



## **Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung**

### **Bericht zur Vernehmlassung**

**Vernehmlassung von Gemeinden, politischen Parteien, Verbänden, Organisationen und Verwaltung vom 17. Oktober 2005 bis 31. Dezember 2005**

#### **Kontakt**

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

Bau- und Umweltschutz-  
direktion Basel-Landschaft  
Amt für Raumplanung  
Rheinstrasse 29  
4410 Liestal  
Tel. 061 925 59 33  
Fax 061 925 69 82  
E-Mail: raumplanung@bl.ch

Departement Bau, Verkehr  
und Umwelt Kanton Aargau  
Abteilung Raumentwicklung  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau  
Tel. 062 835 32 90  
Fax 062 835 32 99  
E-Mail:  
raumentwicklung@ag.ch

Bau- und Justizdepartement  
Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Röthhof, Werkhofstr. 65  
4509 Solothurn  
Tel. 032 627 26 33  
Fax 032 627 76 94  
E-Mail: avt@bd.so.ch

[www.agglomerationsprogramm-basel.ch](http://www.agglomerationsprogramm-basel.ch)

September 2006

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	03
<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b> .....	04
<b>Einführung</b> .....	05
<b>A) Übersicht</b>	
1. Stellungnahmen.....	05
2. Infrastrukturfonds.....	06
<b>B) Themen aus den Stellungnahmen</b>	
1. Agglomerationsperimeter .....	07
2. Vision/Leitbild und Ziele.....	08
3. Abstimmung Verkehr und Siedlung .....	10
4. Planung oder Koordination? .....	10
5. Methodik .....	11
a) Bisherige Kriterien .....	11
b) Neue Elemente.....	11
6. Verhältnis öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr.....	12
7. Regio-S-Bahn .....	14
8. Verkehrslenkung.....	14
9. Güterverkehr.....	16
a) Strasse und Schiene .....	16
b) Wasser .....	17
10. Trägerschaft .....	17
11. Finanzierung und Kostenteiler.....	17
<b>C) Projektebene</b>	
1. Priorisierung der Projekte .....	19
2. Projekte im Fokus.....	19
2.1 H2 Pratteln–Liestal.....	19
2.2 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (15'-Takt Basel–Liestal) .....	19
2.3 Grenzüberschreitende Tramlinienverlängerungen .....	19
2.4 Bahnknoten Basel .....	20
2.5 Südumfahrung Basel.....	20
2.6 H18, Umfahrung Laufen und Zwingen.....	20
2.7 Herzstück und ÖV–Nordbogen .....	21
3. Neu eingereichte Projekte und Projektvorschläge.....	21
<b>D) Ergebnisse der Überarbeitung</b> .....	26
<b>E) Weiteres Vorgehen</b> .....	34
<b>Anhang</b>	
1. Detaillierte Übersicht über die Antwortenden (Tabelle 18).....	35
2. Neu eingereichte Projekte und Projektvorschläge (Fortsetzung Kapitel C3).....	38
3. Indikatoren je Projektfamilie .....	41
3.1 Projektfamilie Leimental-Birseck .....	41
3.2 Projektfamilie Dreispitz-St. Jakob.....	43
3.3 Projektfamilie Pratteln-Ergolzthal-Fricktal.....	45
3.4 Projektfamilie Basel-Nord .....	47

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Kanton Aargau
AP	Agglomerationsprogramm Basel
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARP ÖV BL	Abteilung öffentlicher Verkehr des Amts für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft
Art.	Artikel
BAV	Bundesamt für Verkehr
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
CHF	Schweizer Franken
DB	Deutsche Bahn AG
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
EU	Europäische Union
FinÖV	Fonds für Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
G	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell Trinationale Agglomeration Basel
HPA-P	Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt, Hauptabteilung Planung
JU	Kanton Jura
LKW	Lastkraftwagen (mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3.5 Tonnen)
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Langsamverkehr
Mia.	Milliarden
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, SR 725.116.2
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
nMinVG	Entwurf zur Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
NWCH	Nordwestschweiz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
RPG	Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz), SR 700
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Kanton Solothurn
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts ( <a href="http://www.admin.ch">www.admin.ch</a> )
TAB	Trinationale Agglomeration Basel (Verein)
TLB	Trinationale Langfristplanung für den Knoten Basel
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WSD BS	Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Übersicht über die Antwortenden (absolute Zahlen).....	05
<b>Abbildung 2:</b> Übersicht Infrastrukturfonds gemäss der Botschaft vom 2. Dezember 2005.....	06
<b>Abbildung 3:</b> Konzept der Raumentwicklung für die Trinationale Agglomeration Basel .....	09
<b>Abbildung 4:</b> Wichtige Schritte betreffend weiteres Vorgehen Agglomerationsprogramm Basel und Infrastrukturfonds.....	34
<b>Tabelle 1:</b> Antwortende und deren Bemerkungen zum Agglomerationsperimeter .....	07
<b>Tabelle 2:</b> Antwortende und deren Bemerkungen zum Verhältnis öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr .....	12
<b>Tabelle 3:</b> Antwortende und deren Bemerkungen zum Thema Verkehrslenkung .....	14
<b>Tabelle 4:</b> Übersicht über die Projekte, die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereicht wurden und deren Aufnahme grundsätzlich möglich ist.....	22
<b>Tabelle 5:</b> Übersicht über die Projekte, die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereicht wurden, aber nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.....	23
<b>Tabelle 6:</b> Anzahl Projekte und grobe Schätzung der Investitionskosten (soweit vorhanden) in der Übersicht.....	26
<b>Tabelle 7:</b> Die dringenden und baureifen Projekte der Agglomeration Basel, die im Infrastrukturfonds aufgeführt sind .....	26
<b>Tabelle 8:</b> Projekte, die genehmigt sind oder für die ein Volksentscheid vorliegt und nur die Baubewilligung fehlt (point of no return).....	26
<b>Tabelle 9:</b> Projekte von hoher Priorität .....	27
<b>Tabelle 10:</b> Projekte von mittlerer Priorität .....	28
<b>Tabelle 11:</b> Projekt von tiefer Priorität .....	29
<b>Tabelle 12:</b> Projekte, bei denen die fachliche Beurteilung durchgeführt wird .....	29
<b>Tabelle 13:</b> Projekte, deren Aufnahme grundsätzlich möglich ist, für die zurzeit jedoch die Grundlagen für eine fachliche Beurteilung fehlen.....	29
<b>Tabelle 14:</b> Siedlungsprojekte .....	30
<b>Tabelle 15:</b> Schlüsselprojekte der Agglomeration Basel.....	31
<b>Tabelle 16:</b> Projekte, die bereits der Ausgangslage angehören .....	32
<b>Tabelle 17:</b> Projekte, die aus dem Agglomerationsprogramm gestrichen wurden.....	33
<b>Tabelle 18:</b> Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen .....	35
<b>Tabelle 19:</b> Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereichten Projekte, die im Rahmen eines anderen (Verkehrs-)Dossiers behandelt werden.....	38
<b>Tabelle 20:</b> Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereichten Projekte, die jedoch bereits im Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt sind .....	39
<b>Tabelle 21:</b> Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung eingereichten Projekte, die nicht in die vier Kategorien „Aufnahme möglich“, „keine Aufnahme“, „Behandlung in anderem (Verkehrs-)Dossier“ und „bereits berücksichtigt“ fallen .....	40

## Einführung

Die Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, ist auf grosses Echo gestossen: 102 Stellungnahmen sind eingegangen (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 18 im Anhang). Sämtliche vorgebrachten Anliegen wurden sorgfältig geprüft und in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der fachlichen Projektleitung und der politischen Projektsteuerung aller vier beteiligten Kantone einer Abwägung unterzogen.

Der Bericht gliedert sich in fünf Teile: Der erste enthält eine Übersicht über die Antwortenden sowie Erläuterungen zum Infrastrukturfonds. Da es den Rahmen dieses Vernehmlassungsberichts sprengen würde, auf jedes Anliegen einzeln einzugehen, sind viel diskutierte Themen im zweiten Teil zusammengefasst. Der dritte Teil befasst sich mit einzelnen Projekten. Im vierten Teil sind die Ergebnisse der Überarbeitung zusammengefasst. Im fünften Teil schliesslich geht es um das weitere Vorgehen.

## A) Übersicht

### 1. Stellungnahmen

Im Rahmen der Vernehmlassung sind 102 Stellungnahmen eingegangen (vgl. Abbildung 1). Den bei weitem grössten Anteil der Antwortenden machen die Gemeinden aus; dabei stammen 33 der 49 Stellungnahmen aus dem Kanton Basel-Landschaft. Aus dem benachbarten Ausland sind sechs Stellungnahmen eingegangen, davon fünf aus Deutschland. Die detaillierte Übersicht über die Antwortenden ist im Anhang in Tabelle 18 enthalten.

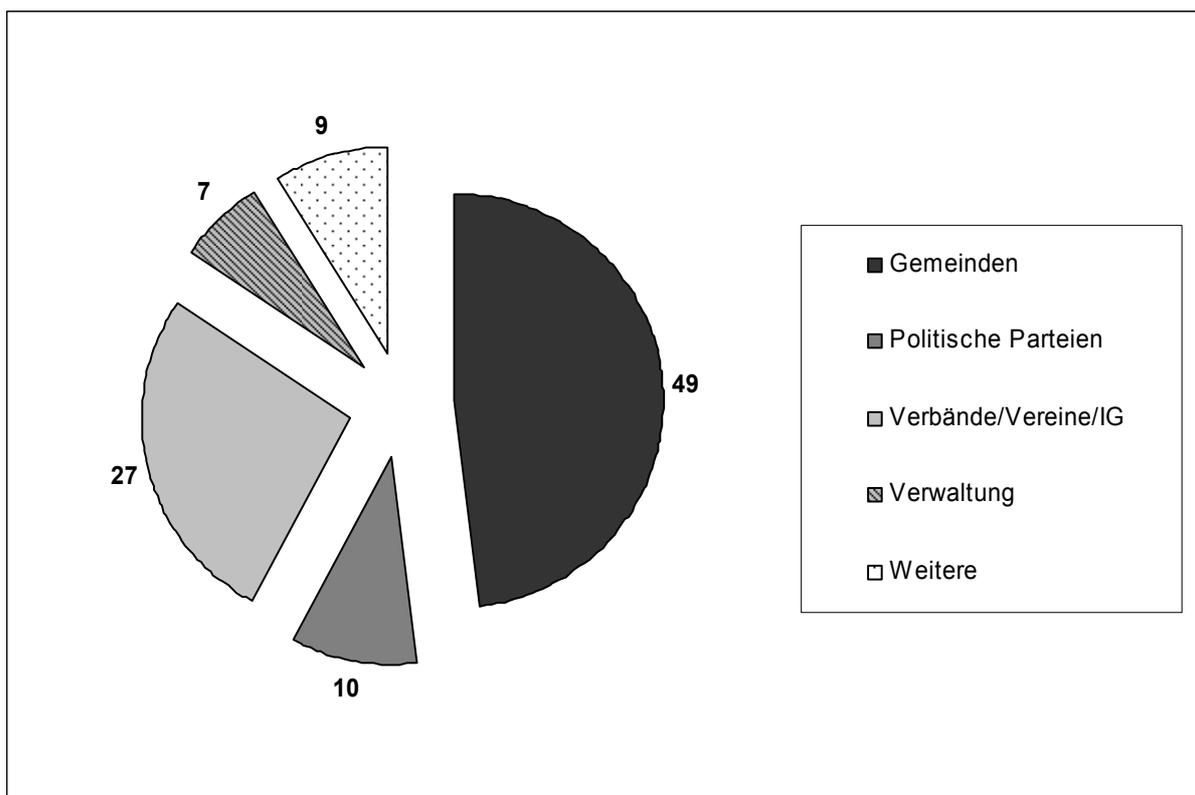


Abbildung 1: Übersicht über die Antwortenden (absolute Zahlen).

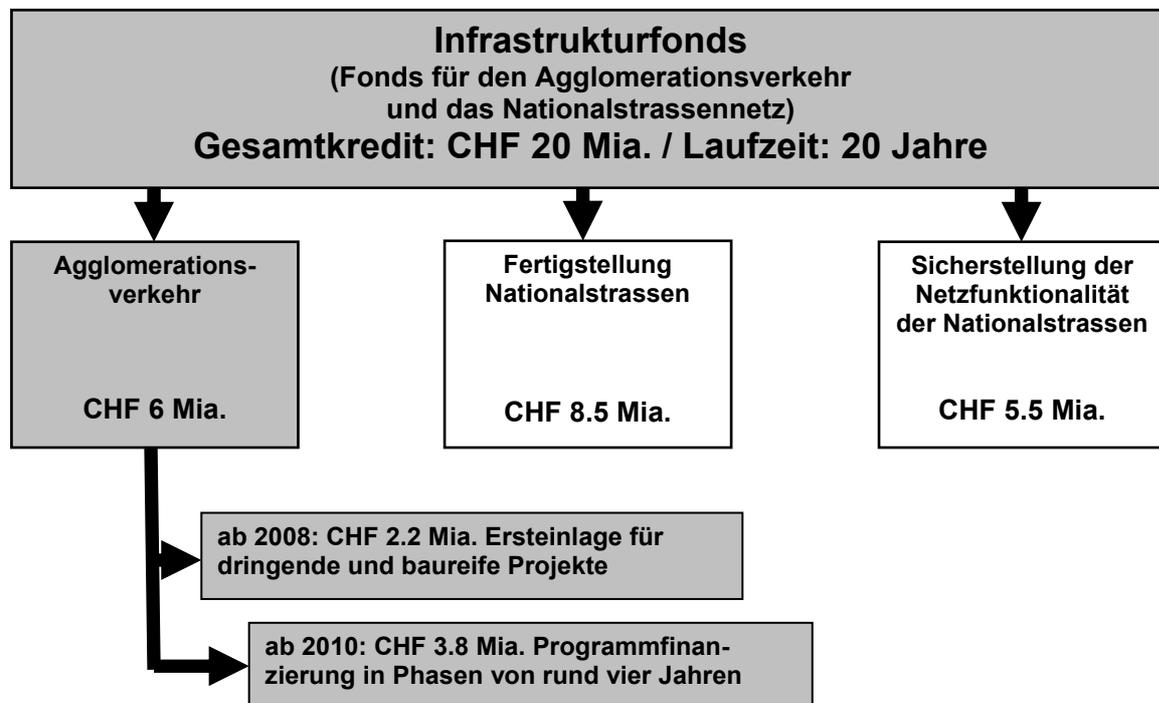
## 2. Infrastrukturfonds

Am 2. Dezember 2005 hat der Bundesrat die Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) verabschiedet und dem Parlament zur Beratung übergeben.

Im Infrastrukturfonds stehen gemäss Botschaft des Bundesrats bei einer Laufzeit von 20 Jahren insgesamt CHF 20 Mia. zur Verfügung. Er dient zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen sowie zur Fertigstellung und Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes.<sup>1</sup> Für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs sind CHF 6 Mia. vorgesehen.

Gleichzeitig mit der Bildung des Infrastrukturfonds soll das Parlament eine erste Tranche in Höhe von CHF 2.2 Mia. freigeben. Diese soll für dringende und bis 2008 baureife Agglomerationsverkehrsprojekte, die Bestandteil eines Agglomerationsprogramms oder eines Agglomerationsprogrammwerfs sind, verwendet werden. Für die Agglomeration Basel sieht der Bund folgende Projekte vor:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- grenzüberschreitende Tramlinienverlängerungen nach St. Louis (Linien 3 und 11) sowie nach Weil am Rhein (Linie 8)
- H2 Pratteln–Liestal<sup>2</sup>
- Tramverlegung St. Johann/ProVolta



**Abbildung 2:** Übersicht Infrastrukturfonds gemäss der Botschaft vom 2. Dezember 2005.

Für die weitere Finanzierung von Infrastrukturprojekten des Agglomerationsverkehrs ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms Voraussetzung. Bundesbeiträge werden nicht an einzelne Projekte, sondern als Verpflichtungskredit an Agglomerationsprogramme geleistet, sofern diese die Kriterien des Bundes erfüllen. Dafür stehen die restlichen Fondsgelder zur Verfügung, die voraussichtlich alle vier Jahre durch das Parlament freigegeben werden.

<sup>1</sup> Gegenüber der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005 hat der Ständerat in der Frühjahrssession 2006 die vorgesehenen CHF 20 Mia. um 800 Mio. für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Rand- und Bergregionen aufgestockt. Diese Aufstockung muss jedoch vom Nationalrat erst noch bestätigt werden. Weitere Änderungen durch den Nationalrat sind möglich.

<sup>2</sup> In der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005 ist das Projekt H2 Pratteln–Liestal nicht enthalten. Aufgrund der Nachnominierung der vorberatenden Kommission hat der Ständerat in der Frühjahrssession 2006 das Projekt in die Liste der dringenden und baureifen Projekte nachträglich aufgenommen.

Gemäss Artikel 17 d Abs. 1 des Entwurfs zur Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (nMinVG) bemessen sich die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme an deren Gesamtwirkung. Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17 d Abs. 3 nMinVG).

## B) Themen aus den Stellungnahmen

### 1. Agglomerationsperimeter

Folgende Antwortende haben sich zum Perimeter geäussert:

Antwortende	Bemerkungen
Fricktal Regio Planungsverband	Unverständnis über Nichtabbildung des gesamten Perimeters. Fricktal künftig vollständig abbilden.
Gemeinde Bärschwil	Der Ausdehnung ins Frick- und Laufental soll das gleiche Gewicht wie Basel-Nord gegeben werden.
Gemeinde Biel-Benken	Es fehlt eine grossräumige Verkehrserschliessung mit Berücksichtigung der Kantone SO und JU sowie des Elsasses.
Gemeinde Duggingen	Evt. JU einbeziehen.
Gemeinde Erschwil	Schwarzbubenland und Laufental einbeziehen.
Gemeinde Hölstein	Perimeter bis Gelterkinden, Waldenburgertal und Laufental ausdehnen.
Gemeinde Reigoldswil	Frenkentaler nicht enthalten.
Gemeinde Sissach	Ganzes Ergolzthal einbeziehen.
Gemeinde Titterten	Oberbaselbieter Gemeinden sind nicht erwähnt.
Gemeinde Ziefen	Vorderes und hinteres Frenkental mit einbeziehen.
Handelskammer beider Basel (HKbB)	Abgrenzung unklar, v.a. im Laufental.
Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit (Polizei BL)	Hinteres und vorderes Frenkental einbeziehen.
Stadt Laufen	Laufental auf Karte nicht abgebildet. Ein spezielles Augenmerk auf das Laufental ist zwingend.
Stadt Rheinfelden	Fricktaler Gemeinden sind nicht gesamthaft abgebildet.
Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)	Prüfung Einbezug JU.

