AGGLO BASEL

8. Mitwirkungsveranstaltung

09. Juni 2015, Lörrach (DE)

Lörrach

Begrüssung

Jörg Lutz
Oberbürgermeister Stadt Lörrach

AGGLO BASEL

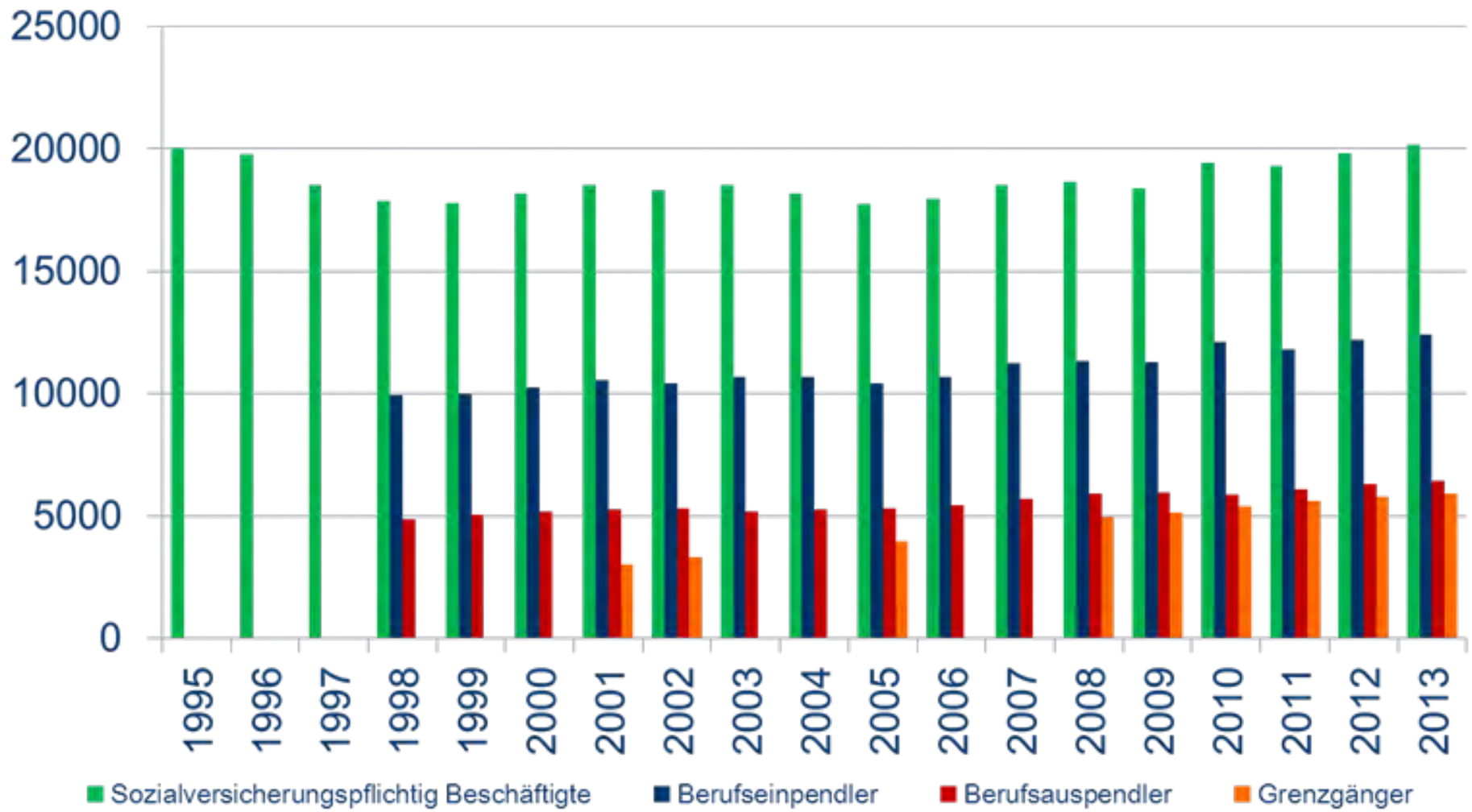
8. Mitwirkungsveranstaltung am 9.Juni 2015

Jörg Lutz
Oberbürgermeister

Lörrach

Pendlerströme

Mobilität in Lörrach / im Wiesental ist vor allem von Pendlerströmen geprägt

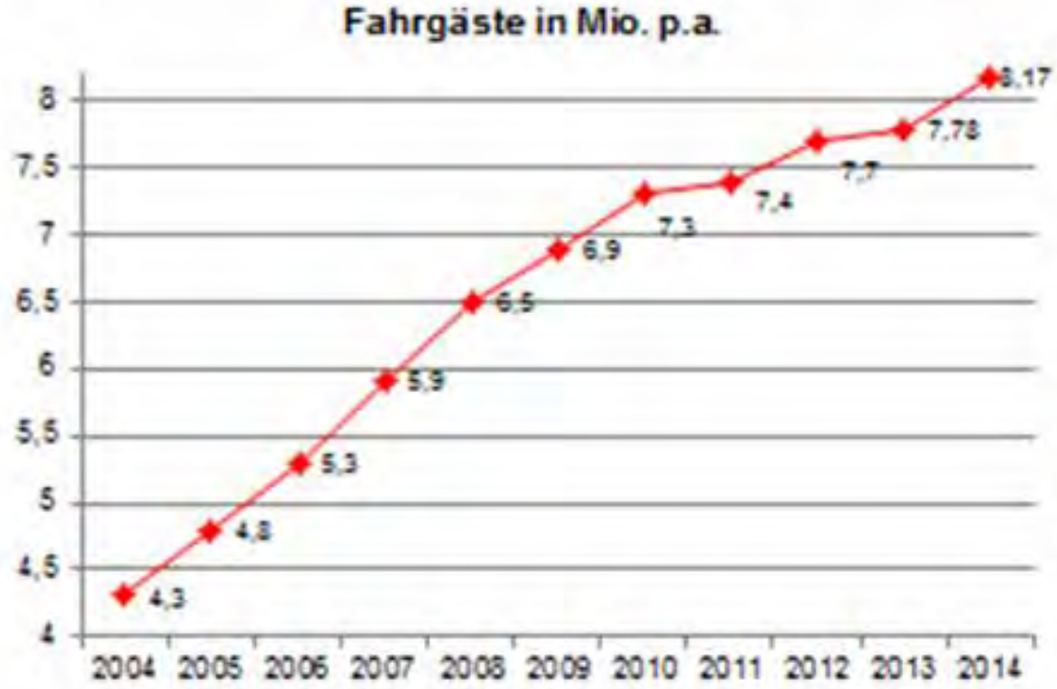


Lörrach

Regio – S - Bahn

SBB CFF FFS

Entwicklung Wiesentalbahn

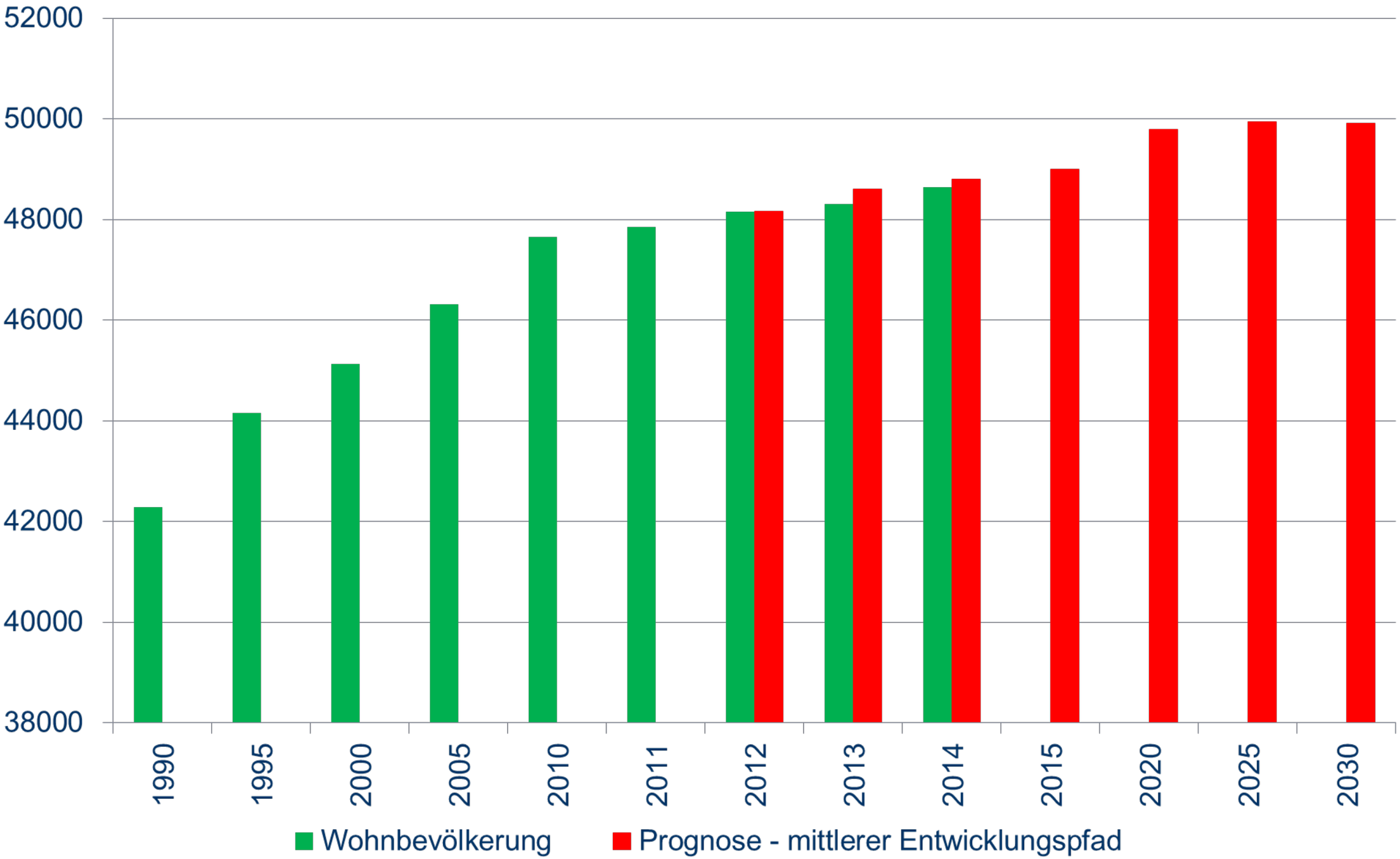


- Angebotserhöhung seit 2004 um ca. 40 %
- Nachfragesteigerung um ca. 85 %
- 22.500 Fahrgäste pro Tag
- Pünktlichkeit ca. 98 %
- Kundenzufriedenheit 1,9

Lörrach

Bevölkerungsentwicklung

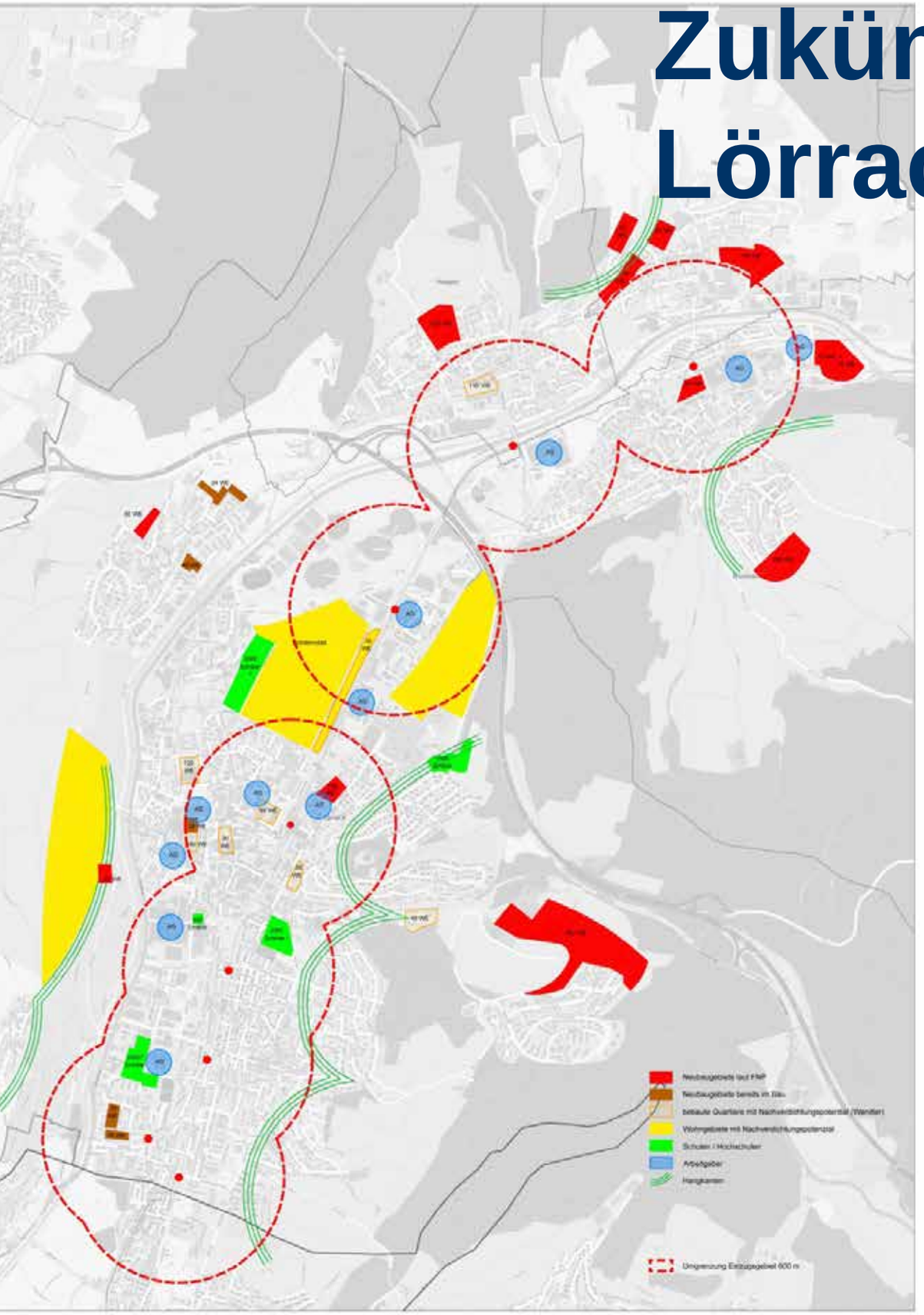
historisch - detailliert von 2010-2014 - mit Prognose



