

Medienmitteilung

Mit vereinten Kräften für den Metropolitanraum Basel

Sissach, 16. Januar 2012: Im Schloss Ebenrain in Sissach ist die Metropolitankonferenz Basel zu ihrer ersten Versammlung zusammengekommen, sie hat sich als Plattform der Nordwestschweizer Regierungskonferenz konstituiert und den Regierungspräsidenten des Kantons Basel-Stadt, Guy Morin, zum ersten Präsidenten der Metropolitankonferenz ernannt. Als Schwerpunkte für die erste Arbeitsphase wurden die Themen Verkehrsinfrastrukturen sowie Bildung, Forschung und Innovationen definiert. Eine erste gemeinsame Botschaft zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen im Metropolitanraum Basel wurde bereits verabschiedet.

Der Metropolitanraum Basel ist einer von drei Metropolitanräumen der Schweiz. Er erstreckt sich über mehrere Kantonsgrenzen und über drei Länder. Die politischen Strukturen haben mit dieser räumlichen Entwicklung des Metropolitanraums nicht Schritt gehalten. Mit der Metropolitankonferenz Basel wird die Bündelung der Kräfte im Raum Basel über die traditionelle politische Zusammenarbeit hinaus und die gemeinsame Interessenvertretung für den Metropolitanraum Basel bezweckt. Die Plattform versammelt Akteure aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft unter einem Dach. Sie wird halbjährlich zu einer Versammlung zusammenkommen und sich in ihrer Arbeit auf Kernthemen von besonderer Bedeutung für den Metropolitanraum Basel konzentrieren.

Ein Schwerpunktthema sind die Verkehrsinfrastrukturen. Basel ist das Tor der Schweiz zu den grossen europäischen Metropolräumen. Die Verkehrspolitik des Bundes muss dieser Rolle besser Rechnung tragen und der internationalen Anbindung der Schweiz mehr Beachtung schenken sowie die Erreichbarkeit zwischen und innerhalb der Metropolitanräume verbessern. Die Metropolitankonferenz Basel hat in Zusammenarbeit mit den Verkehrsdirektionen der Nordwestschweizer Kantone sowie in Anlehnung an das Agglomerationsprogramm Basel eine gemeinsame Stossrichtung für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen für Schiene, Strasse und Güter in diesem Raum entwickelt. Sie wird auf dieser Basis die verkehrspolitischen Interessen des Raumes vertreten und fordert in einem ersten Schritt eine Sonderfinanzierung des Bundes für den Schienenanschluss des EuroAirports und zügige Planungsschritte und bessere Lärmschutzeinrichtungen an der Osttangente (Autobahnabschnitt durch die Stadt) in Basel.

Für die Metropolitanregion Basel ist das zweite Schwerpunktthema, der Bereich Bildung, Forschung und Innovation, ein sehr entscheidender Faktor, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Die Metropolitankonferenz hat eine erste Auslegeordnung zu diesem Thema vorgenommen und wird im Hinblick auf die nächste Versammlung eine Botschaft ausarbeiten. Die Metropolitanregion Basel ist Standort einer Universität mit internationaler Ausstrahlung und einer bedeutenden Fachhochschule mit einem breiten Bildungsangebot. International betrachtet ist der Raum Basel vor allem als Life Sciences-Standort bekannt. Er beherbergt aber auch weitere Wirtschaftszweige von Bedeutung. Dass die Bildungsinstitutionen im Metropolitanraum Basel heute internationale Spitzenplätze belegen können, ist das Ergebnis einer sehr vorausschauenden Politik. Diese gute Position muss auch mit Blick auf die Zukunft und einem deutlich verschärften internationalen Wettbewerb im Hochschulbereich von der Politik mit Nachdruck gehalten werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts wahren zu können.

