

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 48 (2007)  
**Heft:** 1  
  
**Artikel:** Agglomerationsverkehr Basel : Ziele, Trends und Strategien  
**Autor:** Lezzi, Maria  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088270>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Agglomerationsverkehr Basel – Ziele, Trends und Strategien

Maria Lezzi

## *Zusammenfassung*

*Mobilität bringt Vorteile, doch sind sie grenzüberschreitend nicht überall und allzeit erlebbar. Die Nachteile von zuviel Mobilität zeigen sich heute und erst recht bei der Trendentwicklung. Die Agglomeration Basel braucht dringend noch bessere Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung, gemeinsame Schwerpunktsetzungen und ergebnisorientierte, grenzüberschreitende Kooperationsarbeit. Ohne die angekündigte Bundeskofinanzierung für prioritäre Verkehrsprojekte fehlt auch ausländischen Nachbarn gegenüber ein überzeugendes Anreizmotiv. Mit dem mehrstimmigen "Agglomerations-Chor" will man sich deshalb mehr Gehör jenseits des Juras, in Berlin oder Paris verschaffen.*

*Agglomerationspolitik ist mehr als Verkehr. Unzählige Bemühungen weisen im Raum Basel in diese Richtung. Jetzt fehlt aber noch, dass sie integrierender bearbeitet und als weitere Module der Agglomerationspolitik Basel kommuniziert werden.*

## 1 Einleitung: Mobilität kennt keine Grenzen

### 1.1 Was wir wollen: Grenzüberschreitende Mobilität

Wir wollen unsere trinationale Agglomeration erfahren. Wir wollen eine gute Koordination der Infrastrukturen dies- und jenseits der Grenzen, wir wollen genügend Brücken, gut abgestimmte Fahrplansysteme und Tarife und flüssige Grenzabfertigungen. Die gute innere und äussere Erreichbarkeit der Agglomeration Basel ist uns wichtig. Sie ist ein wesentlicher Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum Basel im Wettkampf mit andern. Basel und seine Agglomeration sind nicht das Ende der Schweiz, wie ein SBB-Plakat vom Februar 2007 dies suggeriert (Abb. 1), sondern das Tor zur Welt.



Abb. 1 Das Ende der Schweiz entdecken: Werbung für Basel als Reiseziel in einem Angebot der SBB vom Februar 2007.

*Quelle: SBB*

## 1.2 Was wir nicht wollen: grenzenlose Mobilität

Mobilität bringt Vorteile, doch sind sie grenzüberschreitend nicht überall und allzeit erlebbar. Die Nachteile von zuviel Mobilität zeigen sich schon heute und machen nicht an den politisch-administrativen Grenzen halt. Für die betroffenen Städte und Gemeinden ist es daher unerlässlich, die Verkehrsprobleme kantons- und länderübergreifend anzupacken.

Diese Erkenntnis gilt insbesondere für die Agglomeration Basel, welche drei Länder, vier Schweizer Kantone und rund 730'000 Menschen umfasst, verteilt auf die Nordwestschweiz, das Südschweiz und Südbaden. Die Agglomeration Basel ist eine der drei grossstädtischen Agglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung und wird stark durch die europäische Nord-Süd-Achse beeinflusst.

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB; ehemals "Verein der Trinationalen Agglomeration Basel TAB") und das schweizerische Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, haben sich zum Ziel gesetzt, sicherzustellen, dass die Entwicklung des Verkehrs ganzheitlich betrachtet wird und dass einzelne Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsprojekte abgestimmt werden. Dadurch sollen die Umweltbelastungen verringert und die Lebensqualität in der Region erhöht werden.

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf dem noch nicht veröffentlichten (revidierten) Entwurf des Agglomerationsprogramms Basel. Wo nicht anders zitiert, stammen die Zahlen aus dieser Quelle. Die Akzentuierung, insbesondere bei den vorgeschlagenen Strategien, ist eine persönliche Sichtweise der Autorin und nicht die abgestimmte Haltung der beteiligten Behörden.

## 1.3 Perimeter der Agglomeration Basel

Die Definition der Agglomerationen und somit deren Perimeter wird seit über 100 Jahren vom Bundesamt für Statistik (BFS) vorgegeben. Sie basiert auf funktionalen Kriterien (Pendlerverflechtungen), auf demographischen (z. B. mind. 20'000 Einwohner) und morphologischen Kriterien (bauliches Kontinuum mit Kernstadt). Entstanden sind sie einst als Instrument der Raumbewertung. Heute dienen sie u. a. zur Abgrenzung einer Bundes-Förderkulisse (vgl. BFS 2007; BFS 2006).

Der aktuelle Agglomerationsperimeter Basel basiert auf den Volkszählungsdaten 2000. Dieser *Bearbeitungsperimeter* umfasste Ende 2004 vier Kantone in der Nordwestschweiz (NWCH), drei Länder und 127 Gemeinden mit über 730'000 Menschen. Davon leben:

- 25.5 % oder 188'000 Einwohner im Kanton Basel-Stadt (BS)
- 32.5 % oder 238'000 im Kanton Basel-Landschaft (BL)
- 4.5 % oder 33'000 im Kanton Aargau (AG; Fricktal)
- 3 % oder 20'000 im Kanton Solothurn (SO; Thierstein, Dorneck)
- 26 % oder 189'000 in Deutschland
- 8.5 % oder 63'000 in Frankreich

Die Agglomeration Basel hat seit 2006 schweizerischerseits einen *Betrachtungsperimeter*, der dem Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) entspricht (vgl. Abb. 2), in der Annahme, dass 2020 der BFS-Agglomerationsperimeter v. a. entlang der S-Bahnlinien erweitert sein wird.