Quelle: Stadt Lörrach, Melderegister und Stat. Landesamt Baden-Württemberg Stuttgart, 2014

Lörrach

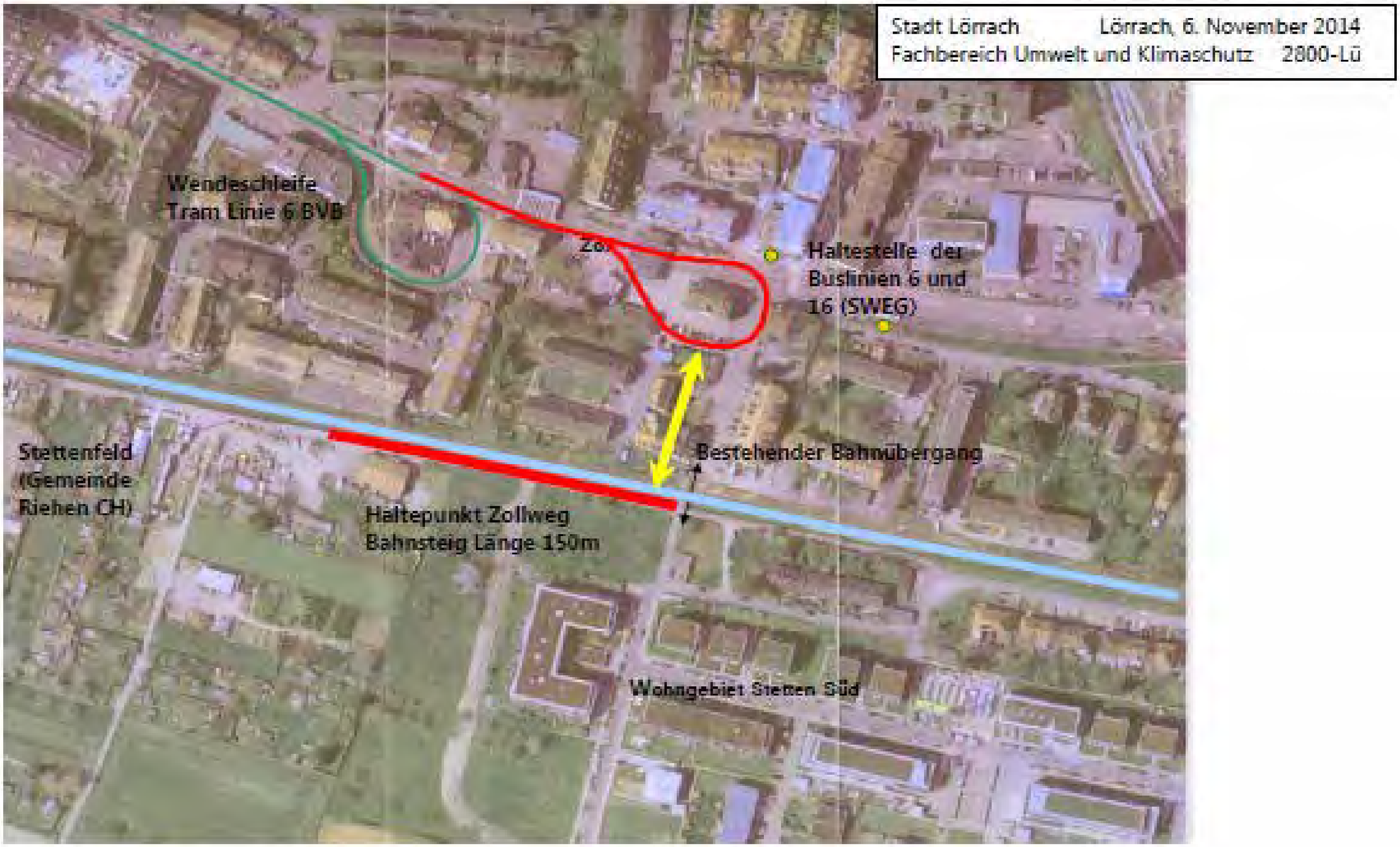
Zukünftige Entwicklung Lörrach und Wiesental



Übersichtsplan der Flächenpotentiale mit Hangkanten und 600m-Radien um die S-Bahn-Haltestellen, mit Arbeitgebern und Schulen

Lörrach

Haltestelle Zollweg



Lörrach

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Lörrach

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

10

Aktueller Stand des Agglomerationsprogramms Basel

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Für die Besucher:

- Information Stand 1. und 2. Generation
- Information zur übergeordneten trinationalen Strategie Strasse der 3. Generation
  - Umfassende Information der Teilnehmer
  - Alle Fragen dürfen gestellt werden
  - Inputs (Workshops) werden aufgenommen, geprüft und ggf. berücksichtigt

Für die Veranstalter:

- Information der Teilnehmer zum Stand der Agglomerationsprogramme und weiteres Vorgehen
- Workshops:
  - Spiegeln Schwachstellen / Erfahrungen
  - Weitere Schwachstellen
  - Lösungsansätze aus Sicht Städte/Gemeinden

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Ziel der heutigen Veranstaltung

Stand 1. und 2. Generation

Tramverlängerung St. Johann / Pro Volta

Bahnhof Dornach / Arlesheim

Hauptstrasse H2 (A22) Pratteln-Liestal

Velo – und Fussweg St. Johann-Huningue

Veloweg Allschwil-Oberwil

Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring

Ortsdurchfahrt Reinach

Tramverlängerung 8 nach Weil am Rhein

Birskopfsteg

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Agglo-Projektbeispiele (gebaut oder derzeit in Bau)

tram 3

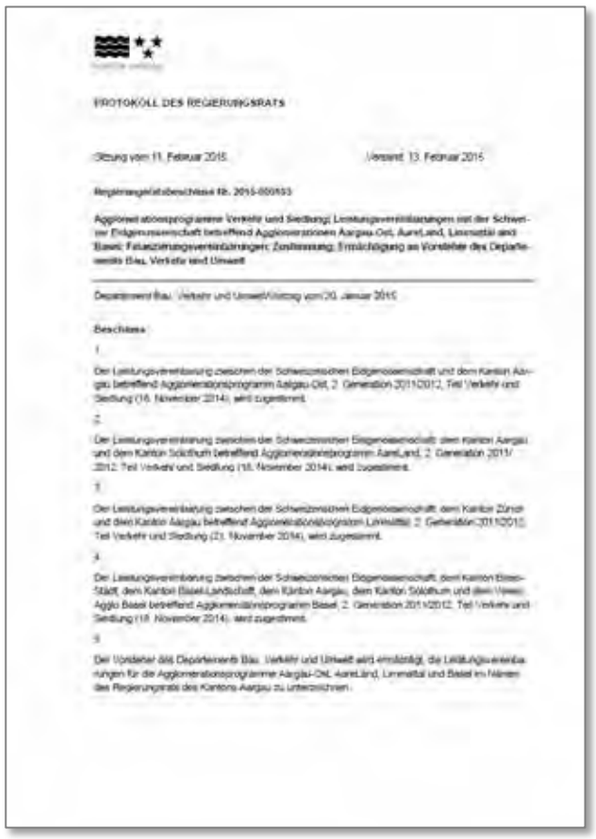
Bâle – Gare de Saint-Louis plus proches

Tram 3 nach Saint-Louis unmittelbar vor Baustart

Bis Sommer 2015 Abschluss der Leistungsvereinbarung 2. Generation (LV AP2)

- Inhalt ausgehandelt
- Notwendige Beschlüsse liegen vor
- LV AP2 liegt derzeit bei BR D. Leuthard zur Unterschrift

ü 4 Regierungsratsbeschlüsse



PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATS

Sitzung vom 11. Februar 2015 Versand: 13. Februar 2015

Regierungsratsbeschluss Nr. 2015-000153

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung; Leistungsvereinbarungen mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend Agglomerationen Aargau-Ost, AareLand, Limmattal und Basel; Genehmigung; Zusicherung; Ermächtigung an Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Vorlage vom 20. Januar 2015)

Beschluss:

1.

Der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Aargau betreffend Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung (18. November 2014), wird zugestimmt.

2.

Der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Aargau und dem Kanton Solothurn betreffend Agglomerationsprogramm AareLand, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung (18. November 2014), wird zugestimmt.

3.

Der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau betreffend Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung (21. November 2014), wird zugestimmt.

4.

Der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Stadt, dem Kanton Basel-Landschaft, dem Kanton Aargau, dem Kanton Solothurn und dem Verein Agglo Basel betreffend Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung (18. November 2014), wird zugestimmt.

5.

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, AareLand, Limmattal und Basel im Namen des Regierungsrats des Kantons Aargau zu unterzeichnen.

ü 19 Gemeindebeschlüsse

AGGLO BASEL

ALLSCHWIL

Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation
Leistungsvereinbarung

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Agglomeration Basel

Gemeinde Allschwil:
Planungszusicherung des Gemeinderats für die Umsetzung der kommunalen Projekte zum Abschluss der Leistungsvereinbarung der 2. Generation

Sachverhalt

Gemäss den Beschlüssen von National- und Ständerat (Herbstsession 2014) werden Mittel im Umfang von 93 Mio. CHF für die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen der 2. Generation in die Agglomeration Basel fliessen. Damit die Bundesgelder an die Agglomeration Basel ausbezahlt werden können, muss die Agglomeration Basel mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung abschliessen.

Bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung sichert der Bund der Agglomeration zu, die beschlossenen Gelder für die einzelne Projekt zu bezahlen (Mitfinanzierungssatz pro Massnahme beträgt 28%). Die Agglomeration Basel bestätigt gegenüber dem Bund, dass die Projekte nicht nur die Mitfinanzierten, sondern auch die Eigenleistungen und Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen umgesetzt werden und sie einen Teil der Verantwortung damit realisieren.

Weil das Agglomerationsprogramm der 2. Generation auch kommunale Massnahmen enthält, möchte der Bund von den Gemeinden eine Bestätigung, dass sie die kommunalen Projekte des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation umsetzen werden und zwar in Form von Gemeindeversammlungsbeschlüssen. Die Gemeinderatsbeschlüsse sind Bestandteil (im Anhang) der Leistungsvereinbarung zwischen der Agglomeration Basel und dem Bund.

Massnahme der Gemeinde Allschwil (Umsetzung ab 2015):
Für die Gemeinde Allschwil handelt es sich um folgende Massnahme:

Nr.	MIF-Code	Bezeichnung	Umsetzung
SV	2701 2.128	Schwerpunktgebiet Allschwil	ab 2015
Nr.	MIF-Code	Massnahme	Kosten (in Mio. CHF)	max. Bundesbeteiligung (in Mio. CHF)
M15	2701 2.061	Siedlungsumgestaltung Bachgrabenstrasse	7.20	2.02

Beschluss:
Der Gemeinderat von Allschwil verpflichtet sich, soweit dies in seiner Kompetenz und Zuständigkeit steht die nachgenannten noch teilbetrieblich oder zu bestimmenden Planungen – vorbehältlich der Beschlüsse durch die zuständigen Organe und/oder allfälliger Rechtsmittelverfahren – bis zur Rechtskraftverfügung weiterzuverfolgen bzw. weiter zu verfügen.

Allschwil, 2. Januar 2015

Nicole Nüssli-Käse
Gemeindepräsidentin

Walter Fürst
Gemeindeverwalter

ü Inhalt verhandelt

Leistungsvereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft
vertreten durch
das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Kochergasse 10, CH-3003 Bern

im Folgenden als Bund bezeichnet

dem
Kanton Basel-Stadt
(Trägerschaft)
vertreten durch
das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Münsterplatz 11, 4001 Basel

dem
Kanton Basel-Landschaft
(Trägerschaft)
vertreten durch
die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

dem
Kanton Aargau
(Trägerschaft)
vertreten durch
das Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau,
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

dem
Kanton Solothurn
(Trägerschaft)
vertreten durch
das Bau- und Justizdepartement
Kanton Solothurn
Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

und dem

Verein Agglo Basel
vertreten durch
den Präsidenten des Vereins Agglo Basel,
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

im Folgenden als regionale Körperschaft bezeichnet

betreffend das

Agglomerationsprogramm Basel
2. Generation 2011 / 2012
Teil Verkehr und Siedlung

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Basel bezeichnet

ü 1 Beschluss Trägerschaft

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

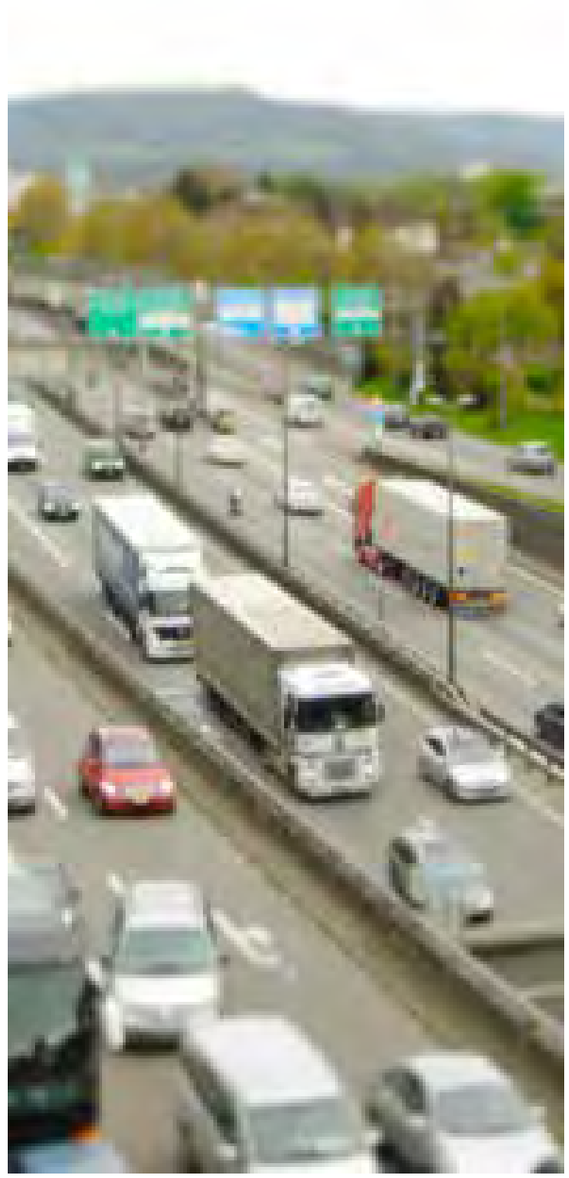
15

Stand Abschluss Leistungsvereinbarung AP2

Stand 3. Generation

Umsetzung Zukunftsbild

Trinationale S-Bahn



Trinationale Strategie Strassen

Fuss und Velo

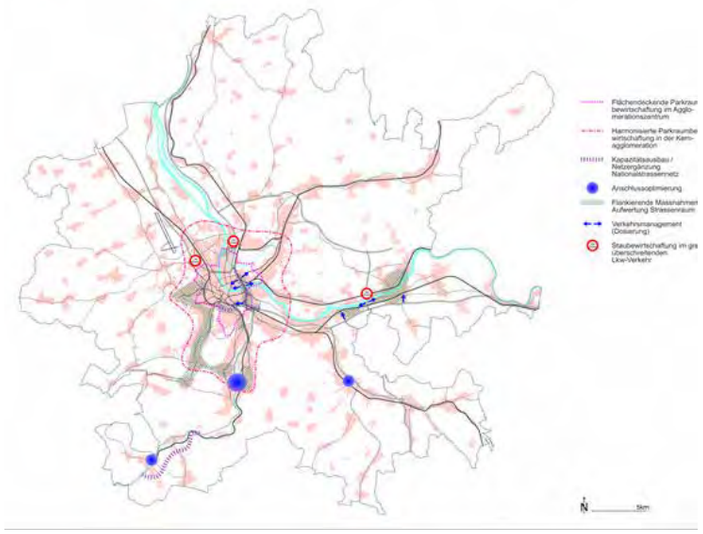
Schwerpunkte der 3. Generation

Trinationale Strategie Strasse

Dr. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglo Basel
Lutz Ickert, Projektleiter INFRAS Bern