Für Rückfragen:

Guy Morin, Regierungspräsident BS, Präsident der Metropolitankonferenz, Tel.: 061 267 80 47

Botschaft zum Themenbereich Verkehr

vom 16. Januar 2012

Grundsätzliche Erwägungen zum Themenbereich Verkehr

Will der Bund auch künftig eine umweltorientierte und ressourcenschonende Verkehrspolitik verfolgen und für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort Schweiz sorgen, muss er die Verkehrsinfrastruktur so ausbauen, dass sie genügend leistungsfähig ist und ihrer nationalen und internationalen Bedeutung gerecht wird. Die Metropolitankonferenz erwartet, dass der Bund eine für die Zukunft des Bahnnetzes so entscheidende Vorlage wie FABI („Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“) auf klaren, volkswirtschaftlich begründeten Zielsetzungen aufbaut. Dazu gehört eine Verbesserung der internationalen Anbindung der Schweiz (Basel ist im Personenverkehr und im Güterverkehr das Tor der Schweiz zu den europäisch bedeutsamsten Wirtschaftsräumen), die Verbindung zwischen den Schweizer Metropolräumen und mit der Hauptstadtregion sowie die Zielsetzung, dass in einem der bedeutsamsten Wirtschaftsräume der Schweiz endlich ein 15-Minutentakt im Regionalverkehr möglich wird. Dazu zählt beim Schienenverkehr der Kapazitätsausbau im Knoten Basel und auf den juraquerenden Strecken, inklusive eines neuen Juradurchstichs. Dies sind strategische Schlüsselprojekte, die ins Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) gehören. Wichtig sind diesbezüglich auch die Anschlüsse von und zum Regionalverkehr sowie die Gewährleistung attraktiver Durchmesserlinien. Ebenso müssen die Kapazitäten der Strecken und der eingesetzten Züge das zukünftige Verkehrsaufkommen des Personen- und Güterverkehrs bewältigen können. Nur so ist die Anbindung des Metropolitanraums Basel an die umliegenden Wirtschaftsräume in der Schweiz und in Europa gewährleistet.

Gemäss den nachfolgenden Tabellen schlagen wir im Detail Projekte und Massnahmen vor, die aufeinander abgestimmt sind und sich in die strategischen Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms einfügen. Mit deren gezieltem Ausbau soll die Erreichbarkeit zwischen den einzelnen Teilräumen im Metropolitanraum und auch die Erreichbarkeit von aussen deutlich verbessert werden. Durch die effiziente und umweltschonende Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse wird der Wirtschaftsraum gestärkt und die Lebensqualität in der Metropolitanregion gesteigert.

Schienenverkehr

Massnahme	Kurzbeschrieb	angestrebte Wirkung (1) zwischen Zentren im MR (2) Anbindung Metropolitanraum
EuroAirport	Anschluss des EuroAirports an das Schienennetz; in erster Linie ans regionale Bahnnetz (S-Bahn) mit Aufwärtskompatibilität für Fernverkehrs- bzw. Hochgeschwindigkeitsverbindungen (vorausgesetzt, dass EuroAirport binationaler Flughafen bleibt, was Vereinbarung CH-F bedingt)	(1): Bessere Erreichbarkeit aus der Region für Angestellte und Passagiere (2) Bessere Fernanschlüsse; vor allem aus Strassburg (2) Stärkung des EuroAirports und somit des Wirtschaftsstandortes Basel (1) (2): Modalsplit-Verschiebung zu Gunsten öV
Knoten Basel und Zulaufstrecken	Kapazitätsausbauten im Knoten Basel (Bahnhof SBB) und auf den nordwestschweizerischen Zulaufstrecken (Ergolzthal, Achse Basel- Delémont-Biel) Ausbauten mit zusätzlichen Gleisen und Entflechtungen in den Zufahrten aus Osten und Westen zum Bahnhof Basel SBB Verbesserung der Achse Basel - Delémont – Westschweiz für den Fern- und Regionalverkehr	Sicherstellung der Kapazitäten und Erhalt des Knotens Basel als Eingangstor und Drehscheibe im internationalen Bahnverkehr (1) Einführung neuer Produkte im Regionalverkehr (¼-h-Takt S-Bahn bis Delémont) (2) Taktverdichtungen im Fern- und Güterverkehr
3. Juradurchstich	Neuer Juradurchstich, Beseitigung Kapazitätsengpässe im Schienennetz zwischen dem Knoten Basel und dem Mittelland	(2) Leistungssteigerungen im Personen- und Güterverkehr, v.a. nach Inbetriebnahme NEAT und nach Ausbau europäisches HGV-Netz (2) Verhinderung von Verlagerungen auf die Strasse
Verbindung zwischen Metropolitanräumen	Vierspurausbau Basel-Zürich: Neubau-strecken Chestenberg und Honeret (statt Heitersberg II)	
Durchmesserlinie trinat. S-Bahn:		
- Herzstück Regio-S-Bahn	Bahntunnel zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof, unter der Innenstadt durch mit neuen Stationen im Gross- und Kleinbasel	(1) Einführung ¼-h-Takt S-Bahn (1) Umstellung zum Durchmesserlinien-Betrieb, mehr Direktverbindungen und Fahrzeitverkürzungen (1) (2) Kapazitätssteigerungen an Bahnhöfen SBB und Bad., Wegfall Wendemanöver
- Elektrifizierung Hochrheinstrecke	Umstellung der Bahnstrecke Basel Bad. Bhf - Waldshut - Schaffhausen von Diesel auf Strom	(1) Einbindung der Hochrheinstrecke ins Netz der Regio-S-Bahn mit Durchbindungen zum Bahnhof SBB und weiter (2) Flexibilisierung und Angebotserweiterungen im überregionalen Verkehr Basel –Schaffhausen - Bodensee

