Das Agglomerationsprogramm Basel

Das Instrument zur Lenkung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Das Agglomerationsprogramm Basel

Ein neues Instrument für neue Chancen
In der Agglomeration Basel hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen, teils in einem Ausmass, welches die Verkehrsinfrastruktur zu Spitzenzeiten schon heute an ihre Grenzen bringt. Die betroffenen Kantone und Gemeinden sind gefordert, die Verkehrsprobleme in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung gemeinsam anzupacken. Lösungen, die spürbare Verbesserungen bringen, müssen die gesamte Agglomeration umfassen. Das Agglomerationsprogramm Basel bietet Gelegenheit dazu und nutzt diese Chance.

Auf Initiative des Bundes
Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau haben das vorliegende Agglomerationsprogramm Basel ausgearbeitet, nachdem der Bund die Agglomerationen der Schweiz aufgefordert hat, solche Programme zu erstellen. Im Gegenzug trägt der Bund zwischen 30 und 50 Prozent der Kosten eines Agglomerationsprogramms.

Was will das Agglomerationsprogramm?
Die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundbedingung für die stadt- und umweltgerechte Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums. Vorgeschlagen werden Projekte aus den Bereichen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr (Fussgänger- und Veloverkehr). Durch die optimale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowie über das Setzen von Siedlungsschwerpunkten sollen die Nordwestschweiz als Ganzes, die Kernstadt Basel und die Regional- und Subzentren im Speziellen als Wohn- und Wirtschaftsstandorte gestärkt werden. Die Agglomeration Basel soll unter Beibehaltung der jetzigen Lebensqualität im schweizerischen und europäischen Standortwettbewerb bestehen können.

Das Wichtigste

- **Das Agglomerationsprogramm stärkt die Zusammenarbeit. Die Verkehrsprobleme von Stadt und Umland werden gemeinsam angegangen.**
- **Das Agglomerationsprogramm betrachtet Siedlung und Verkehr gemeinsam und stimmt diese aufeinander ab.**
- **Das Agglomerationsprogramm ist ein Programm für die Bevölkerung der Agglomeration. Aktuelle oder künftige Schwach- und Staustellen werden behoben bzw. minimiert. Das steigert die Lebensqualität in der Region.**
- **Das Agglomerationsprogramm ist für die kommenden zwei Jahrzehnte ein wichtiges Instrument der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der Region.**
- **Das Agglomerationsprogramm setzt Prioritäten; in einer ersten Phase werden die Projekte der A-Liste (2011 bis 2014) realisiert.**
- **Es gibt eine Reihe von Verkehrsprojekten, die grossen Einfluss auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung haben werden. Diese «übergeordneten nationalen Projekte» (vgl. Karte) können jedoch nicht über das Agglomerationsprogramm Basel finanziert werden.**

Foto: Lilo Kelly

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung parallel steuern – das Beispiel Dreispitz

Beispielhaft soll der Dreispitz im Kleinen zeigen, was im Grossen geplant ist und wie die Bereiche Siedlung und Verkehr miteinander verknüpft werden können.

Vision Dreispitz
Historisch ist der Dreispitz mit seinen rund 50 Hektaren vor allem Standort zahlreicher Lager-, Logistik- und Produktionsunternehmen; heute sind es über 400 Unternehmen mit etwa 4000 Arbeitsplätzen. Dieses Bild soll sich ändern: In Zukunft wird ein Nutzungsmix aus Arbeiten, Wohnen, Kultur und Bildung den Dreispitz auszeichnen.
Schlüsselprojekte sollen diese Veränderung unterstützen und sichtbar machen, dazu gehört beispielsweise das sogenannte Kunstfreilager. Auf dem Areal des Basler Zollfreilagers will sich die Hochschule für Gestaltung und Kunst mit rund 1000 Studierenden und Dozenten niederlassen. Daneben gibt es Raum für Ateliers, Ausstellungen und Galerien, aber auch für neu angelegte Plätze und kleinere Parks. Zudem sollen grosszügige Wohnungen (Lofts) entstehen.