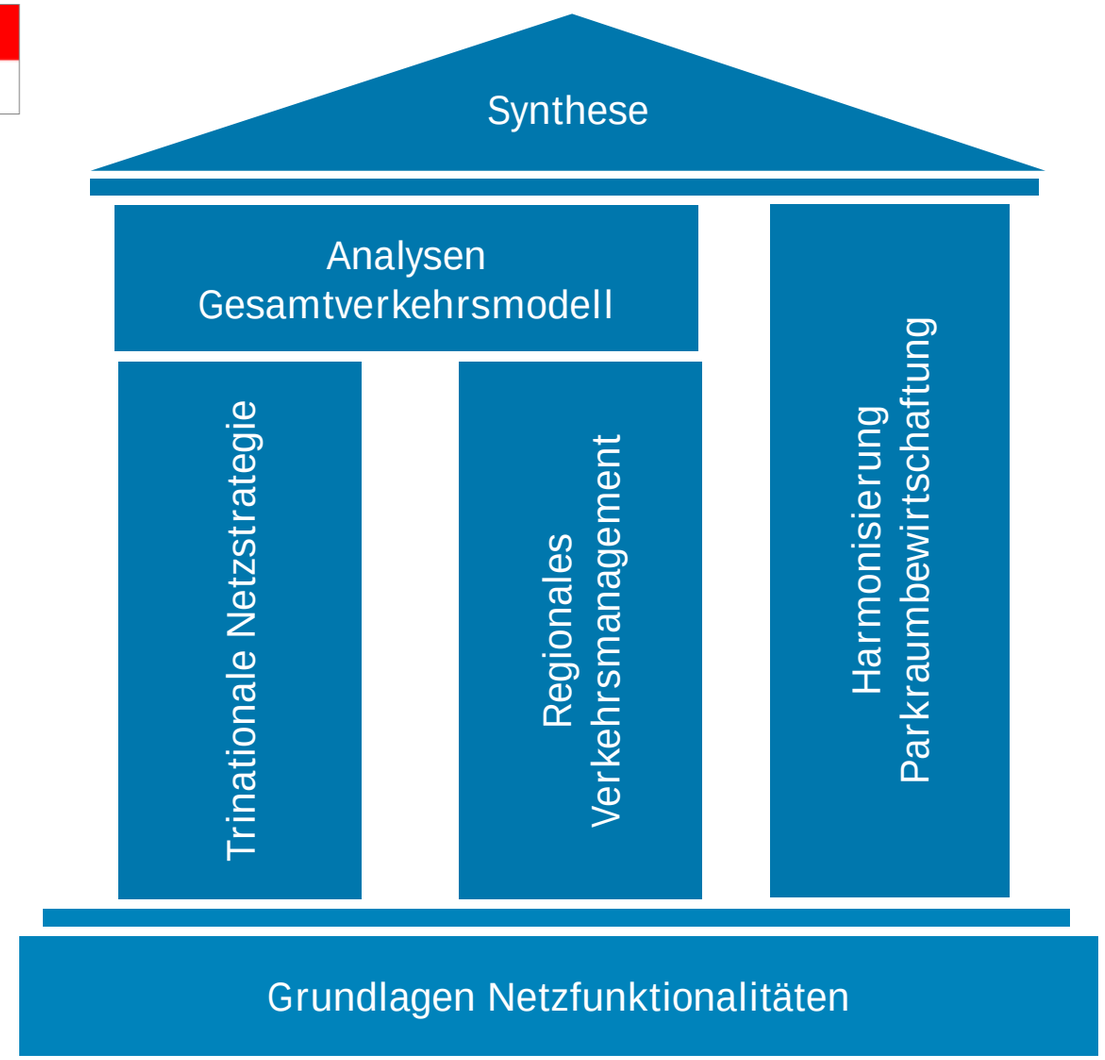
Ausgangslage:

- Eingabe AP2 am 30. Juni 2012
- Kritik von Seiten Bund (Bern) bzgl. Strategie Strasse
- Strategie „sehr dünn“,
- Vereinzelt gute Ansätze (Projekte)
- Mangelhafte Abstimmung zwischen den Partnern der Agglomeration



Strategie Strasse im Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Strategische Zusammenarbeit, gemeinsamer Prozess im Agglo-Strassentempel



PAKET 1

Grundlagen Netzfunktionalitäten

Wer ist für was trinational zuständig?

PAKET 2

Trinationale Netzstrategie (V1)

Strategische Grundsätze Strasse
Verkehrspolitische Grundsätze für die Strasse

Trinationale Netzstrategie Strasse
Was ist unser Zielnetz V1?

Simulation Verkehrsmodell (GVM)
Abgleich Zielnetz mit Nachfragedaten

Konflikträume, Schwachstellen
Wo klemmt es?

PAKET 3

Verkehrs-management

Werkzeugkasten
VM pro Strassentyp

PAKET 4

Lösung Konflikträume

Was haben wir für Möglichkeiten?

Massnahmen „Beton“

Massnahmen „VM“

PAKET 5

Trinationale Netzstrategie (V2)

Zielnetz V2 mit Massnahmen

PAKET 6

Projekte: Prioritäten / Finanztöpfe

Wann und wie wird finanziert?

PAKET 7

Parkierung

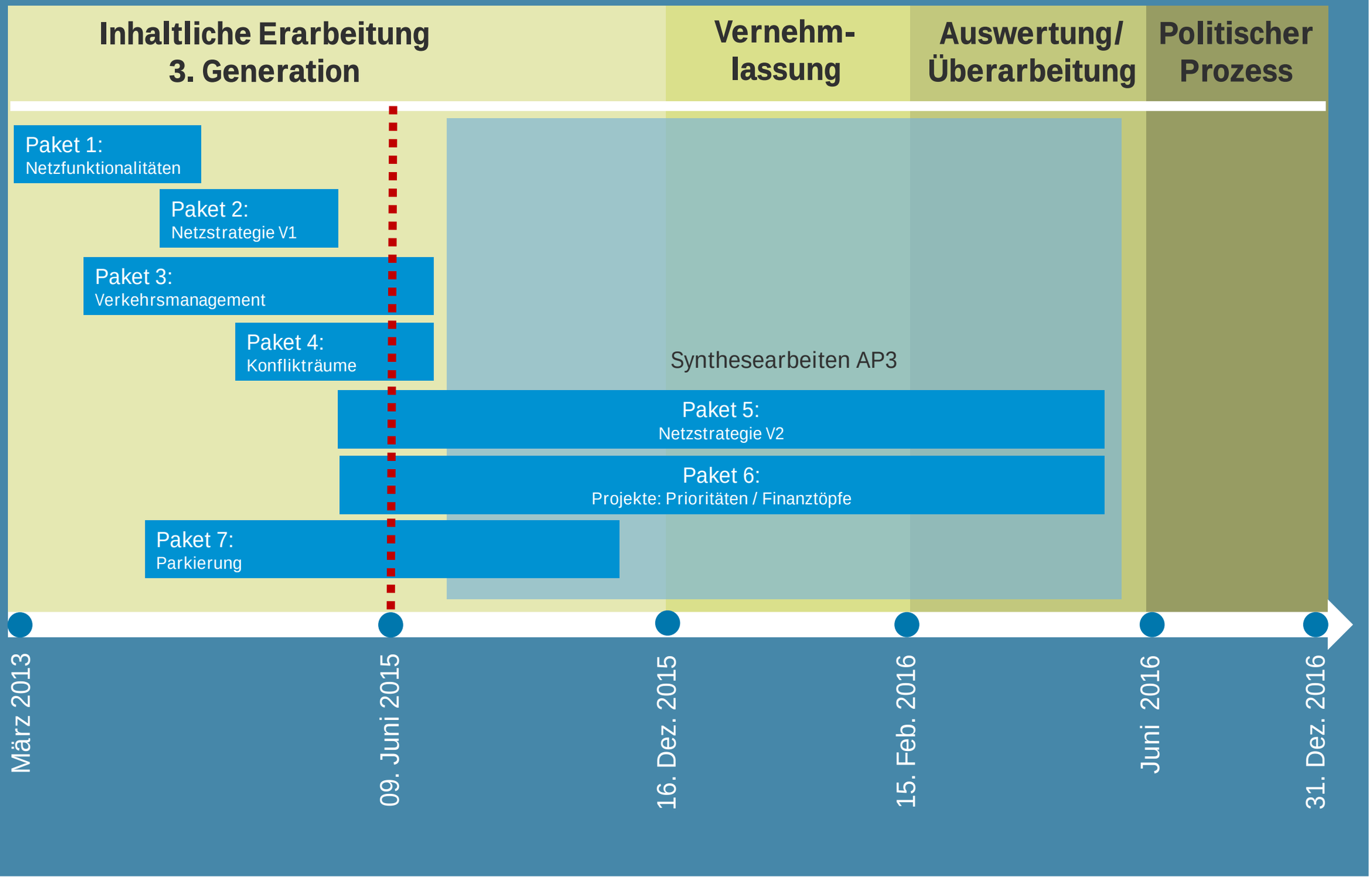
Definitionen, fachliche und , rechtliche Grundlagen, Analyse Gemeinden

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

21

Methodisches Vorgehen im Strassen-Tempel



Zeitplan der Strategie Strasse

- Netzfunktionalitäten:
  Bestandsaufnahme

- Trinationale Netzstrategie Strasse:
  Bausteine

- Konfliktträume, Schwachstellen:
  Vorgehen und Indikatoren

- Parkierung:
  Zwischenstand Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung

Agenda

- Netzfunktionalitäten:
  Bestandsaufnahme
- Trinationale Netzstrategie Strasse:
  Bausteine
- Konfliktträume, Schwachstellen:
  Vorgehen und Indikatoren
- Parkierung:
  Zwischenstand Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung

Agenda

Foto: Wikipedia

Netzfunktionalitäten:
Bestandsaufnahme...

...als Voraussetzung eines trinationalen Strassennetzes.

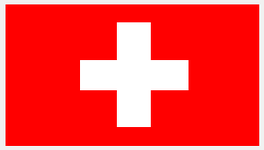
Strategie Strasse

	Schweiz	Deutschland	Frankreich	
	Strassentypen gemäss VSS-Norm 640 040b	Kategoriengruppen der Verkehrswege gemäss RIN	Types de route gemäss SETRA 1994	Règlement de la voirie départementale
nationale bis zwischenörtliche Bedeutung	Hochleistungsstrasse (HLS)	Autobahnen (AS)	Autoroutes	
	Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Landstrassen (LS) *	Routes express	
regionale bis zwischenörtliche Bedeutung	Verbindungsstrasse (VS)	anbaufreie Hauptverkehrs-strassen (VS)	Artères interurbaines	Réseau structurant
		angebaute Hauptverkehrs-strassen (HS)	Routes	Réseau complémentaire
örtliche bis quartierinterne Bedeutung	Sammelstrasse (SS)			Voies de liaison
	Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliessungs-strassen (ES)		Voies de desserte

Strassentypen

Zuständigkeiten

Schweiz



Planung und Bau	Unterhalt und Betrieb
Bund	ASTRA (Bund)
Nationalstrassen	
Kanton	Kanton (Baudirektion o.ä.), NSNW AG
Kantonsstrassen	
Gemeinde	Gemeinde
Gemeindestrassen	

Deutschland

Planung und Bau	Unterhalt und Betrieb
Bund	Bund
Bundesautobahnen und Bundesstrassen (=Bundesfernstrassen)	
Land BW	Land (MVI, Reg'präsidien)
Landesstrassen	
Landkreis	Landkreis
Kreisstrassen	
Gemeinde	Gemeinde
Gemeindestrassen	

Frankreich

Planung und Bau	Unterhalt und Betrieb
SMO (Etat)	DIR Est (Etat)
Autoroutes (non concédées) und Routes nationales	
Conseil Général	Conseil Général
Routes départementales	
Commune	Commune
Voies communales	

Verbindungsbedeutung	
1	Durchleiten und überregional verbinden
2	Überregional und regional verbinden
3	Regional und örtlich verbinden
4	Örtlich sammeln und erschliessen

Bausteine für ein trinationales Zielnetz

Verbindungsbedeutung \ Strassentyp	A	B	C	D	E	F
	Hochleistungsstrasse Autobahn Autoroutes	Hauptverkehrsstrasse Landstraße Routes express	Verbindungsstrasse (ausserorts) Hauptverkehrsstraße anbaufrei Réseau principal	Verbindungsstrasse (innerorts) Hauptverkehrsstraße angebaut Réseau complémentaire	Sammelstrasse Erschließungsstraße Voies de liaison	Erschliessungsstrasse Erschließungsstraße Voies de desserte
1	Durchleiten und überregional verbinden					
2	Überregional und regional verbinden					
3	Regional und örtlich verbinden					
4	Örtlich sammeln und erschliessen					

Bausteine für ein trinationales Zielnetz

Verbindungsbedeutung \ Strassentyp	A Hochleistungsstrasse Autobahn Autoroutes	B Hauptverkehrsstrasse Landstraße Routes express	C Verbindungsstrasse (ausserorts) Hauptverkehrsstraße anbaufrei Réseau principal	D Verbindungsstrasse (innerorts) Hauptverkehrsstraße angebaut Réseau complémentaire	E Sammelstrasse Erschließungsstraße Voies de liaison	F Erschliessungsstrasse Erschließungsstraße Voies de desserte
1 Durchleiten und überregional verbinden	1A	1B				
2 Überregional und regional verbinden	2A	2B	2C	2D		
3 Regional und örtlich verbinden		3B	3C	3D	3E	
4 Örtlich sammeln und erschliessen					4E	4F

