



Die Verlängerung der Tram 8 in Weil am Rhein ist das größte Vorhaben im Kreis Lörrach, das aus dem Basler Agglomerationsprogramm gefördert wird.

# Klimaschutz soll Agglo-Thema werden

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ballungsraum ist ein Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms Basel

Von Annette Mahro

**MUTTENZ.** Die Tramverlängerung in Weil am Rhein und der Radschnellweg ins Wiesental werden, wie schon berichtet, zu je 40 Prozent aus dem Schweizer Agglomerationsprogramm mitfinanziert. Dasselbe gilt für eine Park- und Bike & Ride-Station in Schliengen. Über den Stand des Programms der vierten Generation, das Verkehrsprojekte der trinationalen Agglomeration Basel mit Bauzeit zwischen 2024 und 2028 umfasst, wurde am Freitag am Agglo-Forum in Muttenz ausführlich informiert.

Für Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter im Landkreis Lörrach, sind sowohl der Tramausbau als auch den Radschnellweg Vorzeigeprojekte. Die Verlängerung der Tram 8 bis zum Läublinpark sei eine Maßnahme, die weit über Weil am Rhein bis in den ländlichen Raum hineinreiche und den Busverkehr entlaste. Die Zusage aus Bern für den Radschnellweg nimmt Hoehler als Ansporn: „Die Förderung setzt uns unter Druck, dass er erfolgreich wird.“ Ein Radweg zwischen Rheinfelden und Schwörstadt soll dagegen auf Wunsch aus Rheinfelden von Priorität A zu B zurückgestuft werden, eine Park- und Bike & Ride-Station an der S-Bahn-Haltestelle in Warmbach umgekehrt vorgezogen.

Insgesamt sind 119 Projekte im derzeitigen Agglomerationsprogramm enthal-



Patrick Leypoldt

ten. Für sie sind Kosten von knapp 565 Millionen Franken veranschlagt, was nach aktuellem Wechselkurs in etwa derselben Summe in Euro entspricht und Fördergeldern aus Bern von etwa 226 Millionen Franken. Mit Blick auf die Region Basel ist das Programm damit das bisher mit Abstand höchstdotierte und liegt mehr als doppelt so hoch im Vergleich zum Vorgängerprogramm. Mit Kosten von gut 43 Millionen Franken und einem Förderetat von mehr als 17 Millionen Franken schlagen die aktuell gelisteten vier Projekte auf deutscher Seite zu Buche. Auch Frankreich kann für drei Maßnahmen auf gut 18 Millionen Franken aus der Schweiz hoffen. Den Löwenanteil verschlingt hier der Ausbau der Route Départementale RD105 zwischen Saint-

Louis und Héisingue. Der Rest der Förderung entfällt auf Projekte in den beiden Basler Halbkantonen.

Unterteilt sind sie in die Bereiche Langsamverkehr, Haltestellen im Öffentlichen Nahverkehr, Aufwertung und Sicherheit im Straßenraum sowie diverse Einzelprojekte wie Elektrifizierung von Bussystemen, aber auch Brücken oder Fuß- und Radunterführungen. Ebenfalls Teil des Agglomerationsprogramms sind die sogenannten übergeordneten Schlüsselmaßnahmen, zu denen unter anderem der Ausbau der trinationalen S-Bahn und der Wiesentalbahn, der Bahnanschluss des Euroairport, das „Herzstück“ oder die Verbindung der Basler Bahnhöfe sowie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zählen. Auch sie werden als schienen- oder straßenseitig essentiell angesehen, jedoch separat finanziert.

Zwar ist der Gesamtprozess bereits weit fortgeschritten, die letzten Entscheidungen stehen aber noch aus. Alle Agglomerationsprogramme umfassen jeweils einen Planungs- und Bauzeitraum von rund acht Jahren. Sie unterliegen strengen Planungs-, Prüf- und Entscheidungsvorgaben und müssen am Ende vom Parlament bewilligt werden. Der Start der sogenannten Vernehmlassung zum Bundesbeschluss war für die vierte Generation der 10. Juni, im März 2023 soll die Übergabe der überarbeiteten Beschlüsse ins Parlament eingereicht werden, wo der letzte Beschluss im Herbst 2023 erwartet wird. Baustart ist dann im Januar 2024.

Alle Projekte wurden allerdings nicht akzeptiert. So hat der Bund vor allem das für den Kanton Baselland wichtige Projekt „Bachgraben Allschwil/Hégenheim“ auf einen späteren Förderzeitraum verschoben. Hier geht es speziell um den sogenannten Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) und die damit einhergehende Untertunnelung zwischen Flughafenstraße/Nordtangente A3 und Allschwil, die das westlich von Basel gelegene und an Frankreich angrenzende Entwicklungsgebiet. Man habe sich jedoch darauf einigen können, wie Agglo Basel-Direktor Patrick Leypoldt jetzt erklärte, dass das Projekt mit Priorität für das Agglomerationsprogramm der fünften Generation vorgesehen werde.

Sehr zufrieden zeigte sich Leypoldt dagegen mit dem im Vergleich hohen Fördersatz von 40 Prozent der Kosten, der sich aus einem komplizierten Bewertungssystem ergibt. Unter den schweizweit 32 Maßnahmen, die nun umgesetzt werden sollen, erreichten das nur acht und nur eine kam auf 45 Prozent. Positive Impulse erhoffen sich die Beteiligten auch heute schon vom Agglomerationsprogramm der fünften Generation mit Planungsbeginn 2025 und Bauzeit zwischen 2028 und 2032. Hier wolle die Agglomeration, so Leypoldt, „neue Maßstäbe setzen“. Man werde daher die Themen Klimaschutz und -anpassung neu mit aufnehmen. Schwerpunkt des Programms wird die Verknüpfung der Strategien zu Landschaft, Siedlung und Verkehr sein.