Kombinierter Verkehr, Güterverkehr

Massnahme	Erläuterung	Angestrebte Wirkung
Trimodaler Containerterminal Basel Nord	Verknüpfung Rheinhafen Basel mit Schiene (Korridor Rotterdam - Genua, CODE 24) und Strasse	(1) Ausrichtung auf Seehafenstrategie Antwerpen und Rotterdam; Erhöhung Modalsplit Schiff/Bahn (2) Überbrückung kurz- und mittelfristiger Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene in Deutschland und in den Niederlande
Rheinschiffahrt	Finanzierung der Hafeninfrastruktur	Aufhebung Wettbewerbsverzerrungen bei der Verkehrsinfrastruktur (v.a. Harmonisierung mit der Bahn)

Strassenverkehr

Massnahme	Erläuterung	Angestrebte Wirkung
Osttangente	Engpassbeseitigung und Lärmschutz (unerträglicher Lärm, Zerschneidung der Quartiere Wettstein, Breite, Gellert, Lehenmatt, ständige Verkehrsüberlastung)	(1) Keine Verkehrsüberlastung durch mehr Kapazität (2) Sofortiger Lärmschutz auf bestehender Autobahnlinie (3) Tunnel Bypass als Lösung (Forderung Basel-Stadt, hierfür Petition mit über 11'000 Unterschriften eingereicht)
H18	Strasse von hoher Bedeutung für die Region Aufnahme ins Bundesstrassennetz Ausbau zwischen Angenstein bis südlich von Laufen als Hochleistungsstrasse	(1) Entlastung von Siedlungsgebieten insbesondere von Schwerverkehr (2) Stärkung der Achse Basel - Delémont
A1	Ausbau von 4 auf 6 Spuren zwischen den Verzweigungen Wiggertal und Birrfeld	

Aktuelle verkehrspolitische Forderungen

Im Metropolitanraum Basel befinden sich die Arbeiten zur Aktualisierung und Ergänzung des Agglomerationsprogramms („2. Generation“) vor dem Abschluss. Bis Mitte 2012 werden die Unterlagen beim Bund eingereicht. Sie stehen im Einklang mit der hier vorliegenden ersten Botschaft der Metropolitankonferenz Basel und sollen in Bezug auf die Teilstrategie Verkehr auch in Zukunft die Grundlage für die weiteren Arbeiten der Metropolitankonferenz Basel bilden. Diese Arbeiten werden sich darauf konzentrieren, das bestehende Verkehrssystem in unserer Region nachhaltig auszubauen. Konkret soll auf der einen Seite eine Verbesserung im umweltgerechten öffentlichen Verkehr erreicht werden, indem das S-Bahnangebot stark verdichtet, über Landesgrenzen hinweg vernetzt und beschleunigt, die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten verbessert und die Umsteigebeziehungen an intermodalen Knoten optimiert werden. Auch die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sollen eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Auf der anderen Seite müssen im Interesse des Wirtschaftsstandortes auch die Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes sichergestellt werden. Die Bedürfnisse des Güterverkehrs und der Logistik sind für den Wirtschaftsstandort Basel von hoher Bedeutung. Sie müssen derart berücksichtigt werden, dass ein langfristiger und leistungsfähiger Betrieb gewährleistet ist. Die negativen Effekte des Verkehrs auf die unmittelbare Umgebung sind mit geeigneten Massnahmen zu vermindern.

