AGGLOPROGRAMMBASEL

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr'45

Stand: 09. September 2026

AGGLOPROGRAMMBASEL

Impressum

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.aggloprogramm.org
www.agglobasel.org

Politische Steuerung:

Isaac Reber, Präsident Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller, Vize-Präsidentin Agglo Basel
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

Stephan Attiger, Regierungsrat
Kanton Aargau

Sandra Kolly, Regierungsrätin
Kanton Solothurn

Marion Dammann, Landrätin
Landkreis Lörrach

Jean-Marc Deichtmann, Président
Saint-Louis Agglomération (SLA)

Gesamtverantwortung:

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Fabio Cachaco
Leiter Aggloprogramm Basel

Inhalt

Management Summary 4
1. Einleitung 5
2. Gesamtwürdigung der Vorlage 5
3. Beantwortung der Fragen 6
Teil 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage 6
Teil 2: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 8
Teil 3: Ausbau der Nationalstrassen 8
Teil 4: Programm Agglomerationsverkehr 8
Teil 5: Weitere Bemerkungen 14
4. Schlusswort 15

Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur «Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr ’45» Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Stellungnahme fokussiert auf den Teil Agglomerationsprogramm und insbesondere die Entscheide zur 5. Generation.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit der «Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr ’45» des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 5. Generation und dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation, grundsätzlich einverstanden.

Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation mit acht Wirkungspunkten eine gute Wirkung attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der trinationalen Agglomeration Basel aufgrund der Entwicklungen im Rahmen von Verkehr ’45 besonders herausfordernd. Dies betrifft insbesondere den Ausbauschritt bei der Eisenbahn. Basierend auf eidgenössischen Parlamentsbeschlüssen haben die Kantone bzw. kommunale Projektträger die Umfeldentwicklung von neuen S-Bahn-Haltestellen vorangetrieben. Aufgrund der Depriorisierung der S-Bahn-Haltestellen «Basel Neuallschwil» und «Dornach Apfelsee» im Rahmen von Verkehr ’45 (Teil Eisenbahn) wurden nun auch die geplanten Umfeldentwicklungen dieser S-Bahn-Haltestellen im Teil Agglomerationsverkehr depriorisiert. Wir erachten dies als höchst problematisch und können die Begründungen bzw. das Vorgehen so nicht akzeptieren. Denn die Projekte tragen wesentlich zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei. Sogar das ETH-Gutachten zu “Verkehr ‘45” hat die Haltestellen als Priorität 1 (Basel Neuallschwil) bzw. 2 (Dornach Apfelsee) eingestuft. Die bereits erarbeiteten Projekte würden obsolet, sowohl für die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst als auch für die umliegenden Vorhaben der kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und für Agglomerationsräume mit steigenden Mobilitätsbedürfnissen unbedingt zu vermeiden.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, dürfen Tramprojekte nicht einzig auf dem ETH-Gutachten «Verkehr’ 45» basieren, das zu dieser Thematik keine vertieften Analysen durchgeführt hat. Die Tramprojekte allein deshalb in den Horizont nach 2045 zurückzustufen, wird ihrer massgebenden Wirkung bei laufenden bzw. vor 2045 relevanten Siedlungsentwicklungen nicht gerecht und ist nicht zielführend.

Aufgrund der Ausführungen beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten der 5. Generation:

Nr.	Projekt	Antrag
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	B → A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	B → A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	B → A
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	C → A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	C → B
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr - Flächen	C → A
5M12	BS: Heuwaage - Binningerstrasse, Neuorganisation	C → B
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	B → C
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A → C

1. Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beschlossen (PST AP vom 09. September 2026). Trotz des sehr engen Zeitrahmens über die Sommerferien (CH, FR und DE) konnte sie trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Trägerschaftsmitglieder beschlossen werden. Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wirkungsvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und hat eine grosse Dynamik ausgelöst. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend etabliert. Die Gremien des Agglomerationsprogramms Basel sind fest davon überzeugt, dass mit fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und einer entschlossenen Umsetzung die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vernehmlassungsvorlage ein und legen unsere detaillierten Forderungen zum Teil Agglomerationsprogramm 5. Generation dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

2. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogamms Basel begrüsst die vorliegende verkehrsträgerübergreifende Gesamtbotschaft des Bundesrats grundsätzlich. Sie erachtet es als zielführend und zweckmässig, speziell angesichts der beschränkten finanziellen Mittel und der übergeordneten strategischen Ziele des Bundes eine verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Gesamtbetrachtung vorzunehmen. Mit «Verkehr ’45» hat das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine erste Auslegeordnung vorgenommen, um die STEP-Programme Bahn und Nationalstrasse sowie das Programm Agglomerationsverkehr aufeinander abzustimmen.