Mehr Menschen, mehr Mobilität
Die Metamorphose und Nachverdichtung des Dreispitzes hat Folgen: In 30 Jahren werden dort rund 2000 Menschen wohnen und 10 000 Beschäftigte ihrer Arbeit nachgehen. Mehr Menschen, mehr Angebot und mehr Möglichkeiten bedeuten auch mehr Mobilität – eine grosse Herausforderung für die Verkehrs- und Siedlungsplanung. Heute flankieren die Tramlinien 10, 11 und 16 sowie drei Buslinien den Dreispitz. Der Vorplatz der neuen Regio-S-Bahn-Haltestelle am Bernoullidepot wird zu einem zentralen Eingangsbereich in den Dreispitz umgestaltet.
Künftig geniessen der öffentliche Verkehr sowie Velofahrende und Fussgänger Priorität. Mit attraktiven Angeboten für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr kann die Chance genutzt werden, den Verkehr umweltfreundlich abzuwickeln.
Konkret sollen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten folgende Projekte umgesetzt werden: Kurzfristig sind neue Busspuren geplant, damit der Bus nicht im Stau stecken bleibt und der Fahrplan besser eingehalten werden kann. Zudem sollen Tram und Bus an den Lichtsignalen noch stärker bevorzugt werden. Dazu kommen neue Radwege durch das Areal. Mittelfristig soll die Verbesserung der Erschliessung durch das Tram geprüft werden; dazu ist eine Linienführung der Tramlinie 11 durch das Areal mit Weiterführung Richtung Süden (Heiligholz) angedacht.
Im Dreispitz gehen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Hand in Hand.

Siedlungsentwickung und Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr gehen Hand in Hand. Im Bild die neue Regio-S-Bahn-Haltestelle Dreispitz.

Foto: Ruedi Wahl

Kooperation über Grenzen hinweg

Drei Länder, vier Kantone, 127 Gemeinden
Die Grenzen überschreitende Zusammenarbeit ist eine Herausforderung. Beteiligt sind
- 3 Länder (Schweiz, Deutschland, Frankreich)
- 4 Kantone (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Aargau)
- 127 Gemeinden

Die Verkehrsprobleme wurden grenzüberschreitend erörtert und nach rund dreijähriger Arbeit haben die vier Kantonsregierungen dieses Programm verabschiedet. Damit ist die Zusammenarbeit aber keineswegs abgeschlossen, sondern soll in Zukunft weiter vertieft werden.

Kantone
Um die Projekte des Agglomerationsprogramms umzusetzen, braucht es eine gemeinsame Trägerschaft. Die vier beteiligten Kantone streben dafür mittels eines Staatsvertrags die Erweiterung der bestehenden Regionalplanungsstelle beider Basel (RPS) an.

Gemeinden
Alle betroffenen Gemeinden konnten sich im Rahmen einer breiten Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm äussern. In Zukunft sollen die Gemeinden verstärkt einbezogen werden – insbesondere auf Ebene der einzelnen Projekte.

Partner im Ausland
Die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel wurde mit den deutschen und französischen Nachbarn über den Verein Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB) koordiniert. Im weiteren Verlauf des Agglomerationsprogramms ist ein verstärkter Einbezug der ausländischen Partner für das Verfolgen von gemeinsamen Strategien und letztendlich für das Gelingen des Programms wichtig.

Gemeinsame Strategien

Das Rückgrat des Agglomerationsprogramms Basel bilden folgende Strategien:

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- **Engpässe bei Bahn und Tram beseitigen**
- **ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Bus und Tram)**
- **Strassengebundenen ÖV verflüssigen**
- **Entflechten des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr sowie Regional- und Fernverkehr)**
- **Qualität im ÖV erhöhen**
- **Tarifverbund trinational weiterentwickeln**
- **ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern**
- **Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden**
- **ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum aufrechterhalten**

Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Lastwagen)

- **Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren**
- **Verkehrsnachfrage durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement steuern und lenken – vor Ausbau der Infrastruktur**
- **Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen und Ausbau der Infrastruktur**
- **Wohngebiete sowie Ortskerne beruhigen und Zusammenspiel der Verkehrsträger verbessern**

Siedlung

- **Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raums lenken**
- **ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern**
- **Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden**
- **Knoten wie Bahnhöfe und Regio-S-Bahn-Haltestellen zur Verknüpfung der Verkehrsarten schaffen und aufwerten**
- **Wohngebiete und Ortskerne beruhigen und Zusammenspiel der Verkehrsträger verbessern**