Für die Metropolitankonferenz Basel resultiert gestützt auf das Agglomerationsprogramm Basel eine Reihe von prioritären Projekten und Massnahmen für den Schienen- und Strassenverkehr sowie für die kombinierte Mobilität beim Güterverkehr gemäss den obenstehenden Ausführungen. Diese können auch auf der Website der Nordwestschweizer Regierungskonferenz (www.nwrk.ch) eingesehen werden. Vorerst stehen aus diesen folgende zwei Forderungen im Vordergrund:

A. Schienenanschluss des EuroAirports (EAP)

Das Projekt für einen Schienenanschluss des EAP erfährt in Frankreich derzeit einen spürbaren Auftrieb und die Chancen für ein klares Engagement des französischen Staates stehen so gut wie kaum je zuvor. Der von der Eidgenossenschaft im Rahmen des HGV-Kredits gesprochene Beitrag von 25 Mio. Franken reicht nicht, um zu einer fairen Kostenteilung zwischen der Schweiz und Frankreich zu gelangen, selbst wenn sich gewisse Kantone auch beteiligen. Da neben dem Bahninfrastrukturfonds BIF keine weiteren Finanzierungsinstrumente bestehen und sich eine Beteiligung des Bundes mit der FABI-Vorlage als schwierig erweist, gilt es eine Aufstockung der Mittel durch eine Sonderfinanzierung sicher zu stellen. Voraussetzung ist aber, dass in der Frage des anwendbaren Arbeits- und Steuerrechts im Schweizer Sektor des EAP eine tragfähige Lösung gefunden wird. Deshalb fordert die Metropolitankonferenz Basel:

- > *Der Beitrag für den Bahnanschluss an den EuroAirport soll durch eine Sonderfinanzierung des Bundes in angemessenem Umfang aufgestockt werden.*

B. Ausbau Osttangente

Die Osttangente ist der baselstädtische Teil der schweizerischen Nord-Süd-Autobahnverbindung. Sie verzeichnet bis zu 150'000 Fahrzeuge pro Tag. Um zu verhindern, dass bei Stau der Verkehr über die Lokalstrassen und damit durch die Wohnquartiere ausweicht, braucht es ausreichende Kapazitätsreserven auf diesem national und international bedeutenden Autobahnabschnitt. Dies soll mit je einer zusätzlichen Autobahnspur in jede Fahrtrichtung geschehen. Dies bedingt aber – im Interesse der umliegenden Quartiere – die Umsetzung eines zeitgemässen und gesetzeskonformen Lärmschutzes. Ausserdem kann nur mit einer Autobahn-Linienführung vom Gellertdreieck bis zum Schwarzwaldtunnel in Tieflage eine weitere Reduktion der Wohnqualität verhindert werden. Daneben kann die Zerschneidung mehrerer Quartiere durch die Autobahn korrigiert werden.

Der Bund hat bisher die Haltung vertreten, dass die unbestritten notwendigen Massnahmen zur Erfüllung der Lärmschutzgesetzgebung erst zusammen mit dem Ausbau der Osttangente vorgenommen werden sollen. Bei einem sehr optimistisch angenommenen Baubeginn im Jahr 2019 und einer Bauzeit von mindestens 7 Jahren würde damit der gesetzliche Lärmschutz bestenfalls im Jahr 2026 umgesetzt sein. Den Anwohnerinnen und Anwohnern können die heutigen, tendenziell zunehmenden Lärmimmissionen aber nicht noch weitere 15 Jahre zugemutet werden.