Die Trägerschaft freut sich, dass im Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation die erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die beachtlichen Herausforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgestrichen. Mit acht Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation eine gute Wirkung attestiert.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der Agglomeration Basel aufgrund der Entwicklungen im Rahmen von Verkehr ’45 besonders herausfordernd. Dies betrifft insbesondere den Ausbauschritt bei der Eisenbahn. Basierend auf eidgenössischen Parlamentsbeschlüssen haben die Kantone die Umfeldentwicklung von neuen S-Bahn-Haltestellen vorangetrieben. Aufgrund der Streichung der S-Bahn-Haltestellen «Basel Neuallschwil» und «Dornach Apfelsee» (Teil Eisenbahn) wurden auch die geplanten Umfeldentwicklungen dieser S-Bahn-Haltestellen (Teil Agglomerationsverkehr) depriorisiert. Die vorgeschlagene Streichung der S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee lehnt wir in aller Deutlichkeit ab und fordern, dass die beiden Projekte Teil des AS2035 bleiben. Die angeführten Kapazitätsüberlegungen sind unserer Einschätzung nach nicht zutreffend. Die Vorhaben wurden hingegen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bisher sehr gut bewertet, und Basel Neuallschwil wurde im ETH-Gutachten «Verkehr ‘45» sogar in der höchsten Prioritätsstufe bestätigt. Die Haltestellen sind mit der Siedlungsentwicklung eng abgestimmt und ermöglichen eine raumplanerisch sinnvolle Verdichtung an strategisch wichtigen Orten in der Agglomeration Basel: Mit der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil kann die Bevölkerung der Gemeinde Allschwil, die bisher über keinen Bahnanschluss verfügt, an da S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Damit ist ein erheblicher Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr und eine Entlastung der Strassen im Westen Basels zu erwarten. Wird die S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee und damit auch die Mobilitätsdrehscheibe nicht wie vorgesehen realisiert, kann das neue Quartier «Wydeneck» in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle nicht annähernd so gut mit dem öV erschlossen werden; seine

Entwicklung würde sich auf den Individualverkehr abstützen. Diese Entwicklung widerspräche dem Ziel der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Priorität auf den öffentlichen Verkehr. Die bereits erarbeiteten Planungen und Projektierungen werden entwertet, sowohl für die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst als auch für umliegende Projekte der kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und steigender Verkehrsbedürfnisse unbedingt zu vermeiden. Wir sind der klaren Meinung, dass eine Aufteilung von Massnahmen auf verschiedene Finanzierungsinstrumente nicht zu einer aufgeteilten Beurteilung von Massnahmen führen darf. Es liegt in der Natur der Sache, dass gebietsspezifische Gesamtentwicklungen, deren Umsetzung durch verschiedene Projektträger geschieht und mit Hilfe von verschiedenen Finanzierungsinstrumenten gesichert wird, als Gesamtpakete bewertet werden müssen, weil die Teilprojekte nur in der Summe die Gesamtwirkung entfalten können.

Gemäss der Prüfung durch die Bundesämter gelingt dem Agglomerationsprogramm Bassel die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in weiten Teilen gut, insbesondere bezogen auf die Innenverdichtung und Entwicklung an gut mit ÖV erschlossenen Standorten. Hervorgehoben wird die Intermodalität. Sie wird basierend auf einem überzeugenden agglomerationsweiten Konzept durch Aufwertungen von diversen grösseren und kleineren Verkehrsdrehscheiben massgeblich verbessert. Die Zurückstufung diverser Verkehrsdrehscheiben an geplanten S-Bahn-Haltestellen steht im Widerspruch zu dem als Stärke hervorgehobenen Konzept zur Intermodalität.

Kritisch sehen wir darüber hinaus, dass die Vernehmlassungsvorlage im Wesentlichen den Empfehlungen des ETH-Gutachtens Verkehr ’45 folgt und nur in begründeten Fällen von dessen Prioritäten und Empfehlungen abweicht. Diese stehen gerade beim Agglomerationsprogramm mehrfach im Widerspruch zu übergeordneten, strategischen Zielsetzungen, insbesondere der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Es ist wesentlich, dass der Bund Projekte, die für eine adäquate Erschliessung und Entwicklung der Agglomeration, für die innere Verdichtung, für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und für die optimale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von grosser Bedeutung sind, wie beantragt mitfinanziert bzw. in künftigen Generationen mitfinanzieren wird.