Verkehrs-orientierung

Siedlungs-orientierung

Bausteine für ein trinationales Zielnetz

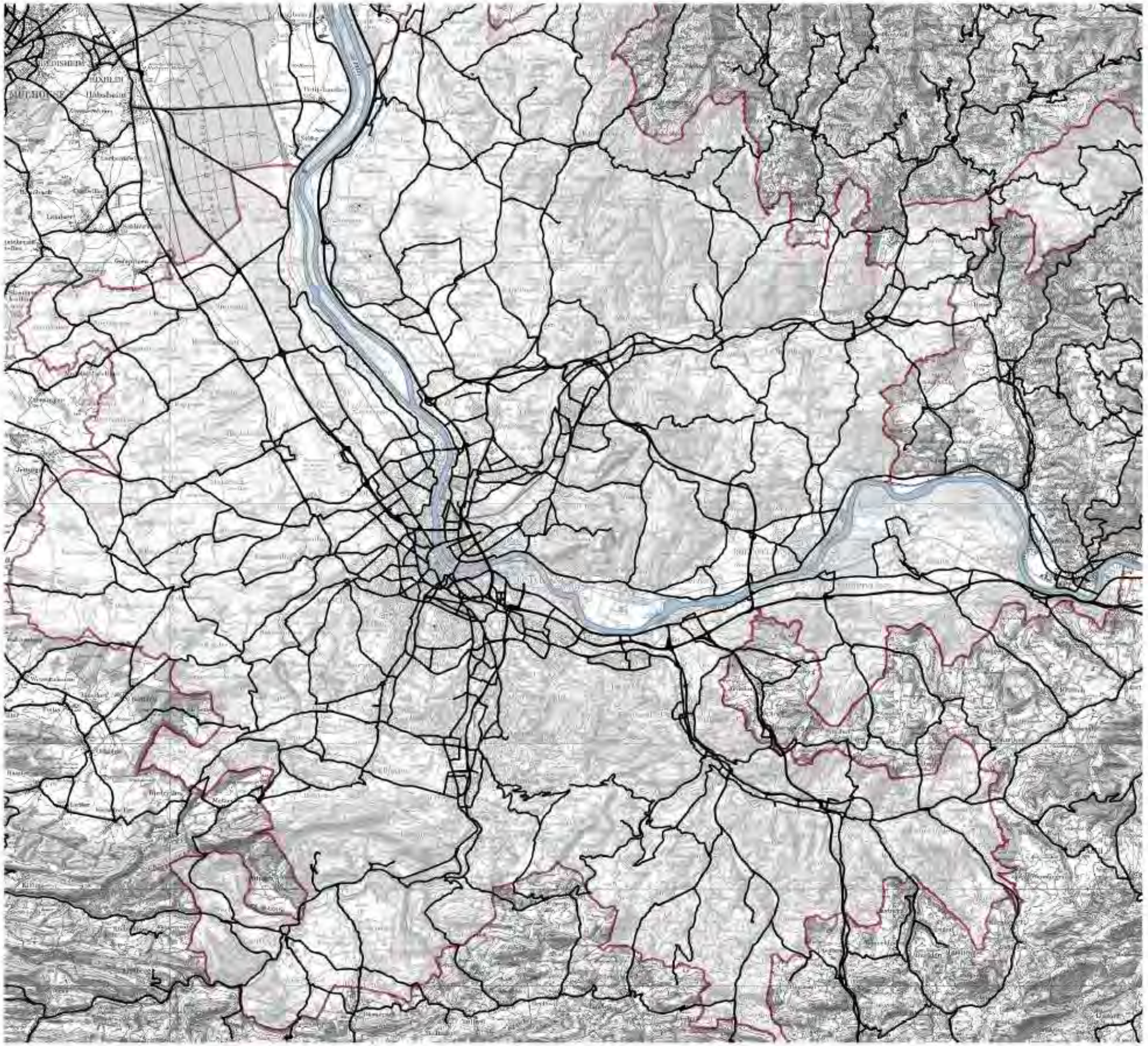
- Netzfunktionalitäten:
  Bestandsaufnahme
- Trinationale Netzstrategie Strasse:
  Bausteine
- Konfliktträume, Schwachstellen:
  Vorgehen und Indikatoren
- Parkierung:
  Zwischenstand Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung

Agenda

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Strategie Strasse
Schwachstellenanalyse



Strassennetz

Untersuchtes Netz gemäss GVM

Weitere Inhalte

Agglomerationsperimeter BFS

Rhein

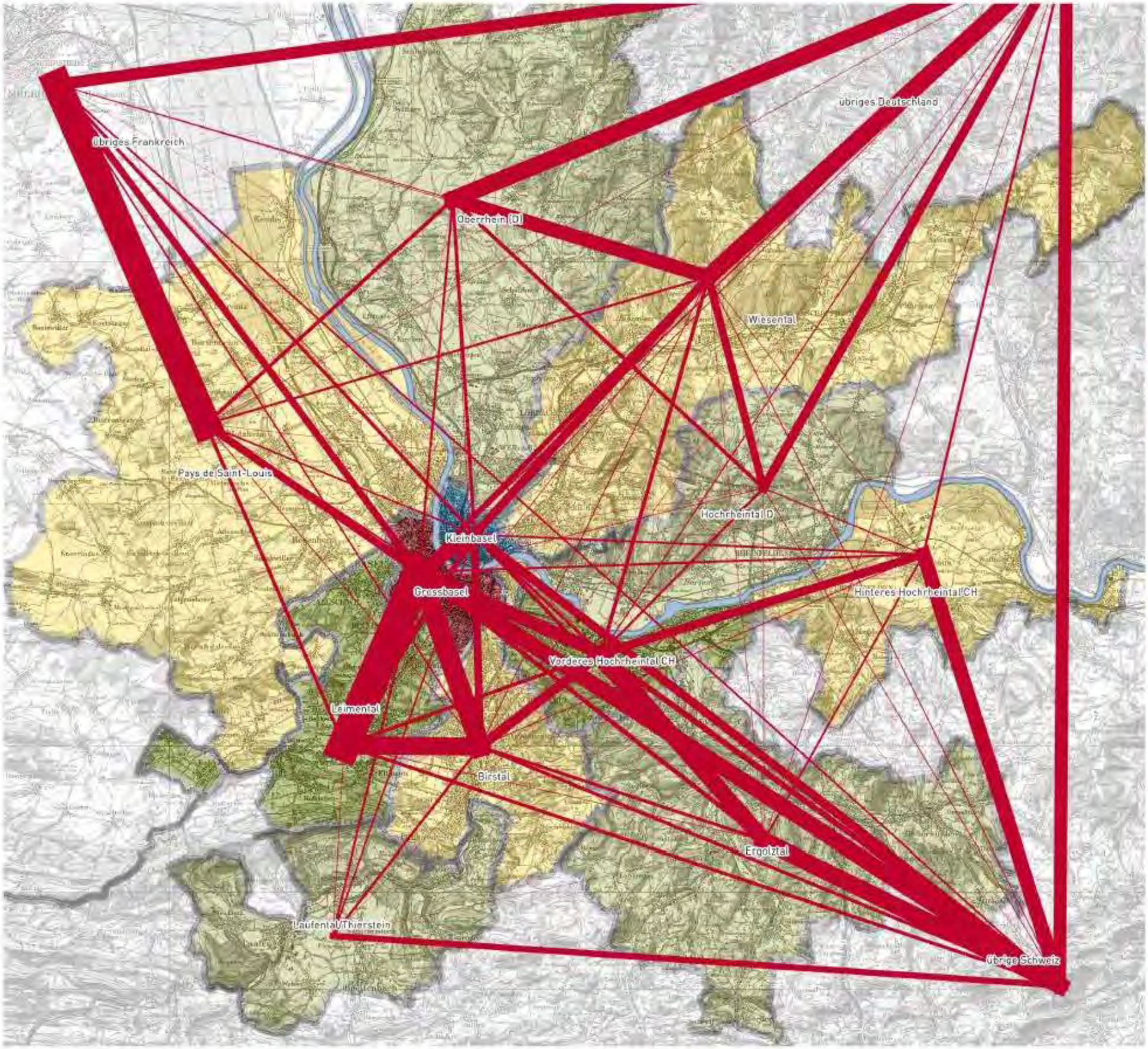
Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Strassennetz: GVM Basel

Datum: 3. Juni 2015
Massstab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km

BS BL AG SO D F

Strategie Strasse
Verkehrsströme
DWV, Personenwege MIV
Referenzzustand 2030



Personenwege im MIV

Anz. Personen in beide Richtungen (1mm = 10'000)

- 5'000 Personen
- 20'000 Personen
- 40'000 Personen

Weitere Inhalte

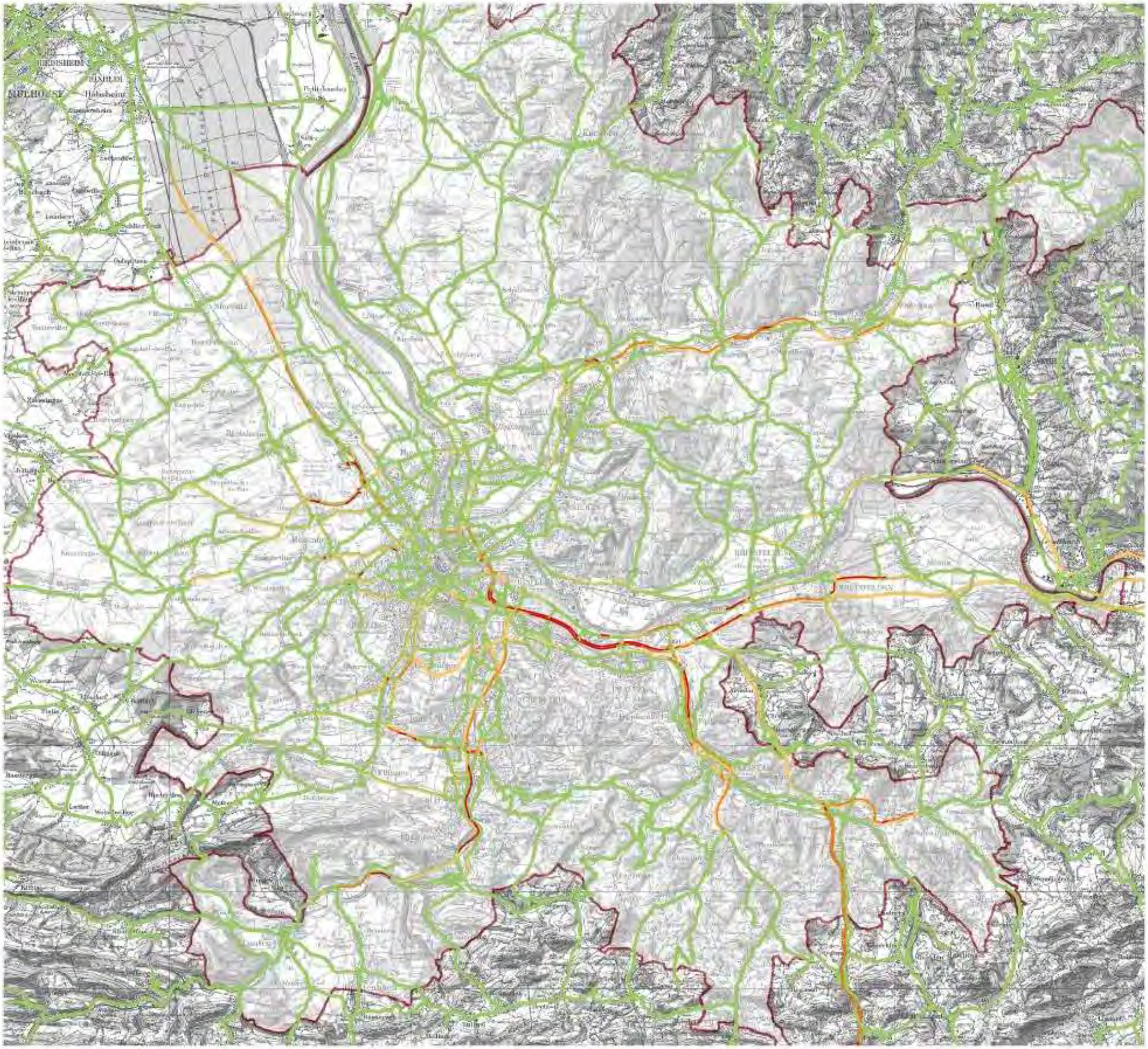
- Agglomerationsperimeter BFS
- Rhein

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Wunschlinien: GVM Basel (Aggregation durch INFRAS)

Datum: 2. März 2015
Massstab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km

Strategie Strasse
Schwachstellenanalyse
Auslastung Morgenspitze
Referenzzustand 2030



Auslastung MSP REF 2030

Quotient (Flow_PCE / CAP1h_REF)

- bis 60%
- 60 bis 85%
- 85 bis 100%
- 100 bis 200%
- über 200%

Weitere Inhalte

- Agglomerationsperimeter BFS
- Rhein

Datengrundlagen
Hintergrund: swisstopo PK100
Perimeter: BFS
Strassennetz und Auslastung: GVM Basel;
Referenz-Zustand 2030
ACHTUNG: Berechnung MSP-Nachfragematrix durch INFRAS -> kein plausibilisierter Modellzustand, nur für interne Verwendung

Datum: 10. Februar 2015
Massstab: 1:150'000

2 0 2 4 6 km

Verbindungsbedeutung \ Strassentyp	A Hochleistungsstrasse Autobahn Autoroutes	B Hauptverkehrsstrasse Landstraße Routes express	C Verbindungsstrasse (ausserorts) Hauptverkehrsstraße anbaufrei Réseau principal	D Verbindungsstrasse (innerorts) Hauptverkehrsstraße angebaut Réseau complémentaire	E Sammelstrasse Erschließungsstraße Voies de liaison	F Erschliessungsstrasse Erschließungsstraße Voies de desserte
1 Durchleiten und überregional verbinden	1A	1B				
2 Überregional und regional verbinden	2A	2B	2C	2D		
3 Regional und örtlich verbinden		3B	3C	3D	3E	
4 Örtlich sammeln und erschliessen					4E	4F

Verkehrs-orientierung

Siedlungs-orientierung

Bausteine für ein trinationales Zielnetz

- Auslastung (d.h. Fahrzeuge pro Stunde vs. Kapazität)
  => Strecken und Knoten mit Überlast