**Tabelle 1:** Antwortende und deren Bemerkungen zum Agglomerationsperimeter.

Die Definition der Agglomerationen und somit des Perimeters wird vom Bund vorgegeben. Der aktuelle Perimeter des Bundesamtes für Statistik (BfS) basiert einerseits auf Zahlen der Volkszählung aus dem Jahre 2000 und andererseits auf den Kriterien des BfS<sup>3</sup>. Der Bund wird über die Agglomerationsprogramme nur Projekte innerhalb dieses Perimeters mitfinanzieren. Da die Abgrenzung auf dynamischen Werten wie Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Pendlern beruht, ist eine Veränderung des Perimeters nach der nächsten Volkszählung wahrscheinlich.

Die Agglomeration Basel hat zusätzlich zu diesem Agglomerationsperimeter einen erweiterten Betrachtungsperimeter gewählt. Darin werden Projekte aufgeführt, die Einfluss auf die Agglomeration Basel haben, jedoch nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Der bisherige Betrachtungsperimeter wird auf den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ausgedehnt.

<sup>3</sup> Definition gemäss Martin Schuler (1997): Die Raumentwicklung der Schweiz, Bundesamt für Statistik, Bern.

## 2. Vision/Leitbild und Ziele

Die folgenden Antwortenden haben bemängelt, dem Agglomerationsprogramm Basel fehle eine Vision oder ein Leitbild zur künftigen Entwicklung:

- Baselbieter Bauverwalter-Konferenz (BBK)
- Bund Schweizerischer Architekten Ortsgruppe Basel (BSA Basel)
- Christlichdemokratische Volkspartei Basel-Landschaft (CVP BL)
- Gemeinde Allschwil
- Gemeinde Münchenstein
- Gemeinde Muttenz
- Gemeinde Nenzlingen
- Gemeinde Oberwil
- Gemeinde Reinach
- Pro Natura Baselland
- Sozialdemokratische Partei Basel-Landschaft (SP BL)
- Verein schweizerischer Ingenieure und Architekten Sektion Basel (sia Basel)
- WWF Region Basel

Für die Region Basel besteht mit dem Konzept der Raumentwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) bereits ein breit abgestütztes Leitbild zur künftigen Entwicklung (vgl. Abbildung 3).<sup>4</sup> Aus diesem Grund wurde darauf verzichtet, für das Agglomerationsprogramm ein eigenes Leitbild zu formulieren.

Als übergeordnetes Ziel gilt es, die Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit der Agglomeration Basel im schweizerischen und internationalen Standortwettbewerb zu stärken – unter Wahrung der hohen Lebensqualität. Generell sind die vorhandenen Infrastrukturen und Kapazitäten optimal zu nutzen. Die polyzentrische Struktur der Agglomeration soll durch Zusammenwirken, Abstimmen und Optimieren von städtebaulichen, nutzungsplanerischen und verkehrlichen Massnahmen gestärkt werden.

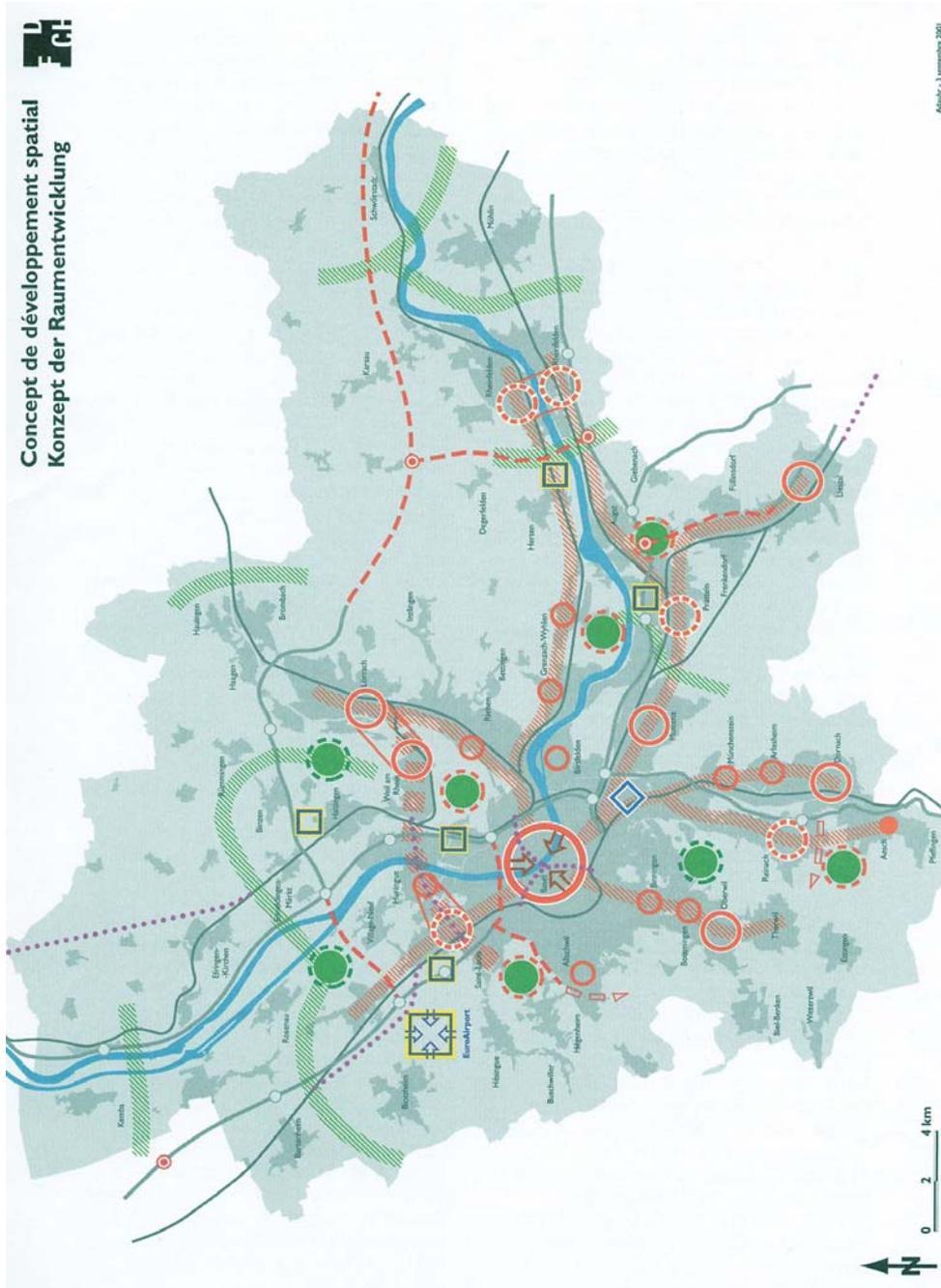
Im Bericht vom Mai 2005 an den Bund sind für die Bereiche Verkehr und Siedlung sowie Umwelt Ziele formuliert (vgl. [www.agglomerationsprogramm-basel.ch](http://www.agglomerationsprogramm-basel.ch)). Weitere Ziele hat der Bund mit den sogenannten Wirksamkeitskriterien gesetzt:

- Verbesserung der Verkehrssysteme
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs

Diese umfassenden Ziele wurden im Agglomerationsprogramm Basel mittels 17 Indikatoren verfeinert (vgl. Anhang, Kapitel 3).

---

<sup>4</sup> Das Konzept der Raumentwicklung stammt aus dem Jahre 2001. Es befindet sich zurzeit in Überarbeitung, wird aber in seinen Grundzügen nicht wesentlich verändert.



**Abbildung 3:** Konzept der Raumentwicklung für die Trinationale Agglomeration Basel. (Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel, TAB; Oktober 2001).

### **3. Abstimmung Verkehr und Siedlung**

Die fehlende Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Agglomerationsprogramm Basel wurde von folgenden Antwortenden kritisiert:

- Baselbieter Bauverwalter-Konferenz (BBK)
- Bund Schweizerischer Architekten Ortsgruppe Basel (BSA Basel)
- Gemeinde Binningen
- Gemeinde Münchenstein
- Gemeinde Muttenz
- Gemeinde Nenzlingen
- Gemeinde Oberwil
- Gemeinde Therwil
- Grüne Baselland
- Interessengemeinschaft Südumfahrung Nein (IG Südumfahrung Nein)
- Pro Natura Baselland
- Sozialdemokratische Partei Basel-Landschaft (SP BL)
- Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel (VCS Basel)
- Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Solothurn (VCS SO)
- WWF Region Basel

Der Bund verlangt von den Agglomerationsprogrammen die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Diese Abstimmung bzw. die raumwirksame Einflussnahme stützt sich auf das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG).<sup>5</sup> Im Agglomerationsprogramm Basel werden grössere Siedlungsprojekte und Entwicklungsgebiete sowie deren geplante Verkehrerschliessung dargestellt. Die zentralen Ergebnisse der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind oder werden jedoch in den jeweiligen kantonalen Richtplänen verankert (vgl. nachfolgendes Kapitel).

Die Kantone Aargau und Solothurn verfügen bereits über einen Richtplan zweiter Generation. Im Kanton Basel-Landschaft befindet sich der Entwurf des Kantonalen Richtplans (Mai 2006) bis Ende September 2006 in einer zweiten Vernehmlassung, und der Kantonale Richtplan des Kantons Basel-Stadt wird derzeit überarbeitet. Als Genehmigungsinstanz der kantonalen Richtpläne mit Aufsichts- und Koordinationspflicht kommt auch dem Bund eine bedeutende Rolle zu.

Die Siedlungsentwicklung wird durch die kantonalen Richtpläne in den Grundzügen vorgegeben. Die grundeigentümergebundenen Nutzungspläne der Gemeinden sind praktisch vollständig als richtplankonform eingestuft. Reduktionen von Bauzonen wurden, wo möglich, bereits vorgenommen, so dass derzeit kaum weitergehende Um- oder Auszonungen möglich sind.

Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf Projektebene wird im Rahmen der fachlichen Beurteilung mit dem Wirksamkeitskriterium „Siedlungsentwicklung nach innen“ Rechnung getragen (vgl. Kapitel B2 und Anhang, Kapitel B3).

### **4. Planung oder Koordination?**

In folgenden Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass das Agglomerationsprogramm Basel kein Planungs-, sondern ein Koordinationsinstrument sei:

- Baselbieter Bauverwalter-Konferenz (BBK)
- Gemeinde Allschwil
- Gemeinde Münchenstein
- Gemeinde Muttenz
- Gemeinde Nenzlingen
- Gemeinde Pratteln
- Gemeinde Reinach

---

<sup>5</sup> Art. 1 Abs. 1 RPG: „Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.“

- Gemeinde Sissach
- Sozialdemokratische Partei Basel-Landschaft (SP BL)

Diese Feststellung ist, wie im vorigen Kapitel bereits erläutert, richtig. Die Agglomerationsprogramme sind in keinem Rechtserlass als selbständiges Planungsinstrument enthalten, weshalb sie sich auf die kantonalen Richtpläne abstützen. Der jeweilige kantonale Richtplan stellt das rechtlich bindende Planungsinstrument dar.

Die kantonale Richtplanung und die kommunale Nutzungsplanung unterscheiden sich in den vier beteiligten Kantonen erheblich. Die Zusammenarbeit und Koordination zwischen Kanton und Gemeinden sowie unter den Gemeinden selbst wird durch kantonales Recht geregelt. Neben unterschiedlichem Planungsrecht und anderer Planungskultur bestehen nicht zuletzt auch auf politischer Ebene unterschiedliche Interessen, die es zu berücksichtigen gilt.

Aufgrund dieser Ausgangslage kommt dem Agglomerationsprogramm Basel eine bedeutende Rolle als Koordinationsinstrument zu. Es fördert die Zusammenarbeit, die längerfristig für das Zusammenwachsen und das geschlossene Auftreten der Agglomeration Basel nötig ist. Mit seinen anspruchsvollen Anforderungen stellt es eine grosse und neue Herausforderung für die beteiligten Kantone dar. Das Agglomerationsprogramm ist also sowohl Koordinations- als auch langfristig ausgerichtetes Umsetzungsinstrument.

Die gemeinsame Planung und Koordination mit den deutschen und französischen Partnern findet hauptsächlich im Rahmen des TAB-Vereins statt.<sup>6</sup>

## 5. Methodik

Im Vernehmlassungsfragebogen wurde u.a. nach der Verständlichkeit der Methodik gefragt. Die Kriterien sowie insbesondere die daraus resultierenden Ergebnisse wurden kontrovers beurteilt. Das führte dazu, die Methodik erneut kritisch zu hinterfragen – mit folgendem Ergebnis: An der Methodik wird in ihren Grundsätzen festgehalten, allerdings wird sie in einzelnen Punkten modifiziert.

Die Priorisierung der Projekte wird vom Bund aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel des Bundes und der Kantone vorausgesetzt. Es ist methodisch schwierig, Projekte verschiedenster Planungsstufen und unterschiedlicher Grössenordnung zu vergleichen. Die im Agglomerationsprogramm Basel vorgenommene Prioritätenbildung ist kein Ersatz für detaillierte Machbarkeitsstudien, Kosten/Nutzen-Analysen und/oder Umweltverträglichkeitsprüfungen, sondern als erste Einschätzung aus grosser Flughöhe zu verstehen. Jedes Projekt wird weiterhin die im Planungsverfahren üblichen Schritte durchlaufen.

### a) Bisherige Kriterien

Die fachliche Beurteilung der Zweckmässigkeit (Schritt 1) anhand der fünf Wirksamkeitskriterien des Bundes und der 17 Indikatoren (vgl. Anhang, Kapitel 3) zeigt die Richtung und das Ausmass der Wirkung eines Projekts. Damit der Kriterienkatalog einfach anwendbar ist und Projekte unterschiedlichsten Planungsstandes überhaupt bewertet werden können, sind die Indikatoren relativ allgemein gehalten.

Die Abschätzung der Anzahl Betroffener (Schritt 2) ist für die Ermittlung der Wirkung eines Projektes nötig. Die gewählte dreistufige Skala für die Anzahl der Betroffenen ist zwar grob, aber auf ihre Sensitivität hin untersucht worden.

Auch das Abschätzen der Kosten (Schritt 3) gehört zur Beurteilung, wobei sich diese auf die Schätzung der Investitionskosten beschränkt. Auf die Einteilung in drei Kostenkategorien wird künftig verzichtet.

### b) Neue Elemente

Als neues Kriterium wird der so genannte „point of no return“ eingeführt. Das heisst, dass Projekte, die genehmigt sind oder für die ein Volksentscheid vorliegt und nur die Baubewilligung fehlt, keine (zusätzliche) fachliche Beurteilung mehr durchlaufen (vgl. Tabelle 8).

<sup>6</sup> Vgl. Bericht "Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel TAB – Schlussbericht", Oktober 2001.

Mit einem Robustheitscheck werden alle Projekte in einem letzten Schritt nochmals mit Blick auf mögliche Killerkriterien betrachtet. Dazu gehört beispielsweise die grobe Abschätzung der Betriebskosten.

Siedlungsprojekte, Langsamverkehrsprojekte und P+R-Projekte können mit der vorliegenden Methodik nicht bewertet werden. Die im Agglomerationsprogramm enthaltenen Projekte haben grundsätzlich hohe Priorität (vgl. Tabelle 9).

Die übergeordneten nationalen Projekte mit der vorliegenden Methodik zu gewichten ist nicht sinnvoll, da sie hauptsächlich auf Bundesebene und politisch gesteuert werden. Diese Projekte werden nicht aus dem Infrastrukturfonds finanziert, stehen jedoch teilweise in Zusammenhang mit Projekten aus dem Agglomerationsprogramm. Um deren Bedeutung hervorzuheben, werden sie neu als Schlüsselprojekte bezeichnet (vgl. Tabelle 15).

Die fachliche Projektleitung formuliert anhand der obigen Erläuterungen sowie der Einteilung der Projekte auf einer zeitlichen Achse – drei Zeithorizonte für eine Programmfinanzierung ab dem Jahr 2010 – Empfehlungen zuhanden der politischen Projektsteuerung (vgl. Ergebnisse der Überarbeitung in Kapitel D).

## 6. Verhältnis öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr

Unter den Stellungnahmen findet sich eine grosse Anzahl Stimmen, welche ein Ungleichgewicht zwischen der Priorisierung von Projekten des öffentlichen Verkehrs und jenen des motorisierten Individualverkehrs ausgemacht haben. Dies ist wahrscheinlich auf das sehr unterschiedliche Investitionsvolumen zurückzuführen.<sup>7</sup> Eine Mehrheit wünscht sich ausdrücklich die Priorisierung des ÖV.

Antwortende	Bemerkungen
Basler Verkehrsbetriebe (BVB)	ÖV-begünstigte Siedlungsentwicklung im Bericht Mai 2005 findet in Vernehmlassungsbroschüre keinen entsprechenden Niederschlag.
Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn (BJD SO)	Schwerpunkt beim Ausbau der ÖV-Infrastruktur und bei der Siedlungsentwicklung nach innen ist erfreulich.
Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft (BUD BL)	Infrastrukturfonds: Zu berücksichtigen sind auch Vorhaben, welche dem MIV zugute kommen.
Christlichdemokratische Volkspartei Basel-Landschaft (CVP BL)	Ziemlich ÖV-lastig, die Sicht auf den Individualverkehr kommt etwas zu kurz.
Gemeinde Pratteln	Regionales Einzugsgebiet der Betriebe (Fachmärkte und Einrichtungshäuser in Pratteln) erfordert die Bereitstellung einer Verkehrsinfrastruktur im Bereich MIV und ÖV.
Gemeinde Therwil	Verhältnis massiv zugunsten des MIV.
Gewerbeverband Basel-Stadt	Unter Einbezug der S-Bahn-Projekte dominieren die ÖV-Projekte. Mit den formulierten Kriterien wird die Stossrichtung klar, dass der Ausbau des MIV nicht Bestandteil sein soll.
Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt, Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK BS)	Genereller Wunsch nach höherer Priorisierung des ÖV.
Grüne Baselland	Höchste Priorität für Projekte des ÖV und dabei vor allem für die Regio S-Bahn.
Grüne Partei Basel-Stadt	Begrüsselt und unterstützt die Förderung des ÖV.
Handelskammer beider Basel (HKbB)	Zielrichtung muss verkehrsträgerneutral sein.
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGÖV NWCH)	Priorisierung der Investitionen ins Schienennetz.