3. Beantwortung der Fragen

Teil 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Trägerschaft begrüsst grundsätzlich, dass der Bund die STEP-Programme Bahn und Nationalstrasse sowie das Programm Agglomerationsverkehr aufeinander abstimmt. Angesichts der schwierigen Ausgangslage aufgrund der Ablehnung des Autobahnausbaus durch die Stimmbevölkerung im November 2024 und der Finanzierungsengpässe bei der Bahn sieht die Trägerschaft einen auf eine Gesamtbetrachtung aufbauenden, abgestimmten Prozess als notwendig an. Dazu gehört es, den Fokus auf aus strategischer Sicht notwendige Schlüsselprojekte zu legen und auf gewisse Ausbauprojekte ganz zu verzichten.

Allerdings hätte sie sich eine fundiertere und breiter abgestützte Entscheidungsgrundlage für den politischen Prozess erhofft. Es wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage, insbesondere die Teile Strasse und Schiene, nur bedingt auf den bisherigen Strategien und Programmen aufbaut, sondern aufgrund einer ausserplanmässigen Priorisierung von Einzelvorhaben (Gutachten der ETH) zusammengestellt wurde. Der Bund weicht vom bisher unbestritten zweckmässigen Ansatz ab, dass aus Strategien und dem Bestand abgeleitet wird, wo ein Ausbau erforderlich bzw. zweckmässig ist. Mit dem ETH-Gutachten kehrt der Bund dieses Vorgehen um. Zudem fliessen gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den Einzelvorhaben kaum in die Beurteilung ein. Damit schwächt der Bund zum einen die Planungssicherheit der untergeordneten Behörden (Kantone, Gemeinden)

stark. Zum anderen führt die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte zu planerischen Defiziten.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der Agglomeration Basel aufgrund kürzlicher Entwicklungen im Rahmen von Verkehr ’45 besonders herausfordernd. Für einen koordinierten Umgang mit den nicht gesicherten übergeordneten Massnahmen auf Strasse und Schiene wäre die Erarbeitung einer nationalen, verkehrsträgerübergreifenden Langfristperspektive zu Verkehr und Mobilität durch den Bund zuträglich.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Aus Sicht der Trägerschaft weist die Vorlage Defizite in Bezug auf die Einbettung in übergeordnete Strategien, Abstimmung zwischen den Infrastrukturplanungen und zur Steuerung der Nachfrage auf.

Einbettung in übergeordnete Strategien:
Das Raumkonzept Schweiz, die Perspektive Bahn 2050, die langfristige Klimastrategie 2050 und der Sachplan Verkehr werden in der Vorlage zwar als strategische Grundlagen genannt. Es fehlt jedoch eine vertiefte Auseinandersetzung mit deren strategischen Zielen in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrssystems. Der Sachplan Verkehr beispielsweise gibt vor, dass in den STEP-Ausbauschritten dargelegt wird, inwiefern die Ausbauten den Inhalten und Entwicklungsstrategien des Sachplans entsprechen. Diese Vorgabe erfüllt die Vorlage aus unserer Sicht nicht.

Abstimmung zwischen Infrastrukturplanungen:
Aus unserer Sicht empfehlenswert wäre, geeignete Strukturen und Prozesse seitens Bund zu definieren, damit für Raum-Korridore (linear geprägte Fragestellungen) bzw. grössere, funktional konsistente Räume (Netzbetrachtungen) vermehrt strategische und verkehrsträgerübergreifende Entwicklungskonzepte erarbeitet werden können. Dabei ist ein geeigneter Umgang damit zu finden, dass die räumlichen Massstäbe von Agglomerationsprogrammen und Planungsregionen (z.B. im übergeordneten ÖV) sehr unterschiedlich sind. Wichtig ist zudem, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Planungen bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern auch umgekehrt. In diesem Zusammenhang sind die Erläuterungen der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungsstrategie pro Region ein erster Schritt. Diese fallen jedoch eher oberflächlich aus und sind unter Einbezug der kantonalen und kommunalen Planungsstellen sowie der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme weiterzuentwickeln und zu konsolidieren.