Inzwischen zeigt der Bund Bereitschaft, mit allfälliger Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Stadt auch Varianten für den Ausbau der Osttangente zu untersuchen, die auf einer Tieferlegung der Linienführung basieren. Vor diesem Hintergrund fordert die Metropolitankonferenz Basel:

- > *Kurzfristige zusätzliche Lärmschutzmassnahmen entlang der heutigen Linienführung der Osttangente sind im Jahre 2012 gemäss den neuen, strengeren Lärmschutzvorgaben des Bundes umzusetzen.*
- > *Es sollen zügige weitere Planungsschritte und Kostenabklärungen für einen Bau in Tieflage unternommen werden mit dem Ziel, im Jahre 2019 mit den Baumassnahmen beginnen zu können.*

Communiqué de presse

Tous ensemble pour l'espace métropolitain de Bâle

Sissach, le 16 janvier 2012: la Conférence Métropolitaine de Bâle s'est réunie pour sa première assemblée au château Ebenrain, à Sissach. Elle s'est constituée en tant que plate-forme de la Conférence des gouvernements cantonaux de la Suisse du Nord-Ouest et a désigné son premier président en la personne de Guy Morin, président du gouvernement du canton de Bâle-Ville. Les thèmes principaux de la première phase des travaux seront les infrastructures de transport, la formation, la recherche et l'innovation. Un premier message commun portant sur le développement des infrastructures de transport dans l'Espace métropolitain de Bâle a déjà été adopté.

L'Espace métropolitain de Bâle est l'un des trois espaces métropolitains de la Suisse. S'étendant sur trois pays, il traverse plusieurs frontières cantonales. Or les structures politiques ne sont plus en phase avec cette évolution de l'espace. La Conférence Métropolitaine de Bâle a pour objectif l'unification des forces dans l'espace bâlois au-delà de la collaboration politique traditionnelle et la défense conjointe des intérêts de l'espace métropolitain. Cette plate-forme rassemble sous un même toit des acteurs issus du monde politique, de l'économie ainsi que de la société civile. Elle se réunira en assemblée chaque semestre et concentrera son travail sur des points particulièrement importants pour l'Espace métropolitain de Bâle.

Les infrastructures de transports sont un des thèmes centraux. Bâle est la porte d'entrée de la Suisse pour les grands espaces métropolitains européens et cela doit être l'objet d'une plus grande attention de la part de la Confédération dans le cadre de sa politique des transports. Il faut notamment accorder plus d'attention au raccordement international de la Suisse, mais aussi améliorer l'accessibilité tant entre les espaces métropolitains qu'à l'intérieur de chacun d'eux. En collaboration avec les directions des transports des cantons de la Suisse du Nord-Ouest et prenant comme modèle le programme de l'agglomération de Bâle, la Conférence métropolitaine a adopté, concernant le développement des infrastructures de transports ferroviaires, routières et de marchandises, une orientation commune pour tout l'espace métropolitain. Elle défendra sur cette base les intérêts de cet espace métropolitain en matière de politique des transports. Elle demande dans un premier temps un financement spécifique de la Confédération pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, une définition rapide des étapes envisagées ainsi que de meilleurs dispositifs antibruit le long de la tangente Est à Bâle (tronçon d'autoroute à travers la ville).

Le second thème central pour l'Espace métropolitain de Bâle est le secteur de la formation, de la recherche et de l'innovation, qui représente un facteur déterminant pour pouvoir rester compétitif sur le plan international. La Conférence Métropolitaine de Bâle a procédé à un premier état des lieux sur ce sujet et va préparer un message en vue de la prochaine Conférence. L'Espace métropolitain de Bâle accueille une université de renommée internationale et une haute école spécialisée remarquable disposant d'une offre de formation diversifiée. Sur le plan international, l'espace bâlois est surtout connu comme site pour les sciences de la vie. Mais il accueille aussi d'autres secteurs économiques importants. Le fait que les institutions de formation de l'Espace métropolitain de Bâle puissent être aujourd'hui en tête du classement est le fruit d'une politique prévoyante. Les politiques doivent s'efforcer de maintenir cette bonne place en se projetant vers l'avenir et avec une concurrence plus marquée dans le secteur des hautes écoles spécialisées. Cela permettra de garantir la compétitivité du site.