<sup>7</sup> Unter den neun Projekten hoher Priorität gehören sechs dem öffentlichen Verkehr (gesamtes Investitionsvolumen rund CHF 200 Mio.) und drei dem Strassenverkehr (Investitionsvolumen rund CHF 50 Mio.) an. Mit der Nachnominierung der H2 Liestal-Pratteln hat sich dieses Verhältnis inzwischen wesentlich verändert.

Interessengemeinschaft Südumfahrung Nein (IG Südumfahrung Nein)	Das Verhältnis MIV zu ÖV ist zugunsten des MIV unausgeglichen.
Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basel – Verkehrskommission (NQV VK)	Hervorhebung des Ausbaus der Zulaufstrecken Bahn sowie weiterer ÖV-Projekte.
Pro Bahn Schweiz, Sektion NWCH (Pro Bahn NWCH)	Nicht nur Unterstützung von ÖV-Projekten, aber wenn immer möglich Einräumung höherer Priorität.
Pro Natura Basel	Kein Ausbau ÖV ohne parallele Attraktivitätsminderung des MIV; nicht alle Engpässe des Strassenverkehrs müssen beseitigt werden.
Schweizerische Bundesbahnen Leitung Region Nordwestschweiz (SBB NWCH)	Wunsch nach klarerer Prioritätensetzung zugunsten des ÖV, insbesondere des regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehrs.
Schweizerische Volkspartei Baselland (SVP BL)	ÖV wurden zu Lasten des MIV ungerechtfertigt bevorzugt behandelt.
Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt (SVP BS)	Klarere Prioritätensetzung zugunsten des MIV.
Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt (SP BS)	Künftig sind primär ÖV-Projekte voranzutreiben.
Touring Club Sektion beider Basel (TCS Basel)	MIV wird rund vier Mal so stark wie ÖV zunehmen. Vor diesem Hintergrund sind auch die zu planenden Infrastrukturinvestitionen zu betrachten.
Verein für eine umweltgerechte Bahn Itingen (VUB Itingen)	Ohne Bahnausbauten wird der Wirtschaftsstandort NWCH empfindlich geschwächt. Für die Gewährleistung der Fahrplanstabilität soll dem ÖV Vorrang verschaffen werden.
Vereinigung Evangelischer Wählerinnen und Wähler Basel-Stadt (VEW BS)	Nicht ersichtlich, inwiefern der ÖV gegenüber dem MIV priorisiert wird. Verweis auf die neue Kantonsverfassung BS §30 Abs.1.
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel (VCS Basel)	Erste Priorität geniessen Massnahmen, die das bestehende Angebot umweltfreundlicher Verkehrsträger attraktiver machen.
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Solothurn (VCS SO)	Geringere Priorität von Strassenprojekten: Zuerst Projekte zur Erweiterung und Erhöhung der ÖV-Attraktivität und der Human Powered Mobility.
Wirtschaftskammer Baselland (WK BL)	Behinderung, Verhinderung, deutliche Verteuerung und gezielte Verelendungsstrategie beim MIV.
WWF Region Basel	Basel als Modellregion im Bereich ÖV und LV gewünscht.

**Tabelle 2:** Antwortende und deren Bemerkungen zum Verhältnis öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr.

Bei der Entwicklung der Bewertungsmethodik sowie bei der fachlichen Beurteilung der Projekte ist keine gezielte Priorisierung bzw. Bevorzugung erfolgt, weder für Strassenprojekte noch für Projekte des öffentlichen Verkehrs. Entscheidend für die Bewertung waren die Auswirkungen (Zweckmässigkeit), die Betroffenheit sowie die Kosten einer Massnahme und nicht das Verkehrsmittel (vgl. Kapitel B5a).

Mit der Ausgestaltung des Kriterienkatalogs für die fachliche Beurteilung war ein externes Büro beauftragt. Für die Gewichtung hat die Projektleitung des Agglomerationsprogramms Basel einen Vorschlag für die 17 Indikatoren ausgearbeitet. Dieser ist einem Sensitivitätstest mit Gewichtungsvarianten unterzogen worden. Der Bewertungsansatz im Agglomerationsprogramm Basel ist dementsprechend verkehrsmittelneutral. Dies wird auch weiterhin beibehalten, denn nur so kann garantiert werden, dass für die spezifischen Verkehrsprobleme die richtigen Massnahmen getroffen werden.

## 7. Regio-S-Bahn

Die Regio S–Bahn wurde in den Antworten durchwegs als Rückgrat der Agglomeration anerkannt und entsprechend positiv beurteilt. Die Ausbauabsichten der Regio–S–Bahn hinsichtlich Taktverdichtung werden grundsätzlich begrüsst und für richtig befunden. Verwirrung hat die gleichzeitige Nennung von Infrastrukturprojekten und Angebotsausbauten gestiftet. In Zukunft werden die infrastrukturellen und die betrieblichen Projekte getrennt aufgeführt (vgl. Kapitel A2 und B11).

Die erste Teilergänzung als Weiterentwicklung der Regio S–Bahn Basel nach Fertigstellung im Jahr 2006 wird im Rahmen eines Planungsauftrags der SBB unter Beteiligung der Fachstellen der Nordwestschweizer Kantone an die Hand genommen. Dabei wird im Kontext zu den Entwicklungsabsichten des Bundes sowie der SBB beim Personenfern- und Güterverkehr für den Grossraum Basel aufgezeigt, welche Entwicklungsmöglichkeiten für den Ausbau der Regio S–Bahn mit der vorhandenen Infrastruktur bestehen. Gleichzeitig wird aufgezeigt, welche Infrastrukturausbauten notwendig sind, um den gewünschten Angebotsausbau im Regionalverkehr realisieren zu können. Die Planungsarbeiten haben im Mai 2006 begonnen und sind bis zum ersten Quartal 2007 abgeschlossen. Die im Agglomerationsprogramm Basel enthaltenen Regio S–Bahn-Projekte sind vollumfänglich im Planungsauftrag aufgenommen.

## 8. Verkehrslenkung

Die in Tabelle 3 aufgeführten Vernehmlassungsantworten griffen ausdrücklich das Thema Verkehrslenkung (im weitesten Sinne) auf. Mit Ausnahme von drei Antworten wurde die Einführung von Verkehrslenkungsmassnahmen gewünscht.

Antwortende	Bemerkungen
Baselbieter Bauverwalter-Konferenz (BBK)	Innovative Verkehrsmanagementmassnahmen sowie deren Wirkungsanalyse mit Bezug auf die vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte fehlen.
Fricktal Regio Planungsverband	Kostengünstige, raumplanerische und nachfragebeeinflussende Massnahmen sollten generell von erster Priorität sein.
Gemeinde Münchenstein	Innovative Verkehrsmanagementmassnahmen sowie deren Wirkungsanalyse mit Bezug auf die vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte fehlen.
Gemeinde Muttenz	Innovative Verkehrsmanagementmassnahmen sowie deren Wirkungsanalyse mit Bezug auf die vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte fehlen.
Gemeinde Nenzlingen	AP ist nicht nur Finanzierungs-, sondern wie vom Bund vorgesehen auch Planungsinstrument, deshalb müsste es innovative Verkehrskonzepte umfassen und einer Wirkungsanalyse unterziehen.
Gemeinde Pratteln	Hinweis auf das Fehlen von Verkehrsmanagementmassnahmen.
Gemeinde Therwil	Es fehlen alternative und/oder innovative Ansätze für eine betriebliche Managementplanung im MIV.
Grüne Partei Basel-Stadt	Forderung einer angebotsorientierten Infrastrukturplanung im MIV mit der dringend notwendigen Umsetzung von Instrumenten und Lenkungsmassnahmen.
Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basel – Verkehrskommission (NQV VK)	Es bietet sich die Gelegenheit, Road Pricing in der Schweiz als Pilotprojekt zu erproben.
Pro Natura Baselland	Die Querschnittsthemen Verkehrsmanagement und Langsamverkehr haben keinen Eingang gefunden. Dabei weisen gerade solche Projekte ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und beeinflussen die Gesamtverkehrsentwicklung positiv.
Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt (SVP BS)	Ablehnung aller unter Verkehrsmanagement (im Bericht 2005) aufgezählten Eingriffe. Zur Stauverhinderung muss die Verkehrsinfrastruktur der Nachfrage der Verkehrsteilnehmer entsprechen.

Sozialdemokratische Partei Basel-Landschaft (SP BL)	AP ist nicht nur Finanzierungs-, sondern wie vom Bund vorgesehen auch Planungsinstrument, deshalb müsste es innovative Verkehrskonzepte umfassen und einer Wirkungsanalyse unterziehen.
Stadt Rheinfelden	Kostengünstige, raumplanerische und nachfragebeeinflussende Massnahmen sollten generell von erster Priorität sein.
Touring Club Sektion beider Basel (TCS Basel)	Die unter dem Begriff Verkehrsmanagement zusammengefassten Eingriffe ins Verkehrsgeschehen werden weitgehend abgelehnt. Hingegen wird bedauert, dass die Instrumente der Verkehrstelematik nicht dafür genutzt werden sollen, die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes besser auszulasten und den Verkehr flüssiger und sicherer zu machen.
Verein schweizerischer Ingenieure und Architekten Sektion Basel (sia Basel)	Das ganze Thema der Bewirtschaftung von Verkehrssystemen, die zur Steigerung und Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Netze einen wesentlichen Beitrag leisten, wird ausgeklammert.
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel (VCS Basel)	Anstelle der Nachfrageorientierung hat der haushälterische Umgang mit der bestehenden Infrastruktur zu treten. Der Ruf geht an alle Akteure, die finanziellen Mittel primär in die Querschnittsaufgaben (Bericht Mai 2005, u.a. Verkehrsmanagement) fliessen zu lassen, statt sich auf die Finanzierung einzelner Bauwerke zu konzentrieren.
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Solothurn (VCS SO)	Die Umsetzung von Massnahmen zum Verkehrsmanagement sollen nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt, sondern mit hoher Priorität behandelt werden.
Wirtschaftskammer Baselland	Technologische Entwicklungen werden in erster Linie dort angesprochen, wo es um Behinderung und Besteuerung des MIV geht. Unverständnis darüber, weshalb sie nicht auch dort eingesetzt werden, wo es um die Verflüssigung des MIV sowie um Verbesserung von Strassenkapazitäten und Verminderung von Emissionen geht.
WWF Region Basel	Als Leitlinie gehört auch die Darlegung von betrieblichen bzw. Managementmassnahmen zur Bewältigung des Verkehrs.

**Tabelle 3:** Antwortende und deren Bemerkungen zum Thema Verkehrlenkung (im weitesten Sinne).

Das Thema Verkehrlenkung wird in der Schweiz kontrovers diskutiert. Dabei werden Begriffe wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ohne klare Unterscheidung genannt. Das Verkehrsmanagement setzt bei der Verkehrsinfrastruktur (Bau) und beim Betrieb an, das Mobilitätsmanagement bei den Verkehrsteilnehmenden. Beiden gemeinsam ist der Zweck der Verkehrlenkung. Bestrebungen auf Bundesebene, diese Begriffe genauer zu definieren, sind im Gange.

Aufgrund der heutigen Ausgangslage sowie der künftigen Verkehrsentwicklung<sup>8</sup> werden Massnahmen sowohl im Verkehrs- als auch im Mobilitätsmanagement in der Agglomeration Basel geprüft und sollen künftig vermehrt zur Anwendung kommen. Sie lösen die bestehenden Verkehrsprobleme nicht alleine, können aber einen Beitrag zu deren Verminderung leisten. In der Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005 sind verkehrlenkende Massnahmen unter dem Stichwort „Verkehrstelematik“<sup>9</sup> ausdrücklich als Förderbereich erwähnt (vgl. Kapitel B11).

<sup>8</sup> Vgl. ARE (2002): „Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU—Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020“.

<sup>9</sup> Zum Begriff „Verkehrstelematik“ vgl. Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Schweizer Norm (VSS SN) 671 831.

## 9. Güterverkehr

### a) Strasse und Schiene<sup>10</sup>

Folgende Stellungnahmen haben bemängelt, dass der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm unberücksichtigt blieb:

- Bürgermeister Weil am Rhein
- Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt, Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK BS)
- Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm Pratteln/Umgebung (IGLS)
- Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basel–Verkehrskommission (NQV VK)
- Landratsamt Lörrach, gemeinsame Stellungnahme Trinationale Agglomeration Basel Deutscher Teil (TAB-D)
- Réseau ferré de France, Strasbourg (RFF)
- Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt (SVP BS)
- Touring Club Sektion beider Basel (TCS Basel)
- Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Solothurn (VCS SO)
- Wirtschaftskammer Baselland

Im Vernehmlassungsentwurf des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem Ausbau A35 Grenze CH–Flughafen EAP (M73)<sup>11</sup> ein Projekt im Bereich Strassengüterverkehr enthalten. Zudem ist der Stauraum für Lastwagen auf der A2 (M85)<sup>12</sup> zu nennen. Beides sind nationale übergeordnete Projekte (neu sogenannte Schlüsselprojekte, vgl. Tabelle 15), denn der Güterverkehr liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundes. Die Kantone können keine eigenständigen regulativen Massnahmen einführen. Sie erfassen den Güterverkehr auf der Strasse an mehreren Verkehrszählstellen. Zudem ist der Lastkraftwagenverkehr im Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM) enthalten.

Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes sieht als wesentliche Stossrichtungen im Bereich Güterverkehr die Förderung des Bahngüterverkehrs, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheiten im öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der Kostenwahrheit sowie die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes vor.

Die Öffnung der Schweiz gegenüber Europa und die Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führen im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen und bringen der Agglomeration Basel, die Teil der Transitachse Rheintal–Gotthard–Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Die gesamten Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene nehmen je nach Szenario bis zum Jahre 2030 zwischen 32% bis 78% (von heute rund 24 auf rund 31 bis 42 Mia. Tonnenkilometer) zu. Dabei wird sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln; im Zuge einer Trendwende wird die Bahn ihren Marktanteil gegenüber dem Strassengüterverkehr merklich steigern können. Damit dies überhaupt möglich ist, sind Investitionen und Infrastrukturen notwendig. Dazu zählen beispielsweise die 2. Rheinbrücke SBB (Ö6) sowie multifunktionale Betriebsanlagen für den kombinierten Verkehr<sup>13</sup>. Diese Vorhaben sind nicht nur für die Verlagerung und Abfertigung des Güterverkehrs wichtig, sondern auch für die Erweiterung des Regio S-Bahn–Angebots von zentraler Bedeutung (vgl. Kapitel B7 und Tabelle 15).

Eine wichtige regulative Massnahme ist das Nachtfahrverbot. Würde dieses aufgehoben, hätte dies – zumindest ohne flankierende Massnahmen – erhebliche negative Auswirkungen (u.a. zusätzlicher Anstieg der Güterverkehrsleistungen auf der Strasse, Lärmbelastung in der Nacht etc.) zur Folge. Da die stufenweise Anhebung der Gewichtslimite und die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu einer besseren Auslastung der

<sup>10</sup> Vgl. ARE (2002): „Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU–Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020“ und ARE (2004): „Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030–Hypothesen und Szenarien“.

<sup>11</sup> Das Projekt wird neu unter dem Begriff „Autobahnverbindung A35/A2 mit Gemeinschaftszollanlagen Basel/St. Louis Autobahn (BASLA)“ geführt (vgl. Kapitel 5, Schlüsselprojekte). Es beinhaltet eine Gemeinschaftszollanlage Basel/St. Louis Autobahn und somit auch das LKW-Management.

<sup>12</sup> Das Projekt wird neu als Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum (G1) geführt, vgl. Tabelle 15.

<sup>13</sup> Vgl. Sachplan Verkehr, Teil Programm, Teilraum Basel, S. 30/31 (26. April 2006)

Fahrzeuge führt, fällt die Zunahme der Fahrleistungen aber geringer aus als diejenige der Verkehrsleistungen. Letzteres wird sich vor allem beim Transitgüterverkehr auswirken. Aufgrund der Erhöhung der LSV und der Gewichtslimiten wird in absehbarer Zeit mit keiner zusätzlichen Lastwagenflut gerechnet.

## **b) Wasser**

Als moderne multimodale Verkehrsdrehscheiben sind Häfen wichtige Umschlagplätze zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern auf Wasser, Strasse und Schiene. Die Rheinhäfen beider Basel – Kleinhüningen, Klybeck, St. Johann, Birsfelden, Auhafen Muttenz – haben eine Gesamtfläche von über 1.3 Mio. m<sup>2</sup>. Alle vier Schweizer Häfen sind an das europäische Strassen- und Schienennetz angebunden.

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich interessant. In den Rheinhäfen beider Basel werden jährlich rund 9 Mio. Tonnen umgeschlagen. Dabei dominieren mit über 4 Mio. Tonnen pro Jahr die flüssigen Treib- und Brennstoffe. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz sowie zur Stärkung und Zukunftssicherung der Umschlags- und Logistikkdrehscheiben der Häfen sollen die schweizerischen Häfen zusammengelegt werden. Am 20. Juni 2006 haben die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt der Zusammenlegung der Rheinhäfen zugestimmt und die Vorlage an die Parlamente weitergeleitet. Der grössere Handlungsspielraum soll eine wirtschaftlichere und effizientere Nutzung der Hafensareale ermöglichen. Zudem bildet die Zusammenlegung eine wichtige Voraussetzung für die Kooperation mit den nördlichen Nachbarhäfen in Richtung einer trinationalen Hafenplanung.

Aufgrund der grossen Bedeutung des Güterverkehrs auf dem Wasserweg werden das Thema Hafen und die damit zusammenhängenden Verkehrsinfrastrukturen aufgenommen. So wird beispielsweise für das Projekt Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung BL so rasch wie möglich die fachliche Beurteilung durchgeführt (vgl. Tabelle 13).

## **10. Trägerschaft**

Das Thema Trägerschaft ist auf sehr grosses Interesse gestossen. Die Stellungnahme des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG), der sich mehrere Gemeinden ausdrücklich angeschlossen haben, befasst sich ausführlich mit diesem Thema. Es wurde Verständnis darüber geäussert, dass das Agglomerationsprogramm Basel bislang ausschliesslich auf Kantonesebene koordiniert wurde. Bei künftigen Schritten wird jedoch der konsequente Einbezug der Gemeinden erwartet.