Steuerung der Nachfrage:
Technologische, prozessuale, lenkende und betriebliche Massnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrs und zur Glättung von Nachfragespitzen. Ihre Wirkungsbetrachtung als Beitrag an die strategischen Ziele wird jedoch kaum aufgezeigt. In der Vorlage wird zu wenig auf die Notwendigkeit von Massnahmen der Verkehrslenkung und der Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und -spitzenzeiten eingegangen. Es ist schade, dass der Bundesrat den Prozess von «Verkehr ‘45» nicht dazu genutzt hat, um eine Strategie zu entwickeln, wie Verkehrsinfrastrukturen durch lenkende und steuernde Massnahmen effizienter genutzt werden können bzw. wie sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel beeinflusst lässt und welche Ziele diesbezüglich verfolgt werden.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrs-projekten in einer Vorlage?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Das Agglomerationsprogramm Basel begrüsst das Vorhaben im Grundsatz. Der Bündelung der Vorlagen müsste allerdings eine noch stärkere Koordination bei der Erarbeitung vorausgehen, die sich stark an den

strategischen Zielen des Bundes (Perspektive Bahn 2050, Sachplan Verkehr, Raumkonzept Schweiz, Klimastrategie, …) ausrichtet.

Es ist zwar nachvollziehbar, dass die Bundesbeschlüsse über den Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturausbau aufgrund ihrer unterschiedlichen Finanzierungsquellen jeweils separat dem Referendum unterliegen sollen. Dabei besteht jedoch die Gefahr, dass bei negativ ausgehenden Referendumsabstimmungen die als Gesamtverkehrssystem aufeinander abgestimmten Verkehrsträger einseitig weiterentwickelt werden könnten. Dem muss der Bund mit geeigneten Massnahmen und Prozessen entgegenwirken.

Antrag basierend auf den Antworten zur grundsätzlichen Stossrichtung (Fragen 1-3):

In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen, um eine bessere strategische Abstützung bezüglich raumplanerischer Belange sicherzustellen und die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung regional zu vertiefen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.

Teil 2: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel schliesst sich bei der Beantwortung der Fragen zu Teil 2 (Fragen 4-13) der Stellungnahme von trireno an.

Teil 3: Ausbau der Nationalstrassen

Keine Anmerkungen oder Anträge (Fragen 14-19).

Teil 4: Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir unterstützen die Vorlage zur Finanzierung der 5. Generation der Agglomerationsprogramme und begrüssen, dass sich die Vorlage auf die fundierte und bewährte Beurteilung durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE abstützt.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation mit acht Wirkungspunkten eine gute Wirksamkeit attestiert hat.

Wir stellen verschiedene Anträge zur Vorlage Verkehr ’45 in Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation. Wir beschränken uns dabei mit den Anträgen und Anmerkungen auf drei Hauptthemen:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen in AP5
- Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte
- Anmerkungen zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. S-Bahn-Haltestellen und Agglo-Projekte im Umfeld

Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen in AP5:

5VDS7 – EAP : Nouvelles plateformes multimodales

Das Projekt ist Teil einer klaren Strategie: den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, den Landverkehr klimafreundlicher zu gestalten, die Intermodalität zu verbessern, das Zu-Fuss-Gehen und das Radfahren zu fördern, den öffentlichen Raum umzugestalten und die trinationale Rolle des EuroAirports als Verkehrsdrehscheibe zu stärken. Die Strategie wird dadurch verstärkt, dass die Verkehrsdrehscheibe unabhängig von der Entscheidung über die Bahnanbindung EuroAirport realisiert wird. Sollte die Bahnanbindung EuroAirport nicht (in naher Zukunft) realisiert werden, bildet die Verkehrsdrehscheibe die Hauptinfrastruktur für den Ausbau des öffentlichen Strassenverkehrs (Bus). Damit liegt eine aufwärtskompatible mittelfristige Lösung vor, so wie es der Bund in vorherigen Prüfberichten bei Massnahmen mit Bezug zu übergeordneten Planungen stets verlangt hat. Gerade vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass das Projekt umpriorisiert wurde. Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Damit liegt ein weit fortgeschrittener Projektstand vor. Mit der geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2028 (Vorgabe aufgrund Terminalerweiterung) ist eine Realisierung in einer späteren Generation nicht möglich. Entgegen der Begründung im Prüfbericht erfolgten zudem in der Projektierung weitreichende Abklärungen zur Parkplatzsituation. Der Flughafen beherbergt verschiedene Arten von Parkings (Kurzzeit, Langzeit, mit Shuttle etc.) und die Parkplatzsituation war einer der wichtigsten Bausteine in der Planung der Verkehrsdrehscheibe.