Renseignements :

Guy Morin, président du gouvernement BS, président de la Conférence Métropolitaine, tél.: 061 267 80

Message sur les transports

du 16 janvier 2012

Réflexions de base sur le thème des transports

Si la Confédération veut continuer à mener une politique des transports respectueuse de l'environnement et des ressources, mais aussi faire en sorte d'assurer la prospérité de la Suisse comme place économique, elle doit aménager l'infrastructure des transports en veillant à ce qu'elle soit assez performante et réponde aux exigences nationales et internationales. La conférence métropolitaine attend de la part de la Confédération qu'un projet aussi décisif que le FAIF («Nouveau financement de l'infrastructure ferroviaire») pour l'avenir du réseau ferroviaire soit bâti sur des objectifs clairs et économiquement fondés. Au nombre des évolutions souhaitées, l'on citera l'amélioration du raccordement ferroviaire de la Suisse avec l'Europe (Bâle étant la porte d'accès de notre pays vers les principales zones économiques européennes, ce aussi bien en trafic voyageurs que marchandises), la densification des liaisons entre les différents espaces métropolitains de Suisse ainsi qu'avec la région bernoise, sans oublier l'introduction d'une cadence au quart d'heure au niveau du trafic régional, une mesure réclamée de longue date et entièrement justifiée dans l'un des principaux pôles économiques de Suisse. Pour le trafic ferroviaire, il s'agit d'augmenter les capacités dans la région urbaine de Bâle et sur les trajets traversant le Jura en approuvant tout particulièrement une nouvelle traversée du Jura. Ces deux points sont des projets stratégiques clés englobés dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP). A ce sujet, assurer les correspondances avec le trafic régional et proposer des lignes interurbaines attractives sont d'une importance capitale. De la même façon, les capacités des lignes et du matériel roulant employé doivent pouvoir absorber le trafic des personnes et des marchandises en constante augmentation. C'est l'unique solution pour relier les agglomérations de la région trinationale à l'espace économique environnant en Suisse et en Europe.

Dans les tableaux ci-après, nous proposons des projets et mesures détaillés et formant un ensemble cohérent, lesquels font écho aux objectifs stratégiques du programme de l'agglomération. Leur introduction ciblée doit permettre d'améliorer sensiblement les déplacements entre les différentes zones du territoire métropolitain de même que l'accessibilité à ce dernier depuis l'extérieur. Un développement efficace des besoins en matière de mobilité et respectueux de l'environnement ne peut que renforcer le pôle économique bâlois et améliorer la qualité de vie dans la région métropolitaine.

Trafic ferroviaire

Mesure	Description succincte	Effet escompté (1) entre les centres de la RM (2) accessibilité de la RM
EuroAirport	Raccordement de l'EuroAirport au réseau ferroviaire; en priorité au réseau régional (RER) avec compatibilité verticale pour les grandes lignes et les lignes à grande vitesse (à condition que l'EuroAirport reste un aéroport binational, ce qui nécessite un accord CH-F)	(1) Meilleure accessibilité de la région pour les employés et les voyageurs (2) Meilleures correspondances grandes lignes – notamment en provenance de Strasbourg (2) Renforcement de l'EuroAirport et par conséquent de la place économique de Bâle (1) (2) Glissement de la répartition modale en faveur des TP
Région urbaine de Bâle et ligne d'apport	Extension des capacités dans la région urbaine de Bâle (gare CFF) et sur les lignes d'apport du nord-ouest de la Suisse (Ergolzthal, axe Bâle- Delémont-Bienne) Construction de nouvelles voies et dégroupage des accès à la gare Bâle CFF par l'est et l'ouest Amélioration de l'axe Bâle – Delémont – Suisse occidentale pour les trafics grandes lignes et régional	Garantir les capacités et préserver la région urbaine de Bâle comme porte d'entrée et plaque tournante du trafic ferroviaire (1) Introduction de nouveaux produits dans le trafic régional (RER toutes les 15 minutes jusqu'à Delémont) (2) Densification des cadences pour le trafic longue distance et les marchandises
3. Traversée du Jura	Nouvelle traversée du Jura, éliminer les goulots d'étranglement du réseau ferroviaire entre la région urbaine de Bâle et la Suisse centrale	(2) Améliorer les prestations pour le transport des personnes et des marchandises, notamment après la mise en service de la NLFA et après le développement du réseau européen de trafic à très grande vitesse (2) Eviter que le trafic se déporte sur le réseau routier
Liaisons entre les différents espaces métropolitains	Extension à quatre voies entre Bâle et Zurich: nouveaux tunnels du Chestenberg et du Honeret (plutôt que tunnel du Heitersberg II)	
Ligne interurbaine RER trinational:		
- pièce maîtresse RER régional	Tunnel ferroviaire entre la gare CFF et la gare DB sous la ville avec de nouveaux arrêts dans le Petit et le Grand Bâle	(1) Introduction d'un RER passant toutes les 15 minutes (1) Passage à l'exploitation de lignes interurbaines, plus de liaisons directes et raccourcissement du temps de voyage (1) (2) Augmentation des capacités aux gare CFF et DB (plus de manœuvres

