

Zusammenfassung

Die trinationale Agglomeration Basel liegt im Herzen Europas. Ob per Auto, Bahn, Flugzeug oder Schiff – die Agglomeration Basel ist ein gut erreichbarer Verkehrsknotenpunkt. Die guten Verkehrsverbindungen sind ein Grund dafür, weshalb die Nordwestschweiz zu den stärksten Wirtschaftsregionen der Schweiz zählt.

An vielen Orten der Agglomeration Basel hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region stösst an ihre Grenzen. Für die betroffenen Städte und Gemeinden ist es daher unerlässlich, die Verkehrsprobleme in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung gemeinsam anzupacken – gemeinde-, kantons- und länderübergreifend. Die einzelnen Städte und Gemeinden sind zwar unterschiedlich stark vom zunehmenden Verkehr betroffen. Lösungen, die auch etwas bewirken, kann es aber nur für die gesamte Agglomeration geben und das Agglomerationsprogramm Basel bietet Gelegenheit dazu.

Aufgrund ihrer Lage ist die Agglomeration Basel nicht einfach mit anderen Schweizer Agglomerationen zu vergleichen: Sie liegt im Schnittpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Frankreich, den Beneluxstaaten sowie Italien und übernimmt daher auf Strasse und Schiene einen grossen Anteil des internationalen Nord-Süd-Transitverkehrs. Auf den entsprechenden Hauptachsen führt dies zu einer permanenten Grundauslastung. Dies schränkt den Spielraum für den regionalen Verkehr ein.

Was will das Agglomerationsprogramm?

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel werden Verkehr und Siedlung aufeinander abgestimmt. Koordiniert sollen Massnahmen aus den Bereichen öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr (LV) realisiert werden. Das Agglomerationsprogramm wird die Agglomeration Basel im Standortwettbewerb stärken; die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundbedingung für die stadt- und umweltgerechte Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums.

Die Kernstadt Basel sowie die umliegenden Regional- und Subzentren sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms als Wohn- und Wirtschaftsstandorte gestärkt werden; einerseits über das Setzen von Schwerpunkten im Siedlungsbereich wie z. B. durch das Entwickeln und Aufwerten von Bahnhofsgeländen und S-Bahn-Haltestellen, andererseits über koordinierte Massnahmen zur Verbesserung des Gesamtverkehrsystems.

Durch den bisherigen Ausbau der Regio-S-Bahn konnte der Modal Split verbessert werden. Weitere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn sind nötig, um diesen Erfolg nicht zu gefährden. Dies bedingt Infrastrukturausbauten bei der Bahn-Infrastruktur. Diese Projekte – wie zum Beispiel der von den Nordwestschweizer Kantonen mit Nachdruck geforderte Wisenbergtunnel – haben teils übergeordnete, nationale Bedeutung und werden in diesem Fall nicht über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert.

Weiter will das Agglomerationsprogramm über den Ausbau des Tramnetzes signifikante Umsteigeeffekte erzielen, bestehende Engpässe abbauen und die Erreichbarkeit von bisher nur ungenügend erschlossenen Siedlungsschwerpunkten verbessern. Insbesondere sollen auch die in Deutschland und Frankreich liegenden Nachbarstädte Weil am Rhein und Saint-Louis an den Nahverteiler Tram angeschlossen werden. Das Agglomerationsprogramm sieht zudem bedeutende Projekte zur Verbesserung des Fuss- und Radverkehrs vor.

Über die Konzentration des MIV auf den Hochleistungs- und Hauptstrassen will das Agglomerationsprogramm eine volkswirtschaftlich optimale Ausnutzung bestehender Infrastrukturen erreichen. Der Stau auf verschiedenen Strassenabschnitten soll abgebaut werden, um die damit verbundenen Staukosten zu senken und unerwünschten Durchgangsverkehr von den Wohnquartieren fernzuhalten. Dazu sind übergeordnete, nationale Massnahmen ebenso notwendig wie Massnahmen auf Ebene der Agglomeration. So werden einerseits einzelne Strassenabschnitte erweitert und Knoten verbessert, damit der Verkehr verflüssigt werden kann. Andererseits werden auch Strassenabschnitte umgestaltet und beruhigt, insbesondere in Dorfkernen.