ARE-Code:	2701.5.007
Kosten:	CHF 21.00 Mio.
Massnahmenträger:	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	**B → A**

5VDS4 – Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof

Der Nutzen der Massnahme wird, insbesondere auch mit Blick auf die geringen Kosten, als genügend eingeschätzt. Am „alten“ Haltepunkt ist die Erreichbarkeit mit dem Auto erheblich eingeschränkt und ein P&R-Angebot ist dort räumlich nicht möglich, weshalb das Potenzial, auf die Bahn umzusteigen, nicht ausgeschöpft werden kann. Zudem fehlt heute die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge aufzuladen. Die Anbindung der Ortschaften in Seiten- und Hochlage sowie der Schweiz an die Hochrheinbahn ist heute nur unzureichend gegeben. Mit dem P&R wird die Erreichbarkeit der Hochrheinbahn über die neue Brücke Laufenburg auch für Schweizer erheblich verbessert und somit das bessere ÖV Angebot Richtung Basel gut erreichbar. Auf der neuen Hochrheinbahn werden die CH-Tarife und GA/Halbtax Gültigkeit haben. Nach der laufenden Realisierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn entsteht ein entscheidendes Zeitfenster, in dem die Stadt Laufenburg den Ausbau des P+R-Standorts konsequent umsetzen sollte, um die verbesserten Bahnangebote unmittelbar mit einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Stärkung der Intermodalität zu verknüpfen. Andernfalls wird riskiert, dass bestehende Pendlerverhalten im MIV weiterhin bestehen bleiben.

ARE-Code:	2701.5.004
Kosten:	CHF 4.02 Mio.
Massnahmenträger:	Laufenburg (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	**B → A**

5FVV3 – BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen

Die Massnahme ist entgegen der Annahme im Prüfbericht reif. Ein abgeschlossenes Vorprojekt mit einer nachvollziehbaren Kostenrechnung liegt vor und kann bei Bedarf dem Bund abgegeben werden. Die Massnahme liegt teils auf einer zukünftigen Velovorzugsroute, teils auf einer Velohauptverbindung. Sie muss im Zuge von Erhaltungsmassnahmen umgesetzt werden. Eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt ist mit höheren Kosten und dem Verlust von Synergien verbunden, denn auch die notwendige Verschiebung der Tramgleise kann gleichzeitig mit den Erhaltungsmassnahmen erfolgen.

ARE-Code:	2701.5.090
Kosten:	CHF 7.84 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	**B → A**

5VDS1 – Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee

Die Verkehrsdrehscheibe Dornach Apfelsee wurde zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle und der Entwicklung des Wydeneck-Areals geplant. Sie ist ein Leuchtturmprojekt der koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, weil Siedlungsentwicklung, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr von Beginn an integriert geplant wurden. Die im Agglomerationsprogramm enthaltenen Teilprojekte wurden konsequent auf die neue Haltestelle und deren Funktion als Mobilitätsdrehscheibe abgestimmt. Mit dem Wydeneck entsteht eines der bedeutendsten Innenentwicklungsgebiete im Birsraum in der Agglomeration Basel. Die Transformation des ehemaligen Industrieareals zu einem gemischt genutzten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsplätzen und hochwertigen Freiräumen basiert auf einer leistungsfähigen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Damit setzt das Projekt die Grundsätze des Bundes zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie zur koordinierten, grenzüberschreitenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beispielhaft um. Wird die S-Bahn-Haltestelle – wie im Teil Eisenbahn der Vorlage vorgesehen – auf einen Zeitpunkt nach 2045 verschoben, kann auch die Verkehrsdrehscheibe ihre vorgesehene Funktion nicht erfüllen. Damit wird ausgerechnet ein Leuchtturmprojekt geschwächt, das die Grundsätze des Bundes zur koordinierten Raum- und Mobilitätsentwicklung in besonderem Masse umsetzt. Die Rückstufung der VDS-Massnahme würde diesen Widerspruch zusätzlich verstärken, die Umsetzung der abgestimmten Entwicklung des Kantonsgrenzen überschreitenden Birsraums erheblich erschweren und das Potenzial, zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, deutlich reduzieren. Die beantragte Umpriorisierung der VDS-Massnahme ist deshalb untrennbar mit der im ursprünglichen Zeithorizont vorgesehenen Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee verbunden.

ARE-Code:	2701.5.001
Kosten:	CHF 7.10 Mio.
Massnahmenträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	**C → A**