- potenzielle Konfliktpunkte mit dem ÖV
  (Bus und Tram im zugestauten Strassenraum)

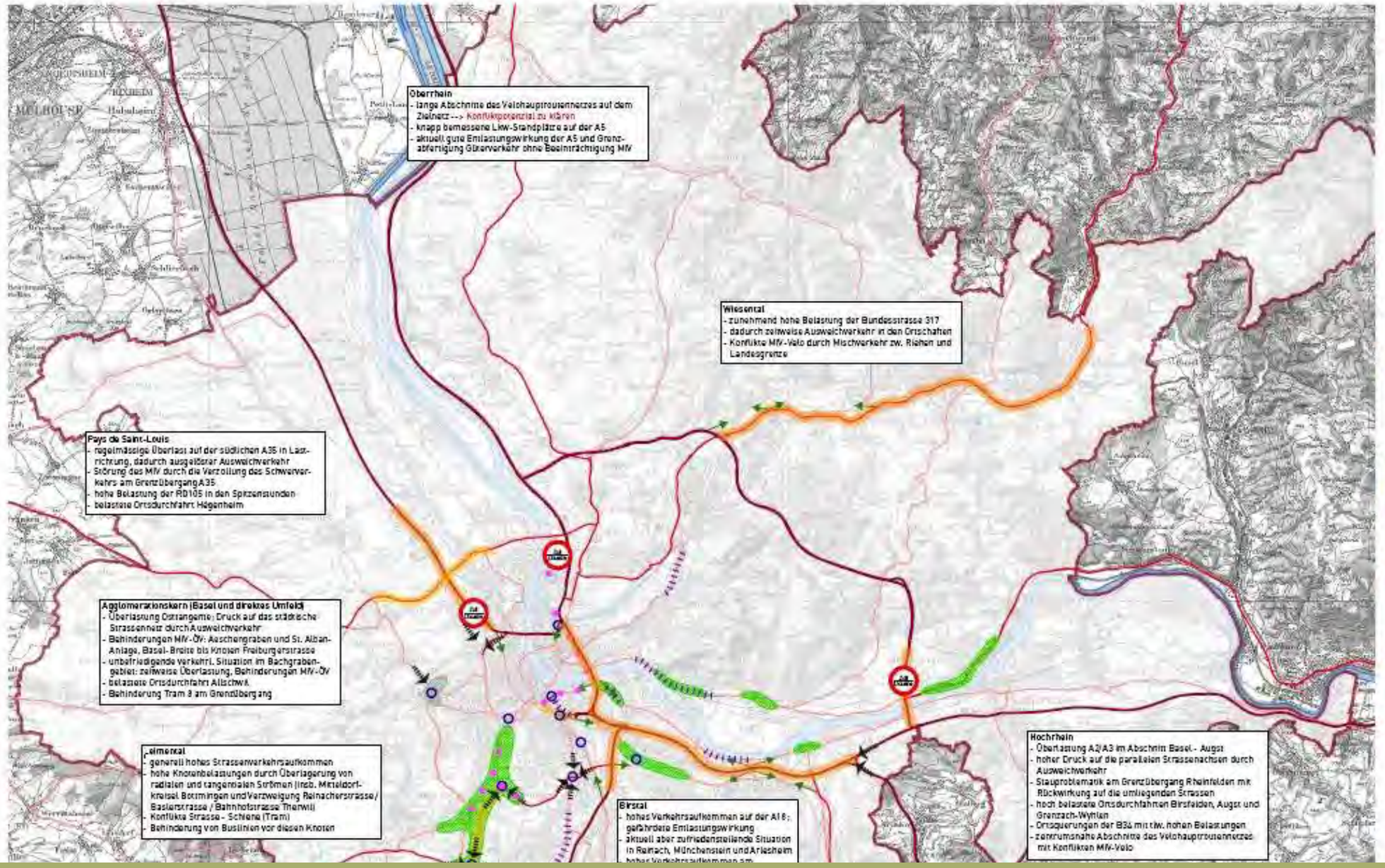
- weitere potenzielle Konfliktpunkte
  (Ortskerne, Velo, Fussgänger)

- Unfälle (Unfallschwerpunktkarten der Polizei)

Konflikträume, Schwachstellen

BS BL AG SO D F

Strategie Strasse
Synopse Schwachstellen



Schwachstellen
- Überlast HLS-Netz
- Überlast HVS-/VS-Netz
- Überlastete Knoten
- Verkehrlicher Druck Ausweichverkehr
- Problematische Überlagerung Ströme
- Belastete Ortsdurchfahrten
- Konflikte MIV-Veloverkehr
- Konflikte MIV-ÖV (erst tlw. eingezeichnet)
- Grenzübergänge mit Stauproblematik und Behinderungen zw. MIV und Lkw-Verkehr

Zielnetz (Verbindungsbedeutung)
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Weitere Inhalte
- Agglomerationsperimeter BFS
- Rhein

Weitere wichtige Schwachstellen im System Strasse?

Bereits jetzt vielen Dank für Ihren Input!

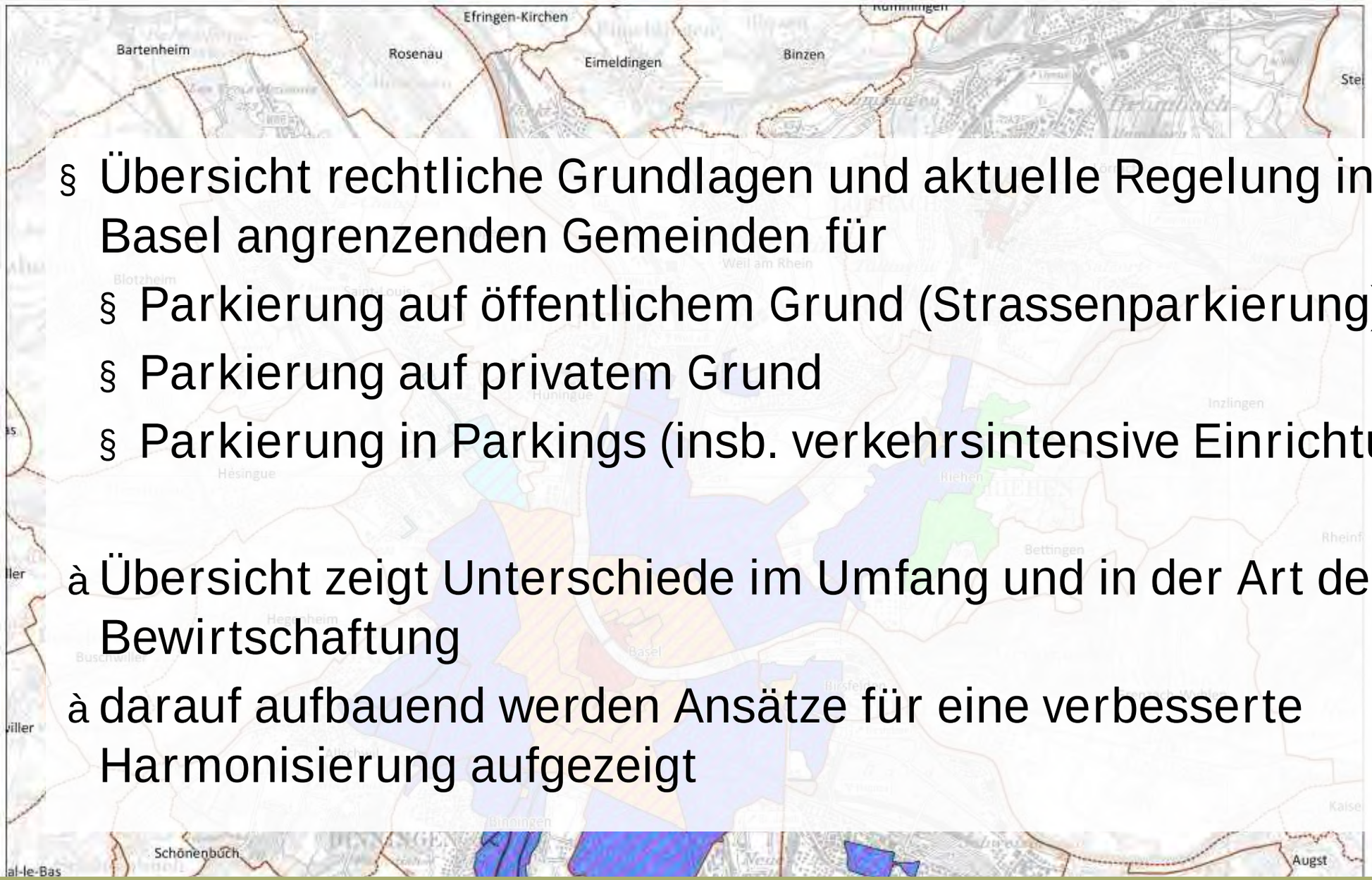
- Netzfunktionalitäten:
  Bestandsaufnahme

- Trinationale Netzstrategie Strasse:
  Bausteine

- Konfliktträume, Schwachstellen:
  Vorgehen und Indikatoren

- Parkierung:
  Zwischenstand Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung

Agenda



- Übersicht rechtliche Grundlagen und aktuelle Regelung in den an Basel angrenzenden Gemeinden für
  - Parkierung auf öffentlichem Grund (Strassenparkierung)
  - Parkierung auf privatem Grund
  - Parkierung in Parkings (insb. verkehrsintensive Einrichtungen)

→ Übersicht zeigt Unterschiede im Umfang und in der Art der Bewirtschaftung

→ darauf aufbauend werden Ansätze für eine verbesserte Harmonisierung aufgezeigt

Handlungsansätze zur Harmonisierung aus Sicht der Gemeinden?

Bereits jetzt vielen Dank für Ihren Input!

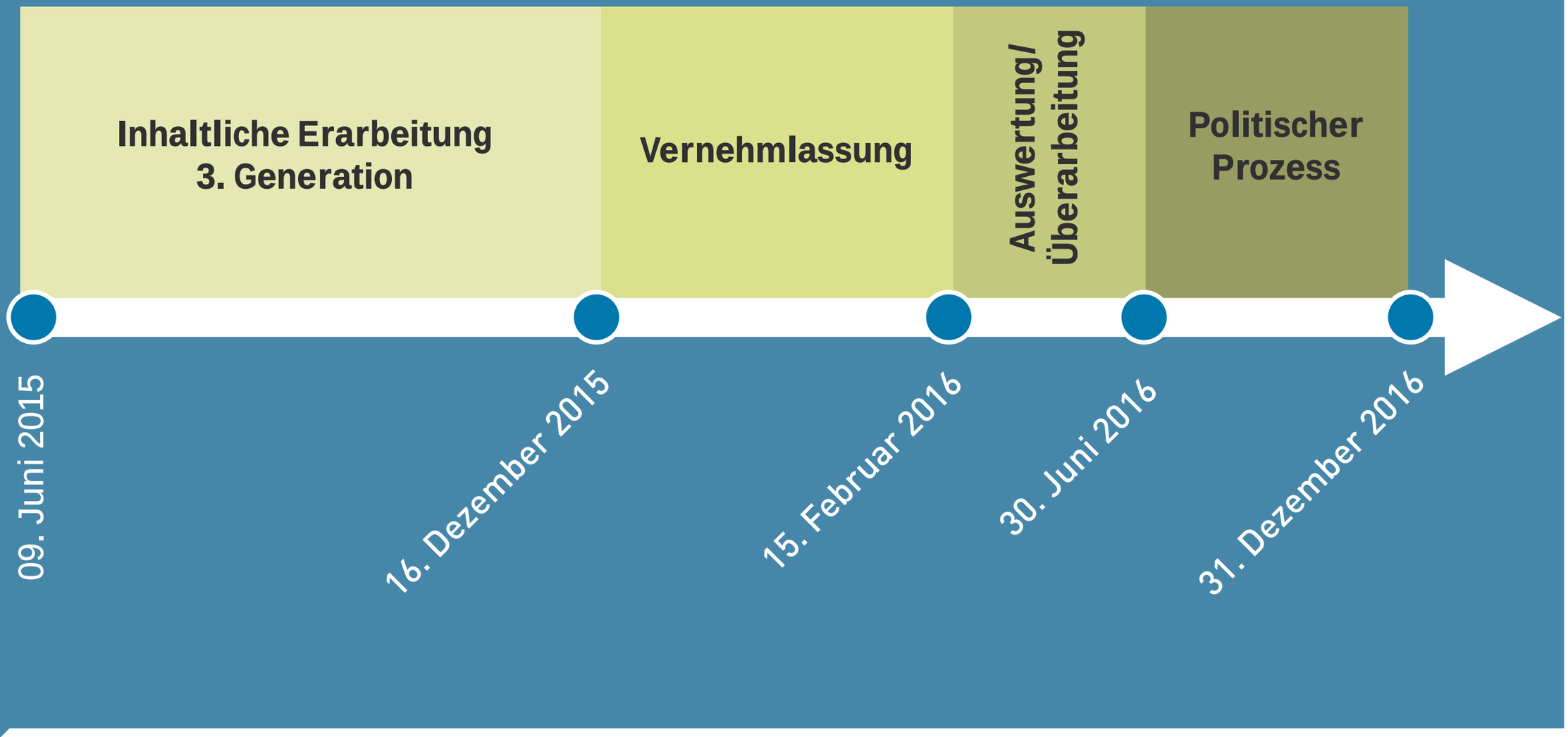
Gruppen		Moderation	Ort
1.	Hochrhein	M. Freitag / G. Timcke	1. UG
2.	Wiesental / Oberrhein / Kandertal	A. Wurmitzer / K.-H. Hoffmann	1. OG, Raum T3
3.	Pays de Saint-Louis	P. Rust / E. Heinrich	EG, Saal
4.	Ergolztal	M. Schirmer / J. Jermann	EG, Saal
5.	Leimental / Birstal	A. Aschwanden / S. Gantenbein	1. OG, Raum T4
6.	Laufental	U. Roth	Lounge
7.	Kern (Basel-Stadt)	S. Kettner	1. OG, vor kl. Saal
8.	Parkierung	B. Belart	1. OG Foyer

Workshops - Gruppen

Panel- und Saaldiskussion zu den Workshops

Synthese und Ausblick - nächste Schritte

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel



Abgabetermin 3. Generation: 31. Dezember 2016

- 26. September 2013: 5. Mitwirkungsveranstaltung in Muttenz (BL)
  Fokus: Raumplanung - Korridorprozess
- 01. April 2014: 6. Mitwirkungsveranstaltung in Rheinfelden (AG)
  Fokus: Korridore und Finanzierungsinstrumente
- 14. November 2014: 7. Mitwirkungsveranstaltung in Dornach (SO)
  Fokus: Angebotskonzept trinat. S-Bahn Basel
- 09. Juni 2015: 8. Mitwirkungsveranstaltung in Lörrach (DE)
  Fokus: Strategie Strasse
- 15. September 2015: 9. Mitwirkungsveranstaltung in Huningue (FR)
  Fokus: Strategie Strasse
- 29. Januar 2016: 10. Mitwirkungsveranstaltung in Laufen (BL)
  Fokus: Vernehmlassung
- September 2016: 11. Mitwirkungsveranstaltung in Basel (BS)
  Fokus: Politische Beschlüsse, Rückblick - Ausblick

Mitwirkungsveranstaltungen im AP3

Kommende Mitwirkungsveranstaltungen

9. Mitwirkungsveranstaltung

Dienstag, 15. September 2015, 14:00 – 18:00
Triangle in Huningue 3 rue de Saint-Louis, Huningue Cedex, Frankreich

10. Mitwirkungsveranstaltung

Freitag, 29. Januar 2016, 14:00 – 18:00
Regionales Gymnasium Laufental-Thierstein Steinackerweg 7, Laufen, Schweiz

Angebotskonzept und Medienresonanz

BAHNPROJEKT Aktualisiert am 17.09.14, um 10:51 von Nicolas Drechsler

Print

Basler Grosser Rat sagt deutlich Ja zum Herzstück der Regio S-Bahn

Vor der Einfahrt in den Basler Bahnhof SBB warten die Züge. Das Herzstück soll mehr Platz für Fern-, Nah- und Güterverkehr schaffen. Keystone

title Basler Zeitung
circulation 59.124
issue 19/09/2014
page 21

Basler Zeitung

Eindrückliches Ja des Landrats zum Herzstück

Nur eine Gegenstimme zum Kredit für das Regio-S-Bahn-Projekt

Ein Generationenprojekt. Ein Tunnel soll die Basler Bahnhöfe verbinden.