Strategien

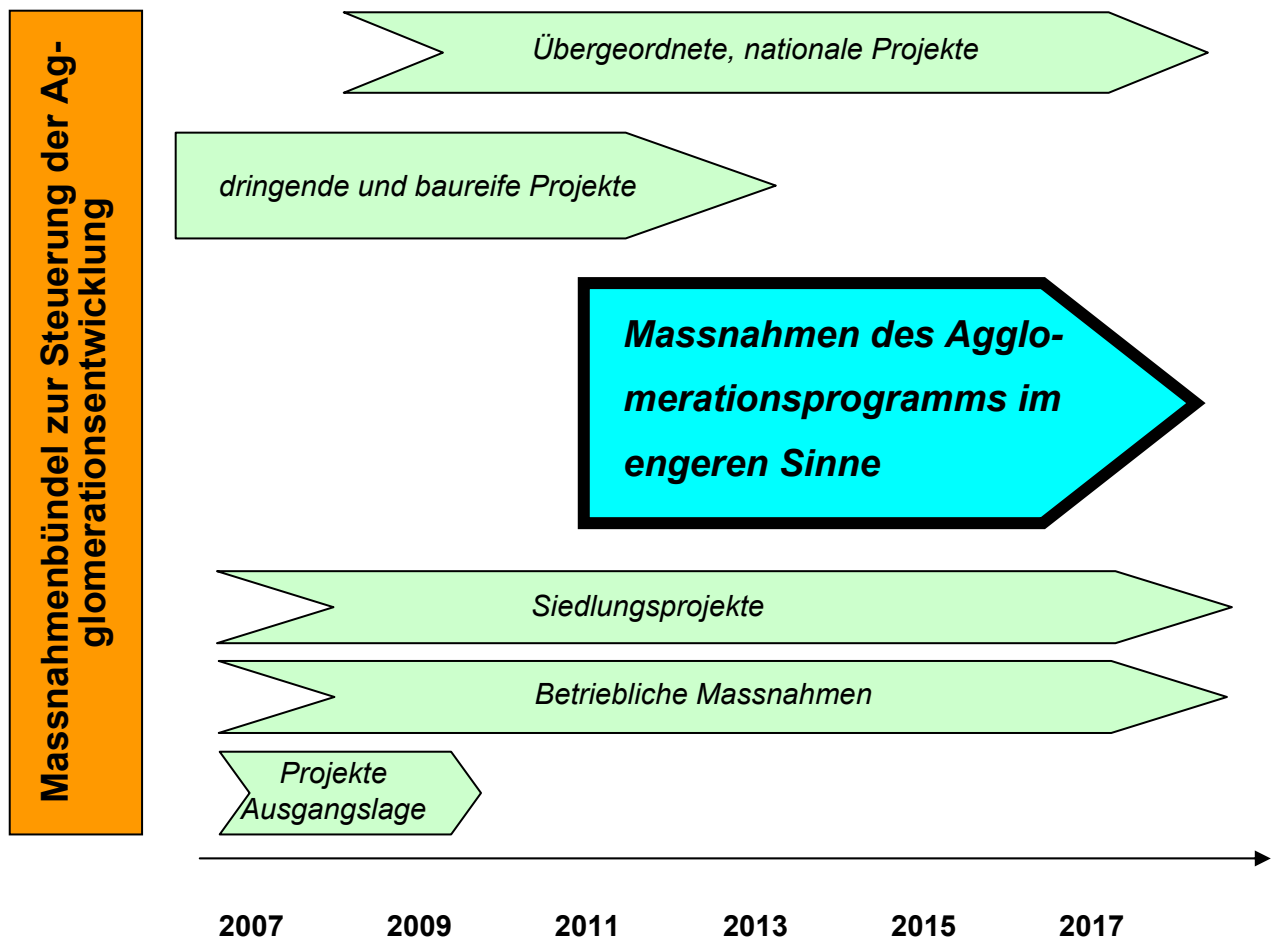
Basierend auf einer umfassenden Problemanalyse für die Bereiche Siedlung, ÖV, MIV, LV und Umwelt wurden – als Grundlage für das Agglomerationsprogramm – die Schwachstellen der Zukunft (Trendszenario) erörtert und daraus Strategien abgeleitet (vgl. Kapitel 4). Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen 51 Massnahmen basieren auf diesen Strategien und sollen die identifizierten Schwachstellen beheben (vgl. Kapitel 5). Die Massnahmen stehen in einem engen Zusammenhang mit Projekten, welche übergeordneten, nationalen Charakter haben, und werden ergänzt mit betrieblichen Massnahmen.

