

AGGLOBASEL

JAHRESBERICHT

2019

INHALT

20
19

1	VORWORT	4
2	VEREIN AGGLO BASEL	
	165 Kommunen, 1 Agglomeration, 1 S-Bahn	8
	9 Mitglieder und eine klare Vereinsstruktur	11
	2 wegweisende Aufgabenbereiche mit einer schlagkräftigen Geschäftsstelle	12
3	DIE AKTIVITÄTEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS BASEL	
	Erfolgreich wie nie zuvor mit rund 110 Mio. Franken – die 3. Generation ist beschlossen und geht in Bau	14
	Bei der 4. Generation ist Halbzeit	20
	Die Korridorprozesse 2019	24
4	DER STAND DER UMSETZUNG DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME	
	Die Umsetzung von AP1, AP2 und AP3	28
	Das Agglomerationsprogramm wirkt	30
5	DIE AKTIVITÄTEN VON TRIRENO	
	Gemeinsames Angebotskonzept als Basis der grenzüberschreitenden Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel	32
	Schweizer Ausbaugelder für die trinationale S-Bahn Basel: Der Bahn-Ausbauschritt 2035 ist beschlossen	35
	Die Weichenstellungen des Jahres 2019	36
6	JAHRESRECHNUNG	38
7	CHRONIK 2019	40
8	AUSBLICK	42

BUNDESMITTEL:
900 MIO. FRANKEN
FÜR DIE S-BAHN,
110 MIO. FRANKEN
FÜR PROJEKTE DES
AGGLOPROGRAMMS
DER 3. GENERATION
= RUND 1 MRD.
FRANKEN

Das Jahr 2019 war für die Trägerschaft Agglo Basel ein Jahr der Entscheidungen. Die Früchte der jahrelangen Arbeit in Bezug auf Schweizer Bundesmittel für Infrastrukturprojekte konnten im Sommer 2019 für die trinationale S-Bahn sowie im Herbst 2019 für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation geerntet werden.

Nimmt man die rund 900 Mio. Franken für die trinationale S-Bahn Basel vom Ausbauschnitt 2035 sowie die rund 110 Mio. Franken für die Projekte im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation zusammen, fließen allein mit diesen beiden parlamentarischen Beschlüssen über 1,01 Mrd. Franken in die Agglomeration Basel.

*Dr. Hans-Peter Wessels
Präsident Verein Agglo Basel*



Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass wir noch nie so erfolgreich Infrastrukturprogramme in Bern platzieren konnten. Die über 1,01 Mrd. Franken sind hierfür ein deutlicher Beweis. Für mich ist aber nicht primär der reine Geldbetrag entscheidend, sondern vielmehr die Art, wie er zustande gekommen ist. Sowohl die Bundesmittel für die trinationale S-Bahn Basel als auch die Beiträge für das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation basieren auf langjährigen Vorbereitungsprozessen, hervorragender inhaltlicher Arbeit und nicht zuletzt einer abgestimmten Haltung aller beteiligten Akteure. Das Jahr 2019 hat daher deutlich gezeigt, dass Erfolg nicht von selbst und auch nicht nur durch gute Interessensvertretung kommt – es muss auch inhaltlich hart dafür gearbeitet werden. Gerade dies haben wir in den vergangenen Jahren getan, und nun kann sich der Erfolg sehen lassen.

Etliche zentrale Projekte haben seit diesem Jahr eine Finanzierungsgrundlage erhalten und können nun in die weiteren Planungsschritte oder die Realisierung gehen. Besonders freut mich das für Projekte, für die wir seit längerer Zeit um eine Finanzierung gekämpft haben. Dies betrifft vor allem die grenzüberschreitenden S-Bahn-Projekte wie die Elektrifizierung der Hochrheinbahn und die Bahnanbindung des EuroAirports. Aber auch wichtige Strassenprojekte wie der Vollanschluss Aesch an die A18 sind endlich unter Dach und Fach. In diesem Fall erfolgte der Spatenstich praktisch in einem Atemzug mit dem Parlamentsbeschluss in Bern. Weiter freut mich, dass mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation erstmals ein umfassendes Fuss- und Velopakete von rund 100 Mio. Franken für zahlreiche Projekte in allen drei Ländern der Agglomeration beschlossen wurde. Eine wesentliche


ÜBER 1,01 MRD. FRANKEN BUNDES-SUBVENTIONEN AUS DEN BEIDEN PROGRAMMEN „STEP SCHIENE 2035“ UND „AGGLO 3“ FÜR UNSERE PROJEKTE SIND DER MONETÄRE BEWEIS FÜR DIE HERVORRAGENDE ZUSAMMENARBEIT INNERHALB DER TRÄGERSCHAFT.