Langsamverkehr (LV)

- **Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen**
- **Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern**
- **Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen**
- **Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten schaffen und ergänzen**

Kombinierter Verkehr

- **Knoten wie Bahnhöfe und Regio-S-Bahn-Haltestellen zur Verknüpfung der Verkehrsarten schaffen und aufwerten**
- **Verknüpfung von Bus und Bahn, Bus und Tram sowie von Tram und Bahn verbessern**
- **Mobilitätsmarketing einsetzen**

Wirtschaftsstandort

- **Umschlaggewerbe und Anlagen des Güterumschlagverkehrs an dafür vorgesehenen Standorten konzentrieren und verbinden**
- **EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und die Rheinhäfen an den Fernverkehr (Bahn und Strasse) anschliessen**

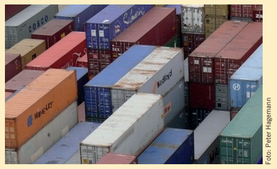


Foto: Peter Hagmann

Weitere Informationen

Den ausführlichen Bericht sowie weitere Unterlagen finden Sie auf:
www.agglomerationsprogramm-basel.ch

Résumé

Le trafic a fortement augmenté dans l'agglomération bâloise au cours des dernières années. Les pays, cantons et communes concernées doivent s'attaquer ensemble aux problèmes de circulation en accord avec le développement urbain. Le projet d'agglomération Bâle actuel a été élaboré conjointement par les quatre cantons suisses Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure et Argovie en vue de la contribution financière de la Confédération. Les travaux ont été coordonnés avec les voisins allemands et français par le biais de l'Association Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB).
Les quatre cantons se sont fixés des objectifs ambitieux. L'agglomération transfrontalière de Bâle doit pouvoir s'affirmer dans la compétition suisse et européenne tout en maintenant sa qualité de vie actuelle. L'exploitation optimale de l'infrastructure de transports ainsi que la définition de pôles d'habitat permettront de renforcer l'agglomération en tant qu'entité, le noyau urbain de Bâle ainsi que les centres régionaux et suburbains en tant que lieux d'habitation et sites économiques.
Dans une première phase, le projet d'agglomération Bâle comprend 36 projets (cf. liste A). Ces projets dans les domaines des transports publics, du transport individuel motorisé et de la mobilité douce (piétons et vélos) seront financés et réalisés entre 2011 et 2014. Au total, 962 millions de francs suisses seront investis dans ces projets, dont 7% pour 5 projets de mobilité douce, 29% pour 10 projets de transports en commun et 64% pour 19 projets en faveur du transport individuel motorisé.
Les problèmes de transport ne peuvent être résolus qu'en réunissant les forces par delà les frontières. Dès lors, une approche globale de l'agglomération et une implication forte de nos voisins français et allemands sera déterminante pour une mise en œuvre réussie.

Foto: Fritz Schenk

Herausgeber

Baudepartement des Kantons Basel-Stadt
– Hochbau- und Planungsamt
Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt
– Öffentlicher Verkehr
Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
– Amt für Raumplanung
– Tiefbauamt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
– Abteilung Raumentwicklung
– Abteilung Verkehr
Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn
– Amt für Raumplanung
– Amt für Verkehr und Tiefbau
Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)

Kontakt

Baudepartement des Kantons Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt
Hauptabteilung Planung
Rittergasse 4, 4001 Basel
Tel. 061 267 92 25, Fax 061 267 67 43
E-Mail bdhpa@bs.ch

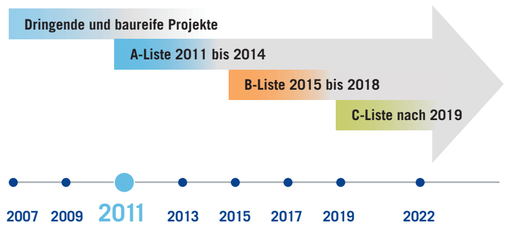
Weitere Informationen
Den ausführlichen Bericht sowie weitere Unterlagen finden Sie auf:
www.agglomerationsprogramm-basel.ch