## 2 Verkehrstrends in der Agglomeration: Die Probleme verschärfen sich

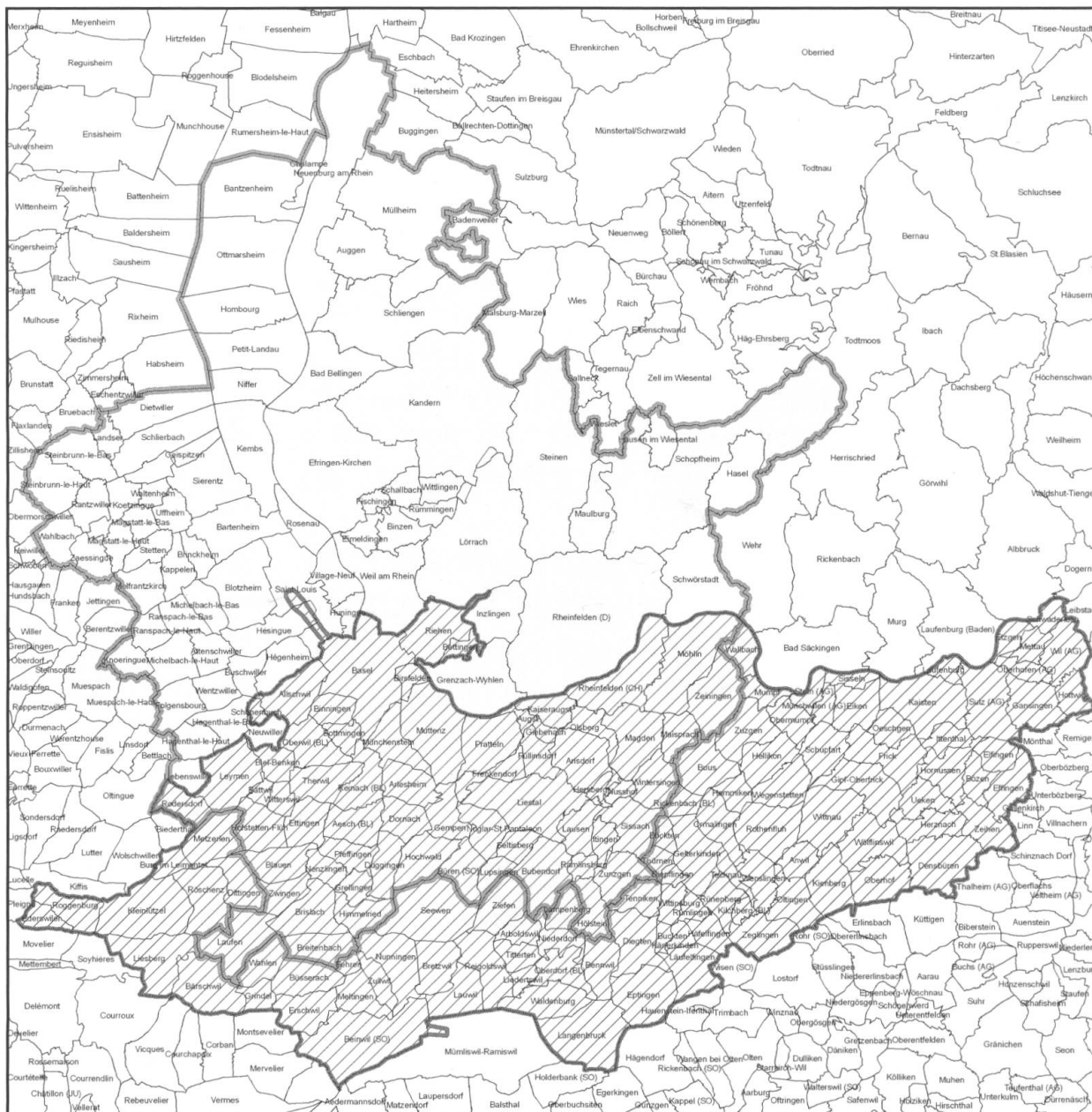
Wir stehen in den Zügen und im Stau. Die Agglomeration Basel ist von den massiven Verkehrszunahmen besonders betroffen, da sie an der Nord-Süd-Transitachse liegt.

### 2.1 Allgemeiner Verkehrstrend: Starke Zunahme auf Autobahnen und Schienen

Die gesamten *Personenverkehrsleistungen* in der Schweiz werden je nach Szenario zwischen 2000 und 2030 von rund 111 Milliarden Personenkilometer (Pkm) um ca. 17 bis 32 Mrd. Pkm zunehmen. Das entspricht einem Wachstum zwischen 15 % und 29 %. Dabei wird vor allem der öffentliche Verkehr (ÖV) überdurchschnittlich wachsen. Dennoch dominiert auch in Zukunft der motorisierte Individualverkehr (MIV) das Verkehrsgeschehen (vgl. ARE 2006a). Die gesamten *Güterverkehrsleistungen* in der Schweiz auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen (+32 % bis +78 %). Vor allem die Schiene wird sich künftig sehr dynamisch entwickeln und im Zuge einer Trendwende ihren Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können (vgl. ARE 2006b).

Mit der Inbetriebnahme der NEAT, dem Vierspurausbau auf der deutschen Seite des Oberrheins und den französischen Hochgeschwindigkeitsstrecken wird der Knoten Basel zum Nadelöhr des Schienenverkehrs (Abb. 3). Die gewünschte Verlagerungspolitik führt zu einem starken Wachstum des Schienengüterverkehrs (insbesondere Transitgüterverkehr) und somit zu einer verschärften Konkurrenz "[...] um knappe Schienenkapazitäten (Trassen sowie Zeitfenster, so genannte 'Slots') zwischen dem Schienengüterverkehr, dem Regionalverkehr und dem Personenverkehr zwischen den Zentren" (UVEK 2006, 8).

Kapazitätsengpässe im Strassenverkehr zeigen sich in Staus. 85–90 % aller Staus finden nicht am Gotthard oder ähnlich medienwirksamen Stellen statt, sondern entstehen tagein, tagaus in den Agglomerationen (vgl. Geiger 2004).



11.10.2006 BD BS HPA-P eb

### Legende

- Bearbeitungsperimeter:
- Agglomeration Basel gemäss BFS 2000
- Perimeter Wirtschaftsraum TAB
- Betrachtungsperimeter:
- TNW Tarifverbund Nordwestschweiz

Abb. 2 Die Agglomeration Basel in verschiedenen Betrachtungsweisen.