Von Thomas Gubler

Liestal. Der Landrat hat am Donnerstag in Sachen Herzstück den Entscheid des Basler Grossen Rates noch getoppt. Hatte Letzterer am Mittwoch dem Kredit für das Vorprojekt zum geplanten Ausbau der Regio-S-Bahn mit 71 zu 15 Stimmen zugestimmt, so hiess der Landrat seinen Anteil am Kredit gestern gar mit 77 gegen nur eine Stimme gut. Einzig Urs-Peter Moos (BDP) stimmte dagegen. Enthaltungen waren keine zu verzeichnen, hingegen war der eine oder in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass. Erzielt werden soll damit eine Entflechtung von Regionalverkehr, Fern- und Güterverkehr, eine Vergrösserung des Einzugsgebiets für den Arbeitsmarkt und eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts überhaupt.

Baselland zahlt einen Drittel

Die Kosten zur Finanzierung des Vorprojekts belaufen sich auf 29,3 Millionen Franken. Davon trägt der Kanton Baselland mit 9,767 Millionen Franken einen Drittel und der Kanton Basel- volkswirtschaftlichen Nutzen des Herzstücks wird von jährlich 150 bis 180 Millionen Franken ausgegangen.

Das Vorhaben löste gestern im Landrat denn auch fast schon Hochstimmung aus. Sandra Sollberger sprach von einem «mutigen und zukunftsgerichteten Projekt» und einem «Paradebeispiel für Partnerschaft ohne Fusion». Die SVP-Fraktion sei daher grossmehrheitlich für den Kredit. Als darauf auch SP-Fraktionssprecher Martin Rüegg nur lobende Worte für das Herzstück fand, war klar, dass dem Kredit von knapp zehn Millionen Franken im Landrat keinerlei Ungemach droht.

Zustimmung hüben und drüben

Einstimmig dafür war dann auch die FDP. «Bei einer Rendite von zehn Prozent würde ich das Projekt auch aus dem eigenen Sack bezahlen», meinte ein begeisterter FDP-Sprecher Christof Hiltmann. Und auch bei den Grünen und den Mittefraktionen CVP/EVP und BDP/GLP fiel die Vorlage auf ungeteilte Zustimmung. Einzig beim Namen «Herzstück» hielt sich die Begeisterung der Sprecher mitunter in Grenzen. Dieser Begriff habe etwas Blumiges oder gar Märchenhaftes, meinte Hiltmann. Dabei handle es sich doch um ein nüchternes Projekt der Verkehrsinfrastruktur. «Durchmesserlinie wäre jedenfalls angebrachter», meinte der Birsfelder Gemeindepräsident.

So musste man lange warten, bis sich mit Hanspeter Weibel (SVP) endlich auch eine kritische Stimme zu Wort meldete. «Bei so viel Euphorie wird mir etwas gschmuech», sagte Weibel. Aber bekanntlich könne man über die

Kanton Basel Landschaft: kein Referendum!
Kanton Basel Stadt: Referendum nicht zustande gekommen!
Grünes Licht für die Erstellung des Vorprojekts!

September 2014: Parlamentsbeschlüsse BS/BL

Organisation Vorprojekt Herzstück: Zwei Verträge

Kooperationsvertrag

Kooperationsvereinbarung Vorprojekt Herzstück

Die Kantone

Basel-Landschaft (BL), handelnd durch die Bau- Umweltschutzdirektion (BUD)

und

Basel Stadt (BS), handelnd durch das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD)

(nachfolgend Kooperationspartner, die einfache Gesellschaft)

schliessen die nachstehende Kooperationsvereinbarung:

Art. 1 Inhalt der Vereinbarung

[1] Die Kooperationspartner vereinbaren das gemeinsame Vorgehen bei der Erarbeitung des Vorprojekts „Herzstück".

[2] Grundlage der gemeinsamen Erarbeitung des Vorprojekts „Herzstück" sind die referenzmässigen Beschlüsse der Parlamente von BL und BS:
a) Landratsvorlage 2014-174, Beschluss des Landrats vom 18.09.2014
b) ORB 14/36/220 vom 17.09.2014

[3] Die Kooperationspartner setzen zur Erarbeitung des Vorprojekts Herzstück gemeinsame Projektorgane ein und beauftragen den Verein AggloBasel mit der operativen Erarbeitung des Vorprojekts „Herzstück".

Art. 2 Projektorgane

[1] Die Kooperationspartner bestimmen die folgenden gemeinsamen Projektorgane:
a) Politische Steuerung Herzstück (PSH)
b) Gesamtprojektleitung Herzstück (GPH)
c) Leitung S-Bahn
d) Leitung Herzstück

[2] Vorbehalten bleiben die Zuständigkeiten der Organe der Kooperationspartner.

Art. 3 Politische Steuerung Herzstück (PSH)

Art. 3.1 Zusammensetzung

Die Politische Steuerung setzt sich wie folgt zusammen:
a) Direktionsvorsteherin BUD BL
b) Departementsvorsteher BVD BS (Vorsitz)

AGGLO BASEL

Auftrag

Auftrag Vorprojekt Herzstück

Der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt (BL/BS)

und

der Vereins AggloBasel

schliessen den folgenden Auftrag:

Art. 1 Vertragsgegenstand

[1] BL/BS übertragen AggloBasel die operative Erarbeitung des Vorprojekts „Herzstück".

[2] BL/BS sind Auftraggeber, AggloBasel ist Auftragnehmer.

Art. 2 Grundlage des Auftrags

[1] Der Auftrag gründet auf den folgenden referenzmässigen Beschlüssen:
a) Landratsvorlage 2014-174, Beschluss des Landrats vom 18.09.2014
b) ORB 14/36/220 vom 17.09.2014
[2] AggloBasel orientiert sich bei der Erfüllung des Auftrags an diesen Grundlagen.

[3] AggloBasel beachtet bei der Erfüllung des Auftrags die Kooperationsvereinbarung zwischen BL/BS und die Vorgaben der Projektorgane.

[4] AggloBasel beachtet, soweit im Rahmen des vorliegenden Auftrags tätig, das Vertraulichkeitsrecht des Kantons BS.

Art. 3 Auftrag

BL/BS erteilen AggloBasel den folgenden Auftrag:
a) Bauhorizontfähige Gesamtprojektplanung einschliesslich Finanzplanung.
b) Planung der gründlichen Aktualisierung, einschliesslich der dazu erforderlicher Mittel (Jahresplanung, Budget).
c) Vorbereitung der Entscheide der Projektorgane, in enger Zusammenarbeit mit den Eigentümern der Infrastrukturen (SBB, DB).
d) Gewährleistung eines wirkungsvollen Controllings und Berichtswesens, insbesondere der Projektorgane gemäss Kooperationsvereinbarung zwischen BL und BS.

Trinationale S-Bahn Basel mit Herzstück

01. Juni 2015: Götz Schackenberg, Projektleiter Herzstück

Dank an den Gastgeber und Sponsor Stadt Lörrach

Lörrach

Schlusswort

Dr. Maria Lezzi
Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Agglo Basel: Bundesperspektive

Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE
9. Juni 2015, Mitwirkungsveranstaltung Agglo Basel

Programm

1. Zusammenarbeit in funktionalen Räumen
2. Metropolitanraum Basel
3. Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
4. Ausblick

Tripartites Raumkonzept Schweiz_Strategie 1: Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken

Für die ganze Schweiz gültige Handlungsansätze

- Polyzentrische Raumentwicklung fördern
- Stärken stärken, nicht überall alles
- In funktionalen Räumen zusammenarbeiten
- Räumliche Abstimmung mit Europa sicherstellen

Räumlich differenzierte Handlungsansätze

In Handlungsräumen planen (innerer / erweiterter Bereich)

Grossstädtisch geprägte Handlungsräume

Metropolitanräume

Hauptstadtregion

Klein- und mittelstädtisch geprägte Handlungsräume

Alpine Handlungsräume

Bestehende Kooperationen in funktionalen Räumen ausbauen

Partnerschaften zwischen den grossstädtisch geprägten Handlungsräumen fördern

Partnerschaften zwischen den Städten und Agglomerationen fördern

Ländliche Zentren und alpine Tourismuszentren untereinander und mit den Städten vernetzen

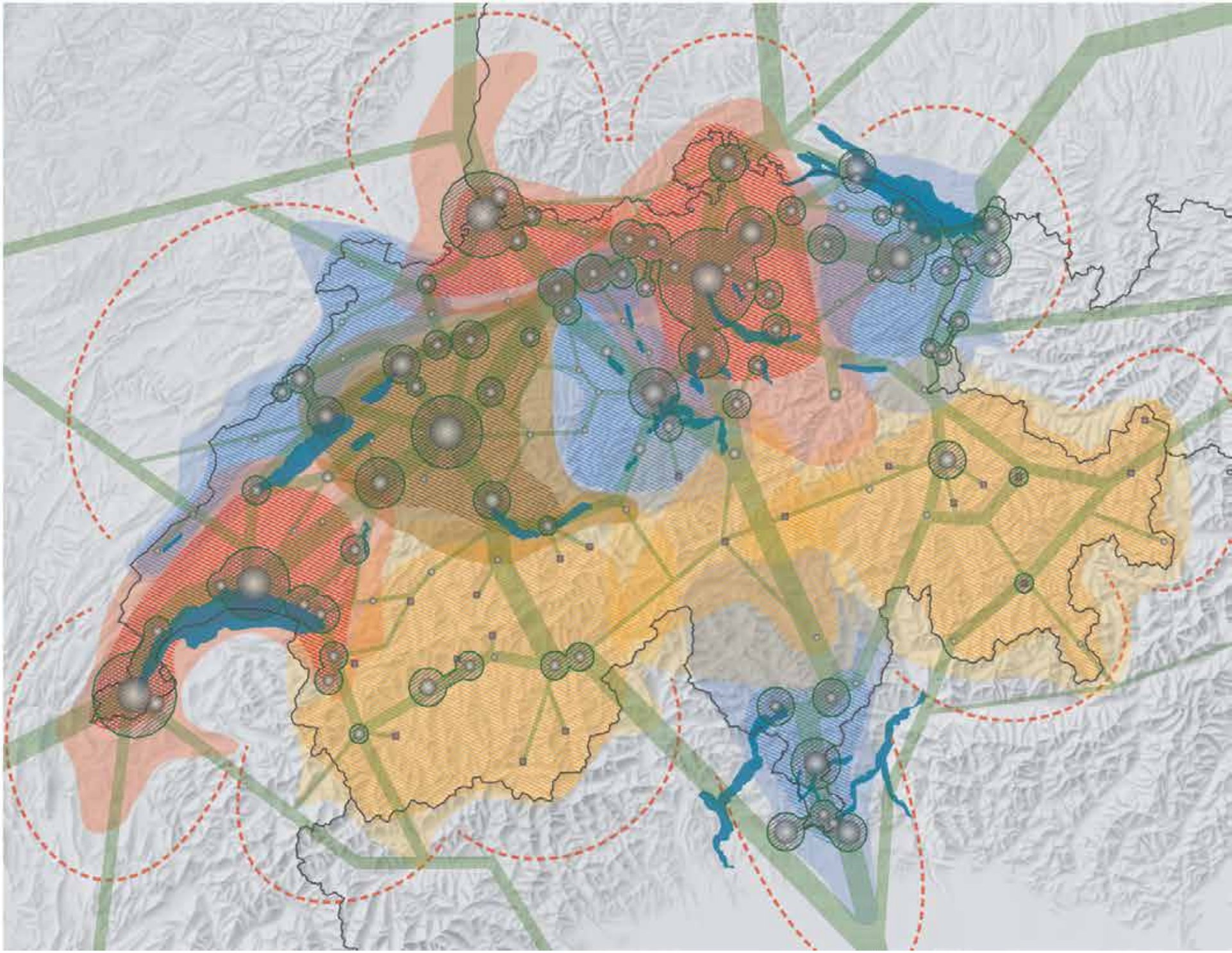
Grenzlage besser nutzen

Ausgangslage

Metropolitane, grossstädtische, mittelstädtische, kleinstädtische und ländliche Zentren

Zentren der grossen alpinen Tourismusgebiete

Agglomerationen



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

KONFERENZ DER KANTONSREGIERUNGEN
CONFERENCE DES GOUVERNEMENTS CANTONAUX
CONFERENZA DEI GOVERNI CANTONALI
CONFERENZA DA LAS REGENZAS CHANTUNALAS

BPUK DTAP DCPA

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

Schweizerischer Gemeindeverband

Strategie 1: Für die ganze Schweiz gültige Handlungsansätze

- Polyzentrismus weiter stärken, mit einer Vielzahl von grossen und kleinen Zentren. Ziel: Internationale Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, hohe Lebensqualität erhalten.