Januar 2008

Gestaltung: VischerVettiger Basel Druck: Reinhardt Druck, Basel

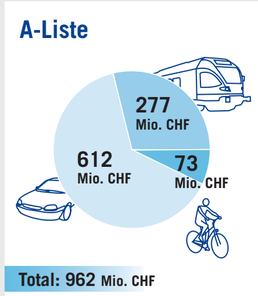
Kosten und Finanzierung

Zeitraum, in denen die Projekte baureif sind und die Finanzierung gesichert ist:



Kosten
In der ersten Phase sollen insgesamt 962 Millionen Franken für die Projekte der A-Liste investiert werden. Davon werden 7% für 5 Projekte des Langsamverkehrs ausgegeben, 29% sind für zehn Projekte des öffentlichen Verkehrs und 64% für 19 Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs vorgesehen. Für Projekte der B-Liste werden schätzungsweise weitere 337 Millionen Franken notwendig; davon sind fast 90% für den öffentlichen Verkehr reserviert. Die Kosten der Projekte der C-Liste können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Der Bund und die vier am Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone tragen diese Kosten gemeinsam, wobei der Bund voraussichtlich einen Anteil zwischen 30% und 50% der Investitionskosten übernimmt. Das bedeutet, dass die vier Kantone mindestens 481 Millionen Franken selber zu tragen haben.



Budgetierte Investitionskosten der Projekte des Agglomerationsprogramms (in Mio. CHF; Grobkostenschätzungen +/-30%. Teilweise sind Planungs- und Projektierungskosten enthalten)

Die Projekte der A-Liste (2011–2014)

Diese dringenden und baureifen Projekte werden ab 2008 realisiert: [1]

		Grobkostenschätzung (in Mio. CHF) [2]
Ö8	Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein	87,9
Ö98	Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	30

Zur Mitfinanzierung beantragte Projekte (2011–2014):

Ö11a	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	2,87
Ö11b	Tramerschliessung Erlenmatt	31
Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	90
Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental–Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	17
Ö101	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	10
Ö102	Busbahnhof Laufen	7
Ö104	Busspuren auf Strasse	1
Ö105	ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	0,6
M19	Strassenerschliessung Erlenmatt	18,3
M27	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	29,95
M32	P+R in Saint-Louis	12
M53	H2 Umfahrung Liestal	253
M54	H18 Vollanschluss Aesch	44
M62	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	17,6
M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	42
M67	Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	11,4
M70	Neue Birsbrücke Aesch-Dornach/Anschluss Dornach an H18	33
M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	31
M81	Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	6,9
M83	Knotenpunkte in Kaiseraugst	3,5
M84	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	1,6
M91	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	10
M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	10
M94	P+R in Weil am Rhein	3,3
M99	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	2,1
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	59
M101	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	23
LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	4
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	3
LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	1
LV7	Velo-/Fussverbindung St. Johann-Park - Huningue (Rheinpromenade)	30
LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	35
		962

Die Projekte der B- und C-Listen sind auf der Karte aufgeführt.

1 Zwei weitere dringende und baureife Projekte (Ö7 Führung Tramlinie 1 über Bahnhof St. Johann, M52 H2 Pratteln-Liestal) sind bereits in Bau (vgl. Karte).
2 Gesamte Investitionskosten, Grobkostenschätzungen: +/- 30%. Teilweise sind Planungs- und Projektierungskosten enthalten.

Die nächsten Schritte

Die Regierungen von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau haben im Dezember 2007 das Agglomerationsprogramm Basel verabschiedet und dem Bund zur Prüfung eingereicht. Es bildet die Basis für die weiteren Planungen und kann bei Bedarf aktualisiert werden. Zur Umsetzung werden die vier beteiligten Kantone eine gemeinsame Trägerschaft bilden. Die agglomerationsweite Perspektive wird für die erfolgreiche Umsetzung zentral sein, denn die Verkehrsprobleme lassen sich nur grenzüberschreitend mit vereinten Kräften lösen.

Foto: ARE

Realisierung der dringenden und baureifen Projekte	ab 2007
Verschiedene Bundesämter prüfen die Agglomerationsprogramme	2008/ 2009
Die vier Kantone treiben die Planung der Projekte der A-Liste (2011–2014) voran.	laufend
Beschluss des Bundesparlaments über die Beiträge an die Agglomerationsprogramme	2010
Realisierung der bewilligten Projekte der A-Liste	ab 2011