		Hauptziele des Agglomerationsprogramms		
<p>Strategien Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken. • ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern. • Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden. • Intermodale Knoten schaffen und aufwerten. • Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern. 	<p>Stärkung der trinationalen Agglomeration Basel unter Wahrung der Lebensqualität sowie Stärkung der polyzentrischen Struktur.</p>	<p>Optimale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsprojekten und optimale volkswirtschaftliche Nutzung vorhandener Infrastrukturen und Kapazitäten.</p>	<p>Optimierung der Zusammenarbeit zwischen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, AG und SO sowie dem ausländischen Teil der Agglomeration.</p>	
<p>Strategien öffentlicher Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engpässe beseitigen (Bahn, Tram). • ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus). • Strassengebundener ÖV verflüssigen. • Entflechten der Schienenverkehre. • Qualität im ÖV erhöhen. • Tarifverbund weiterentwickeln. • ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern. • Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden. • ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten. 				
<p>Strategien motorisierter Individualverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren. • Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau Infrastruktur. • Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen und Ausbau. • Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz der Verkehrsträger verbessern. 				

<p>Strategien Langsamverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen. • Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern. • Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen. • Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten. 			
<p>Strategien kombinierter Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intermodale Knoten schaffen und aufwerten. • Transportketten optimieren. • Mobilitätsmarketing einsetzen. 			
<p>Strategien Umwelt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die umweltgerechte Mobilität wird insbesondere durch die Strategien beim ÖV und LV gefördert. 			
<p>Strategien Wirtschaftsstandort</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umschlaggewerbe und die Anlagen des Güterumschlagverkehrs werden an dafür vorgesehenen Standorten konzentriert und verbunden. • EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und die Rheinhäfen an den Fernverkehr (Bahn und Strasse) anschliessen. 			

Gesamtschau

Das Agglomerationsprogramm Basel bietet eine Gesamtschau. Neben den eigentlichen Projekten des Agglomerationsprogramms werden deshalb auch weitere Massnahmen aufgeführt, die in engem räumlichem, funktionalem oder planerischem Zusammenhang mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind. Wichtige, übergeordnete und im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegende Projekte wie zum Beispiel der Wisenbergtunnel oder das Regio-S-Bahn-Herzstück müssen schon heute geplant werden, damit sie mittel- bis langfristig auch umgesetzt werden können.



Wirksamkeit

Mehrere Projekte sind erst kürzlich realisiert worden oder sind bereits baureif und können aufgrund ihrer Dringlichkeit ausgeführt werden. Zu diesen Projekten, die im Agglomerationsprogramm als «Ausgangslage» bezeichnet werden und gleichzeitig einen Teil der bereits erbrachten Vorleistungen darstellen, gehören viele ÖV-Projekte, besonders Massnahmen zum Ausbau der Regio-S-Bahn (neue Haltestellen). Dazu zählen aber auch der Ausbau von Verkehrsknoten und stark belasteter Strecken zugunsten des MIV sowie verschiedene LV-Projekte wie zum Beispiel Veloparkings (bike and ride).

Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen wurden auf ihre Wirksamkeit hin untersucht und bewertet (vgl. Kapitel 6):

- Die Massnahmen tragen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems bei, weil insbesondere auf die Beseitigung der Engpässe Wert gelegt wird. Zudem wird die ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten signifikant verbessert und intermodale Wege werden bevorzugt behandelt.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die Massnahmen gefördert, weil sie Schwerpunkte setzen, Siedlungsgebiete besser ausnutzen und dadurch die Zersiedelung eindämmen.
- Die Massnahmen leisten auch einen Beitrag zur Verminderung der Umweltbelastung sowie des Ressourcenverbrauchs, weil sie insbesondere die Lärmbelastung