5VDS10 – BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung

Mit der Haltestelle kann die Bevölkerung der Gemeinde Allschwil, die bisher über keinen Bahnanschluss verfügt, an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Damit ist ein erheblicher Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr und eine Entlastung der Strassen im Westen Basels zu erwarten. Die Massnahme trägt zu einer besseren Erschliessung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten insbesondere von Grossbasel West und im Bachgraben bei. Dort befindet sich ein national Bedeutendes Arbeitsplatzgebiet für Life Sciences mit hoher Entwicklungsdynamik. Durch die Umgestaltung des Umfelds der neuen S-Bahn-Haltestelle wird eine optimale städtebauliche Integration in die heutige Situation erzielt und eine intermodale Verkehrsdrehscheibe aufgebaut. Diese Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht, genauso wie die Verknüpfung der Verkehrsmittel, einem der Hauptziele des Programms Agglomerationsverkehr. Die Zurückstufung der Verkehrsdrehscheibe an der von der ETH im Gutachten Verkehr ‘45 priorisierten geplanten S-Bahnhaltestelle Basel Neuallschwil steht im Widerspruch zu strategischen Zielsetzungen des Bundes und der Agglomeration. Ein gemeinsam von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil erarbeitetes Entwicklungskonzept zeigt auf, wie der Stadtraum rund um die Haltestelle aufgrund der sprunghaft steigenden Erreichbarkeit städtebaulich in Wert gesetzt werden kann. Entgegen den Aussagen im Prüfbericht sind zudem die einzelnen Teilprojekte (Bus- und Tramhaltekanten, Anbindung an Fussweg- und Veloroutennetz, Veloabstellanlagen, Aufenthaltsflächen und Aufwertung der angrenzenden Strassen) in einer abgeschlossenen Vorstudie mit Kostenrechnung definiert. Aufgrund der vorweg von Bundesseite vertraulich angekündigten Depriorisierung der Haltestelle hat der Kanton das Vorprojekt zum Stadtraum noch nicht ausgelöst, um die öffentliche Vorlage Verkehr ’45 des Bundes abzuwarten. Eine BS-interne Prüfung in dieser Phase hat aber gezeigt, dass grösste Teile der Massnahme auch ohne oder bei verzögerter Realisierung der Haltestelle im Sinne der Agglomerationsziele relativ zeitnah umgesetzt werden könnten und sollten.

ARE-Code:	2701.5.010
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	**C → B**

5M5.2 – BS: Verbesserungen Fuss-und Veloverkehr - Flächen

Die Massnahmen bestehen aus zahlreichen sogenannten Quick-Win-Projekten und Sofortmassnahmen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit in Strassenräumen für den Fuss- und Veloverkehr, an die pauschale Bundesbeiträge für die Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum ausgerichtet werden können. Die Projekte werden jeweils zeitnah projektiert und umgesetzt und stehen in Koordination mit dem Ausbau der Fernwärme. Die Herleitung der Massnahmen erfolgt aus den Schwachstellenanalysen zum Fuss- und Veloverkehr.

ARE-Code:	2701.5.042
Kosten:	CHF 6.82 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	**C → A**

5M12 – BS: Heuwaage-Binningerstrasse, Neuorganisation

Diese Massnahme wird koordiniert mit der im B-Horizont eingeteilten Massnahme «5ÖV6 – BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau» im Jahr 2032 realisiert. Beide Vorhaben weisen denselben Planungsstand auf (abgeschlossenes Vorprojekt, detaillierte Kostenrechnung liegt vor) und dienen als zwingend benötigte Vorarbeit für Bauarbeiten im Raum Bahnhof SBB, insbesondere für den Bau der neuen Margarethenbrücke (Leistungssteigerung Basel SBB West) im Ausbauschritt 2027.

ARE-Code:	2701.5.076
Kosten:	CHF 30.00 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	**C → B**

5M3 – BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse–Thiersteinerallee

Aufgrund der Baustellenkoordination im Raum rund um den Bahnhof SBB, insbesondere der Leistungssteigerung Basel SBB West (Ausbauschritt 2027), erfolgt die Ausführung nach 2036.

ARE-Code:	2701.5.038
Kosten:	CHF 10.64 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	**B → C**

5FVV7.1 – BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz

Es ist mittlerweile klar, dass als Massnahmenträger die Christoph Merian-Stiftung (Privater) auftritt. Die CMS kann als Privater keine Bundesmitfinanzierung erhalten.

ARE-Code:	2701.5.095 und 2701.5.096
Kosten:	CHF 5.55 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	A
Antrag:	**A → C**

Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte:

Die Vorlage erläutert in Zusammenhang mit Grossprojekten der Agglomerationsprogramme mehrfach, dass für Vorhaben, die gemäss ETH-Gutachten nicht als prioritär eingestuft worden sind, der Projektumfang zu reduzieren oder Alternativen zu suchen seien. Sie hält fest, dass Projekte mit Priorität 1 in der 5. Generation oder in einer späteren Generation zur Mitfinanzierung vorgeschlagen werden können. Entsprechend werden im Faktenblatt 1 zu Verkehr ’45 (Projekte im Zeitraum bis 2045) im Ausblick auf Agglomerationsprogramme ab der 6. Generation nur die entsprechend von der ETH priorisierten Tramprojekte der Agglomeration Basel aufgeführt. Insbesondere die für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung relevantesten Vorhaben, das Tramprojekt Klybeck und das Tram Klybeck – Westquai, fehlen. Dies ist angesichts der positiven Beurteilung des im B-Horizont der 5. Generation eingereichten und explizit als vorbildliches Beispiel bezeichneten Tramprojekts Klybeck absolut nicht nachvollziehbar. Im Prüfbericht belässt der Bund denn auch das Vorhaben 5ÖV7 Tramprojekt Klybeck gemäss Einreichung im B-Horizont.

