogen – wenn auch viel später als die grossen Profiteure Zürich, Bern und Genf.

Keine Durchschlagskraft

Letzterer beschäftigt in seinem Agglo-Programm gegen 20 Personen, die Geschäftsstelle in Basel hingegen zwei, das heisst 180 Stellenprozent. Weitere 100 sind bis Mai 2014 befristet engagiert. Baudirektor Wessels sieht in dieser Struktur nun auch Handlungsbedarf: «Um im dritten Agglomerationsprogramm gegenüber anderen Regio-

nen bestehen zu können, gilt es, die gemeinsame Geschäftsstelle zu stärken.»

Ein weiterer Schwachpunkt von Basel: Die politische Durchschlagskraft in Bern. Obwohl Jürg Blattner vom ARE betont, dass «Lobbying keinen Einfluss auf die Beurteilung in Bern hat», ist für Regierungsrätin Pegoraro klar: «Lobbying hat einen hohen Stellenwert.» Das Beispiel der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zeige aber deutlich, dass auch gutes Lobbying nicht zum gewünschten Erfolg führe (siehe Interview unten).

Was eine enge, grenzüberschreitende Zusammenarbeit bewirken kann, zeigte der Kanton Tessin. Auch er ist nicht gerade bekannt für einen grossen Rückhalt in Bern. Von Italien erhielt er aber grosse politische Unterstützung, weiss Weidmann. Für die Bahnverbindung Mendrisio-Varese erhielt der Südkanton 67 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds. Italien übernahm den Streckenteil ab der Landesgrenze.

Die Region Basel hat grossen Aufholbedarf, wenn sie künftig um die Bundesmillionen mitreden will. «Wir tun alles, was in unseren Kräften steht», beteuert Pegoraro. Sie sei sehr froh darüber, dass sich die Kantonsparlamente mit einer Resolution in Bern verlauten lassen wollen. So schnell wird Basel aber nicht vorne dabei sein. ETH-Experte Weidmann dazu: «Das Agglomerationsprogramm ist zu einem Wettrennen geworden. Wer momentan spät dran ist, hat ganz schlechte Karten.»

Urbanisierung steuern

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument des Bundes, des Siedlungs- und Urbanisierungsprozess von Agglomerationen besser zu koordinieren und nachhaltig zu steuern. Kantone bestimmen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ihre wichtigsten Verkehrsprojekte und reichen diese in ihren Programmen beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ein. Damit beantragen sie eine Mitfinanzierung. Ein Kanton kann mehrere Agglomerationsprogramme einreichen. Es werden Projekte für den A- und B-Horizont eingereicht. Diese unterscheiden sich in einem früheren oder späteren Baubeginn. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme erfolgt aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen. Entscheidend dabei ist vor allem der Reifegrad für ein Projekt. Die bedeutendsten Massnahmen, das heisst Projekte der Agglomerationen werden teilfinanziert. Zurzeit läuft das Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Die A-Projekte sind momentan in der Vernehmlassung. Bereits am Donnerstag wird die Region Basel ihr Agglomerationsprogramm der 3. Generation vorstellen. by

BISHERIGE BUNDESBESCHLÜSSE AGGLOMERATIONSPROGRAMME

	Agglomerationsprogramm(e) der Kantone (in Mio. Franken)	A-Projekte ab 2015	Agglomerationsprogramm	Projekte ab 2011
Zürich	Zürcher Oberland	28,00		
	Winterthur	124,53		
	Zürich Glattal	92,33		
	Limmattal	82,91		
	Total	327,80	Total	403,75
Bern	Bern Agglomeration	290,54	Bern Agglomeration	148,93
	Burgdorf	5,74		
	Langenthal	11,89		
	Biel	5,76		
	Total	324,35	Total	204,29
Genf	Genf Agglomeration	197,60	Genf Agglomeration	186,05
	Total	197,60	Total	186,05
	Basel Agglomeration	67,06	Basel Agglomeration	85,70
	Total	67,06	Total	85,70

«In Bundesbern sind die Basler die Reichen aus dem Norden»

Der Baselbieter Ständerat Claude Janiak erklärt, warum die Verkehrsprojekte aus der Region im Parlament keinen Anklang finden

Von Boris Gygax

BaZ: Herr Janiak, als Baselbieter Ständerat weihen Sie für das Agglomerationsprogramm der Region Basel in Bundesbern. Warum schnitt dieses so schlecht ab?



Claude Janiak: Die Botschaft des Bundesrates liegt noch nicht vor. Wie es aussehen wird, ist also noch offen. Gut herauskommen wird es nur, wenn wir die Projekte stärker und vor allem vereint vorantreiben.

Was können Sie konkret für die Region bewirken, Stichwort Lobbying?