		pour changement de direction)
- Electrification sur le trajet du Rhin supérieur	Pour la liaison ferroviaire Bâle DB - Waldshut – Schaffhausen passage du diesel à l'électricité	(1) Inclusion du trajet du Rhin supérieur dans le réseau du RER régional avec liaisons directes avec la gare CFF et plus loin (2) Assouplissement du trafic supra-régional et extension des offres pour Basel – Schaffhausen – Bodensee

Mobilité combinée, transport de marchandises

Mesure	Description succincte	Effet escompté
Terminal à conteneurs tri-modal Bâle nord	Raccordement du port du Rhin de Bâle au rail (corridor Rotterdam - Gênes, CODE 24) et à la route	(1) Focus sur la stratégie des ports d'Anvers et de Rotterdam; augmentation de la répartition modale navigation / transport ferroviaire (2) Pallier les manques de capacités à court et moyen terme sur la route et le rail en Allemagne et aux Pays-Bas
Navigation sur le Rhin	Financement de l'infrastructure portuaire	Abrogation des distorsions de concurrence dans la domaine de l'infrastructure de transport (en particulier l'harmonisation avec le chemin de fer)

Trafic routier

Mesure	Description succincte	Effet escompté
Osttangente	Élimination des goulets d'étranglement et protection acoustique (bruit insupportable, désarticulation des quartiers Wettstein, Breite, Gellert, Lehenmatt, trafic surchargé en permanence)	(1) Pas de surcharge de trafic grâce à plus de capacités (2) Protection acoustique immédiate sur la ligne d'autoroute existante (3) Tunnel Bypass comme solution (promotion de Bâle-Ville, une pétition de 11'000 signatures a été déposée à cet effet)
H18	Route d'importance capitale pour la région Intégration au réseau des routes nationales Aménagement en une route à grand débit entre Angenstein et le sud de Laufon	(1) Délester les zones d'habitation du trafic lourd en particulier (2) Renforcer l'axe Bâle – Delémont
A1	Extension de 4 à 6 voies entre les échangeurs de Wiggertal et de Birrfeld	

Revendications actuelles en matière de politique des transports

Dans l'espace métropolitain de Bâle, les travaux d'actualisation et de renforcement du programme d'agglomération («2e génération») touchent à leur fin. D'ici l'été 2012, ce dossier sera soumis à la Confédération. Il fait écho au présent message, le premier du genre, de la Conférence métropolitaine de Bâle et constituera à l'avenir également la base des travaux de cet organe relatifs à la stratégie en matière de transports. Ces travaux viseront à développer durablement le système de transports actuel de notre région. Concrètement, ce développement passe en premier lieu par une amélioration des transports publics dans le respect de l'environnement, avec notamment une forte densification du réseau RER ainsi qu'une intensification et une accélération de son offre transfrontalière, l'amélioration de l'exploitation des pôles de développement ainsi que l'optimisation des correspondances aux nœuds intermodaux. En outre, les infrastructures réservées au trafic lent doivent aussi gagner en attrait.