Quelle: BS 2007a

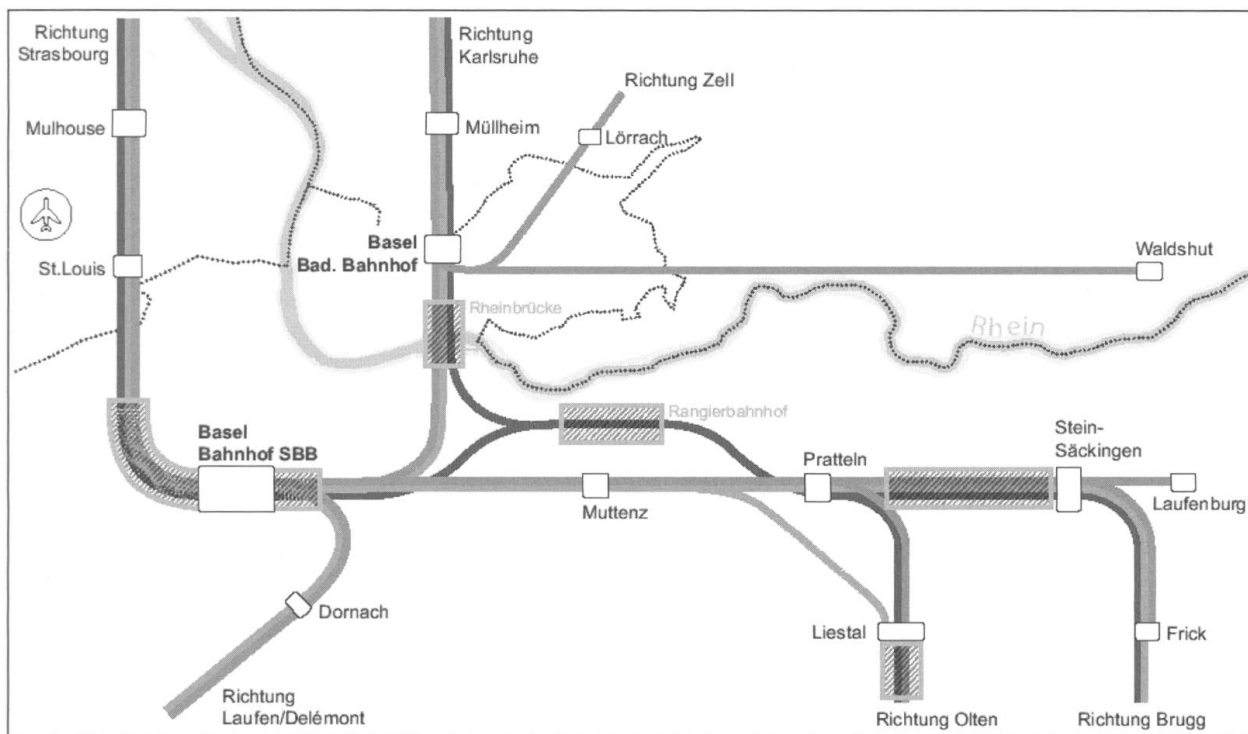


Abb. 3 Die absehbaren Engpässe im Schienennetz der Agglomeration Basel (Zustand 2004).

Quelle: BS 2007a

## 2.2 Verkehrstrend in der Agglomeration Basel

### 2.2.1 Verkehrstrend in der Stadt

Beim MIV in der Stadt nimmt der Verkehr in den nächsten zwei Jahrzehnten hauptsächlich auf dem Autobahnnetz zu. Das innerstädtische Netz wird dank Nordtangente und A98 eher entlastet. Falls nichts unternommen wird, wird jedoch Verkehr von der überlasteten Osttangente in die Basler Quartiere Lehenmatt, Breite und Wettstein sowie nach Birsfelden drängen und deren Wohnqualität beeinträchtigen.

Der Bahnhof SBB wird künftig zusätzlich rund 35'000 Personenfahrten/Tag (P/d) zu bewältigen haben. Da ein grosser Teil dieser Personen mit Tram und Bus weiterfährt, bahnt sich hier angesichts des gleich bleibenden ÖV-Angebots ein Engpass an.

### 2.2.2 Verkehrstrend auf dem Land

Ausserhalb der Stadt wächst das durchschnittliche, tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf der A2/3 bei Schweizerhalle um 12'000 Fahrzeuge. Bei der Abzweigung zur A98 über die neue Rheinbrücke bei Rheinfelden ergibt sich eine Steigerung des DTV um 22'000 Fahrzeuge. Auf dem Hauptstrassennetz des Kantons Basel-Landschaft liegen die grössten Veränderungen zwischen Pratteln und Liestal (Eröffnung der H2 voraussichtlich im Jahr 2015). Der Umfahrungstunnel von Sissach ist seit Dezember 2006 in Betrieb. Der mögliche Zeitgewinn wird am Unteren Hauenstein zu einer starken Verkehrszunahme führen. Stark wird der Verkehr auch auf der H18 im Bereich Münchenstein/Muttenz zunehmen.

Bei der Bahn ergibt sich gemäss Prognose des Gesamtverkehrsmodells (GVM) die höchste Zunahme im Personenverkehr zwischen Basel SBB und MuttENZ (+26'000 P/d). Im Ergolzthal steigt die Belastung bis Olten, im Rheintal bis Rheinfelden und im Laufental vom Dreispitz bis Aesch.

Im Tram aus den Vororten werden freie Plätze rarer. Auf dem radialen Tramnetz gibt es Abschnitte mit einem Wachstum von je gegen 2'000 P/d. Die Busbehinderungen dürften auf den tangentialen Achsen um Basel sowie im Raum Pratteln bis Liestal zunehmen.

### 2.2.3 Modal Split: Leichte Verbesserungen

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (MIV und ÖV) beträgt heute 20.4 %. Dieser Anteil steigt gemäss GVM-Berechnungen aufgrund des grösseren relativen ÖV-Wachstums um einen Prozentpunkt auf 21.4 %. Der Prognosezustand 2020 (d. h. Zustand ohne Agglomerationsprogramm) bringt hier keine grossen Verbesserungen (Tab. 1).

Tab. 1 Prozentualer Anteil des ÖV am Gesamtverkehr (MIV und ÖV) im Jahr 2000 sowie dessen prognostizierter Anteil im Jahr 2020 (Referenznetz und Referenzstrukturdaten ohne Agglomerationsprogramm).

	Stadt Basel	TAB CH	TAB D	TAB F
<b>ÖV-Anteil 2000 in %</b>				
Stadt Basel	59.0	36.7	17.7	11.6
TAB CH	36.5	20.4	5.8	7.4
TAB D	17.7	5.8	9.9	4.9
TAB F	11.6	7.4	4.9	6.1
übrige NWCH	31.6	10.7	0.7	7.0
<b>ÖV-Anteil 2020 in %</b>				
Stadt Basel	57.6	40.6	19.4	14.4
TAB CH	41.1	23.8	7.9	11.5
TAB D	19.4	7.9	11.8	7.2
TAB F	14.4	11.5	7.2	6.6
übrige NWCH	35.4	12.4	1.6	9.3

Quelle: BS 2007a

### 2.2.4 Siedlungstrend: Abwanderung aufs Land hält an

Verkehr und Siedlungsentwicklung bedingen sich gegenseitig. Aussagen über den Verkehrstrend der Agglomeration Basel basieren daher auf Annahmen bezüglich Siedlungstrends (vgl. Tab. 2).

Die städtisch geprägten Gebiete werden je nach Szenario insgesamt einen Bevölkerungsverlust von 1 bis 5 % erleiden, während der ländliche Raum Gewinne von 14 bis 19 % verzeichnen wird.

Der Trend hinaus ins Grüne ist mit grossen Auswirkungen verbunden. Der MIV wird zunehmen, ebenso die Belastungen durch Staus, Lärm- und Luftemissionen. Der wachsende Freizeitverkehr wird zu einer stärkeren Auslastung insbesondere der Strassen auch ausserhalb der Spitzenstunden beitragen.



Tab. 2 Vergleich der Einwohner in der Agglomeration Basel in den Jahren 2000, 2020 und 2030.

Einwohner	2000	2020 (Referenz)	Veränderung 2000–2020 in %	2030
Kanton BS	188'200	175'100	-7.0	180'400
Kanton BL	262'100	270'700	3.3	259'400
Kanton SO (Bezirke Dorneck und Thierstein)	32'100	33'800	5.1	32'400
Kanton AG	65'500	77'300	18.0	78'000
TOTAL NWCH	547'900	556'700	1.6	550'000
Deutschland	223'500	238'500	6.7	239'100
Frankreich	74'200	80'800	8.9	83'100
Total Ausland	297'700	319'300	7.2	322'300
TOTAL	845'600	876'000	2.5	872'200

Quelle: BS 2007a

### 3 Angestrebte Zukunft: Eine starke trinationale Agglomeration mit hoher Lebensqualität

Ist die Agglomeration schon gebaut? Mit einem ausbalancierten Agglomerationsprogramm muss es gelingen, die Siedlungsentwicklung an geeigneten Orten weiterhin zuzulassen oder gar zu fördern, bei gleichzeitiger Anstrengung zur Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV.