Weichenstellung ist jedoch für das Schlüsselprojekt der S-Bahn-Entwicklung, das Herzstück, erfolgt. Das Eidgenössische Parlament hat Mittel im Umfang von 100 Mio. Franken für die Projektierung beschlossen. Damit sind sämtliche Arbeiten bis zur Baureife über den Ausbauschnitt 2035 finanziert, und die Federführung in diesem Projekt wechselt von der Region Basel nach Bern zu den Bundesbehörden. Das war eines der Hauptziele der vergangenen Jahre: das Herzstück zu einem Bundesprojekt zu machen und schweizweit die Notwendigkeit dieses Projektes aufzuzeigen.

Das Jahr 2019 hat für mich vor allem eines deutlich gemacht: Die trinationale Agglomeration Basel steht Ende 2019 an einem komplett neuen Punkt. Projekte und Planungen, die bisher von der breiten Öffentlichkeit als ferne Visionen wahrgenommen wurden, sind nun beschlossen, finanziert und werden sich nach und nach in die Realisierung begeben. Mich erfüllt das mit Stolz, und es zeigt exemplarisch, wie massgebend gemeinsame Trägerschaften in unserem Raum sind, wenn sie imstande sind, Visionen tatsächlich in die Realität umzusetzen.

In diesem Sinne möchte ich mich bei allen Beteiligten herzlich für ihr aussergewöhnliches Engagement und den grenzüberschreitenden Zusammenhalt bedanken und freue mich auf ein gemeinsames Jahr 2020.