Eine Grundanforderung des Bundes an die Agglomerationsprogramme ist das Vorhandensein einer umfassend zuständigen Trägerschaft, die als Ansprechpartnerin für den Bund fungiert, die Umsetzung sicherstellt und die finanzielle Verantwortung übernimmt. Die Schaffung einer gemeinsamen Trägerschaft ist für vier Kantone unterschiedlicher Struktur ein langfristiger Prozess. Der Bund erwartet nicht, dass dieses hohe Ziel bereits bei der ersten Eingabe eines Agglomerationsprogramms vollumfänglich erreicht ist. Jedoch müssen Übergangslösungen oder Zwischenschritte aufgezeigt werden.

Die Agglomeration Basel befasst sich zurzeit intensiv mit der Frage der Trägerschaft. In Begleitung von Experten, welche die Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK) beraten und sich in einer Arbeitsgruppe mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit befassen, sind einige Modelle erarbeitet und auf politischer Ebene diskutiert worden. Im Vordergrund steht ein Modell auf Kantonesebene. Vorläufig soll der bisherige Weg der vertraglichen Regelung zwischen den vier Kantonen beibehalten werden. Mit Blick in die weitere Zukunft soll die Gründung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt in enger Kooperation mit den Gemeinden geprüft werden (in Anlehnung an die erfolgreiche Bildung der Fachhochschule Nordwestschweiz, FHNW, als öffentlich-rechtliche Anstalt). Über Art und Umfang des Einbezugs der Gemeinden kann deshalb zum heutigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden.

## **11. Finanzierung und Kostenteiler**

Das Agglomerationsprogramm hat zum Ziel, die Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus – durch ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger und abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung – anzugehen. Aus diesem Grund müssen im Agglomerationsprogramm auch

Vorhaben gezeigt werden, die nicht über den Infrastrukturfonds, sondern anderweitig finanziert werden. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass diese Gesamtschau anspruchsvoll ist und Unterscheidungen künftig noch deutlicher gemacht und besser hervorgehoben werden müssen.

Mit den 6 Mia. Franken aus dem Infrastrukturfonds (vgl. Kapitel A2) werden nur Verkehrsinfrastrukturvorhaben für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr mitfinanziert. Dazu gehören laut Botschaft des Bundesrats vom 2. Dezember 2005:

- Eisenbahnen des Ortsverkehrs (Anlagen wie Trams und Stadtbahnen, die auf eigenen Netzen und innerhalb der Städte und Agglomerationen verkehren)
- Eisenbahnen des Regionalverkehrs (S-Bahnen<sup>14</sup>), soweit die entsprechenden Infrastrukturen der Verbesserung des Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraums dienen
- Massnahmen zugunsten des öffentlichen Strassenverkehrs; dazu zählen Businstallationen, Bus- und Taxispuren
- Massnahmen für den Langsamverkehr, soweit dadurch die Effizienz des ganzen Verkehrssystems verbessert wird; dazu zählen insbesondere zusammenhängende und sichere Wegnetze sowie leicht verständliche Signalisationen
- Massnahmen zur Verkehrstrennung in Städten und Agglomerationen (Trennung von Schiene/Strasse, Aufhebung von Niveauübergängen)
- Massnahmen im Bereich der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern (Park & Ride, Velostationen an Bahnhöfen, Verkehrstelematik)
- Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrassen, soweit es sich um Kantons- und Gemeindestrassen handelt.

Für den Bereich des Agglomerationsverkehrs werden zudem folgende Finanzierungsbeteiligungen Seiten des Bundes ausgeschlossen:

- Beiträge an den Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturbauten
- Beiträge an den Betrieb von ÖV-Leistungen
- Beiträge an Rollmaterial
- Beiträge an Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes
- Doppelsubventionen von Seiten des Bundes

Alle übrigen bisherigen Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, d.h. Betrieb, Unterhalt, Umgestaltungen bei Nationalstrassen, Hauptstrassen, übrige werkgebundene und nicht werkgebundene Beiträge, werden wie bisher gemäss dem neuen Finanzausgleich (NFA) finanziert. Ebenfalls vom Infrastrukturfonds ausgeschlossen sind Eisenbahnprojekte.<sup>15</sup> Deren Finanzierung hat über die ordentlichen Instrumente des Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinÖV) und über Leistungsvereinbarungen zu erfolgen.

Aus den Stellungnahmen wird eine gewisse Verunsicherung betreffend Kostenteiler spürbar. Der Bund wird maximal die Hälfte der Investitionskosten übernehmen. Den verbleibenden Teil muss die Agglomeration selbst finanzieren. Da derzeit keine Neuregelung der Finanzkompetenzen in den Kantonen in Aussicht steht, muss die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen wie bis anhin sichergestellt werden. Dabei gelten grundsätzlich die bestehenden kantonalen Regelungen. Bei allen Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind für die Finanzierung und Realisierung die heute bereits erforderlichen koordinativen und formalen Schritte (Projektausarbeitung, Festlegung des Kostenteilers, Mitwirkungs- und Auflageverfahren, Ausarbeitung von Vorlagen zur Beschlussfassung usw.) abzuwickeln. Bei den im Agglomerationsprogramm enthaltenen Projekten handelt es sich weitgehend um Vorhaben im Zuständigkeitsbereich der Kantone. Die Gemeinden sind deshalb bei den meisten Projekten zu keiner Mitfinanzierung verpflichtet.

---

<sup>14</sup>Vgl. Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005, Kapitel 1.6.2 Verhältnis zur Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen, S. 19/20.

<sup>15</sup>Vgl. Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005, Kapitel 1.6.2 Verhältnis zur Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen, S. 19/20.

## **C) Projektebene**

### **1. Priorisierung der Projekte**

In Frage 2 des Vernehmlassungsfragebogens wurde nach dem Einverständnis mit der Priorisierung der Projekte gefragt. Zu dieser Frage hat die Mehrheit ihre Prioritäten angegeben. Dementsprechend zahlreich und unterschiedlich sind die Antworten ausgefallen. Die Gesamtübersicht der Antworten ist auf dem Internet zu finden.<sup>16</sup> Einige der häufig genannten Projekte werden im nächsten Kapitel erläutert.

### **2. Projekte im Fokus**

#### **2.1 H2 Pratteln–Liestal**

Die H2 Pratteln–Liestal wurde im Vernehmlassungstext Basel als Projekt mittlerer Priorität geführt. Grund hierfür war der dritte Schritt der Bewertungsmethodik (Kosten), bei welchem Projekte mit Investitionen über CHF 200 Mio. unabhängig von der Zweckmässigkeit und Betroffenheit in die mittlere Priorität gefallen sind. Dahinter stand die Überlegung, dass Projekte in der Grössenordnung über CHF 200 Mio. meist übergeordnete nationale Projekte sind, welche durch den Bund finanziert werden. Die Vernehmlassung zeigte jedoch auf, dass die Bewertung künftig anders erfolgen muss. Der dritte Bewertungsschritt erfolgt neu ohne Kategoriengrenzen (vgl. Kapitel B5a). Der Umstand, dass das Vorhaben schon durch mehrere Beschlüsse des Souveräns an der Urne gutgeheissen wurde, wird künftig berücksichtigt (point of no return, vgl. Kapitel B5b). Im überarbeiteten Agglomerationsprogramm wird die H2 Pratteln–Liestal als dringendes und baureifes Projekt aufgeführt werden (vgl. Tabelle 7), da die Finanzierung über den Infrastrukturfonds als dringendes und baureifes Projekt vorgesehen ist (vgl. Kapitel A2).

#### **2.2 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (15'-Takt Basel–Liestal)**

Das Projekt „Wendegleis Liestal“ hat einerseits durch seinen Namen bzw. die Unkenntnis des Projekts und andererseits durch die mit CHF 100 Mio. bezifferten Kosten zu vielen Reaktionen geführt.

Das Projekt beinhaltet die Anbindung des bestehenden Kopfgleises auf der Nordseite an die Stammstrecke Basel–Pratteln–Liestal, so dass zum Verkehr durch den Adlertunnel auf der Stammstrecke zusätzliche Regionalzüge konfliktfrei verkehren können.

Mit dem Konzept „Zukünftige Entwicklung der Eisenbahnprojekte“ (ZEB) des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB vom 7. April 2006 wurden unter dem Titel „Entflechtung Liestal Nord“ Überwerfungsbauten zur kreuzungsfreien Einbindung des Adlertunnels vorgeschlagen. Dadurch haben sich die bahngeometrischen Rahmenbedingungen für eine Anbindung des Kopfgleises grundsätzlich verändert. Ziel ist und bleibt jedoch der 15'-Takt von Basel nach Liestal (vgl. Tabelle 9).

Die Abteilung öffentlicher Verkehr des Amtes für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft hat deshalb bei der SBB eine Planungsstudie in Auftrag gegeben, in welcher Möglichkeiten einer Anbindung des Kopfgleises unter den geänderten Rahmenbedingungen evaluiert werden sollen. In diesem Zusammenhang wird auch eine verlässliche Kostenschätzung erfolgen. Ergebnisse sind bis Ende 2006 zu erwarten.

#### **2.3 Grenzüberschreitende Tramlinienverlängerungen**

Die drei grenzüberschreitenden Tramlinienverlängerungen (Linie 8 nach Weil am Rhein, Linien 3 und 11 nach St. Louis) sind in der Vernehmlassung grundsätzlich auf Zustimmung gestossen. Die Aufnahme der Tramlinienverlängerungen als dringende Projekte in den Infrastrukturfonds ist erfreulich und als deutliches Zeichen des Bundes für die Honorierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu werten.

Zurzeit führt das Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt (WSD BS) intensive Gespräche mit der Stadt Weil am Rhein und dem Communauté de Communes des Trois Frontières. Angestrebt wird der Baubeginn Ende 2008, so dass die Inbetriebnahme der ersten grenzüberschreitenden Tramlinie im Laufe des Jahres 2010 möglich sein sollte. Das

<sup>16</sup> [www.agglomerationsprogramm-basel.ch](http://www.agglomerationsprogramm-basel.ch)

WSD BS rechnet bis Ende 2006 mit verbindlichen Antworten aus Weil am Rhein und St. Louis, so dass spätestens im Winter 2006/2007 dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt ein Planungs- und Projektierungskredit vorgelegt werden kann.

## **2.4 Bahnknoten Basel**

Der Wisenbergtunnel ist in der Vernehmlassungsbroschüre als übergeordnetes nationales Projekt aufgeführt und wird dementsprechend nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Wie die SBB und das BAV am 7. April 2006 bekannt gegeben haben, beinhaltet das Programm „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte“ (ZEB) den Wisenbergtunnel nicht. Die Realisierungschancen für dieses Grossvorhaben sind daher zumindest zum heutigen Zeitpunkt als gering einzustufen. Die Bedeutung des Wisenbergtunnels für die Agglomeration Basel wird jedoch in zahlreichen Stellungnahmen hervorgehoben und bekräftigt.

Die Geschäftsleitung der SBB bezeichnet den Knoten Basel als grössten Engpass im Schienennetz des internationalen Verkehrs zwischen Nord und Süd. Deshalb untersucht ein trinationaler Lenkungsausschuss im Rahmen der "Trinationalen Langfristplanung für den Knoten Basel" (TLB) die Entwicklung des Schienenverkehrs in dieser Region. In der TLB sind folgende Schritte vorgesehen:

- Die verschiedenen Nachfrageprognosen der beteiligten Bahnen (SBB, DB, SNCF) und der drei Länder werden für die Jahre 2015 und 2030 harmonisiert und auf die Verkehrswege umgelegt. In die Betrachtung einbezogen werden die alpenquerenden Verkehrswege auf Schiene, Strasse und Wasser in drei Untersuchungsräumen, darunter der Raum Oberrhein (zwischen Mannheim, Strassburg, Basel und Olten). Die Ergebnisse sollen Mitte des Jahres 2006 vorliegen.
- In einem zweiten Schritt werden die Schienenkapazitäten mit den Prognosewerten verglichen und daraus Engpässe abgeleitet.
- Falls im Grossraum Basel Engpässe festgestellt werden, werden nötige und mögliche betriebliche und/oder infrastrukturelle Massnahmen geprüft. Eine Massnahme könnte der Wisenbergtunnel oder ein dritter Juradurchstich als nördliche Zulauflinie zur NEAT sein.
- In einem letzten Schritt werden die Ergebnisse bewertet. Der Lenkungsausschuss wird Empfehlungen für das weitere Vorgehen erarbeiten und bis Ende 2007 an die drei Verkehrsministerien abgeben. Die Ergebnisse der TLB-Studie sollen auf Schweizer Seite in die ZEB-Vorlage einfließen.

Die Bedeutung des Bahnknotens Basel für den nationalen und internationalen Güter- und Personenverkehr ist sowohl auf Bundes- als auch auf Regionalebene unbestritten. Konkrete Abklärungen zur künftigen Situation sind im Gange, weshalb in nächster Zukunft keine wegweisenden Entscheide zu erwarten sind.

## **2.5 Südumfahrung Basel**

Das Aufführen der Südumfahrung Basel im Agglomerationsprogramm Basel hat teilweise Unverständnis ausgelöst. Es ist als übergeordnetes nationales Projekt aufgeführt und wird nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert. Mit der Aufführung dieses Projektes und einer allfälligen Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel zuhanden des Bundes wird zudem kein verbindlicher Entscheid über die Trasseesicherung gefällt. Die Entscheidung hierzu fällt der Landrat des Kantons Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonalen Richtplans. Fällt der Entscheid positiv aus, muss die Volksinitiative „Keine Autobahn im Leimental“ den Baselbieter Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet werden.

## **2.6 H18, Umfahrung von Laufen und Zwingen**

Die Umfahrung von Laufen und Zwingen liegt innerhalb des Perimeters der Agglomeration Basel gemäss BfS (vgl. Kapitel B1). Da die Linienführung noch nicht festgesetzt ist (was voraussichtlich im dritten Quartal 2006 geschieht), war die Umfahrung nicht im Vernehmlassungstext enthalten.

Der Bundesrat hat Ende April 2006 den Sachplan Verkehr, Teil Programm<sup>17</sup>, verabschiedet. Darin ist vorgesehen, die H18 ins Grundnetz der Bundesstrassen aufzunehmen. Dadurch würden die damit verbundenen Strassenbauprojekte – wie auch die Umfahrung von Laufen und Zwingen – vollumfänglich durch den Bund finanziert. Der endgültige Entscheid hierzu wird durch den Netzbeschluss, voraussichtlich im Jahr 2008, fallen. Die Umfahrung Laufen und Zwingen soll neu als Schlüsselprojekt geführt werden (vgl. Tabelle 15). Aufgrund der neuen Ausgangslage muss das Projekt sowie das weitere Vorgehen mit dem Bundesamt für Strassen koordiniert werden, bevor eine Trasseesicherung in die kantonale Richtplankarte des Kantons Basel-Landschaft eingetragen werden kann.

## **2.7 Herzstück und ÖV-Nordbogen**

Im Rahmen eines im Jahre 2005 durchgeführten Mitwirkungsverfahrens zum Herzstück der Regio-S-Bahn wurden Behörden, Parteien und Institutionen um ihre Meinung gebeten. Zur Diskussion standen folgende zwei Varianten:

- **Mitte** mit den Zwischenstationen im Grossbasel (z.B. Marktplatz/Barfüsserplatz) und im Kleinbasel (z.B. Clarastrasse/Messe)
- **Nord** mit den Zwischenstationen Innenstadt (z.B. Hauptpost/Schiffände) und Basel–Nord (St. Johann, Hüninger Zoll, Wiesenplatz)

In den rund 60 eingegangenen Stellungnahmen wurde die Idee einer neuen Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof grundsätzlich positiv aufgenommen. Eine mehrmals geäußerte Befürchtung betrifft die Gefahr der Konkurrenz um die knappen Investitionsmittel, d.h. dass kleinere Projekte zugunsten des Herzstücks zurückgestellt werden könnten. Was die beiden zur Diskussion stehenden Varianten anbelangt, hat sich keine klare Präferenz ergeben.

Das WSD BS hat mit den Partnern in der TAB Gespräche aufgenommen, um für die Regio-S-Bahn gemeinsam langfristige Angebotsziele definieren zu können. Dies soll dazu dienen, eine weitere objektive Grundlage für die Priorisierung der Varianten zu erhalten und zu eruieren, inwiefern die beiden Varianten oder weitere Alternativen noch vertieft untersucht werden sollen.

Beim ÖV-Nordbogen handelt es sich um eine tangentielle S-Bahn-Linie, die Lörrach, Weil am Rhein und St. Louis via Huningue verbindet. Zur Realisierung des Projektes ist u.a. eine neue Rheinüberquerung zwingend. Weil das gesamte Projekt auf deutschem und französischem Gebiet liegt, entscheiden die beiden Länder über die Realisierung des Vorhabens. Dazu sind ergänzende Studien der TAB notwendig. Aus Sicht des schweizerischen Teils der Agglomeration wäre die Verbindung insofern interessant, als sie neue Verknüpfungsmöglichkeiten im grenzüberschreitenden S-Bahn-Netz eröffnen würde.

## **3. Neu eingereichte Projekte und Projektvorschläge**

Auf die Frage nach im Agglomerationsprogramm fehlenden Vorhaben sind rund 90 Projekte und Projektvorschläge eingereicht worden. Vielfach handelt es sich um betriebliche Massnahmen, die nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden können (vgl. Kapitel B11). Alle Vorschläge sind von den Mitgliedern der fachlichen Projektleitung beurteilt, in verschiedene Kategorien eingeteilt und jeweils kurz kommentiert worden. Im Folgenden sind diejenigen Projekte aufgeführt, die in die Kategorien „Prüfung Aufnahme“ und „keine Aufnahme“ fallen. Alle weiteren Eingaben sind im Anhang, Kapitel 2, zu finden.

---

<sup>17</sup> Sachplan Verkehr, Teil Programm, 26. April 2006.