Ich spreche mit den anderen Parlamentariern aus der Verkehrskommission und versuche sie von unseren Projekten zu überzeugen. Allianzen schmieden, wenn Sie so wollen. Das setzt aber voraus, dass unsere Kantone bei den Bundesämtern gute Projekte eingegeben haben.

Wie wichtig ist Lobbying diesbezüglich? Sehr wichtig. Schauen Sie: Wir sind in Bern 14 Volksvertreter aus den beiden Basel von 246 Parlamentariern. Andere Kantone sind da naturgemäss stärker vertreten. Zudem wäre es optimal, wenn wir aus der Region uns wenigstens bei den wichtigen Infrastrukturprojekten einig wären.

Dies ist ein Abbild unserer Region.

Das stimmt. Wir leisten uns viele Querelen zwischen Stadt und Land und anderen Beteiligten. Dabei verlieren wir viel Zugkraft. Fusionsfrage hin oder her: In Bern nimmt man uns einfach als Basler wahr.

Demnach haben wir nicht den besten Ruf in Bern. Wie werden wir dort wahrgenommen?

Wir haben keinen schlechten Ruf, aber bisweilen den Ruf der «Reichen aus dem Norden». Vielleicht waren wir lange zu reserviert und haben zu wenige Ansprüche gestellt. Ich habe den Eindruck, dass das viel damit zu tun hat, dass wir hinter dem Jura etwas abseits und erst noch nahe beim Ausland sind.

Werden wir nicht von unseren Nachbar- und Partnerkantonen Solothurn und Aargau unterstützt?

Meine Aargauer Kollegin, die Ständerätin Christine Egerszegi, ist in der Verkehrskommission eine wichtige Partnerin und hilft. Ich bin aber der Einzige aus unserer Region in dieser Kommission. Das ist schwierig. Ich hätte gerne eine bürgerliche Vertretung aus der Region an meiner Seite, damit wir breiter abgestützt wären. Doch es ist in allen Fraktionen ein rechtes Gerangel, bis man in diese Kommission hineinkommt.

Eigentlich haben wir aber den direkten Draht in die Schaltzentrale des Agglomerationsprogramms, in das Bundesamt für Raumentwicklung. Direktorin Maria Lezzi war in Basel tätig.

Zu ihr habe ich einen guten Draht. Ich hatte letztlich mit ihr ein Gespräch über die Tramlinie 3. Vielleicht können wir jetzt in der Vernehmlassung doch noch das Ruder herumreissen. Es sieht zurzeit nicht schlecht aus. Mit dem wichtigen Bundesamt für Verkehr läuft die Kommunikation harzi-

ger. Da haben wir mit Personen zu kämpfen, die wenig Gespür haben, was die Probleme einer Grenzregion wie Basel sind.

Was machen andere Regionen wie Zürich, Bern oder Genf besser?

Die Zürcher ziehen in Bern auch nicht immer am gleichen Strick, sind uns aber rein von der Anzahl Parlamentarier her überlegen. Bern hat den Vorteil, dass viele Bundesangestellte aus Bern und Umgebung stammen, und Genf nimmt für das Agglomerationsprogramm einfach viel mehr Geld in die Hand.

Das könnten wir reichen Basler aus dem Norden ja auch.

Wir waren lange dünn aufgestellt, was beispielsweise die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm betrifft. Wir haben da viel zu lange gebraucht, bis wir den heutigen Stand erreicht haben. Da ging viel Zeit verloren. Die anderen waren einfach schneller.

Dies wirkte sich auch auf die Verkehrsprojekte der Region aus.

Das ist genau der Knackpunkt. Ich bin darauf angewiesen, dass die Kantone

ihre Hausaufgaben machen. Gestützt darauf kann ich in Bern agieren. Aber Vorhaben ohne die nötige Projektreife kann ich in Bern lange portieren, dafür finde ich keine Verbündeten.

Werden Sie von der Baselbieter Regierung genügend unterstützt?

Ich stehe in engem Kontakt mit Regierung und Verwaltung beider Basel. Gerade kürzlich, im Vorfeld der Vernehmlassung des laufenden Agglomerationsprogramms. Ich werde zu Sitzungen beigezogen. Und es wird darüber diskutiert, bei welchen Projekten man Druck aufsetzen will.

Werden diese in Zukunft in Bern besseren Anklang finden?

Die anderen Parlamentarier wissen oft nicht, wie wichtig die Verkehrsregion Basel, insbesondere der Verkehrsträger Schifffahrt, für die Landesversorgung und die Güterverlagerung ist. Es braucht viel Effort und Hartnäckigkeit, ihnen das klarzumachen. Zudem müssen wir lernen, uns vereint hinter die wichtigen Projekte zu stellen. Unter dem Strich bin ich zuversichtlich.