Die trinationale Agglomeration Basel und die Kernstadt Basel sollen im schweizerischen bzw. europäischen Standortwettbewerb unter Wahrung der Lebensqualität gestärkt werden. Ein weiteres Ziel ist es, die entdeckten heutigen und sich aufgrund des Trendszenarios abzeichnenden Schwachstellen im Bereich Verkehr möglichst zu eliminieren und erkannte Defizite in der Koordination zwischen verschiedenen Sektorplanungen bzw. Sektorpolitiken abzubauen. Dabei unterscheiden wir zwischen inhaltlichen und organisatorischen Hauptstrategien (vgl. insbesondere BS 2007a und BS 2007b).

#### 3.1 Inhaltliche Hauptstrategien

##### 3.1.1 Bessere Koordination zwischen Verkehrs-, Siedlungsentwicklung sowie Umweltzielen, verankert in den jeweiligen kantonalen Richtplänen

Ziel ist eine Stärkung der polyzentrischen Struktur, d. h. weder eine Megacity Basel, noch ein Siedlungsbrei Nordwestschweiz. Die Siedlungsentwicklung soll mit richt- und nutzungsplanerischen Massnahmen sowie mittels guten Städtebaus in klar begrenzten Schwerpunkten der Agglomeration Basel stattfinden:

- Bestehende Standorte und Siedlungsachsen in den Tallagen sind aufzuwerten (z. B. Dreispitz, Salina Raurica, Erlenmatt und ProVolta in Basel, Stettenfeld in Riehen, St-Louis/Huningue oder die beiden Rheinfeldern).
- Publikumsintensive Anlagen für Einkaufen und Freizeit sind an Standorten mit bestehender optimaler Verkehrserschliessung anzusiedeln.



- Bedeutende Arbeitsplatzgebiete (Campus Novartis, Roche, Achse Bahnhof Basel SBB – Grosspeter – Bâleo/Citygate – Wolf – St. Jakob, Pratteln Grüssen, Reinach Kägen, Gewerbegebiet Aesch Nord u. v. a. m.) sind noch besser ans ÖV-Netz anzubinden.
- Umschlaggewerbe und die Anlagen des Güterumschlagverkehrs sind rund um die Hafengebiete, den EuroAirport (EAP) und den Raum Pratteln zu konzentrieren.

### *3.1.2 Optimale volkswirtschaftliche Auslastung vorhandener Infrastrukturen und Kapazitäten*

- ÖV: Takterhöhungen, weniger Umsteigesituationen, koordinierte Netze und koordinierte Tarifsyste. Rollmaterial mit höherer Kapazität und mehr Reisekomfort
- MIV: Verkehrsablauf mittels Managementmassnahmen besser gestalten:
  - Kapazitätserhöhung Osttangente, inkl. Rampenbewirtschaftung
  - Verkehrsleitsystem, beispielsweise auf der A2
  - Mobilitätsmanagement (z. T. inkl. Fahrtenmodelle) für neue Quartiere oder andere verkehrsintensiven Einrichtungen: z. B. Salina Raurica, Dreispitz, St. Jakob
  - Parkplatzbewirtschaftung in Basel-Stadt und einigen Gemeinden des angrenzenden Agglomerationsgürtels

### *3.1.3 Bessere Kombination von MIV/ÖV/LV*

ÖV und LV (Langsamverkehr), ergänzt durch Autofahrten (Carsharing, Taxi etc.) sind in Kombination eine Alternative zum “reinen” MIV. Die Förderung der kombinierten Mobilität ist ein wichtiges Element zur nachhaltigen Mobilität. Schnittstellen wie z. B. Bahnhöfe vereinigen Velo-, Fuss-, Bus-, Tram-, Auto- und Bahnverkehr. Es sollen daher noch zusätzlich Park & Ride-Anlagen, Carsharing-Plätze und Bike & Ride-Anlagen erstellt werden. Weitere Veloparkings sind geplant, u. a. beim Bahnhof St. Johann und beim Badischen Bahnhof in Basel, sowie Veloplattformen beim Stadion St. Jakob und beim Bahnhof Dornach-Arlesheim.

### *3.1.4 ÖV: Lücken schliessen*

#### *Strategie: 15'-Takt für die Regio-S-Bahn im Agglomerationskern*

Mittelfristig lässt sich die steigende Gesamtnachfrage der Regio-S-Bahn nur mit einer Taktverdichtung auf einen Viertelstundentakt bewältigen. Aufgrund der Kapazitätsengpässe im Ergolzthal von Liestal bis nach Olten, sowie den Einspurabschnitten im Laufental zwischen Aesch und Laufen ist dieser Ausbau jedoch mit grossen Infrastrukturmassnahmen verbunden und kann somit lediglich eine langfristige Perspektive darstellen. Mittelfristig lässt sich mit punktuellen Infrastrukturausbauten ein Viertelstundentakt auf der Teilstrecke Aesch–Basel–Liestal einrichten. Die unmittelbare Anbindung der S-Bahn-Agglomerationsgemeinden an die Basler Innenstadt und umgekehrt könnte das “Herzstück” leisten. Hinter diesem Begriff steckt die Idee eines Eisenbahntunnels, welcher die Bahnhöfe Basel SBB/SNCF und den Badischen Bahnhof miteinander verbindet. Im Moment werden noch zwei Korridore offen gehalten: Variante Mitte mit Zwischenhalt z. B. am Marktplatz/Barfusserplatz und Clarastrasse/Messeplatz oder Variante Nord mit Halten an der Hauptpost/Schifflande, St. Johann, Hüningerzoll und Wiesenplatz, welche zusätzlich die Stadtentwicklungspotenziale im nördlichen Agglomerationsteil erschliesst.

Neben den Erweiterungen des Angebots in Richtung Schweiz ist auch ein Ausbau des Regio S-Bahn-Angebots ins benachbarte Ausland (Elsass und süddeutscher Raum) notwendig. Dazu gehört die parallele Einbindung der S-Bahn-Linien aus Freiburg und dem Wiesental in den Bahnhof

Basel SBB, sowie eine baldige Verdichtung der S-Bahn-Linie aus Mulhouse auf den Halbstundentakt (geplant ab ca. 2009). Langfristig stellt im benachbarten Ausland die Anbindung des Flughafens EuroAirport an die Regio-S-Bahn Basel die grosse Herausforderung dar.

Wichtig sind auch neue S-Bahnhaltestellen bei Siedlungsschwerpunkten wie Schopfheim-West, Lörrach-Schwarzwaldstrasse, Pratteln Salina Raurica, Rheinfelden Augarten, Riehen Niederholz, Stettenfeld (Riehen/Lörrach).

#### *Strategie Tram- und Busnetz*

Wesentliche Netzergänzungen Dornach–Reinach, Allschwil, Anbindung Leimental an Bahnhof SBB, Dreispitz–Heiligholz–Reinach, etc. werden geprüft, ebenso der Ausbau der tangentialen, stadtnahen Busverbindungen.