B-Liste

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio. CHF) laut AP*	*Kosten (Mio. CHF)**	*Bundes-beitrag***
2701.5.032	5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	60.00	59.52	20.83
2701.5.033	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	160.00	158.73	55.56

Auszug aus dem Entwurf des Prüfberichts zu Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation, Seite 13

Umso unverständlicher ist es, dass der Bund im Faktenblatt 1 zu Verkehr ’45 (Projekte im Zeitraum bis 2045) dieses Projekt nicht aufführt. Der Bund hält zwar im Ausblick auf Programm Agglomerationsverkehr ab 6. Generation explizit fest: «In der aktuellen 5. Generation wurden Massnahmen mit Investitionskosten von 4,7 Milliarden Franken im sogenannten B-Horizont eingereicht. Diese Massnahmen sind noch nicht bereit für die Umsetzung ab 2028. Es ist davon auszugehen, dass der Grossteil dieser Massnahmen in der 6. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht wird». In der nachfolgenden tabellarischen Übersicht aus dem Faktenblatt 1 fehlt das Tramprojekt Klybeck folglich einzig auf Grund der Einstufung im ETH-Gutachten.

6 Basel: Zubringer Bachgraben - Allschwil	407
7 Basel: Tramprojekt Bachgraben	160
8 Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Steinengraben – Bahnhof SBB	90
9 Basel: Tram Wettstein, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	82
10 Basel: ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West	60
11 Basel: Tram Kleinbasel, Wettsteinplatz – Claragraben – Clarastrasse	25
12 Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Petersgraben – Blumenrein [1)]	20

Auszug aus der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr ’45, Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, Seite 66

Dies ist ein Widerspruch zum vorliegenden Prüfbericht und zur positiven Einschätzung des ARE zum Tramprojekt Klybeck. Ebenfalls wenig verständlich ist die ETH-Beurteilung beim vergleichbaren Entwicklungsprojekt Klybeck – Westquai mit neuer Tramerschliessung. Hier wurde – vielleicht aufgrund des frühen Planungsstandes und geringer Kenntnisse von Entwicklungspotential und heutiger ÖV-Auslastung in diesem Gebiet– die immense Bedeutung für eine der grössten Siedlungsentwicklungen der Region verkannt.

Die Eingabe künftiger Agglomerationsprojekte vor 2045 einzig auf die bezüglich Raumentwicklung fachlich nicht nachvollziehbare Beurteilung aus dem ETH-Gutachten abzustützen, ist angesichts eines der Hauptziele des Programms Agglomerationsverkehr – Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung - nicht tragbar. Tramprojekte, die diesem Ziel dienen und eine relevante Nachfrage mittelfristig abdecken könnten, sollen nicht von der Einreichung in einer künftigen Generation ausgeschlossen werden.

Folgende Aussagen des Bundes sind demnach widersprüchlich:

- Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation (Seiten 15, 16 und 18): Tram Klybeck wird unter Stärke zu WK1 als gezielten Ausbau des Tramnetzes bezeichnet. Unter Stärken WK2 wird das Areal klybeckplus mit neuer Tramverbindung als gutes Beispiel für Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufgeführt. In den Stärken zu WK4 ist das Tramprojekt Klybeck als positiver Beitrag der ÖV-Massnahmen zur Verschiebung des Modal Splits genannt.
- Erläuterungsbericht zu Agglomerationsprogrammen 5. Generation (Seite 13): Tramvorhaben werden als Entwicklungsträger für zentrale Gebiet aufgeführt.
- Erläuterungsbericht zu Agglomerationsprogrammen 5. Generation (Seite 2): Projekte erster Priorität gemäss ETHZ können in AP5 oder einer späteren Generation zur Mitfinanzierung vorgeschlagen werden.
- Erläuternder Bericht zu Vorlage Verkehr ‘45 (Seiten 58/66): Der Bund hält fest, dass die ETH ZH einzelnen Agglo-Grossprojekten späterer Generationen eine tiefe Priorität zuweist oder den Hinweis anbringt, dass der Projektumfang zu reduzieren ist oder Alternativen zu suchen sind. Explizit nennt er Tramprojekte der Region Basel. Dies betrifft u.a. das Tramprojekt Klybeck. Entsprechend ist dieses Vorhaben in Tabelle 15 (Grossprojekte Priorität 1 ab 6. Generation) nicht enthalten. Zudem steht dazu, dass für Vorhaben, welche die ETHZ nicht als prioritär erachtet, angepasste Lösungen vorzuschlagen seien.

Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte
Die Aussagen in den beiden Erläuterungsberichten zur Vorlage Verkehr ’45 (Kap. 1.4, 2.3.3 und 2.3.6) und zum Agglomerationsprogramm 5. Generation (Kap. 1.3) sind dahingehend anzupassen oder zu ergänzen, dass auch von der ETHZ nicht prioritär eingestufte Projekte eingereicht werden können und sollen, wenn sie einen entsprechenden Beitrag an die Ziele der Raumentwicklung und des Klimaschutzes leisten. Vorausgesetzt werden natürlich ein entsprechender Planungsstand und eine enge zeitliche Koordination mit der Siedlungsentwicklung.
Das Tramprojekt Klybeck ist in die Liste der ab 6. Generation bis 2045 mitzufinanzierenden Projekte aufzunehmen (Faktenblatt 1 zu Verkehr ’45) – entsprechend der Einschätzung im Prüfbericht zur 5. Generation, in dem das Tramprojekt im B-Horizont positiv beurteilt wird.

Anmerkungen zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. S-Bahn-Haltestellen und Agglo-Projekte im Umfeld:

Wir freuen uns, dass der Bund gemäss seinen Erläuterungen zur Nordwestschweiz anerkennt, dass Trams die Nachfrage über kurze und mittlere Distanzen nur teilweise aufnehmen können. Umso mehr erstaunt und befremdet uns aber zum einen, dass der Bund wichtige S-Bahn-Haltestellen in der Region, wie zum Beispiel «Basel Neuallschwil» und Dornach Apfelsee», und damit auch deren Integration ins städtischen bzw. räumliche Umfeld im Agglomerationsprogramm Basel zurückstuft. Sogar das ETH-Gutachten «Verkehr 45» hat die Haltestelle Basel Neuallschwil in der 1. Prioritätsstufe und die Haltestelle Dornach Apfelsee in der 2. Prioritätsstufe bestätigt.

Teil 5: Weitere Bemerkungen

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Betreffend Programm Agglomerationsverkehr

Um die Wirkung und Umsetzungseffizienz der Agglomerationsprogramme weiter zu erhöhen, ist es wichtig, auch in den künftigen Generationen prozessuale Erleichterungen und Flexibilisierungen bei mitzufinanzierenden Pauschalmassnahmen zu schaffen bzw. das vorhandene Potential für Vereinfachungen auszuschöpfen.

Um das Programm Agglomerationsverkehr auch langfristig zu sichern, sind ausreichende Einlagen in den NAF Voraussetzung. Allfällige finanzielle Engpässe im NAF dürfen auf keinen Fall zu Lasten des Agglomerationsverkehrs gehen.

Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse, der Dringlichkeit wirksamer Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaadaption sowie der Zielsetzung einer qualitätsvollen Innenentwicklung stehen Städte und Agglomerationen vor grossen Herausforderungen im Verkehrsbereich. Die Unterstützung des Bundes im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs (PAV) ist deshalb von zentraler Bedeutung. Seine bewährten Abläufe gewährleisten eine gute Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. In ähnlicher Art sollte auch die Entwicklung von künftigen verkehrsträgerübergreifenden Planungen und Beschlussvorlagen erfolgen. Mit der Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen leistet der Bund einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren und ressourcenschonenden Mobilität in den Agglomerationen. Wir erwarten deshalb einen engen Einbezug der Kantone, Agglomerationen und Städte in die entsprechenden Prozesse. 14/15

Mobilitätsdaten und ihre Vernetzung können einen substanziellen Beitrag zu einer effizienteren Infrastrukturnutzung beitragen – ein Beispiel dafür ist die Entwicklung multimodaler Apps, welche die Kombination des klassischen öffentlichen Verkehrs mit neuen Mobilitätsangeboten wie Bikesharing fördern.

4. Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1. bis 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, mit grossem Engagement weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Rückfragen steht Ihnen Fabio Cachaco, fabio.cachaco@agglobasel.org, Tel. +41 61 926 90 53, gerne zur Verfügung.

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)