D'autre part, dans l'intérêt de la place économique bâloise, il s'agit d'assurer également les capacités des principaux axes routiers. En effet, les besoins du transport de marchandises et des activités logistiques revêtent une importance capitale pour la région de Bâle. Par conséquent, il s'agit impérativement de prendre en compte et de garantir la pérennité et la capacité du réseau routier. Quant aux effets négatifs du trafic sur l'environnement immédiat, ils doivent être atténués au moyen de mesures adéquates.

Partant, sur la base du programme d'agglomération, la Conférence métropolitaine de Bâle a mis au point une série de projets et mesures prioritaires pour les trafics ferroviaire et routier de même que pour la mobilité combinée dans le transport de marchandises, ainsi qu'en témoignent les considérations évoquées ci-dessus. Ceux-ci peuvent également être consultés sur le site Internet de la Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest (www.nwrk.ch). En point de mire, les deux revendications exposées ci-après revêtent une importance prépondérante.

A. Raccordement ferroviaire EAP

Actuellement, ce projet rencontre en France un avis favorable et les chances que le gouvernement français s'engage clairement en ce sens n'ont jamais été aussi bonnes. La subvention de 25 millions de francs accordée par la Confédération dans le cadre du crédit TGV est insuffisante pour aboutir à un partage équitable Suisse / France, même si certains cantons apportent leur contribution. Dans la mesure où il n'existe aucun mode de financement autre que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer) et qu'une participation de la Confédération dans le cadre du projet FAIF s'avère peu probable, il s'agit d'assurer la levée des fonds supplémentaires nécessaires par le biais d'un financement spécial, sous réserve toutefois de l'élaboration d'une solution convaincante sur la question du droit du travail et du régime fiscal applicables dans le secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Par conséquent, la conférence métropolitaine de Bâle formule la revendication suivante:

- > *La contribution destinée au raccordement ferroviaire de l'EuroAirport doit faire l'objet d'une augmentation appropriée par le biais d'un financement spécial de la Confédération.*

B. Développement de la Osttangente

La Osttangente, partie de l'axe autoroutier suisse nord-sud qui traverse Bâle, enregistre jusqu'à 150 000 véhicules par jour. Afin d'éviter qu'en cas de bouchon, le trafic ne se déporte sur les routes locales et donc les quartiers d'habitation, il est indispensable de disposer de réserves de capacités suffisantes sur ce tronçon autoroutier d'importance nationale et internationale. Le problème sera réglé en créant une voie supplémentaire dans les deux sens. Mais, dans l'intérêt des riverains, cela nécessite l'installation d'une protection acoustique moderne et conforme à la loi. De plus, la seule possibilité de ne pas réduire davantage la qualité de vie est de construire une ligne d'autoroute encaissée du Gellertdreieck jusqu'au Schwarzwaldtunnel. L'itinéraire de l'autoroute peut également aider à remédier à la désarticulation de plusieurs quartiers.

Jusqu'à présent, la Confédération se déclare favorable à la mise en œuvre de ces mesures nécessaires et controversées pour se mettre en conformité avec la loi sur la protection acoustique concomitantes au développement de la Osttangente. En étant très optimiste et en tablant sur un début du chantier en 2019 et une durée des travaux de construction d'au moins 7 ans, la mise en conformité de la protection acoustique ne serait effective qu'en 2026. Mais la hausse constante des émissions sonores ne peut pas être infligée aux riverains pendant 15 années supplémentaires.

Actuellement, la Confédération se dit prête à étudier des variantes pour le développement de la Osttangente basées sur l'encaissement de la route, en sollicitant éventuellement une participation financière du canton de Bâle-Ville. Dans ce contexte, la conférence métropolitaine de Bâle pose les revendications suivantes:

- > *Mesures supplémentaires de protection acoustique le long de l'actuel itinéraire de la Osttangente en 2012, conformément aux nouvelles directives plus strictes de protection acoustique promulguées par la Confédération.*
- > *Avancée rapide des étapes de planification et du plan de financement pour la construction encaissée avec pour objectif de commencer les travaux en 2019.*