#### *Strategie Entflechtung*

Damit das trinationale Bahnnetz den künftigen Anforderungen gerecht werden kann und der 15'-Takt der S-Bahn funktioniert, sind drei Problemfelder zu lösen: Kapazitätssteigerung für den juraquerenden Verkehr (Wisenbergertunnel und/oder ggf. mittelfristigere kapazitätssteigernde Massnahmen, welche momentan abgeklärt werden) und im Bahnknoten Basel (durch Trennung der Verkehrsströme) sowie Doppelspurausbauten im Laufental. Diese Massnahmen sind für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn in der Agglomeration Basel von entscheidender Bedeutung. Wie diese übergeordneten nationalen Massnahmen finanziert werden sollen, wird derzeit mit SBB und Bund verhandelt.

#### *3.1.5 MIV: Steuern und Lenken*

*Konzentration des motorisierten Verkehrs auf den Hochleistungs- und Hauptstrassen. Lücken schliessen*  
Bei verschiedenen strategischen Nationalstrassenprojekten wird unter Hochdruck gearbeitet (A2 Abschnitt 7 Gellertdreieck – Birsigraum, Umfahrung Gundeldingen; Kapazitätssteigerung Osttangente inkl. Abklärungen zur Einhausung Breite und zur Überdeckung Gellert), da die Kantone nur noch bis Ende 2007 federführend sein werden. Danach gehen die Kompetenzen gemäss NFA vollständig an den Bund über. Die genannten sowie weitere nationale MIV-Massnahmen (z. B. Südumfahrung, H18-Ausbau im Laufental) führen – genauso wie die nationalen ÖV-Massnahmen – zu einer klaren Zunahme der mittleren Fahrtweiten und zur gewünschten Verlagerung aufs übergeordnete Netz (vgl. BS 2007c). Sie müssen trotzdem sehr genau studiert werden, sowohl in ihrer Dimensionierung als auch in der zeitlichen Abfolge ihrer allfälligen Realisierung. Nur so kann verhindert werden, dass Ressourcen verschwendet werden, und der hohe ÖV-Anteil und somit die gute Lebens- und Umweltqualität unserer Agglomeration verschlechtert werden.

#### *Tempo-30-Zonen: Weniger Tempo, mehr Lebensqualität*

Eine Möglichkeit, das Luft- und Lärmproblem anzugehen, sind Tempo-30-Zonen. Im Kanton BS gibt es 89 solcher Zonen, im Kanton BL sind in 13 Gemeinden und im Fricktal (AG) in sechs Gemeinden solche Zonen eingerichtet worden. Zusätzlich wurden in fünf Baselbieter und fünf Fricktaler Gemeinden Begegnungszonen realisiert. Der Prozess in den Gemeinden ist damit aber noch nicht abgeschlossen, gewisse prüfen flächendeckende Tempo-30-Zonen.

## 3.2 Organisatorische Hauptstrategien

### 3.2.1 Aktive Beteiligung an Bundesinitiativen: Dringliche Projekte sowie Agglomerationsprogramm

Das vom Bundesparlament in der Herbstsession 2006 beschlossene Infrastrukturfondsgesetz tritt am 1.1.2008 in Kraft. Dann wird ein Kredit von 2.56 Mia. CHF für dringliche, baureife Infrastrukturprojekte des Agglomerationsverkehrs freigegeben. Weitere 3.44 Mia. CHF sollen für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2011–2024 (vgl. CH 2005; CH 2006a; CH 2006b) dienen. Sie sollen später tranchenweise freigegeben werden.

Der Bund finanziert unter dem Titel Agglomerationsverkehr nur Beiträge an Infrastrukturen innerhalb des BFS-Perimeters (vgl. Kap. 1). Betriebs- und Unterhaltskosten bleiben bei Gemeinden und Kantonen.

#### *Dringliche, baureife Agglomerationsverkehrsprojekte*

Für die Agglomeration Basel wurden die in der Tab. 3 aufgeführten Projekte als dringliche, baureife Projekte bewilligt.

Tab. 3 Auszug aus der Liste der dringenden und baureifen Projekte im Bereich Verkehr der Agglomeration Basel.

Kanton	Projektname	Projektbeschreibung	Kosten total in Mio. CHF	Entnahme aus Infrastrukturfonds in Mio. CHF
BS	Tramlinienverlängerung St. Johann/Pro Volta	Verlegung Tramtrasse, Anbindung S-Bahn-Haltestelle Basel St. Johann ans Tramnetz	18.2	9.1
BS	Tramverlängerungen nach St-Louis und Weil a. R. in der Stadt Basel	Verlängerung der Linien 3, 8 und 11: zum Bahnhof St-Louis West, nach Friedlingen und Weil a. R., zum Bahnhof St-Louis Ost	79	39.5
BL	Bahnhof Dornach-Ar- lesheim, Doppelspur- ausbau Stollenrain	Verlegung Tramschlaufe, Doppelspurausbau Tram Nr. 10 im Gebiet Stollenrain, neuer Busbahnhof, P+R	22	11
BL	H2 Pratteln–Liestal	Neubau zweispurige Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen	275	137.5

Quelle: CH 2006a

Voraussetzung für die Kofinanzierung ist ein Baubeginn vor Ende 2008. Die Tramverlegung beim Bahnhof St. Johann sowie der Bau der H2 Pratteln–Liestal sind bereits im Bau.

Bei den grenzüberschreitenden Tramverlängerungen, für welche total 39.5 Mio. CHF zur Verfügung stehen, zeichnen sich kritische Terminverzögerungen ab. Die Verlängerung der Linie 8, von Basel Hochbergerplatz (in Kleinhüningen) über Friedlingen zum Bahnhof Weil a. R. (D), scheint das aussichtsreichste Projekt zu sein (Abb. 4).

Der Projektierungskredit wurde im Parlament von Basel-Stadt am 10. Januar 2007 genehmigt, der Entscheid vom Gemeinderat von Weil a. R. fiel am 27. Februar 2007. Mit diesen Mitteln werden schweizerischerseits ein Baukreditantrag per Herbst 2007 vorbereitet und die nötigen Umweltverträglichkeitsberichte sowie das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Parallel dazu werden in enger Kooperation mit der Bevölkerung von Kleinhüningen die Schwerverkehrsentlastung sowie weitere Verkehrsmassnahmen angepackt.