- Stärken stärken, nicht überall alles. Die Regionen sind angehalten, ihre spezifischen Stärken und Besonderheiten zu identifizieren und stärken.

- In funktionalen Räumen zusammenarbeiten und in Handlungsräumen planen. Das Raumkonzept unterscheidet zwölf Handlungsräume.

Spezifisches Profil und Identität definieren. Stärken stärken

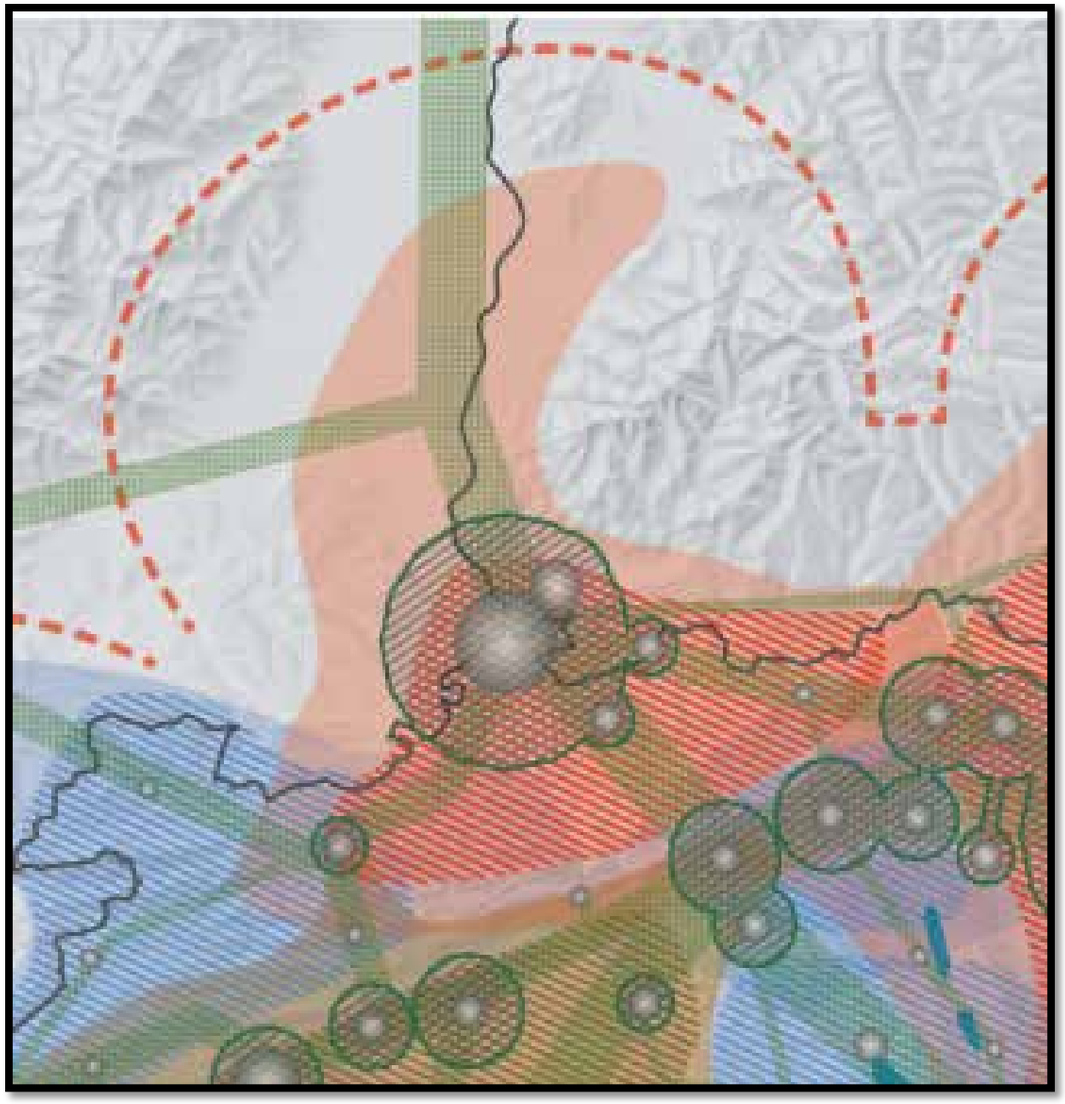
- Grossstädtisch geprägte Handlungsräume, zu denen die Metropolitanräume Zürich, Basel, Métropole Lémanique und die Hauptstadtregion Schweiz gehören, weisen enge wirt-schaftliche, soziale und kulturelle Verflechtungen auf.

- Die Metropolitanräume sind die wirtschaftlichen Hauptmoto-ren der Schweiz. Sie übernehmen wichtige Funktionen im Bereich der Wissensökonomie, der Innovation und der Kultur und verfügen über eine internationale Ausstrahlung.

- Die Hauptstadtregion Schweiz hat ähnliche Charakteristika wie die Metropolitanräume und hat als politisches Zentrum der Schweiz eine besondere Funktion.

2. Metropolitanraum Basel

Metropolitanraum - Agglomerationen



<u>Metropolitanfunktionen:</u>

- Entscheid- und Kontrollfunktion
- Innovations- und Wettbewerbsfunktion
- Gatewayfunktion
- Symbolfunktion

<u>Agglomeration (bisherige BFS-Definition; neue ab Dez 2014):</u>
Mindestens 20‘000 Einwohner, baulicher Zusammenhang, EW/AP-Dichte etc.

Metropolitanraum Basel: Nach aussen gemeinsam auftreten

- Zielbranchen (Life Sciences, Chemie, Finanzwirtschaft, Logistik und Kreativwirtschaft) stärken, Wirtschaft diversifizieren
- Messestandort fördern
- Rolle des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg stärken
- HGV- und IC-Verbindungen gewährleisten
- Gateway-Plattform stärken (namentlich Funktions- und Entwick-lungsfähigkeit der Rheinhäfen langfristig sichern)
- Metropolitankonferenz stärken
- Grossräumig Beziehungen zur Metropolitankonferenz Zürich und zum Trinationalen Metropolitanraum Oberrhein vertiefen.

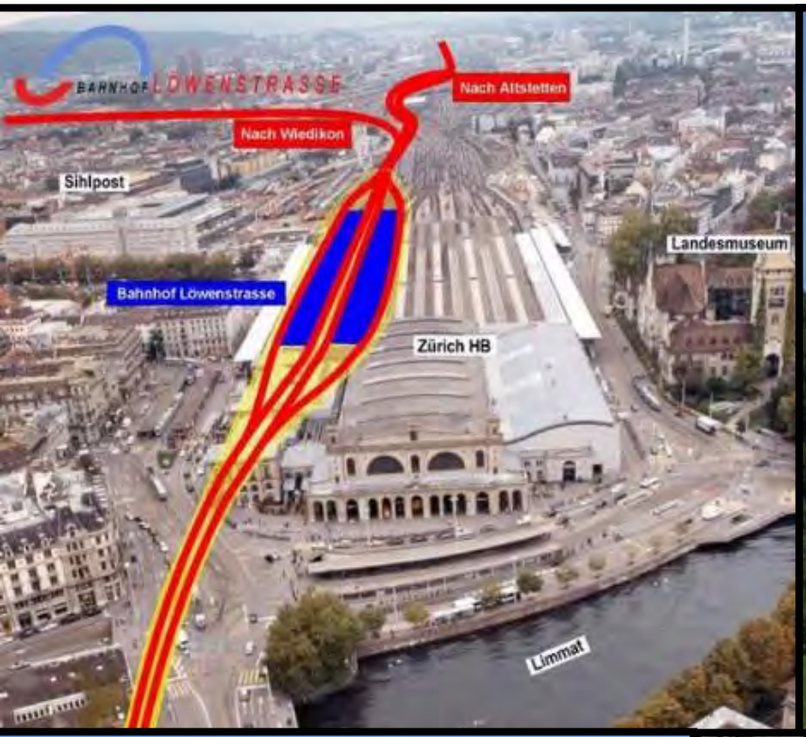
(Quelle: Raumkonzept Schweiz. 2012)

Metropolitanraum Basel: Nach innen gemeinsam planen

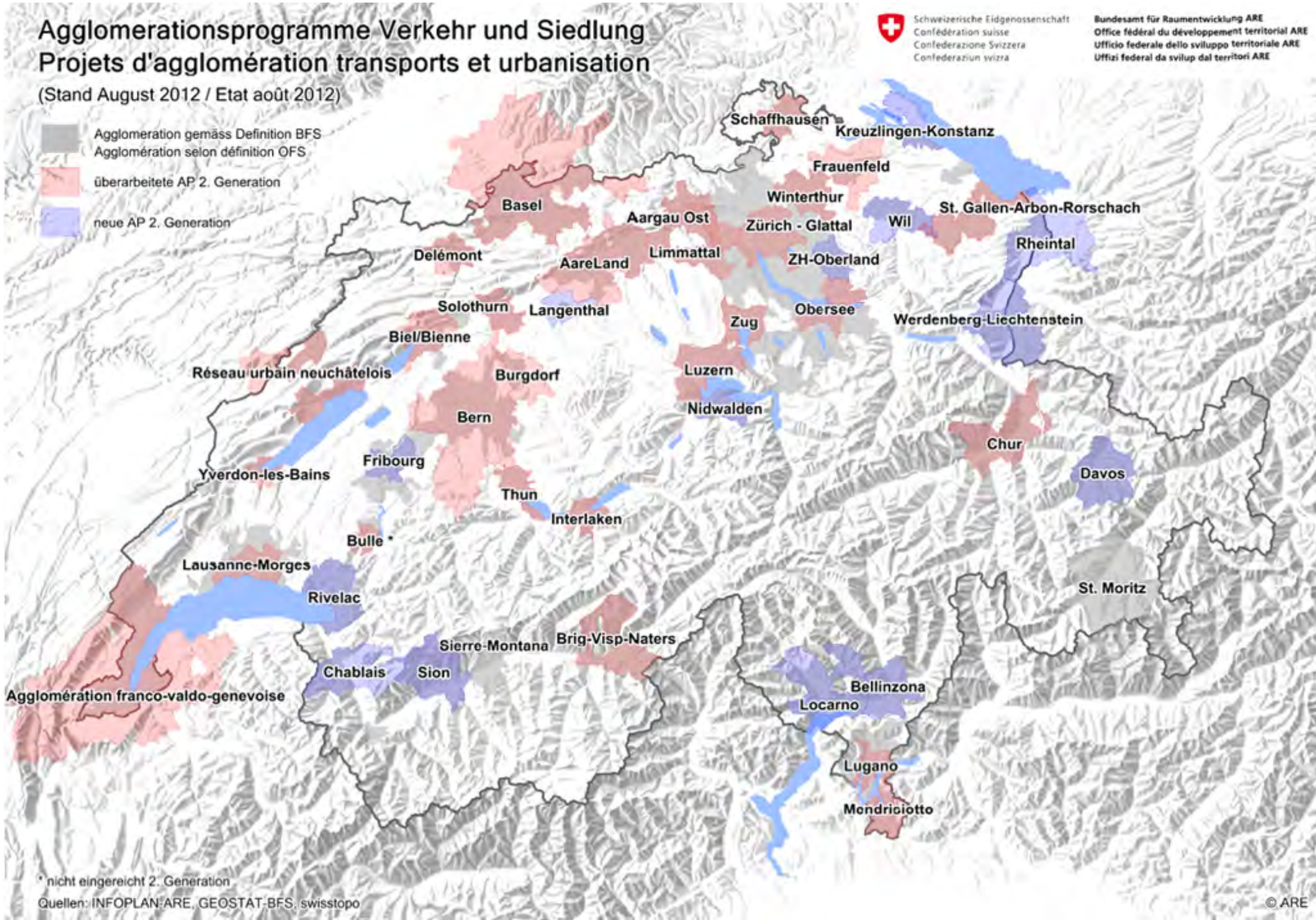
- Hohe Lebensqualität ermöglichen
- Metropolitane Entwicklungs-schwerpunkte fördern
- Zugang zu angemessenem Wohn-raum sichern
- Grenzüberschreitendes S-Bahn-System ausbauen
- Funktionieren des Strassennetzes sichern
- Gemeinsame Strategie zur Sied-lungsentwicklung finden
- Rhein- und Juralandschaft erhalten
- Metropolitankonferenz Basel stärken
- Zusammenarbeit mit Partnern der NWCH und Nachbarn im Ausland festigen

(Quelle: Raumkonzept Schweiz. 2012)

3. Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung



Funktionale Räume: z. B. Agglomerations-programme Verkehr-Siedlung, 2. Generation



Agglomerationsprogramme „Verkehr und Siedlung“ erfüllen folgende Grundanforderungen

- Roter Faden von Zukunftsbild, über Analyse und Strategien bis zu den prioritären Massnahmen

- Inhaltliche Vollständigkeit:
  - Siedlung
  - motorisierter Individualverkehr – öffentlicher Verkehr – Langsamverkehr
  - Infrastrukturelle und nicht-infrastrukturelle Massnahmen

- Politische Tragfähigkeit:
  - Gemeinden
  - Kanton
  - Bevölkerung

- Finanzierbarkeit seitens Trägerschaft

Bedingungen für Mitfinanzierung (bis max. 50%) durch Bund

- Mitfinanzierung durch den Bund, wenn die Massnahmen:

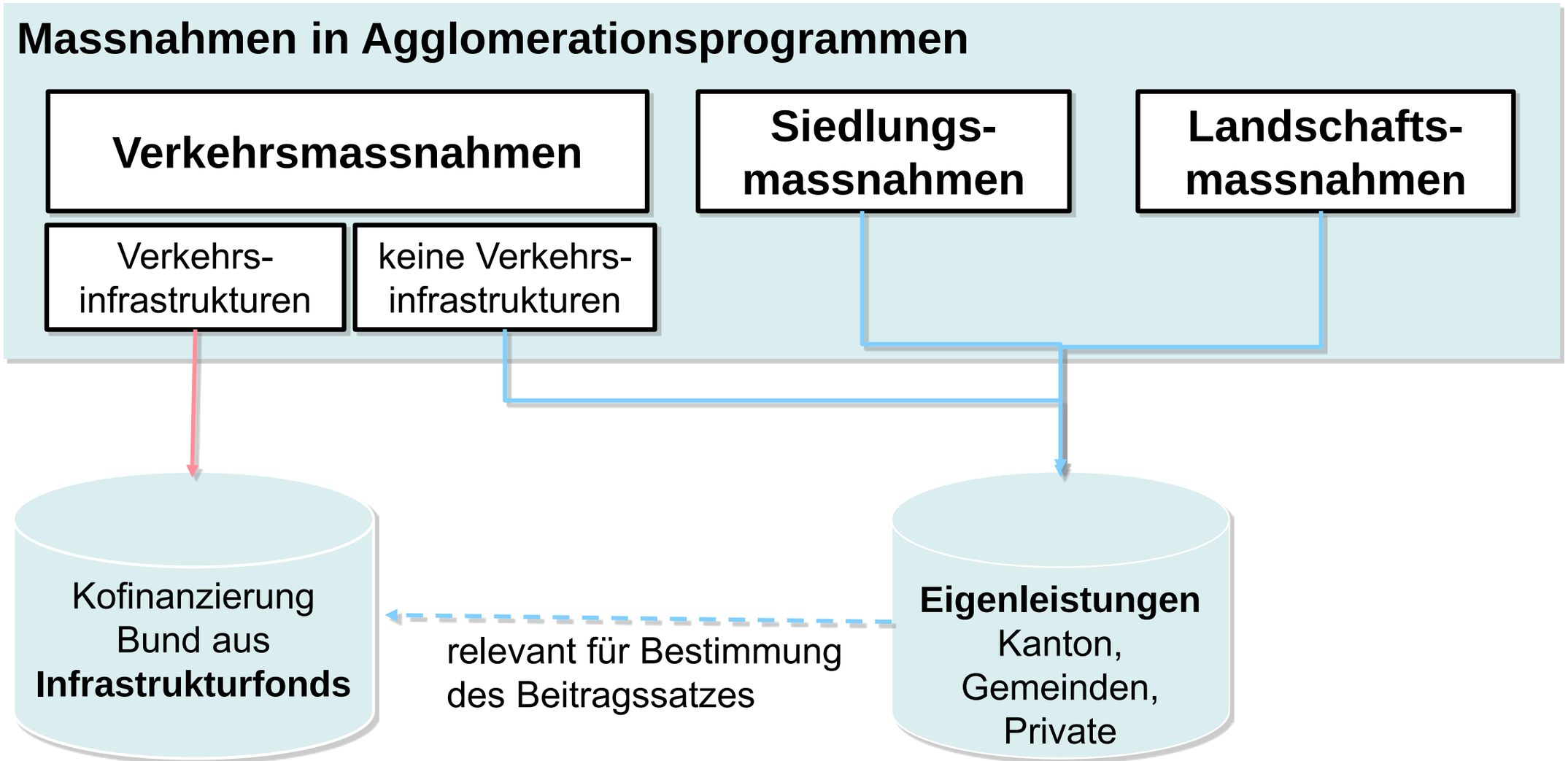
ü Die Qualität des Verkehrssystems verbessern
ü Die Siedlungsentwicklung nach innen fördern
ü Die Verkehrssicherheit erhöhen
ü Die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindern

- Die Sicherstellung der Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen durch die Agglomeration muss gegeben sein.
- Die A-Massnahmen müssen innerhalb von 4 Jahren bau- und finanzreif sein.

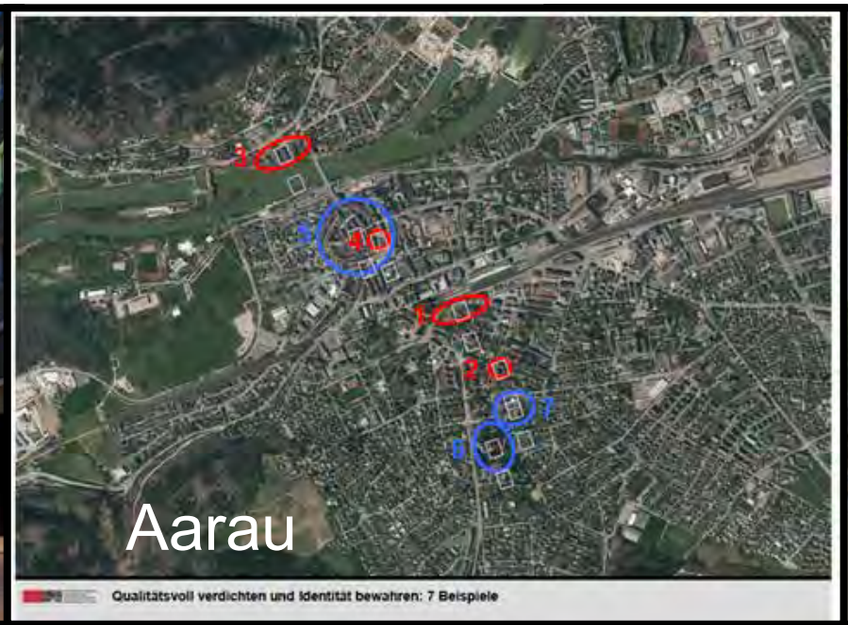
- Die Leistungsvereinbarung wird nur unterzeichnet, falls wichtigste Massnahmen im Verkehrs- und im Siedlungsbereich im Richtplan verankert sind.

Typen von Massnahmen

Koordination zwischen **Siedlung, Verkehr und Landschaft** über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinweg



Siedlungsentwicklung nach innen und Lebensqualität: Gemeinden gefragt



Siedlungsentwicklung nach innen und Lebensqualität: NFP 65

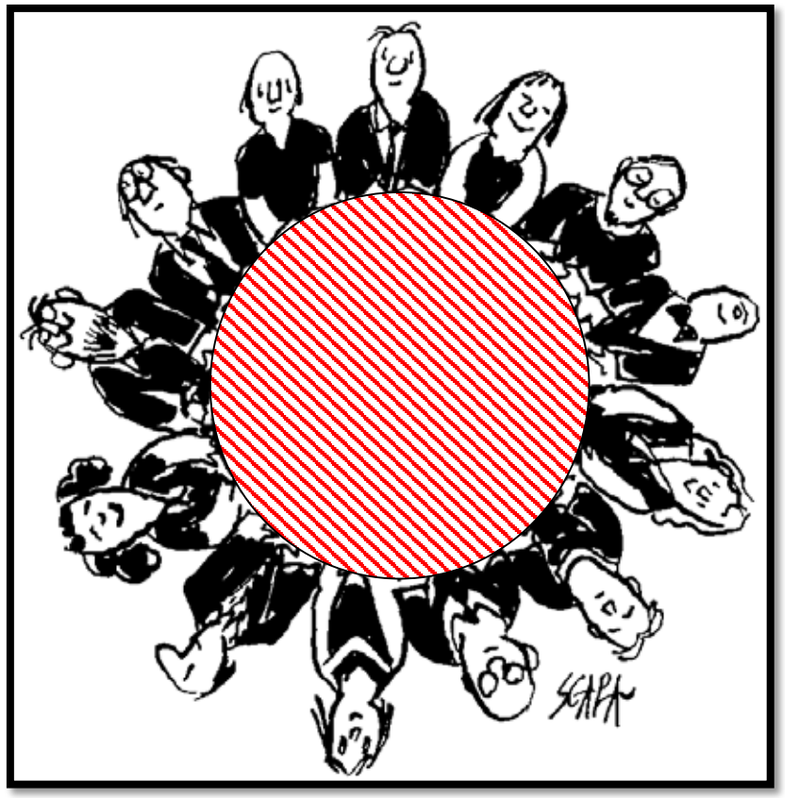
<u>Generelle Qualitätskriterien</u>

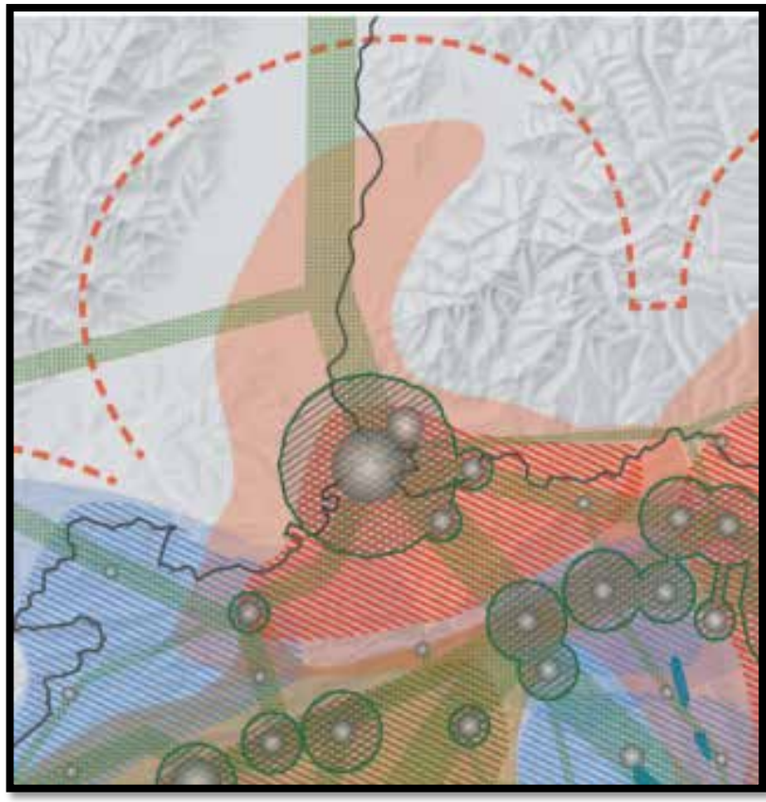
- Hohe Lebens- und Wohnqualität
- Lebendige Quartieridentität
- Sinnvolle Nutzungsvielfalt
- Nutzbare öffentliche Freiräume
- Kriterien der Nachhaltigkeit
- Standort: Innenentwicklung und gute Erschliessung
- Qualität der architektonischen Gestaltung
- Wohlbefinden der Nutzerinnen und Nutzer

Urbane Qualität entsteht nicht von alleine. Urbane Qualität entsteht dann, wenn jemand «dahinter steht», sich darum «kümmert».
Wichtige Voraussetzung: Zusammenarbeit zwischen Privaten und öffentlicher Hand. Die öffentliche Hand muss proaktiv planen.

(*Brigit Wehrli-Schindler 2015. Urbane Qualität für Stadt und Umland. Ein Wegweiser zur Stärkung einer nachhaltigen Raumentwicklung.)*

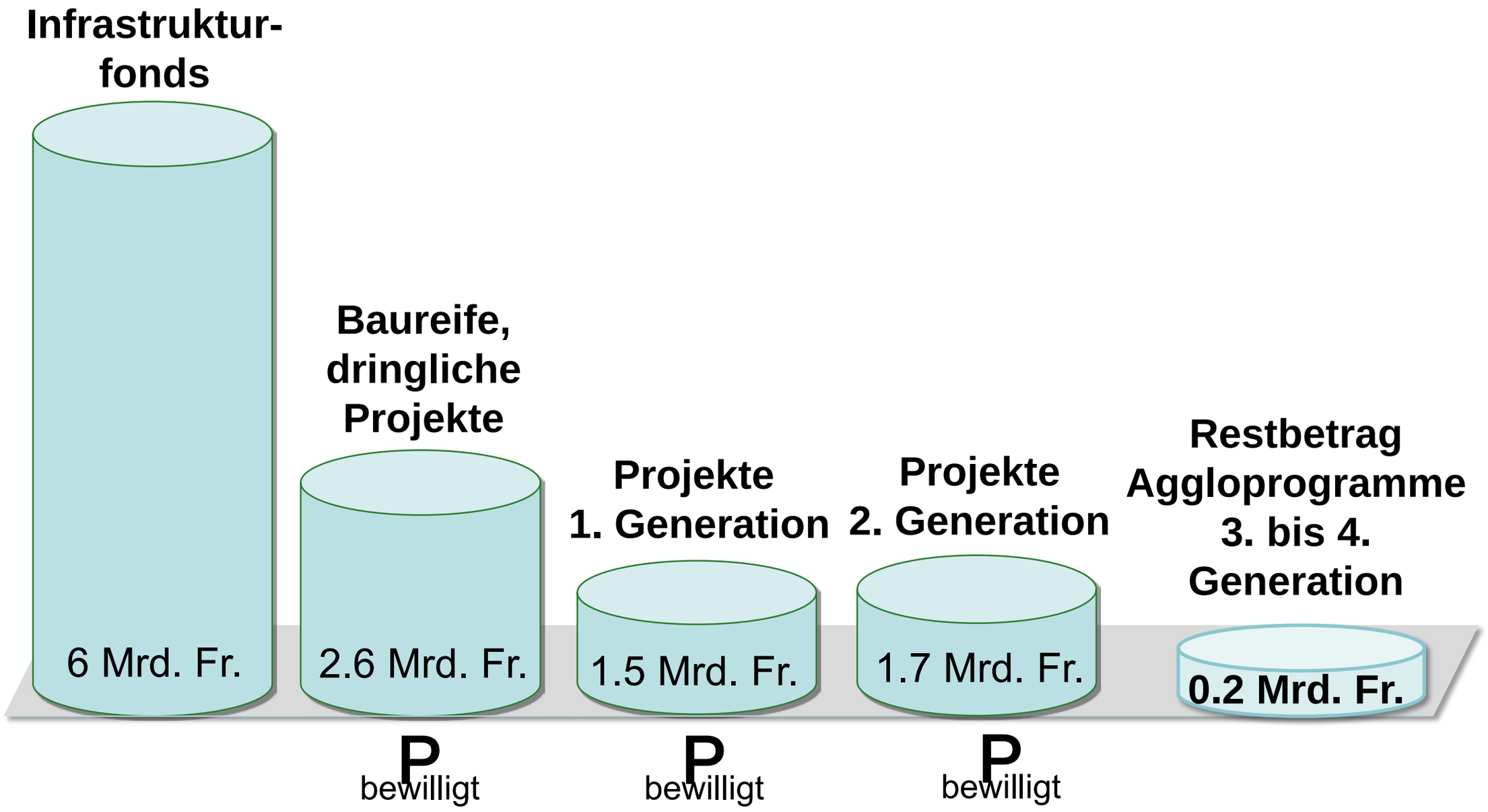
Vertikale Kooperation + Horizontale Kooperation = Zusammenarbeit in Agglomerationen





4. Ausblick

Ausgangslage: Total 6 Mrd. CHF bis 2027 vom Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr



Künftige Finanzierung mittel NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds)

NAF

- U.a. dauerhafte Finanzierung des Agglomerationsverkehrs
- Ohne Eisenbahnprojekte (Diese werden über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert.)

Vorläufiger Zeitplan

- Juni 2016: NAF-Botschaft im Parlament
- Sep./Dez. 2016: Einreichung 3. Generation Agglomerationsprogramme (AP 3G) beim ARE
- Anfangs 2018: Inkraftsetzung NAF
- Herbst 2018: Botschaft mit Verpflichtungskredit AP 3G zuhanden Parlament
- 2019: Entscheid Parlament

AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Apéro

Lörrach