- vermindern und zur Verminderung von Flächenbeanspruchung und Zerschneidung durch Setzen von Schwerpunkten beitragen. Die Reduktion von Staupotential führt zudem zu einer Reduktion des Ausstosses von Luftschadstoffen.
- Die grenzüberschreitenden Tramverlängerungen und die Taktverdichtung bei der Regio-S-Bahn nach Frankreich führen zu deutlichen Verlagerungen vom MIV auf den ÖV und tragen somit zu einer Verbesserung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Verkehr bei. Im Leimental wird das ÖV-Angebot dank Taktverdichtungen und Anpassungen beim Busnetz verbessert. Wegen der erwarteten Zunahme des Gesamtverkehrsvolumens dürfte die Verkehrsleistung des MIV – trotz Verbesserung beim Modal Split – nur leicht abnehmen. Dies bedeutet, dass vor allem kurze Fahrten vom MIV auf den ÖV verlagert werden können, lange Fahrten aber weiterhin mit dem Auto absolviert werden.

Massnahmen

Die Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms Basel werden aufgrund der zeitlichen Einteilung ihrer Finanz- und Baureife in drei Kategorien unterteilt (vgl. Kap 5.3): A-Liste (Finanz- und Baureife im Zeitraum 2011 bis 2014), B-Liste (Finanz- und Baureife im Zeitraum 2015 bis 2018) und C-Liste (nach 2019).

A-Liste (Zeitraum: 2011 bis 2014)

Massnahmen	Kosten-Nutzen-Verhältnis¹	Reife-grad²	Grobkosten-schätzung (in Mio. CHF)³
Ö8 Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	87,9
Ö11a ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Gut/sehr gut	3	2,87
Ö11b Trammerschliessung Erlenmatt	Gut/sehr gut	3	31
Ö18 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	90
Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental–Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	Gut/sehr gut	3	17
Ö98 Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (dringend und baureif)	Gut/sehr gut	3	30
Ö101 Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettlingen-Flüh	Gut/sehr gut	3	10
Ö102 Busbahnhof Laufen	Gut/sehr gut	3	7
Ö104 Busspuren auf Strasse	Gut/sehr gut	3	1
Ö105 ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	Gut/sehr gut	3	0,6
M19 Strassenerschliessung Erlenmatt	genügend	3	18,3
M27 Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	genügend	3	29,95
M32 P+R in Saint-Louis	Gut/sehr gut	3	12
M53 H2, Umfahrung Liestal	Gut/sehr gut	3	253
M54 H18 Vollanschluss Aesch	Gut/sehr gut	3	44
M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	Gut/sehr gut	3	17,6
M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	Gut/sehr gut	2	42
M67 Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	11,4
M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18	Gut/sehr gut	3	33
M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach	Gut/sehr gut	3	31
M81 Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	Gut/sehr gut	3	6,9
M83 Knotenpunkte in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	3,5
M84 Knotenpunkte in Rheinfeldern (CH)	Gut/sehr gut	3	1,6
M91 Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	genügend	3	10
M93 Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lör-racherstrasse	Gut/sehr gut	3	10
M94 P+R Weil am Rhein	Gut/sehr gut	3	3,3
M99 Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	Gut/sehr gut	3	2,1
M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil	Gut/sehr gut	3	59
M101 Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	Gut/sehr gut	3	23

¹ Möglichkeiten: „genügend“ oder „Gut/sehr gut“

² Möglichkeiten: 3 (Massnahme ist im Zeitraum 2011 bis 2014 bau- und finanzreif), 2 (fundierte Vorstudien sind gemacht, Machbarkeitsnachweis ist vorhanden, Kosten sind ermittelt) oder 1 (die Massnahme folgt aus der Analyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie, die Wirkungen sind grob beurteilt)

³ Gesamte Investitionskosten, teilweise sind Planungs- und Investitionskosten enthalten (vgl. Kapitel 6.4); Grobkostenschätzungen: +/- 30%

LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	Gut/sehr gut	3	4
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	Gut/sehr gut	3	3
LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	Gut/sehr gut	3	1
LV7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue (Rheinpromenade)	Gut/sehr gut	3	30
LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	Gut/sehr gut	2/3	35
			Total:	962