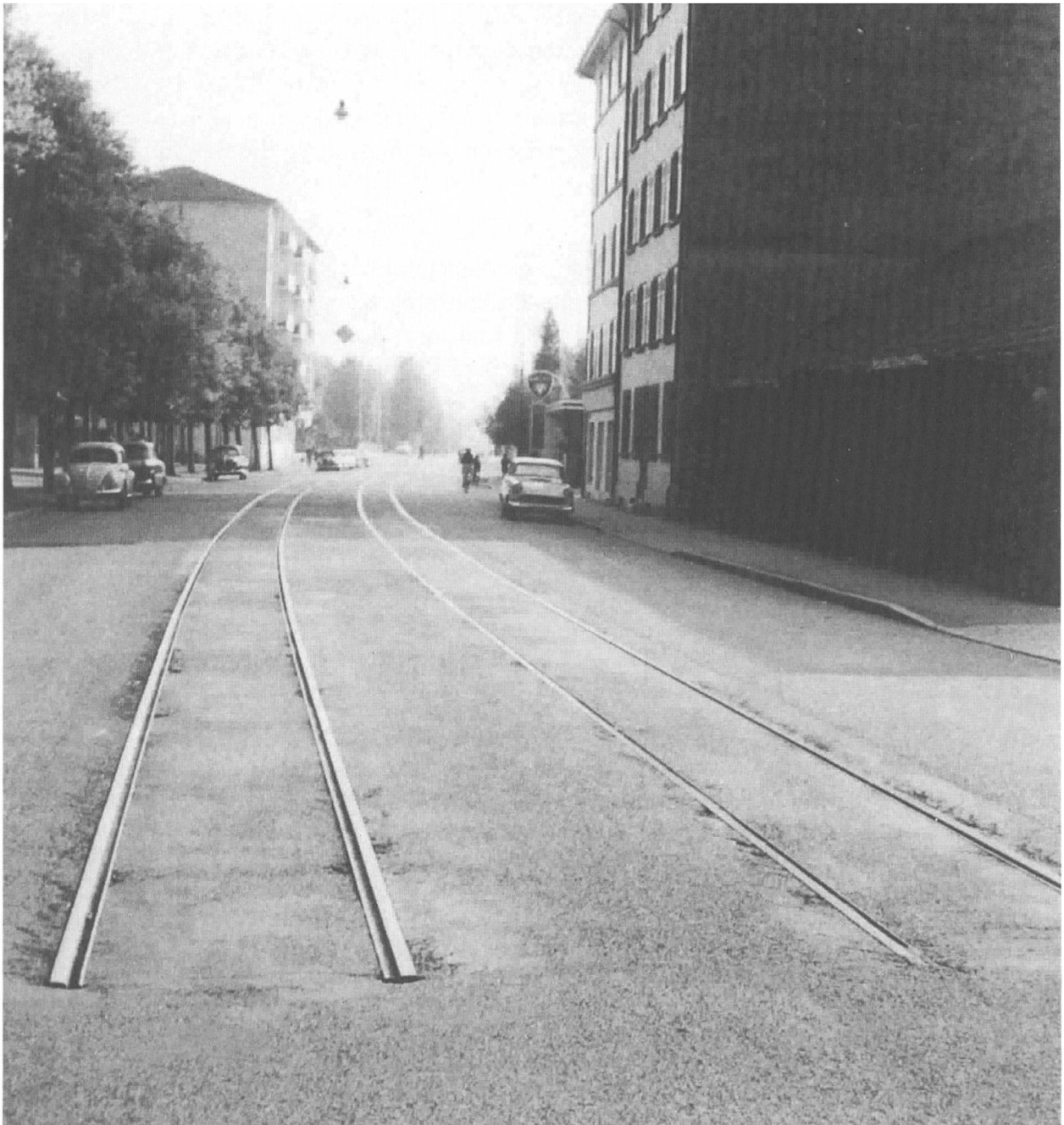


Abb. 4 Tramverlängerung Richtung Norden: In den 1930er Jahren wurde eine Doppelspur über die damals erbaute obere Wiesenbrücke bis weit in die Kleinhüniger-Anlage hinein erstellt. Diese war offensichtlich als mögliche Fortsetzung der Tramlinie in Richtung deutsche Grenze/Friedlingen gedacht, wurde aber nur zum Abstellen von Anhängern benützt und nach 1960 abgebrochen. Das Bild stammt vom September 1960.

*Quelle: Urs Hanselmann, BVB*

Die Tramverlängerungen von der Schweizer Grenze nach St-Louis Bahnhof (F) sind noch nicht auf demselben Bearbeitungsstand. Die Linie 3 von Bourgfelden Grenze–Bourgfelden –Bahnhof St-Louis wurde von den französischen Partnern (insbesondere der Standortgemeinde St-Louis und Communauté de Communes des Trois Frontières, dem Besteller dieser ÖV-Leistungen) gegenüber der Verlängerung der Linie 11 im Prinzip bevorzugt. Sie würde an der Westseite des Bahnhofes enden, wo ab Herbst 2007 ein grosses Park & Ride entsteht.



Grenzüberschreitende Projekte im In- und Ausland sind besonders herausfordernd, denn sie gehorchen ganz andern, nicht synchronisierten Gesetzen und Gesetzmässigkeiten (wie z. B. Wahlterminen).

Am Umbau des Bahnhof Dornach-Arlesheim (inkl. Tram-Doppelspurausbau Stollenrain) wird seitens BL und SO eifrig gearbeitet. Noch liegen allerdings nicht alle Beschlüsse vor.

### *Agglomerationsprogramm Basel*

Die weitere Kofinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten durch den Bund ist abhängig von der Genehmigung des so genannten Agglomerationsprogramms, Modul "Verkehr und Siedlung". Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat am 7. November 2006 seine überarbeitete Wegleitung vorgestellt (ARE 2006c), nach welcher die Programme geprüft werden. Von den einzelnen Agglomerationen wird ein Paket von Verkehrs- und Siedlungsstrategien und konkreten Massnahmen erwartet. Dieses muss gewisse Grundanforderungen (z. T. eine Trägerschaft für eine Agglomeration, Mitwirkung etc.) erfüllen. Der Beitragssatz von 40, 45 oder 50 % für Bundeskofinanzierungen hängt von der Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms ab. Hierzu gibt es Kriterien und Leitfragen. Die Agglomeration Basel wagte schon sehr früh, die einzelnen Agglomerationsverkehrs-Infrastrukturprojekte anhand von Kriterien fachlich zu priorisieren (BS 2005). Entsprechend heftig waren die Reaktionen anlässlich der Ende 2005 durchgeführten zweiten öffentlichen Vernehmlassung, wenn sie nicht mit den politischen Wünschen übereinstimmten (BS 2006). Inzwischen zeichnet sich eine Prioritätenbildung ab, die sich noch stärker als bisher an der Baureife – neben Wirksamkeit, Betroffenheit, Kosten-Nutzenverhältnis – orientiert. Will man ein realistisch dimensioniertes Programm mit wirklich baureifen Projekten für die Etappen 2011–14, 2015–19 und 2020ff. vorlegen, bedeutet dies umfassende fachliche Planungsarbeiten sowie politische Arbeiten, wie z. B. die zeitgerechte Genehmigung von Baukrediten bei Kantonen und Gemeinden (evt. eher Rahmenkredite als Einzelobjektkredite), das Einholen von Baubewilligungen und Einsprachenbehandlungen.