Aufnahme möglich (sofern Grundlagenmaterial für eine fachliche Beurteilung vorhanden ist)

Stellungnahmen <sup>18</sup>	Projekt/Projektvorschlag	Bemerkungen
21, 45, 54, 64	Tramverlängerungen Pratteln–Liestal	Es sind mehrere Varianten eingereicht worden. ARP ÖV BL wird Variantenvergleich und Zweckmässigkeitsprüfung vornehmen.
43, 45	Veloparking Badischer Bahnhof	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
37, 42	ÖV Elsass–Leimental (inkl. Anbindung Ziegeleiareal Allschwil)	Konkretisierung notwendig. ARP ÖV BL prüft Vorschlag. Anbindung des Ziegeleiareals in Planung.
21, 85, BL	Rheinbrücke Pratteln–Grenzach	Im Entwurf des Kantonalen Richtplans BL (Mai 2006) als Trasseesicherung aufgenommen.
14, 45	Tramverbindung Claragraben	Im Verkehrsplan BS aufgeführt. WSD BS prüft die Machbarkeit des Vorhabens im Rahmen der Angebotsoptimierung Tram/Bus.
10	Verbesserung ÖV Allschwil	Verkehrsstudie ist in Bearbeitung. Abwarten der Ergebnisse.
35	Verkehrsberuhigung Riehen	Rückbau Lörracherstrasse als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse. Durchführung der fachlichen Beurteilung.
42	Radroute Allschwil–Oberwil; Vervollständigung kantonale Radroute Elsass–Allschwil–Basel–Binningen	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
43	Veloverbindung Basel–Huningue	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
47	Drei Siedlungsprojekte in Riehen	Stettenfeld, Zentrumsbildung Niederholz und strategische Reserve Niederholz sind voraussichtlich auf der Stufe Richtplan angesiedelt.
85	Osterweiterung Tramlinie 3 Gebiet Schweizerhalle/Pratteln Längi	ARP ÖV BL wird Zweckmässigkeitsprüfung vornehmen.
97	Ortsumfahrung Reinach-Süd	Durchführung der fachlichen Beurteilung.
BL	Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung BL (Güterverkehr)	Im Entwurf des Kantonalen Richtplans BL (Mai 2006) enthalten. Durchführung der fachlichen Beurteilung, sobald Grundlagen vorliegen.
BL	Zwingen, Knoten bei Birsbrücke	Im Entwurf des Kantonalen Richtplans BL (Mai 2006) enthalten. Durchführung der fachlichen Beurteilung.
BL/BS	Veloplattform Stadion St. Jakob	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
SO	Kantonsstrasse Breitenbach–Zwingen (beidseitige Radstreifen)	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
SO	Velostation Bahnhof Dornach	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
WSD BS	P+R Weil am Rhein	Steht in Zusammenhang mit der Tramverlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein.
HPA-P BS	Veloparking Bahnhof St. Johann	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
HPA-P BS	Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF	Aufnahme in Querschnittsthema Langsamverkehr.
HPA-P BS	Gebiet Allschwil Bachgraben/Hégenheim (MIV)	Verkehrsstudie ist in Bearbeitung.

**Tabelle 4:** Übersicht über die Projekte, die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereicht wurden und deren Aufnahme grundsätzlich möglich ist.

<sup>18</sup> Die Nummer der Stellungnahme ist in Tabelle 18 im Anhang zu finden.

Keine Aufnahme ins Agglomerationsprogramm

Stellungnahmen	Projekt/Projektvorschlag	Bemerkungen
14, 23, 25, 43, 44, 45, 54, 68, 70, 79, 82, 90, 100	ÖV Leimental S-Bahn	Das Leimental ist gut mit der BLT-Tramlinie 10 erschlossen. Taktverdichtung der Linie 10 auf 7,5' in Planung, ebenso Verstärkung der Linie 17 in Hauptverkehrszeiten.
25, 44, 54, 68, 70, 71, 79, 82, 90, 91	ÖV Leimental allg. (bis Altkirch)/ Birsigtalbahn bis Altkirch/ Birsigtalstadt	Bedienung von Leymen auf Tramlinie 10 erfolgt bereits heute ohne finanzielle Beteiligung der französischen Seite (heute finanziert durch BL/SO). Weitere Tramverlängerung bzw. Buslinien/ Taktverdichtungen nach Frankreich würden grundsätzlich begrüsst. Projekte müssen aber durch die französische Seite geplant und finanziert werden.
54, 79, 80	MIV Leimental (Alternative zu Südumfahrung/kurzfristige Variante zu Südumfahrung Basel)	Bis zum Beschluss über die Trasseesicherung der Südumfahrung Basel im Rahmen des Kantonalen Richtplans BL kein Thema.
25, 68, 79	Alternative zu A2/A7	Abwarten der Ergebnisse der Planungsstudie A2/A7 Gellertdreieck–Bahnhof SBB–Birsig, Umfahrung Gundeldingen (M10).
8a, 8b, 36	Erhaltung Sissach–Läufelfingen–Olten, inkl. Ausbau Kreuzungspunkte	Entscheid ausserhalb AP (Leistungsauftrag BL); Abwarten Landratsentscheid zu S–Bahn Linie S9.
82, 90, 91	ÖV Elsass allgemein	30'-Takt Basel–Mulhouse SNCF (O73) als Infrastrukturmassnahme zur Verbesserung des ÖV im Elsass im AP enthalten. Weitere ÖV-Massnahmen betrieblicher Natur.
24, 89	Grenzüberschreitender Busverkehr, Expresslinien	Betriebliche Massnahme.
52, 54	Umfahrung Muttenz-Nord	Problemdruck gering: Verkehrsbelastungen waren in den letzten Jahren konstant. Das Verlagerungspotential ist aufgrund des hohen Anteils Ziel-/ Quellverkehr in Muttenz gering.
38, 56	ÖV Biel-Benken/Witterswil/ Ettingen/Aesch	Betriebliche Massnahme. Verbesserung der Verbindung zwischen Birstal und Leimental ist im AP enthalten (Ö53).
70, 75	Alternative zu H2 (Ausbau Rheinstrasse)	Variantenentscheid gefällt. Point of no return (vgl. Kapitel B5b).
13, 28	Umfahrung Waldenburg	Die Umfahrung Waldenburg befindet sich ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Basel (vgl. Kapitel B1).
47, 55	Busverbindung/ÖV-Verbesserung Basel–Grenzach–Inzlingen	Betriebliche Massnahme.
14, 80	Entlastung Kleinhüningen LKW	Massnahmen geprüft: Eine Variante wurde vom Quartier abgelehnt, die andere hatte ein schlechtes Kosten/Nutzenverhältnis. Verkehrskonzept Kleinhüningen in Bearbeitung.
12	Bus 78 sollte nicht mit Lausen und Frenkendorf verbunden sein, sondern zwei separate Linien	Betriebliche Massnahme.
15	Sanierung Adlertunnel	Bundesaufgabe, Zuständigkeit liegt bei SBB.
21	Strassenverbindung Hardstrasse–Brodbeckareal–Schweizerhalle	Strassenverbindung nicht im Entwurf des Kantonalen Richtplans BL (Mai 2006) enthalten. Wird somit auch nicht ins AP aufgenommen.
35	S-Bahn-Haltestelle Grenzacher Horn	Projektvorschlag ist durch die zuständigen Stellen in Deutschland zu prüfen.
42	Bus Allschwil–Leimental	Betriebliche Massnahme.

42	Direkte Tramverbindung Allschwil-Bahnhof SBB mit E11	Betriebliche Massnahme.
42	Verbindung Zubringer Allschwil mit D105-Allschwil und Verlängerung bis Wanderstrasse	Die Verkehrsführung im Raum Allschwil wird im Rahmen einer Studie untersucht (vgl. Tabelle 9). Zudem wird das weitere Vorgehen betreffend Südumfahrung Basel abgewartet.
47	Verbindung Zollfreistrasse-A5 inkl. flankierende Massnahmen	Projektidee unbekannt. Muss von deutscher Seite konkretisiert werden.
48	S-Bahn-Haltestelle Riehen/Lörrach Stettenfeld	Zurzeit wird keine genaue Prüfung und Bewertung durchgeführt.
52	Umgestaltung/Rückbau St. Jakob-Strasse (Muttenz)	Zurzeit besteht kein Sanierungsbedarf.
52	Optimierung Rennbahnkreuzung (Muttenz)	Zurzeit besteht kein Sanierungsbedarf.
53	Bus Wegenstetten-Basel	Betriebliche Massnahme.
53	Flugzug: Halt in Rheinfelden	Betriebliche Massnahme. Begehren wurde bereits im Rahmen von B21 (Bahn 2000 1. Etappe, ab 12.12.2004) vom Kanton AG eingebracht. Die SBB haben dieses Begehren abgelehnt. Für AG immer noch eine wichtige Forderung, die auch in künftigen Verfahren wieder eingebracht wird. Prüfung im Rahmen der allgemeinen Angebotsverhandlungen Kanton-SBB.
54	Taktverdichtungen Linie 10 und 14 am Wochenende	Betriebliche Massnahme.
54	Parkplätze bei Zentren wie St. Jakobs-Park, Messe Basel usw.	Kantons- und Gemeindeaufgabe. Kein Thema für AP.
57	S-Bahn-Haltestelle Thürnen (S9)	Bei Beibehaltung Läuferfingerli ist vorhandenes Potenzial entlang der Strecke auszuschöpfen (Thürnen, evtl. Läuferfingen Nord, Trimbach Rankwog). Abwarten Landratsentscheid zu S-Bahn Linie S9.
57	Feinerschliessung Bus zu S-Bahn Basel SBB-Mulhouse	Betriebliche Massnahme.
57	30'-Takt nach Freiburg i. Br.: Halt an allen Stationen	Betriebliche Massnahme.
59	Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr	Konzepte bestehen auf kantonaler Ebene und nicht für die ganze Agglomeration. LV ist bereits als Querschnittsthema enthalten. Einzelne Projekte werden Bestandteil des überarbeiteten AP werden (vgl. Tabelle 9).
64	Waldenburgerbahn Meterspur	Strategieentscheid der Waldenburgerbahn und kein Thema für AP.
68	U-Bahn Basiliensis/Metronetz	S-Bahn Herzstück (Ö9/Ö10) als Alternative. Paralleler Betrieb U-Bahn und S-Bahn in einer Agglomeration wie Basel nicht sinnvoll.
68	Wohnnutzung und Forschung Hafen Klybeck	Konkrete Aussage dazu kann zum heutigen Zeitpunkt nicht gemacht werden, da Studien zur Hafenerverlegung abgewartet werden.
68	Central Park Basel	Parkanlagen sind kein Thema des AP. Aspekte des Freiraums sowie dessen Qualität werden über Siedlungsprojekte abgedeckt. Der Central Park Basel ist zudem an den Bahnhof Basel SBB gebunden und hat gegenüber anderen Standorten (z.B. Überdeckung Gellert/Breite/Lehenmatt) keine Priorität.
68	Umnutzung Hinterhöfe durch Aus-siedlung Gewerbe, Innenhöfe als Pocket Parks	Thema des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel (APS) und nicht des AP.

70	Liestal–Sissach: dreispurig (Alternative zu Wisenberg)	Bundesaufgabe. Wird im Rahmen TLB abgeklärt (vgl. Kapitel C2.4).
75	Claraplatz Verbindung Tram 2, damit Direktverbindung Bahnhof SBB	Infrastruktur identisch mit Tram Claragraben (vgl. Tabelle 4). Die Linienführung ist Frage des Betriebs.
80	Entlastung Gundeli/Dreispietz LKW	Abwarten der Ergebnisse der Planungsstudie A2/A7 Gellertdreieck–Bahnhof SBB–Birsig, Umfahrung Gundeldingen (M10).
88	Notfallroute bestimmen zwischen Reinach-Süd und Zwingen, weil dort H18 zweispurig	Betriebliche Massnahme.
89	Flankierende Massnahmen zu A98: Verhinderung von Stauproblemen durch LKW-Lastwagenverkehr	Es wurden bereits flankierende Massnahmen vorbereitet. Zudem bearbeitet der Kanton AG zusammen mit Gemeinden Rheinfelden, Kaiseraugst und Möhlin ein lokales Verkehrskonzept mit Analyse und Betriebskonzept. Parallel dazu ist ein Monitoring vorgesehen, aufgrund dessen allenfalls weitergehende Massnahmen nach der Eröffnung ergriffen würden.
90	Verhandlungen Strassen-Ringverbindung von der Transjurane zu französischer Autobahn A35	Studien im Rahmen der Umfahrung Laufen und Zwingen haben gezeigt, dass der Einfluss der Transjurane auf die H18 marginal ist. Die Verkehrsnachfrage für diese Strasse ist gering.
97	Siedlungsentwicklung Reinach, Gebiet westlich der H18 im Bereich des heutigen Campingplatzes (inkl. Lärmschutzmassnahmen entlang H18)	Das Siedlungsentwicklungsgebiet ist Bestandteil des kommunalen Richtplanes. Aus ökonomischen und raumplanerischen Gründen erscheint das Vorhaben nicht zweckmässig zu sein. Insbesondere bestehen grosse Zweifel bezüglich Eignung als Bauland.

**Tabelle 5:** Übersicht über die Projekte, die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereicht wurden, aber nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.

## 7 Ergebnisse der Überarbeitung

Aus der Vernehmlassung und der damit verbundenen Überarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel resultieren folgende Ergebnisse:

### Übersicht

Baubeginn Priorität	Dringende + baureife Projekte		1. Tranche		2. Tranche		3. Tranche	
	Anzahl Projekte	KS (in Mio. CHF)	Anzahl Projekte	KS (in Mio. CHF)	Anzahl Projekte	KS (in Mio. CHF)	Anzahl Projekte	KS (in Mio. CHF)
Dingende und baureife Projekte	6	402	-	-	-	-	-	-
Point of no return	-	-	8	56	1	-	-	-
Hohe Priorität	-	-	13	110.5	6	125	-	-
Langsamverkehr (hohe Priorität)	-	-	6	1.5	-	-	-	-
Mittlere Priorität	-	-	-	-	8	260	-	-
Tiefe Priorität							1	7.8

**Tabelle 6:** Ungefähre Anzahl Projekte und grobe Schätzung der Investitionskosten (soweit vorhanden) in der Übersicht.

KS: Kostenschätzung in Mio. CHF

Zeithorizont<sup>19</sup>: 1. Tranche: 2010 bis 2013  
2. Tranche: 2014 bis 2017  
3. Tranche: 2018 bis 2021

### Dringende und baureife Projekte

Projektnr.	Projektname	Kostenschätzung (Mio. CHF)
Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach St. Louis	26
Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach St. Louis	20
Ö66	Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	30
Ö7	Führung Tramlinie 1 über Bahnhof St. Johann	18
Ö8	Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein	33
M52	H2 Pratteln-Liestal	275
	<b>Total</b>	<b>402</b>

**Tabelle 7:** Die dringenden und baureifen Projekte der Agglomeration Basel, die im Infrastrukturfonds aufgeführt sind (vgl. Kapitel A2).

### Point of no return

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt <sup>20</sup>	Kosten-schätzung (Mio. CHF)	Zeit-horizont
Ö3	Neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz (Riehen)	Neue S-Bahn-Haltestelle Riehen Rauracher, kurzfristig	4	2007
Ö33	Neue S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Augarten	Neue S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Augarten	10	1. Tranche
Ö4	NBS/ABS Rheintal DB inkl. S-Bahn	NBS/ABS Rheintal DB inkl. S-Bahn		2. Tranche

<sup>19</sup> Der Zeithorizont bzw. die drei Tranchen entsprechen den vom Bund vorgesehenen Finanzierungsphasen für Agglomerationsprogramme.

<sup>20</sup> Projektname alt: Projektname, der in Vernehmlassungsbroschüre verwendet wurde.

Ö45	S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina Raurica	Neue S-Bahn-Haltestelle Pratteln-Längi		2008
M27	Beruhigung Gebiet Basel-West (inkl. Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring)	Beruhigung Gebiet Basel West	15	1. Tranche
M38	A98 Hochrheinautobahn	A98 Hochrheinautobahn		
M41	Nordwestumfahrung Haltingen	Nordwestumfahrung Haltingen		1. Tranche
M82	Rheinfelden AO, NK 495 (Riburg)	Rheinfelden AO, NK 495 (Riburg)	17	1. Tranche
M91	Campus Novartis, Anpassung Strassennetz (Kostenteil öffentliche Hand)		10	2008
G4	Funktionsabstimmung Rheinhäfen	Funktionsabstimmung Rheinhäfen Basel		1. Tranche

**Tabelle 8:** Projekte, die genehmigt sind oder für die ein Volksentscheid vorliegt und nur die Baubereitschaft fehlt (point of no return) (vgl. Kapitel B5b).

### Projekte von hoher Priorität

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt	Kostenschätzung (Mio. CHF)	Bisherige Bewertung <sup>21</sup>	Zeithorizont
Ö11a	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Tramerschliessung DB Areal Basel Nord, Erlenmatt	3.5		1. Tranche
Ö47 <sup>22</sup>	Verkehrskonzept ÖV Leimental–Basel Stadt				1. Tranche
Ö47a	Direktverbindung Leimental–Bahnhof Basel SBB (Tramverlängerung Binningen)	Verlängerung Tramlinie 2 durch Binningen	18	hoch	2. Tranche
Ö47b	Direktverbindung Leimental–Bahnhof Basel SBB (Doppelspurausbau Tramlinie 10 Spiesshöfli/Zoo)	Doppelspurausbau Tramlinie 10 Spiesshöfli/Zoo		nicht bewertet	2. Tranche
Ö47c	Direktverbindung Leimental–Bahnhof Basel SBB (Tramverbindung „Margarethenstich“)				2. Tranche
Ö73	Infrastrukturausbau für 30'-Takt Basel–Mulhouse SNCF	Infrastrukturausbau für 30-Min.-Takt Basel–Mulhouse SNCF	7	hoch	1. Tranche
Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (15'-Takt Basel–Liestal) <sup>23</sup>	Wendegleis Bahnhof Liestal (15 Min.-Takt Basel–Liestal)	100	hoch	2. Tranche
	Verkehrskonzept ÖV Dornach/Aesch/Reinach				1. Tranche
ÖV/MIV	Verkehrskonzept ÖV/MIV Allschwil Bachgraben/Hégenheim				1. Tranche
M19	Strassenerschliessung Erlenmatt	Strassenerschliessung Erlenmatt	21	hoch	1. Tranche
M32	P+R in St. Louis	P+R in St. Louis		nicht bewertet	1. Tranche
M35	P+R an S-Bahn-Haltestellen in Deutschland	P+R an S-Bahn-Haltestellen in Deutschland		nicht bewertet	
M36	P+R an S-Bahn-Haltestellen in Frankreich	P+R an S-Bahn-Haltestellen in Frankreich		nicht bewertet	
M53	H2, Umfahrung Liestal	H2 Verkehrskonzept Liestal	50	hoch	1. Tranche
M54	H18, Vollanschluss Aesch (Dornach)	H18, Vollanschluss Aesch	20	mittel	1. Tranche

<sup>21</sup> Bisherige Bewertung: Bewertung, wie sie in der Vernehmlassungsbroschüre war.

<sup>22</sup> Die Verbindung Leimental–Basel Bahnhof SBB hat hohe Priorität. Solange kein Entscheid gefällt ist, werden alle drei Varianten (Ö47a, b und c) aufgeführt.

<sup>23</sup> Vgl. Kapitel C2.2.