B-Liste (Zeitraum: 2015 bis 2018)

<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten-Nutzen-Verhältnis</i>	<i>Reife-grad</i>	<i>Grobkosten-schätzung</i> (in Mio. CHF)	
Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	Gut/sehr gut	1	50
Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz–Heiligholz	genügend	2	75
Ö53	Tangentialverbindung Reinach–Dornach	Gut/sehr gut	2	30
Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	Gut/sehr gut	2	50
Ö97	Neue Regio-S-Bahn Haltestellen	Gut/sehr gut	1/2	100
M66	Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	10
M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	Gut/sehr gut	2	4
M96	Kreisel Grabenring / Hegenheimerweg	Gut/sehr gut	1	3
M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	Gut/sehr gut	2	10
LV13	LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	Gut/sehr gut	2	5
			Total :	337

C-Liste (Zeitraum: nach 2019)

<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten-Nutzen-Verhältnis</i>	<i>Reife-grad</i>	<i>Grobkosten-schätzung</i> (in Mio. CHF)	
Ö9/Ö10	Regio-S-Bahn Innenstadttunnel (Herzstück)	--	1	Noch offen
Ö32	ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram)	--	1	Noch offen
Ö52	ÖV-Korridor Pratteln–Salina-Raurica	Gut/sehr gut	1	50
Ö71	Tramverlängerung Pratteln–Buholz	Gut/sehr gut	1	7,8
Ö94	ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben/ Hégenheim	--	1	Noch offen
M4	Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	2	250
M30a	Erschliessung/Parkierung St. Jakob	--	1	Noch offen
M58	Südumfahrung Basel	--	2	1100-1200
M90	H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	Gut/sehr gut	2	400
M92	Verkehrslenkung Salina-Raurica	--	1	Noch offen
M102	Erweiterung P+R-Anlagen	--	1	Noch offen

Kosten

In der ersten Phase (A-Liste) sollen insgesamt 962 Millionen Franken investiert werden (exkl. dringende und baureife Projekte sowie exkl. Planungs- und Projektierungskosten). Davon werden 7 % (73 Millionen Franken) für LV-Massnahmen ausgegeben, 277 Millionen Franken (29 %) sind für Massnahmen des ÖV reserviert und 612 Millionen Franken (64 %) für den MIV. Beinahe die Hälfte der MIV-Kosten sind auf ein einzelnes Projekt zurückzuführen (M53, H2 Umfahrung Liestal). Für Projekte, die erst mittelfristig (B-Liste) realisiert werden können, sind weitere 337 Millionen Franken budgetiert. Auch hier sind die Planungs- und Projektierungskosten noch nicht enthalten.

Budgetierte Investitionskosten der Massnahmen des Agglomerationsprogramms (in Mio. CHF) (Grobkostenschätzungen +/-30 %)

	ÖV ⁴	MIV	LV	Total (100 %)
A-Liste	277 (29 %)	612 (64 %)	73 (7 %)	962
B-Liste	305 (91 %)	27 (8 %)	5 (1 %)	337
Total	582 (45 %)	644 (49 %)	78 (6 %)	1299

Die maximale Beteiligung des Bundes liegt bei 50%. Was dies für die Agglomeration bedeutet, zeigt die folgende Abbildung:

	Total Kosten	Anteil Bund 50 %	Anteil Agglomeration
A-Liste	962	481	481
B-Liste	337	168,5	168,5
Total	1299	649,5	649,5

Dank dem Agglomerationsprogramm Basel können die anstehenden Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aus einer Gesamtsicht heraus angegangen werden. Kantons- und Gemeindegrenzen treten in den Hintergrund, demgegenüber rücken funktionale Beziehungen in den Vordergrund und bestimmen die Lösungssuche. Das vorliegende Programm ist nicht nur die notwendige Grundlage zur Mitfinanzierung von Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund; es ist gleichzeitig ein Instrument zur Weiterentwicklung der kantonalen hin zu einer agglomerationsweiten Verkehrs- und Siedlungsplanung.

⁴ Bei den grenzüberschreitenden Projekten (Tramlinien 3, 8, und 11) ist die Mehrwertsteuer nicht inbegriffen.