Im Frühjahr 2007 soll das Agglomerationsprogramm Basel beim ARE zur Vorprüfung eingereicht werden. Im Herbst 2007 ist seine Genehmigung durch die vier Regierungen der Nordwestschweizer Kantone geplant, damit es noch fristgerecht, d. h. vor Ende 2007 in bereinigter Form eingereicht werden kann. In den Jahren 2008–2010 sind agglomerationsseitig die Projekte der ersten Etappe auf einen bau- und finanzierungsreifen Stand zu bringen, die Trägerschaften zu bilden und die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den kantonalen Richtplänen zu verankern. Primäres Ziel der Agglomeration Basel ist die Genehmigung des Agglomerationsprogramms, um danach möglichst 50 % Bundesanteil an die Finanzierung der prioritären Verkehrsinfrastrukturprojekte zugesprochen zu erhalten.

### *Trägerschaft: In schlanken Strukturen komplexe Entwicklungen steuern*

Eine der Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme sind gemeinsame Trägerschaften. Dies bedeutet, dass eine interkantonale Trägerschaft mit den Kantonen BS, BL, AG und SO gebildet werden muss, die den Anforderungen des Bundes genügt und die verlangten Nachweise erbringen kann. Unter Beizug von Experten hat die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel im Sommer 2006 entschieden, für die künftige Trägerschaft den bisherigen Weg der vertraglichen Regelung unter den vier beteiligten Kantonen beizubehalten (BS 2006). Erst später sollen tiefer in die kantonalen Strukturen eingreifende Zusammenarbeitsformen wie zum Beispiel die Bildung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt in Aussicht genommen werden, bei der auch ein stärkerer Einbezug der Gemeinden möglich wird. Aktuell in Diskussion ist die Anbindung der Trägerschaft bei der bestehenden Regionalplanungsstelle beider Basel (Muggli 2007). Die ausländischen Nachbarn sind über das gemeinsame TAB-Planungsbüro in der Projektleitung "Agglo-

merationsprogramm Basel” vertreten. Die institutionelle Verknüpfung der Trägerschaft mit den grenzüberschreitenden Gremien wird angestrebt, nicht aber deren Verschmelzung, da Schweizer Recht anzuwenden ist.

### 3.2.2 Eigene Initiativen

#### *Von der TAB zum TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel)*

Lange bevor der Bund von Agglomerationspolitik sprach und erste Anreizprogramme skizzierte, trafen sich die Planungsverantwortlichen der Trinationalen Agglomeration Basel auf technischer und politischer Stufe. Im Jahr 2002, nach dem Vorliegen eines räumlichen Gesamtentwicklungskonzepts und der Definition von Schlüsselprojekten, wurde der TAB-Verein mit Sitz in St-Louis (F) gegründet. Ein gemeinsames Planungsbüro mit eigenen Angestellten wurde eingesetzt, welches mittels INTERREG IIIa-Geldern 12 Machbarkeitsstudien extern vergab und begleitete. Hierzu zählen u. a. die Studien zu den Tramverlängerungen nach Weil a. R. und St-Louis, zum Nordbogen ÖV sowie die Siedlungsentwicklung Rheinfelden (CH)/Rheinfelden (D). Anfang 2007 wurde der TAB-Verein durch Statutenänderungen in den TEB überführt. Dieser strebt eine thematische Verbreiterung (Gesundheit, Kultur, Bildung etc.) an. Mit der Integration der grenzüberschreitenden Bürgerberatungsstelle INFOBEST und der ehemaligen Nachbarschaftskonferenz (neu: Districtrat) wird der TEB breiter in Politik und Gesellschaft verankert.

Verkehrs- und Siedlungsthemen werden auch nach mehr als 11 Jahren Pionierphase präsent bleiben, wichtige Themen wie die Sicherung der Rheinschifffahrt als nachhaltiges Transportmittel und die trinationale Hafenentwicklung sind gemeinsam zu untersuchen. Die konkrete Umsetzung der von der TAB/TEB angestossenen Projekte schreitet voran, sie ist allerdings mehr und mehr Sache der direkt betroffenen Gebietskörperschaften. Der Infrastrukturfonds des Bundes mit seinen dringlichen baureifen Verkehrsinfrastrukturprojekten und dem Agglomerationsprogramm Basel, ist demnach ein zentrales Umsetzungs- und Finanzierungsinstrument für TAB-/TEB-Arbeiten im Bereich Verkehr. Ähnliche Ansätze gibt es in Frankreich mit der nationalen, interministeriellen Strategie zur Stärkung der Ausstrahlung französischer Metropolen auf europäischem Niveau (Chantier interministériel de la Délégation à l'aménagement et à la compétitivité des territoires DIACT; CIADT du 18 décembre 2003). Auf deutscher Seite ist man vorläufig auf die bisherigen internen Fördertöpfe angewiesen, z. T. erleidet Erreichtes (Halbstundentakt auf der S-Bahnlinie S6 ins Wiesental bis abends spät) wegen des Spardrucks in Baden-Württemberg arge Rückschläge.

#### *Lobbying für Nordwestschweizer Verkehrsgrossprojekte*

Die Baudirektionen und die Direktionen des öffentlichen Verkehrs der Kantone Bern, Solothurn, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Jura beabsichtigen in Kürze ein gemeinsam entwickeltes Positionspapier mit dem Thema “Strategisch wichtige Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern–Basel–Zürich” zu publizieren (*KöV* 2006). Im mehrstimmigen Chor erhofft man sich mehr Gehör in Bundesbern (auch bei den eigenen Bundesparlamentarierinnen), v. a. beim

- Sachplan Verkehr: Aufnahme von NWCH-Verkehrsprojekten in die Objektblätter und bei den geplanten Strassen-Netzbeschlüssen und bei der
- Einbindung der Kantone bei der Erarbeitung der Vorlagen ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahngrossprojekte) und Bahn 2000.

Lobbyarbeit könnte künftig Aufgabe der Trägerschaft sein, wenn auch nur für die vier NWCH-Kantone.

## 4 Fazit

Die zweitgrösste Agglomeration der Schweiz, die Agglomeration Basel, ist am schlanksten (vgl. Abb. 5). Ihr Siedlungs- und Mobilitätsprofil weist stark nachhaltige Züge auf. Dies stellte das Agglomerations-Benchmark des Bundes erfreulicherweise fest (Geiger 2004). Noch mehr Freude und noch mehr Ansporn ist es, diesen Spitzenplatz auch in Zukunft zu halten. Dank ergebnisorientierten TEB-Aktivitäten und dem Agglomerationsprogramm sollte dies erreichbar sein, und zwar nicht nur für den Schweizer Teil (wie im Benchmark 2004), sondern auch für die gesamte Trinationale Agglomeration Basel.