M67	Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	Umgestaltung/Sanierung Ortsdurchfahrt Augst	4	mittel	1. Tranche
M70	Neue Birsbrücke Aesch–Dornach	Neue Birsbrücke Aesch–Dornach	7	mittel	2. Tranche
M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	Beruhigung Ortszentren Aesch/Dornach/Reinach		nicht bewertet	2. Tranche
M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	Beruhigung Ortszentren Aesch/Dornach/Reinach		nicht bewertet	1. Tranche
M81	Kunimattkreisel, Pratteln	Knotenausbau HVS in Pratteln (Kunimatt)	5	hoch	1. Tranche
M94	P+R in Weil am Rhein				1. Tranche
LV1	Veloparking Badischer Bahnhof			Querschnittsthema	1. Tranche
LV2	Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF			Querschnittsthema	1. Tranche
LV3	Kantonsstrasse Breitenbach–Zwingen (beidseitige Radstreifen)			Querschnittsthema	1. Tranche
LV4	Velostation Bahnhof Dornach			Querschnittsthema	
LV5	Veloplattform Stadion St. Jakob			Querschnittsthema	1. Tranche
LV6	Veloparking Bahnhof St. Johann		1.5	Querschnittsthema	1. Tranche
LV7	Velo-/Fussverbindung Basel–Huningue (Rheinufer)			Querschnittsthema	1. Tranche
LV8	Radroute Allschwil–Oberwil			Querschnittsthema	
LV9	Vervollständigung kantonale Radroute Elsass–Allschwil–Basel–Binningen			Querschnittsthema	

**Tabelle 9:** Projekte von hoher Priorität.

### Projekte von mittlerer Priorität

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt	Kostenschätzung (Mio. CHF)	Bisherige Bewertung <sup>24</sup>	Zeithorizont
Ö11b	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, langfristige Massnahmen	Tramerschliessung DB Areal Basel-Nord, Erlenmatt	20	mittel	2. Tranche
Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz – Heiligholz	ÖV-Erschliessung Areal Dreispitz (Bus/Tram)	40 bis 75	mittel	2. Tranche
Ö32	Tramneubaustrecke Münchensteinerbrücke–Zeughaus via Bâleo	Tramneubaustrecke Münchensteinerbrücke–Zeughaus via Bâleo	50	mittel	2. Tranche
Ö51	Erschliessung Pratteln Grüssen	Erschliessung Pratteln Grüssen	39	tief	2. Tranche
Ö52a	ÖV-Massnahmen Salina Raurica	Neuer ÖV Korridor durch Salina Raurica	50	mittel	2. Tranche
Ö52b	Verkehrslenkung Salina Raurica	Neuer ÖV Korridor durch Salina Raurica			2. Tranche
Ö53	Tangentialverbindung Reinach–Dornach	Bessere Verbindung Reinach–Dornach (Tram/Bus)	30	mittel	2. Tranche
M66	Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	H3 Umfahrung Augst/Kaiseraugst (inkl. flankierende Massnahmen)	10 bis 15	mittel	2. Tranche

**Tabelle 10:** Projekte von mittlerer Priorität.

<sup>24</sup> Bisherige Bewertung: Bewertung, wie sie in der Vernehmlassungsbroschüre war.

*Projekt von tiefer Priorität*

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt	Kosten-schätzung (Mio. CHF)	Bisherige Bewertung	Zeit-horizont
Ö71	Tramverlängerung Pratteln–Buholz	Verlängerung Tramlinie 14 bis Gehrenacker/Buholz	7.8	mittel	3. Tranche

**Tabelle 11:** Projekt von tiefer Priorität.

*Durchführung der fachlichen Beurteilung*

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt	Kosten-schätzung (Mio. CHF)	Zeit-horizont
M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)		1. Tranche
M83	Knotenpunkte in Kaiseraugst	Knotenpunkte in Kaiseraugst	1.8	1. Tranche
M84	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	1.3	1. Tranche
	Zwingen, Knoten bei Birsbrücke			1. Tranche
	Verkehrsberuhigung Riehen, Rückbau Lörracherstrasse			1. Tranche
	Ortsumfahrung Reinach-Süd			

**Tabelle 12:** Projekte, bei denen die fachliche Beurteilung durchgeführt wird.

*Beurteilung möglich, sobald Grundlagen vorliegen*

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt
Ö13	ÖV Nordbogen D–F	ÖV Nordbogen D–F
Ö25	Neue S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach (D)	Neue S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach (D)
Ö46	S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz	Neue S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz
Ö58	Erstellung von Doppelspurinseln zwischen den bestehenden Bahnhöfen im Laufental	Neue Doppelspurinseln SBB im Birstal
M30b	Verkehrlenkung St. Jakob	
M87	Südanbindung H18 Dreispitzareal	Südanbindung H18 Dreispitzareal
	Rheinüberquerung im Raum Pratteln	Brücke Pratteln–Grenzach
	Tramverbindung Claragraben	Tramverbindung Claragraben
	Tramverlängerungen Pratteln–Liestal	
	ÖV Elsass–Leimental (inkl. Anbindung Ziegeleiareal Allschwil)	ÖV Elsass–Leimental (inkl. Anbindung Ziegeleiareal Allschwil)
	Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung BL (Güterverkehr)	
	Osterweiterung Tramlinie 3 Gebiet Schweizerhalle/Pratteln Längi	

**Tabelle 13:** Projekte, deren Aufnahme grundsätzlich möglich ist, für die zurzeit jedoch die Grundlagen für eine fachliche Beurteilung fehlen (vgl. Kapitel B5a und Anhang Kapitel 3).

## Siedungsprojekte

ProjektNr.	Projektname	Projektname alt
S1	Entwicklungspol St. Louis-West	St. Louis Bahnhof West
S10	Salina Raurica	Salina Raurica
S11	Entwicklung beider Rheinfeldern	Entwicklung beider Rheinfeldern
S12	Arbeitsplatzgebiete Arlesheim (Unter Gstaad)/Münchenstein (Im Tal)	Arbeitsplatzgebiete Arlesheim/ Münchenstein
S13	Dreispietzareal	Dreispietzareal
S14	Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)	Innovationspark Nordwestschweiz Bachgraben
S15	Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal/ Allschwilerweiher	Siedlungsentwicklung Ziegeleiareal/ Allschwilerweiher
S18	Bahnhofsgebiet Arlesheim-Dornach (Quartierplan)	Bahnhofgebiet Dornach-Arlesheim
S20	Siedlungsentwicklung Reinach Zentrum Bühl	Siedlungsentwicklung Reinach Zentrum/Bühl
S21	Gewerbeareal Aesch (Aesch-Nord)/ Reinach (Kägen, Hinterkirch)	Gewerbeareal Aesch-Nord und Reinach-Süd (Kägen)
S22	Gewerbeareal Aesch/Dornach	Gewerbeareal Aesch/Dornach
S23	Bahnhofsgebiet Aesch	Bahnhofgebiet Aesch
S24	Bahnhofsgebiet Laufen	Bahnhof/Vorstadt Laufen
S27	Bahnhofsgebiet Pratteln	Bahnhofgebiet Pratteln
S28	Entwicklung Pratteln-Mitte	Siedlungsentwicklung Pratteln-Mitte
S3	Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden	Siedlungsränder Hégenheim-Bourgfelden
S30	Entwicklung Arbeitszone Kaiseraugst	Entwicklung Arbeitszone Kaiseraugst
S31	Industrie-/Gewerbeareal Riburg	Industrie-/Gewerbegebiet Riburg
S33	Bahnhofsgebiet Liestal	Bahnhofgebiet Liestal
S35	Bahnhofsgebiet Lausen	Bahnhofgebiet Lausen
S37	Bahnhofsgebiet Sissach	Bahnhofgebiet Sissach
S39	St. Jakob/Schänzli	St. Jakob/Schänzli (nationale Sportstätte)
S4	Siedlungsachse/arc urbain Lörrach (D)–Weil a. R. (D)–Huningue (F)–St. Louis (F)	Siedlungsachse Weil a. R. (D)–Huningue (F)
S40	Areale Citygate/Bâleo	Areale Wolf/MIBA/Bâleo
S42	Bahnhofsgebiet Münchenstein	Bahnhofgebiet Münchenstein
S44	Gebietsentwicklung um S-Bahn-Haltestellen im Fricktal	Gebietsentwicklung und S-Bahn-Haltestellen im Fricktal
S46	Liestal Futuro Gräubern	Liestal Futuro Gräubern
S7	Erlenmatt	Standortentwicklung DB-Areal Basel Nord, Erlenmatt
S9	Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (ProVolta)	Stadtentwicklung Bahnhof St. Johann (Pro Volta)
S90	Bahnhofsgebiet Gelterkinden	Bahnhofgebiet Gelterkinden
S91	Arbeitsplatzgebiet Sisslerfeld (Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)	Arbeitsplatzgebiet Sisslerfeld (Gemeinden Stein, Sisseln, Eiken, Münchwilen)
S92	Arbeitsplatzgebiete Laufenburg/Kaisten	Arbeitsplatzgebiete Laufenburg/Kaisten
S93	Arbeitsplatzgebiete Frick	Arbeitsplatzgebiet Frick
S94	Bahnhofsgebiet Muttenz	Bahnhofgebiet Muttenz
S95	Schwerpunkt Siedlungsentwicklung Areal Wolf	Verlegung Umschlagsbahnhof Wolf (Arealentwicklung)
S96a	Stettenfeld (Riehen)	
S96b	Strategische Reserve Niederholz	
S96c	Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)	
S97	Campus Novartis	
S98	Stücki Areal	
G4	Funktionsabstimmung Rheinhäfen	Funktionsabstimmung Rheinhäfen Basel

**Tabelle 14:** Siedlungsprojekte.

## Schlüsselprojekte

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt	Kostenschätzung (Mio. CHF)
Ö14	Schiienenanbindung Flughafen EAP <sup>25</sup>	Schiienenanbindung Flughafen EAP	200
Ö55	Kapazitätssteigerung/ Entflechtung Ostkopf Basel	Kapazitätssteigerung Ostkopf Basel	
Ö6	2. Rheinbrücke SBB <sup>26</sup>	2. Rheinbrücke SBB	
Ö61	Neubaustrecke (NBS) Liestal–Olten (Wisenbergertunnel)	NBS Liestal–Olten (Wisenbergertunnel)	1'900–2'200
Ö9/Ö10	S-Bahn Herzstück	S-Bahn Herzstück	1'500
M10	A2/A7 Gellertdreieck–Bahnhof SBB–Birsig, Umfahrung Gundeldingen (inkl. flankierende Massnahmen)	A2 Abschnitt 7 Gellertdreieck–Bahnhof SBB–Birsig, Umfahrung Gundeldingen	400
M4	Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	250
M44	A35–A98 Spange Märkt	A35–A98 Spange Märkt	
M53	H2, Umfahrung Liestal	H2 Verkehrskonzept Liestal	50
M54	H18, Vollanschluss Aesch (Dornach)	H18, Vollanschluss Aesch	20
M58	Südumfahrung Basel	Südumfahrung Basel	1'100– 1'200
M73	Autobahnverbindung A35/A2 mit Gemeinschaftszollanlagen Basel/ St. Louis Autobahn (BASLA) <sup>27</sup>	Ausbau A35 Grenze CH–Flughafen EAP	
M79	Erweiterung Kapazität A2 Augst–Basel (inkl. Anschlüsse)	Erweiterung Kapazität A2 Augst–Basel	
M88	H18, Muggenbergertunnel	Muggenbergertunnel	mind. 50
M89	Kapazitätserweiterung Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke	Kapazitätserweiterung Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke	kurzfristig: 10
M90	H18, Umfahrung Laufen und Zwingen		3 (Projektierung)
ÖV/MIV	Überdeckung Gellert und Einhausung Breite	Überdeckung Gellert/ Breite/Lehenmatt	
G1	Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum	A2 Stauraum Lastwagen	
G2	A2 neuer Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen <sup>28</sup>	A2 neuer Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen	50
G3	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)	Verlegung Umschlagsbahnhof Wolf	
G5	Schiene: Güterverkehrsanlagen Basel, multifunktionale Betriebsanlage/Rangierbahnhof		
G6	Schiene: Bypass Basel		

**Tabelle 15:** Schlüsselprojekte der Agglomeration Basel. Diese Projekte waren in der Vernehmlassungsbroschüre als übergeordnete nationale Projekte aufgeführt. Um ihre Bedeutung hervorzuheben, werden sie neu als Schlüsselprojekte bezeichnet (vgl. Kapitel B5b).

<sup>25</sup> Für den Schienenanschluss EAP sind Bundesgelder gesprochen worden.

<sup>26</sup> Die 2. Rheinbrücke ist beschlossen und gehört somit zur Ausgangslage.

<sup>27</sup> Das Projekt ist beschlossen und wird in kurz- sowie langfristige Massnahmen eingeteilt.

<sup>28</sup> Der neue Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen ist beschlossen und gehört somit zur Ausgangslage.

## Ausgangslage

Projekt-nr.	Projektname	Projektname alt
Ö2	Neue S-Bahn-Haltestelle Basel-Dreispietz	Neue S-Bahn-Haltestelle Basel-Dreispietz
Ö23	Ausbau Wiesentalbahn	Ausbau Wiesentalbahn
Ö24	3 neue S-Bahn-Haltestellen in Lörrach	3 neue S-Bahn-Haltestellen in Lörrach
Ö28	Neue S-Bahn-Haltestelle Schopfheim-West (D)	Neue S-Bahn-Haltestelle Schopfheim-West (D)
Ö43	Verlängerung S6 nach Basel SBB	Verlängerung S6 nach Basel SBB
M2	A2 Nordtangente inkl. Anschluss (und flankierende Massnahmen)	A2 Nordtangente inkl. Anschluss
M30a	Erschliessung Sportanlagen St. Jakob	Erschliessung/Parkierung Sportanlagen St. Jakob
M34	P+R an S-Bahn-Haltestellen NWCH	P+R an S-Bahn-Haltestellen NWCH
M40	B34n Umfahrung Badisch Rheinfeldern	B34n Umfahrung Badisch Rheinfeldern
M51	A861 neue Verbindung A3–A98	A861 neue Verbindung A3–A98
M7	B317 Zollfreistrasse	B317 Zollfreistrasse
M80	Beruhigung Birsfelden-Muttenz-Münchenstein	Beruhigung Birsfelden-Muttenz-Münchenstein
	Aufwertung Verkehrsknoten Laufen und Liestal	
	Ausbau S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf	

**Tabelle 16:** Projekte, die bereits der Ausgangslage angehören.

Im überarbeiteten Agglomerationsprogramm werden nur noch diejenigen Projekte der Ausgangslage gezeigt, die in Zusammenhang mit einem geplanten Vorhaben stehen.

## Gestrichene Projekte

Projektnr.	Projektname	Begründungen
Ö22	Elektrifizierung + S-Bahn Hochrhein DB	Wird begrüsst, aber Elektrifizierung gehört zu betrieblichen Massnahmen.
Ö35	Neue S-Bahn-Haltestelle Basel-St. Jakob	Studie abgeschlossen. Projekt wird aufgrund der schlechten Ergebnisse nicht weiterverfolgt.
Ö39	Kapazitätssteigerung SBB im Fricktal	Betriebliche Massnahme. Resultate Studie SBB abwarten. Sofern Infrastrukturausbau notwendig, kommt dieser als Projekt ins AP.
Ö40	15'-Takt Fricktal SBB Basel–Stein/Säckingen	Betriebliche Massnahme. Resultate Studie SBB abwarten. Sofern Infrastrukturausbau notwendig, kommt dieser als Projekt ins AP.
Ö41	15'-Takt Ergolzthal SBB	Betriebliche Massnahme. Resultate Studie SBB abwarten. Sofern Infrastrukturausbau notwendig, kommt dieser als Projekt ins AP.
Ö42	15'-Takt Birstal SBB	Betriebliche Massnahme. Resultate Studie SBB abwarten. Sofern Infrastrukturausbau notwendig, kommt dieser als Projekt ins AP.
Ö5	Verlängerung Tramlinie 8 nach Allschwil-Dorf	Projekt nicht im Entwurf des Kantonalen Richtplans BL (Mai 2006).
Ö65	Verstärkung Tramlinie 11 im Birseck	Betriebliche Massnahme.
Ö66	Verstärkung und Ausbau Tramlinie 10 im Birseck	7.5'-Takt: Betriebliche Massnahme.
Ö67	Ausbau Bus Leimental	Betriebliche Massnahme.
Ö68	Ausbau Bus Birseck	Betriebliche Massnahme.

Ö69	Anschluss Bus an S-Bahn (ganze Region)	Betriebliche Massnahme.
Ö70	Ausbau Bus im Raum Pratteln-Kaiseraugst	Betriebliche Massnahme.
Ö74	Verbesserung des Busnetzes des Distribus (Angebot)	Betriebliche Massnahme.
Ö75	S-Bahn-Anbindung Flughafen EPA (People Mover)	Studien vorhanden, Entscheid ausstehend. Kurzfristige Massnahmen ÖV-Anbindung laufen neu unter Schienenanbindung EAP (Ö14).
M5	Flankierende Massnahmen zu M4, Zubringer Allschwil	Flankierende Massnahmen werden dem Projekt M4 zugeordnet.
M11	Flankierende Massnahmen zu M10, A2/A7	Flankierende Massnahmen werden dem Projekt M10 zugeordnet.
M17	Strassenerschliessung Areale Wolf/Citygate/Bâleo	Kein Infrastrukturausbau.
M31	P+R in Bourgfelden	Zusammengefasst als P+R-Projekte an S-Bahn-Haltestellen in Frankreich (vgl. Tabelle 9).
M33	P+R im Areal DB Basel-Nord	Kein Projekt bekannt, zudem P+R auf Stadtgebiet nicht sinnvoll.
M37	P+R am Bahnhof Flughafen EAP	Zusammengefasst als P+R-Projekte an S-Bahn-Haltestellen in Frankreich (vgl. Tabelle 9).
M45	Neue Verbindung M44–D107	Projekt hat keinen Einfluss auf den Schweizer Teil der Agglomeration.
M46	D105 Umfahrung Héisingue	Projekt hat keinen Einfluss auf den Schweizer Teil der Agglomeration. Zudem bereits Ausgangslage.
M47	Neue Verbindung Allschwil–D105	Verkehrskonzept Raum Allschwil in Bearbeitung. Verbindung Allschwil–D105 Teil davon. Abwarten der Ergebnisse.
M67a	Flankierende Massnahmen zu M66, Umfahrung Augst/Kaiseraugst	Flankierende Massnahmen werden dem Projekt M66 zugeordnet.
M71a	Beruhigung Ortszentrum Aesch	Gehört der Ausgangslage an.
M72	Flankierende Massnahmen zu M58, Südumfahrung	Flankierende Massnahmen werden dem Projekt M58 zugeordnet.
M74	Flankierende Massnahmen auf Hauptverkehrsachsen in Frankreich	Identisch mit M73 (vgl. Tabelle 15).
M75	Ausbau D105 + Zubringer	Projekt hat keinen Einfluss auf den Schweizer Teil der Agglomeration.
M78	Erschliessung S1 Bahnhof St. Louis-West/S2 Grande Sablière	Innere Erschliessung (vgl. S1, Tabelle 14), verbunden mit P+R St. Louis, grenzüberschreitende Tramverlängerungen 3 und 11, Anbindung Flughafen EAP.
S2	Grande Sablière	In S1 neu zusammengefasst analog dem Perimeter der Machbarkeitsstudie (vgl. Tabelle 14).
S41	Siedlungsentwicklung oberes Leimental	War in der Vernehmlassungsbroschüre als Bauzonenreserven enthalten. Kann nicht als eigentliches Siedlungsprojekt bezeichnet werden.

**Tabelle 17:** Projekte, die aus dem Agglomerationsprogramm gestrichen wurden.

### *Betriebliche Massnahmen*

Betriebliche Massnahmen werden nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert. Sie werden im überarbeiteten Agglomerationsprogramm Basel im Sinne der ganzheitlichen Planung und in Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten jedoch aufgezeigt.

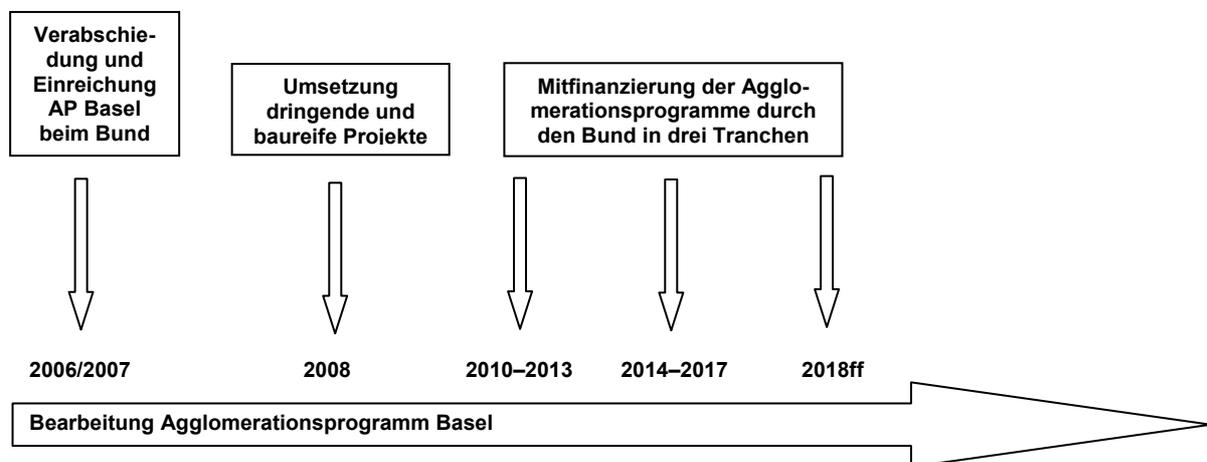
## E) Weiteres Vorgehen

Der Entwurf des Agglomerationsprogramms wurde beachtet und diskutiert, wie die vielen, z.T. sehr kontroversen Stellungnahmen zeigten. Die teilweise sehr ausführlichen Stellungnahmen haben neue Anregungen gebracht und gleichzeitig auch verwaltungsintern wichtige Diskussionen ausgelöst. Die aus der Vernehmlassung gewonnenen Erkenntnisse werden in die weitere Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Basel einfließen.

Als nächste Schritte der Weiterbearbeitung müssen die neuen Projekte auf ihre Zweckmäßigkeit hin beurteilt werden. Anschliessend geht es darum, die (künftige) Wirkung der Projekte im Vergleich zur heutigen Ausgangslage nachzuweisen. Zudem muss der Zusammenhang zwischen Projekten des Agglomerationsprogramms Basel, Projekten anderer Verkehrsdossiers (z.B. Schlüsselprojekte) und weiteren Projekten (z.B. betriebliche Massnahmen) aufgezeigt werden. Gleichzeitig zu diesen Arbeiten wird die Frage nach der Trägerschaft und damit eng verbunden die Finanzierung vorangetrieben.

Das Agglomerationsprogramm Basel wird voraussichtlich Ende 2006 von den vier beteiligten Kantonsregierungen als partnerschaftliches Geschäft verabschiedet. Anschliessend wird es dem Bund zur Prüfung eingereicht und auf dem Internet<sup>29</sup> zur Einsicht bereit gestellt.

Vorbehältlich der parlamentarischen Debatten zum Infrastrukturfonds werden dringende und baureife Vorhaben ab 2008 vom Bund mitfinanziert. Der Bundesrat wird dem Parlament spätestens zwei Jahre nach der Einführung des Infrastrukturfonds (2010) ein Programm zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Bei einer Laufzeit des Fonds von 20 Jahren wird dieser bis ins Jahr 2028 Bestand haben. Selbstverständlich muss das Agglomerationsprogramm Basel im Sinne der rollenden Planung während der Realisierungsphase weiterbearbeitet und jeweils auf den neuesten Stand gebracht werden. Der Zeithorizont widerspiegelt die Komplexität und die thematische Vielfältigkeit dieses Vorhabens. Das Agglomerationsprogramm Basel ist als langfristiger Prozess zu betrachten, der für die gesamte Region Basel von grosser Bedeutung ist.



**Abbildung 4:** Wichtige Schritte betreffend weiteres Vorgehen Agglomerationsprogramm Basel und Infrastrukturfonds (Stand Botschaft vom 2. Dezember 2005).

<sup>29</sup> [www.agglomerationsprogramm-basel.ch](http://www.agglomerationsprogramm-basel.ch)

## Anhang

### 1. Detaillierte Übersicht über die Antwortenden

Autor	Abkürzung	Kanton / Region / Land	Nr.
<b>Gemeinden</b>			
Bürgermeister Weil am Rhein	Weil	D	24
Gemeinde Allschwil	Allschwil	BL	42
Gemeinde Augst	Augst	BL	22
Gemeinde Bärschwil	Bärschwil	SO	84
Gemeinde Bennwil	Bennwil	BL	13
Gemeinde Bettingen	Bettingen	BS	60
Gemeinde Biel-Benken	Biel-Benken	BL	71
Gemeinde Binningen	Binningen	BL	25
Gemeinde Birsfelden	Birsfelden	BL	85
Gemeinde Bottmingen	Bottmingen	BL	41
Gemeinde Bretzwil	Bretzwil	BL	93
Gemeinde Brislach	Brislach	BL	6
Gemeinde Bubendorf	Bubendorf	BL	18
Gemeinde Diepflingen	Diepflingen	BL	67
Gemeinde Dornach	Dornach	SO	4
Gemeinde Duggingen	Duggingen	BL	96
Gemeinde Effingen	Effingen	AG	32
Gemeinde Erschwil	Erschwil	SO	9
Gemeinde Ettingen	Ettingen	BL	82
Gemeinde Füllinsdorf	Füllinsdorf	BL	77
Gemeinde Grenzach-Wyhlen	Grenzach	D	55
Gemeinde Hölstein	Hölstein	BL	28
Gemeinde Itingen	Itingen	BL	8b
Gemeinde Lupsingen	Lupsingen	BL	86
Gemeinde Möhlin	Möhlin	AG	7
Gemeinde Münchenstein	Münchenstein	BL	44
Gemeinde Muttenz	Muttenz	BL	52
Gemeinde Nenzlingen	Nenzlingen	BL	51
Gemeinde Oberwil	Oberwil	BL	94
Gemeinde Ormalingen	Ormalingen	BL	1
Gemeinde Pfeffingen	Pfeffingen	BL	19
Gemeinde Pratteln	Pratteln	BL	21
Gemeinde Ramlinsburg	Ramlinsburg	BL	69
Gemeinde Reigoldswil	Reigoldswil	BL	99
Gemeinde Reinach	Reinach	BL	97
Gemeinde Riehen	Riehen	BS	47
Gemeinde Röschenz	Röschenz	BL	39
Gemeinde Sissach	Sissach	BL	3
Gemeinde Therwil	Therwil	BL	90
Gemeinde Titterten	Titterten	BL	30
Gemeinde Witterswil	Witterswil	SO	56
Gemeinde Ziefen	Ziefen	BL	83
Gemeine Zeihen	Zeihen	AG	2
Stadt Laufen, Stadtverwaltung Bauabteilung	Laufen	BL	101
Stadt Lörrach	Lörrach	D	48
Stadt Liestal	Liestal	BL	87

Stadt Rheinfelden	Rheinfelden	AG	53
Fricktal Regio Planungsverband	-	AG	65
Verband Basellandschaftlicher Gemeinden	VBLG	BL	17

### Parteien

Christlichdemokratische Volkspartei Basel-Landschaft	CVP BL	BL	54
Christlichdemokratische Volkspartei Basel-Stadt	CVP BS	BS	81
Freisinnig-Demokratische Partei Baselland	FDP BL	BL	46
Grüne Baselland	Grüne BL	BL	75
Grüne Partei Basel-Stadt	Grüne BS	BS	43
Schweizerische Volkspartei Baselland	SVP BL	BL	76
Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt	SVP BS	BS	80
Sozialdemokratische Partei Baselland	SP BL	BL	26
Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt	SP BS	BS	5
Vereinigung Evangelischer Wählerinnen und Wähler Basel-Stadt	VEW BS	BS	35

### Verbände/Vereine/Interessengemeinschaften

Baselbieter Bauverwalter-Konferenz	BBK	BL	11
Behinderten Forum Region Basel	-	BL/BS	16
Bund Schweizerischer Architekten Ortsgruppe Basel	BSA Basel	BL/BS	100
Fussverkehr Schweiz	-	CH	59
Gewerbeverband Basel-Stadt	Gewerbeverband BS	BS	95
Handelskammer beider Basel	HKbB	BL/BS	92
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	IGÖV NWCH	NWCH	45
Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm Pratteln/Umgebung	IGLS	BL	15
Interessengemeinschaft Südumfahrung Nein	IG Südumfahrung Nein	BL	91
Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basel – Verkehrskommission	NQV VK	BS	68
Neutraler Quartierverein Neubad	NQV Neubad	BS	10
Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz	Pro Bahn NWCH	NWCH	57
Pro Innerstadt		BS	58
Pro Natura Basel	Pro Natura BS	BS	72
Pro Natura Baselland	Pro Natura BL	BL	70
Regio Basiliensis	-	NWCH	31
Regionalverband Hochrhein-Bodensee	-	D	50
Touring Club Sektion beider Basel	TCS Basel	BL/BS	78
Verein für eine umweltgerechte Bahn Itingen	VUB Itingen	BL	8a
Verein für eine umweltgerechte Bahn Lausen	VUB Lausen	BL	12
Verein für umweltgerechte Bahn Sissach	VUB Sissach	BL	36
Verein schweizerischer Ingenieure und Architekten Sektion Basel	sia Basel	BL/BS	98
Verein umweltgerechte Bahn 2000	VUB 2000	BL	61
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel	VCS Basel	BL/BS	66
Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Solothurn	VCS SO	SO	63
Wirtschaftskammer Baselland	WK BL	BL	74
WWF Region Basel	WWF	BL/BS	79

**Verwaltung**

Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn	BJD SO	SO	73
Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft	BUD BL	BL	40
Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Tiefbauamt, Verkehrsbauten	TBA BS	BS	49
Eidgenössische Zollverwaltung, Zollkreisdirektion Basel	EZV Basel	BL/BS	29
Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt, Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission	UVEK BS	BS	14
Landratsamt Lörrach, gemeinsame Stellungnahme Trinationale Agglomeration Basel Deutscher Teil	TAB D	D	89
Landratsamt Waldshut	Waldshut	D	27
Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit	Polizei BL	BL	88

**Weitere**

Baselland Transport AG	BLT	BL	64
Basler Verkehrs-Betriebe	BVB	BS	20
Elektrizitäts AG	EAGB	BS	38
Landrat-Mitglied	-	BL	37
Privatperson	-	BL	33
Privatperson	-	BS	62
Réseau ferré de France, Strasbourg	RFF	F	34
Schweizerische Bundesbahnen Leitung Region Nordwestschweiz	SBB NWCH	NWCH	23

**Tabelle 18:** Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen.

## 2. Neu eingereichte Projekte und Projektvorschläge (Fortsetzung Kapitel C3)

Keine Aufnahme, da im Rahmen eines anderen (Verkehrs-)Dossiers behandelt

Stellungnahmen	Projekt/Projektvorschlag	Bemerkungen
14, 23, 24, 89	Revitalisierung Kandertal- und Weh-ratalbahn/Einbezug des Kandertals (bis Rümmingen) ins Netz Regio-S-Bahn/S-Bahn-Verlängerung der Linie Steinen–Lörrach–Weil nach Binzen	Angelegenheit des Landes Baden-Württemberg. Auswirkungen auf Schweizer Seite unklar. Falls Vorstoss von Seiten Baden-Württemberg kommt, kann eine Prüfung im Rahmen der Regio-S-Bahn vorgenommen werden.
8a, 8b, 12	Raum- und Eisenbahntwicklung Hoch- und Oberrhein	Wird im Rahmen TLB abgeklärt (vgl. Kapitel C2.4).
15, 21	Bypass Weil/Waldshut	Wird im Rahmen TLB abgeklärt und ist neu im Sachplan Verkehr enthalten (vgl. Kapitel C2.4).
57, 62	S-Bahn-Haltestelle Gellert; allgemein S-Bahn Haltestellen auf Stadtgebiet	Wird im Rahmen des Planungsauftrags „Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn“ und nach Bau der 2. Rheinbrücke SBB (Ö6) allenfalls geprüft (2010–2015).
76, 80	Ausbau Zollabfertigung und Stauräume	Bundesaufgabe (vgl. Kapitel B9). Zudem beinhaltet in A2 Stauräume Lastwagen (M85) und Autobahnverbindung A35/A2 mit Gemeinschaftszollanlagen Basel/St. Louis Autobahn (BASLA) (M73).
3	S-Bahn 15'-Takt Sissach–Badischer Bahnhof	Wird im Rahmen des Planungsauftrags „Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn“ geprüft. Voraussetzung dafür ist 2. Rheinbrücke SBB (Ö6).
9	ÖV Laufental	Entwicklung ÖV im Laufental ist auf Seite Bahn Inhalt des Planungsauftrags „Angebotsentwicklung Regio S-Bahn“ und auf Seite Bus Bestandteil des aktuellen Buskonzepts Laufental-Thierstein.
14	Kapazitätssteigerung Zulaufstrecken Bahn	Wird im Rahmen TLB abgeklärt (vgl. Kapitel C2.4).
24	Schaffung grenzüberschreitender Tarifverbund	Thema des Tarifverbundes Nordwestschweiz. Wird im Rahmen der grenzüberschreitenden Tramlinienverlängerungen diskutiert.
57	Tramverlängerung 8 nach Allschwil bis Endstation Tram 6	Wurde von der Gemeinde Allschwil im Rahmen der Vernehmlassung zum Kantonalen Richtplan BL abgelehnt. Wird nicht weiter verfolgt.
57	S-Bahn-Haltestelle Gelterkinden, neues Quartier bei Schwimmbad	Wird im Rahmen des Planungsauftrags „Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn“ geprüft.
57	15'-Takt Basel SBB–Badischer Bahnhof	Betriebliche Massnahme. Verbesserung mit 2. Rheinbrücke SBB (Ö6). Wird im Rahmen des Planungsauftrags „Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn“ geprüft.
75	ÖV St. Jakob	Wird von WSD BS im Zusammenhang mit Stadionausbau abgeklärt.
85	P+R im Gebiet Schweizerhalle/ Auhafen	Zweckmässigkeit einer P+R-Anlage wird im Rahmen der Verlängerung Tramlinie 3 geprüft.

**Tabelle 19:** Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereichten Projekte, die im Rahmen eines anderen (Verkehrs-)Dossiers behandelt werden.

Bereits im Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt

Stellungnahmen	Projekt/Projektvorschlag	Bemerkungen
57, 90, 94	Verlängerung Tram 2 bis Bottmingen/bis Flüh/Therwil	Berücksichtigt als Verlängerung Tramlinie 2 durch Binningen (Ö47a). Genaue Linienführung und Endpunkt noch unklar.
26, 51, 75	S-Bahn-Verbindung St. Johann Bahnhof–Badischer Bahnhof DB (Bahnhof SBB–St. Johann)	Stossrichtung ähnlich wie Herzstück (Ö9/Ö10). Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung Herzstück diskutiert.
43, 68	Nordbogen (Ö13) als Hafenbahn, S-Bahn Herzstück Verbindung Nord und Mitte	Stossrichtung ähnlich wie Herzstück (Ö9/Ö10). Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung Herzstück diskutiert.
45, 70	Anbindung EAP kostengünstige Variante	In Bearbeitung, Entscheid noch ausstehend. Kurzfristige Massnahmen sind neu in Schienenanbindung EAP (Ö14) enthalten.
14	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	Berücksichtigt als ÖV-Erschliessung Erlenmatt (Ö19). Wird neu in kurzfristige und langfristige Massnahmen eingeteilt.
14	Erschliessung Kleinhüningen Hafen	Berücksichtigt mit A2 neuer Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen (M9). Weitere Erschliessung nur sehr langfristig interessant (falls Wohnnutzung/Verdichtung).
44	Kostengünstigere Variante zu Wendegleis Liestal	SBB wurde mit Planungsstudie beauftragt. Abwarten der Ergebnisse. Ziel 15'-Takt Basel–Liestal bleibt.
51	SBB Linie Basel–Delémont	Berücksichtigt als Doppelspurinseln SBB zwischen Aesch und Laufen (Ö58).
64	Tram 10/11 durch Reinach Kägen	Berücksichtigt als Tangentialverbindung Reinach–Dornach (Ö53) und Verstärkung und Ausbau Tramlinie 10 im Birseck (Ö66).
71	ÖV Ringlösungen	Modular berücksichtigt als Tangentialverbindung Reinach–Dornach (Ö53), ansonsten betriebliche Massnahmen.
88	Knoten Angenstein und Anbindung SO	Der Knoten Angenstein ist im Projekt H18 Muggenbergstunnel (M88) enthalten. Die kurzfristige Massnahme hierzu ist die Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Dornach) (M54), durch welchen Dornach (mit Fortsetzung der Birsbrücke, M70) besser angebunden wird.
HPA-P BS	Arealentwicklung (ehemaliger) Güterbahnhof Wolf	Wichtiges langfristiges Arbeits- und Wohnareal, als Verlegung Umschlagsbahnhof Wolf (Arealentwicklung) (Ö44) enthalten, Umwandlung von Verkehrs- in Siedlungsprojekt.