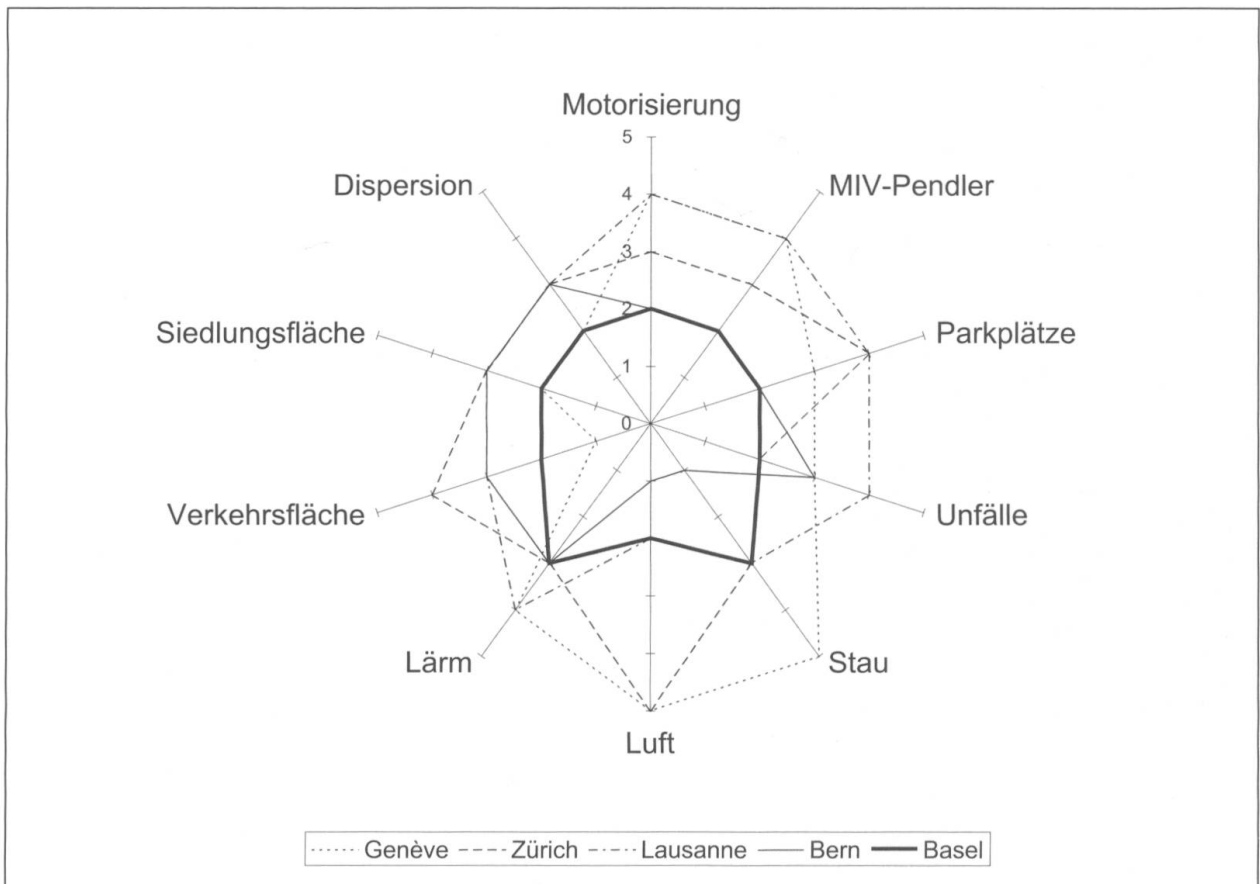


Abb. 5 Mobilitäts-/Siedlungsprofil der fünf grössten Agglomerationen der Schweiz.

Quelle: Geiger 2004

Wie sind mehr als 11 Jahre grenzüberschreitende Zusammenarbeit und 4.5 Jahre Arbeit am (Nordwestschweizer-)Agglomerationsprogramm, beide mit den Schwerpunkten Siedlung und Verkehr, zu bilanzieren? Der Bund würdigt in seinem Zwischenbericht zur Agglomerationspolitik 2006 (ARE & SECO 2006) das sehr rasche und flexible Reagieren von Kantonen und Gemeinden auf seine Absichten. Unbestrittenermassen hat er eine Dynamik ausgelöst oder, wie in der Agglomeration Basel, beschleunigt. Gleichzeitig bemängelt der Bund, viele würden sich bisher darauf konzentrieren, nur die Mindestanforderungen des Bundes für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu erfüllen (ARE & SECO 2006, 4). Meines Erachtens trifft dieser kritische Hinweis für unseren Raum nicht wirklich zu. Ich denke dabei an die vielfältigen partnerschaftlichen Geschäfte zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit Universitäts- und Spitalplanung, Kulturvertrag, Lufthygieneamt etc., an die erfolgreiche Fachhochschule NWCH (als öffentlich-recht-



liche Anstalt) oder an den breit abgestützten Trinationalen Eurodistrict Basel. Diese Bemühungen wurden allerdings nie unter dem Titel "Agglomerationspolitik Basel" verstanden, integriert bearbeitet und entsprechend kommuniziert. Eine Zukunftsaufgabe also.

## Literatur

- ARE 2006a. *Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE 2006b. *Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE 2006c. *Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. Entwurf für den Erfahrungsaustausch vom 7. November 2006*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE & SECO 2006. *Agglomerationspolitik des Bundes. Zwischenbericht 2006*. Bundesamt für Raumentwicklung & Staatssekretariat für Wirtschaft, Bern.
- BFS 2006. *Agglomération: vers une nouvelle définition. Esquisse de projet*. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel. [unveröffentlichte Version 2]
- BFS 2007. *Agglomérations- vers une nouvelle définition. Description et organisation des groupes d'accompagnement*. Bundesamt für Statistik & AG-GLO.CH, Neuchâtel. [unveröffentlichte Version 2.1]
- BS 2005. *Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Vernehmlassungsunterlagen*. Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn & Trinationale Agglomeration Basel, Basel.
- BS 2006. *Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung. Bericht zur Vernehmlassung*. Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau & Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Basel.
- BS 2007a. *Agglomerationsprogramm Basel, Verkehr und Siedlung. Teil 1: Strategie und Massnahmen. Schlussbericht an den Bund*. Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau & Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Basel. [unveröffentlichter Entwurf vom 22. Januar 2007]
- BS 2007b. *Agglomerationsprogramm Basel, Verkehr und Siedlung. Teil 2: Anforderungsnachweis und Auswirkungen der Massnahmen. Kurzbericht an den Bund*. Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau & Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Basel. [unveröffentlichter Entwurf vom 22. Januar 2007]
- BS 2007c. *GVM Basel: Anwendung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Gesamtdurchlauf*. Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-Stadt, Basel. [unveröffentlichter Schlussbericht Version 4.1, erstellt von RAPP TRANS am 4. Januar 2007]
- CH 2005. *Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom 2. Dezember 2005*. Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern.
- CH 2006a. *Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006*. Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern.
- CH 2006b. *Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006*. Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern.
- Geiger R. 2004. *Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum. Indikatoren zu verkehrlichen und räumlichen Aspekten nach Agglomerationen*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- KöV 2006. *Zusammenstellung der strategisch wichtigen Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern-Basel-Zürich. Positionspapier*. Baudirektoren und Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Kantone Bern, Solothurn, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Jura, Aarau. [unveröffentlichter Entwurf vom 14. Dezember 2006]
- Muggli R. 2007. *Agglomerationsprogramm Basel. Vertragliches Trägerschaftskonzept*. Bern. [unveröffentlichter Entwurf vom 10. Januar 2007]
- UVEK 2006. *Sachplan Verkehr, Teil Programm, 26. April 2006*. Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bern.