**Tabelle 20:** Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung neu eingereichten Projekte, die jedoch bereits im Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt sind.

Anderes

Stellungnahmen	Projekt/Projektvorschlag	Bemerkungen
6, 9, 39, 46, 61, 74, 78, 88, 92, 96	Umfahrung Laufen/Zwingen	Vgl. Kapitel C2.6.
64, 71, 94	Variante Margarethenstich	Verbindung Leimental-Basel Bahnhof SBB hat hohe Priorität. Variante Margarethenstich gemeinsam mit den anderen beiden Tramvarianten Leimental vorläufig aufgenommen, bis definitiver Variantenentscheid gefallen ist.
14, 49	Stücki-Areal: Siedlung und Verkehr	Regierung und Parlament BS haben das Projekt bereits verabschiedet. MIV/ÖV und Fussgängeranbindung sind im Ratschlag enthalten. Projektstatus: Point of no return (vgl. Kapitel B5b).
47	Ausbau S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf	Projektiert und Kredit gesprochen. Gehört deshalb zur Ausgangslage.
64	Aufwertung Verkehrsknoten Laufen und Liestal (Bus/Bahn)	Ist bereits in Bearbeitung und Bestandteil der Regio-S-Bahn Basel 2005. Projekt gehört somit zur Ausgangslage.
74	Campus Novartis Siedlung	Grosses Arbeitsplatzgebiet mit regionaler Ausstrahlung und von Regierung BS genehmigt. Projektstatus: Point of no return (vgl. Kapitel B5b).
74	Campus Novartis Verkehr	Variantenstudium in Bearbeitung, jedoch liegen noch keine Ergebnisse vor. Aufnahme ohne Prüfung der Wirksamkeit, da Gesamtprojekt von Regierung BS bereits genehmigt. Projektstatus: Point of no return (vgl. Kapitel B5b).
85	Hauptstrasse Birsfelden–Rheinfelden: Gesamtsicht der Achse Rheinfelderstrasse (in Birsfelden)	Bei dem eingebrachten Vorschlag handelt es sich nicht um ein Projekt, sondern um den Wunsch nach einer Gesamtsicht.
HPA-P BS	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	Kurzfristige ÖV-Erschliessung Erlenmatt: Bestehende Buslinienumlegung ins Areal und Anpassung Buswendeschleife Badischer Bahnhof. Projektstatus: Point of no return (vgl. Kapitel B5b). Ö19 wird neu in kurz- und langfristige Massnahmen eingeteilt.
HPA-P BS	Überdeckung Gellert und Einhausung Breite	Handelt sich um Nationalstrasse und ist deshalb Schlüsselprojekt.

**Tabelle 21:** Übersicht über die im Rahmen der Vernehmlassung eingereichten Projekte, die nicht in die vier Kategorien „Aufnahme möglich“, „keine Aufnahme“, „Behandlung in anderem (Verkehrs-) Dossier“ und „bereits berücksichtigt“ fallen.

### 3. Indikatoren je Projektfamilie

#### 3.1 Projektfamilie Leimental-Birseck

	Indikatoren		Raumspezifische Indikatoren
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1.1	Verbesserung der Erreichbarkeiten (ÖV+MIV) auf folgenden übergeordneten Korridoren:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Münchenstein–Bottmingen</li> <li>- Arlesheim–Reinach –Therwil</li> <li>- Allschwil–Basel</li> <li>- Allschwil–Birseck/Laufental</li> <li>- Leimental–Basel</li> </ul>
	1.2	Verringerung Stausituation auf folgenden Strassenabschnitten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A2/A5: Grenzübergang</li> <li>- H18 Angenstein</li> <li>- Anbindung Reinach–H18</li> <li>- A2/3 Hard/Osttangente Basel</li> </ul>
	1.3	Schaffung bzw. Förderung geeigneter intermodaler Knoten für die Beziehungen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–BS</li> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–Agglomerationsgemeinde</li> </ul>	
	1.4	Verbesserung der verkehrlichen und siedlungsbezogenen Voraussetzungen zur Förderung des Langsamverkehrs	
	1.5	Konkrete Verbesserung der Erreichbarkeit ÖV auf folgenden Relationen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ übergeordnete Beziehungen (siehe nebenan)</li> <li>▪ Flächenerschliessungen (unerschlossene Siedlungsgebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Münchenstein–Bottmingen</li> <li>- Arlesheim–Reinach–Therwil</li> <li>- Allschwil–Basel</li> <li>- Allschwil–Birseck/Laufental</li> <li>- Leimental–Basel</li> </ul>
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2.1	Vermeidung von Zerschneidungen „ungestörter“ Siedlungs- oder Freiraumflächen bei der Platzierung neuer Verkehrsachsen und Siedlungen	
	2.2	Bedeutende Entwicklungsreserven Wohnzonen innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.3	Bedeutende Entwicklungsreserven Industrie/Gewerbezone innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.4	Lage und Grösse einzelner Siedlungsschwerpunkte verändert (erhebliche Verkehrspotenziale erzeugt)	
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	3.1	Tendenzielle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl und Höhe der auf „sichereren“ Strassen zurückgelegten Wege (Autobahnen, Autostrassen)</li> <li>▪ Auslastung der Verkehrsnetze</li> <li>▪ Änderung Modal Split</li> </ul>	
	3.2	Sicherere Ausgestaltung der Verkehrsanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Haltestellenzugänge</li> <li>▪ Sichere Gestaltung der Strassenräume/Querungen</li> <li>▪ Reduktion des Temporegimes</li> </ul>	

<b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</b>	4.1	Minimierung der verkehrsbedingten Schadstoff-Emissionen insgesamt	
	4.2	Minimierung der verkehrsbedingten Lärm-Immissionen auf bestehenden und geplanten Nutzungen	
	4.3	Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und Siedlungsgebieten von für die Agglomeration wertvollen Flächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiflächen im Stadtraum</li> <li>▪ Grünflächen im Nahbereich</li> <li>▪ Flächen besonderer Güte</li> </ul>	
	4.4	Minimierung der Zerschneidung oder Einengung wichtiger Flächen, z.B. Wildtierkorridore	
<b>WK 6: Standortattraktivität Wirtschaft</b>	6.1	Förderung der Verdichtung/Entwicklung an bestehenden nationalen/internationalen Verkehrsknoten (Flughäfen, Bahnhöfe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flughafen EAP</li> <li>- Bahnhof Basel SBB</li> <li>- Badischer Bahnhof</li> </ul>
	6.2	Verbesserung übergeordneter Verkehrsnetze bzw. der Anbindung von Siedlungsgebieten	

### 3.2 Projektfamilie Dreispitz-St. Jakob

	Indikatoren		Raumspezifische Indikatoren
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1.1	Verbesserung der Erreichbarkeiten (ÖV+MIV) auf folgenden übergeordneten Korridoren:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–St. Jakob–Ergolzthal/Fricktal</li> <li>- Basel–Dreispitz/St. Jakob–Birseck/Laufental</li> <li>- Dreispitz–St. Jakob–Ergolzthal/Fricktal</li> <li>- Leimental–Gundeldingen/Bruderholz–Dreispitz–St. Jakob/Wolf</li> </ul>
	1.2	Verringerung Stausituation auf folgenden Strassenabschnitten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A2/3 Hard/Osttangente Basel</li> <li>- A2 Zubringer Schänzli inkl. Anschluss Muttenz</li> <li>- Knoten Dreispitz, Leimgrubenweg, Mfz-Kontrolle sowie Reinacher- und Münchensteinerstrasse</li> <li>- Basel Nauen-/St. Jakobstrasse (Autobahnenende)</li> </ul>
	1.3	Schaffung bzw. Förderung geeigneter intermodaler Knoten für die Beziehungen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–BS</li> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–Agglomerationsgemeinde</li> </ul>	
	1.4	Verbesserung der verkehrlichen und siedlungsbezogenen Voraussetzungen zur Förderung des Langsamverkehrs	
	1.5	Konkrete Verbesserung der Erreichbarkeit ÖV auf folgenden Relationen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ übergeordnete Beziehungen (siehe nebenan)</li> <li>▪ Flächenerschliessungen (unerschlossene Siedlungsgebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–St. Jakob–Ergolzthal/Fricktal</li> <li>- Basel–Dreispitz/St. Jakob–Birseck/Laufental</li> <li>- Dreispitz–St. Jakob–Ergolzthal/Fricktal</li> <li>- Leimental–Gundeldingen/Bruderholz–Dreispitz–St. Jakob/Wolf</li> </ul>
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2.1	Vermeidung von Zerschneidungen „ungestörter“ Siedlungs- oder Freiraumflächen bei der Platzierung neuer Verkehrsachsen und Siedlungen	
	2.2	Bedeutende Entwicklungsreserven Wohnzonen innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.3	Bedeutende Entwicklungsreserven Industrie/ Gewerbezone innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.4	Lage und Grösse einzelner Siedlungsschwerpunkte verändert (erhebliche Verkehrspotenziale erzeugt)	
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	3.1	Tendenzielle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl und Höhe der auf „sichereren“ Strassen zurückgelegten Wege (Autobahnen, Autostrassen)</li> <li>▪ Auslastung der Verkehrsnetze</li> <li>▪ Änderung Modal Split</li> </ul>	
	3.2	Sicherere Ausgestaltung der Verkehrsanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Haltestellenzugänge</li> <li>▪ Sichere Gestaltung der Strassenräume/Querungen</li> <li>▪ Reduktion des Temporegimes</li> </ul>	

<b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</b>	4.1	Minimierung der verkehrsbedingten Schadstoff-Emissionen insgesamt.	
	4.2	Minimierung der verkehrsbedingten Lärm-Immissionen auf bestehenden und geplanten Nutzungen.	
	4.3	Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und Siedlungsgebieten von für die Agglomeration wertvollen Flächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiflächen im Stadtraum</li> <li>▪ Grünflächen im Nahbereich</li> <li>▪ Flächen besonderer Güte</li> </ul>	
	4.4	Minimierung der Zerschneidung oder Einengung wichtiger Flächen, z.B. Wildtierkorridore	
<b>WK 6: Standortattraktivität Wirtschaft</b>	6.1	Förderung der Verdichtung/Entwicklung an bestehenden nationalen/internationalen Verkehrsknoten (Flughäfen, Bahnhöfe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flughafen EAP</li> <li>- Bahnhof Basel SBB</li> <li>- Basel Badischer Bahnhof</li> </ul>
	6.2	Verbesserung übergeordneter Verkehrsnetze bzw. der Anbindung von Siedlungsgebieten	

### 3.3 Projektfamilie Pratteln-Ergolzthal-Fricktal

	Indikatoren		Raumspezifische Indikatoren
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1.1	Verbesserung der Erreichbarkeiten (ÖV+MIV) auf folgenden übergeordneten Korridoren:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–Fricktal/Ergolzthal</li> <li>- Liestal–Raum Pratteln</li> <li>- Birseck/Laufental–Raum Pratteln</li> <li>- Fricktal–Hochrhein (D)</li> </ul>
	1.2	Verringerung Stausituation auf folgenden Strassenabschnitten (vgl. Schwachstellenanalyse):	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A2/3 Basel–Augst inkl. Anschlüsse</li> <li>- Hohenrain-/Salinenstrasse Pratteln</li> <li>- Pratteln–Liestal/Ortsdurchfahrt Liestal</li> <li>- A2/3 Hard/Osttangente Basel/Zubringer Schänzli</li> </ul>
	1.3	Schaffung bzw. Förderung geeigneter intermodaler Knoten für die Beziehungen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–BS</li> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–Agglomerations-gemeinde</li> </ul>	
	1.4	Verbesserung der verkehrlichen und siedlungsbezogenen Voraussetzungen zur Förderung des Langsamverkehrs	
	1.5	Konkrete Verbesserung der Erreichbarkeit ÖV auf folgenden Relationen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ übergeordnete Beziehungen (siehe nebenan)</li> <li>▪ Flächenerschliessungen (unerschlossene Siedlungsgebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–Fricktal/Ergolzthal</li> <li>- Fricktal–Hochrhein (D)</li> <li>- Pratteln–Liestal</li> <li>- Birseck/Laufental–Liestal</li> </ul>
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2.1	Vermeidung von Zerschneidungen „ungestörter“ Siedlungs- oder Freiraumflächen bei der Platzierung neuer Verkehrsachsen und Siedlungen	
	2.2	Bedeutende Entwicklungsreserven Wohnzonen innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.3	Bedeutende Entwicklungsreserven Industrie/ Gewerbezone innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.4	Lage und Grösse einzelner Siedlungsschwerpunkte verändert (erhebliche Verkehrspotenziale erzeugt)	
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	3.1	Tendenzielle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl und Höhe der auf „sichereren“ Strassen zurückgelegten Wege (Autobahnen, Autostrassen)</li> <li>▪ Auslastung der Verkehrsnetze</li> <li>▪ Änderung Modal Split</li> </ul>	
	3.2	Sicherere Ausgestaltung der Verkehrsanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Haltestellenzugänge</li> <li>▪ Sichere Gestaltung der Strassenräume/Querungen</li> <li>▪ Reduktion des Temporegimes</li> </ul>	

<b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</b>	4.1	Minimierung der verkehrsbedingten Schadstoff-Emissionen insgesamt	
	4.2	Minimierung der verkehrsbedingten Lärm-Immissionen auf bestehenden und geplanten Nutzungen	
	4.3	Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und Siedlungsgebieten von für die Agglomeration wertvollen Flächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiflächen im Stadtraum</li> <li>▪ Grünflächen im Nahbereich</li> <li>▪ Flächen besonderer Güte</li> </ul>	
	4.4	Minimierung der Zerschneidung oder Einengung wichtiger Flächen, z.B. Wildtierkorridore	
<b>WK 6: Standortattraktivität Wirtschaft</b>	6.1	Förderung der Verdichtung/Entwicklung an bestehenden nationalen/internationalen Verkehrsknoten (Flughäfen, Bahnhöfe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flughafen EAP</li> <li>- Bahnhof Basel SBB</li> <li>- Bahnhöfe Liestal und Rheinfelden</li> </ul>
	6.2	Verbesserung übergeordneter Verkehrsnetze bzw. der Anbindung von Siedlungsgebieten	

### 3.4 Projektfamilie Basel-Nord

	Indikatoren	Raumspezifische Indikatoren	
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1.1	Verbesserung der Erreichbarkeiten (ÖV + MIV) auf folgenden übergeordneten Korridoren:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–St-Louis–EAP</li> <li>- Basel–Kleinhüningen–Weil-Friedlingen</li> <li>- Basel–Weil-Zentrum–Haltingen</li> <li>- St-Louis–Weil am Rhein–Lörrach</li> </ul>
	1.2	Verringerung Stausituation auf folgenden Strassenabschnitten (vgl. Schwachstellenanalyse):	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A2/A5: Grenzübergang</li> <li>- Grenzübergang Kleinhüningen/Weil-Friedlingen</li> <li>- Schwarzwaldallee–Grenzübergang Weil-Otterbach</li> <li>- Palmrain</li> <li>- Grenzübergang Riehen/Lörrach-Stetten</li> </ul>
	1.3	Schaffung bzw. Förderung geeigneter intermodaler Knoten für die Beziehungen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–BS</li> <li>▪ Agglomerationsgemeinde–Agglomerations-gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- z.B. Bhf. Weil-Leopoldshöhe</li> <li>- z.B. St-Louis Gare</li> <li>- z.B. Bhf. St. Johann</li> </ul>
	1.4	Verbesserung der verkehrlichen und siedlungsbezogenen Voraussetzungen zur Förderung des Langsamverkehrs	
	1.5	Konkrete Verbesserung der Erreichbarkeit ÖV auf folgenden Relationen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ übergeordnete Beziehungen (siehe nebenan)</li> <li>▪ Flächenerschliessungen (unerschlossene Siedlungsgebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Basel–St-Louis</li> <li>- Basel–Weil am Rhein</li> <li>- Basel SBB–Riehen–Wiesental</li> <li>- Erlenmatt</li> <li>- Gare St-Louis Ouest</li> </ul>
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2.1	Vermeidung von Zerschneidungen „ungestörter“ Siedlungs- oder Freiraumflächen bei der Platzierung neuer Verkehrsachsen und Siedlungen	
	2.2	bedeutende Entwicklungsreserven Wohnzonen innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.3	bedeutende Entwicklungsreserven Industrie-/ Gewerbezone innerhalb von Siedlungsgebieten tangiert	
	2.4	Lage und Grösse einzelner Siedlungsschwerpunkte verändert (erhebliche Verkehrspotenziale erzeugt)	
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	3.1	Tendenzielle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl und Höhe der auf „sichereren“ Strassen zurückgelegten Wege (Autobahnen, Autostrassen)</li> <li>▪ Auslastung der Verkehrsnetze</li> <li>▪ Änderung Modal Split</li> </ul>	
	3.2	Sicherere Ausgestaltung der Verkehrsanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung Haltestellenzugänge</li> <li>▪ Sichere Gestaltung der Strassenräume/Querungen</li> <li>▪ Reduktion des Temporegimes</li> </ul>	

<b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</b>	4.1	Minimierung der verkehrsbedingten Schadstoff-Emissionen insgesamt	
	4.2	Minimierung der verkehrsbedingten Lärm-Immissionen auf bestehenden und geplanten Nutzungen	
	4.3	Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsanlagen und Siedlungsgebieten von solchen Flächen, die für die Agglomeration wertvoll sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiflächen im Stadtraum</li> <li>▪ Grünflächen im Nahbereich</li> <li>▪ Flächen besonderer Güte</li> </ul>	
	4.4	Minimierung der Zerschneidung oder Einengung wichtiger Flächen, z.B. Wildtierkorridore	
<b>WK 6: Standortattraktivität Wirtschaft</b>	6.1	Förderung der Verdichtung/Entwicklung an bestehenden nationalen/internationalen Verkehrsknoten (Flughäfen, Bahnhöfe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- EAP</li> <li>- Bahnhof SBB</li> <li>- Badischer Bahnhof</li> </ul>
	6.2	Verbesserung übergeordneter Verkehrsnetze bzw. der Anbindung von Siedlungsgebieten	