*Dr. Hans-Peter Wessels
Präsident Verein Agglo Basel
31. August 2020*

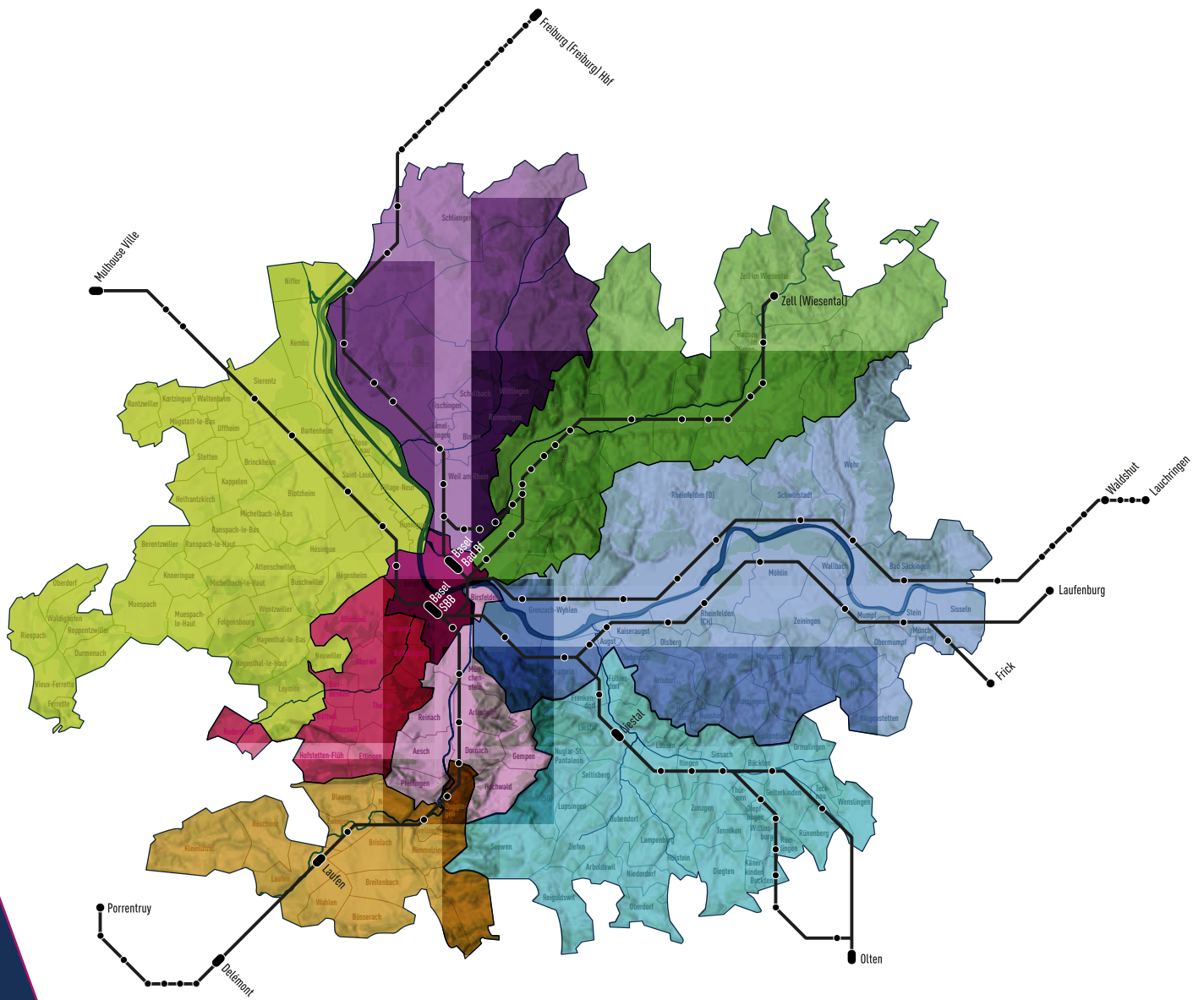


ABGESTIMMTE
PLANUNG
FÜR SIEDLUNG
UND VERKEHR
ÜBER GRENZEN
HINWEG

165 Kommunen, 1 Agglomeration, 1 S-Bahn

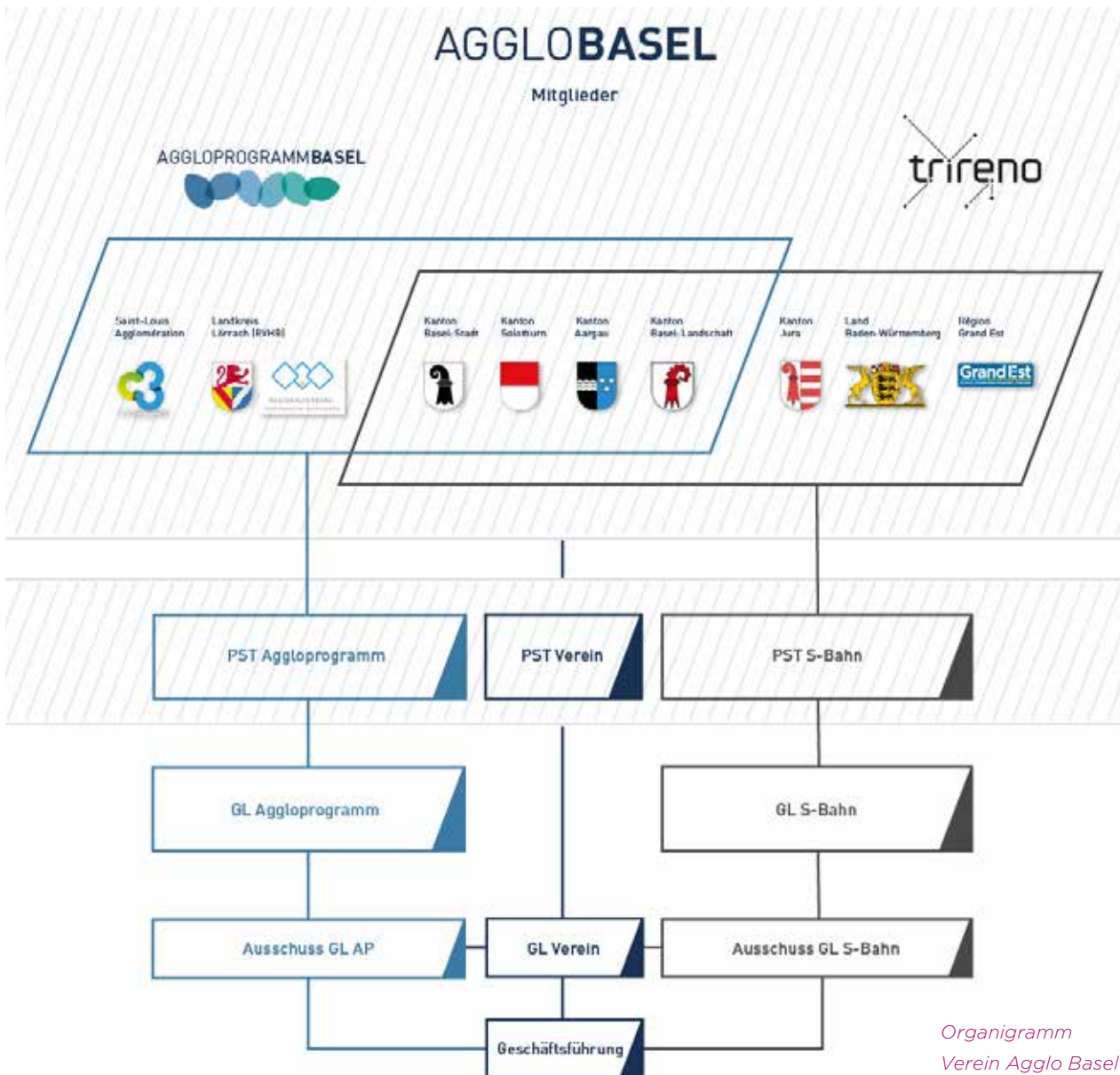
Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Agglomeration der Schweiz. Gemäss dem Bundesamt für Statistik (BfS), dessen Definition für das Agglomerationsprogramm massgebend ist, umfasst sie 165 Kommunen. Davon liegen 43 im Südschweiz, 23 in Südbaden und 99 in der Schweiz, letztere verteilt auf die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Die trinationale Agglomeration Basel ist nicht nur durch eine starke wirtschaftliche Dynamik und durch vielfältige grenzüberschreitende Verflechtungen gekennzeichnet, sie wird auch stark von der europäischen Nord-Süd-Transitachse und von Überlagerungen im regionalen und überregionalen Verkehr auf Strasse und Schiene geprägt. Heute erstreckt sich das Netz der trinationalen S-Bahn Basel mit seinen sieben Ästen über das gesamte Gebiet der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel und auch noch weit darüber hinaus.

Nur eine ganzheitliche Planung und eine aufeinander abgestimmte Entwicklung von Siedlung und Verkehr kann in Zukunft die verkehrlichen Herausforderungen bewältigen und die Lebensqualität in der Agglomeration sicherstellen. Dies zu erreichen ist das Ziel des Vereins Agglo Basel.



*Der Perimeter der Agglomeration Basel
und das Streckennetz der trinationalen
S-Bahn Basel*

9 Mitglieder und eine klare Vereinsstruktur



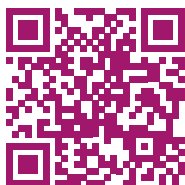
Im Verein Agglo Basel haben sich 9 Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz als Mitglieder zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Die seit 1. Januar 2018 um drei neue Mitglieder erweiterte Vereinsstruktur von Agglo Basel funktionierte auch im zweiten Jahr einwandfrei und sehr effizient. Die Mitglieder des Vereins sind die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau,

Solothurn und Jura, das Land Baden-Württemberg, die Région Grand Est, die Saint-Louis Agglomération sowie der Landkreis Lörrach zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Alle Mitglieder des Vereins Agglo Basel besitzen das gleiche Stimmrecht und beteiligen sich – organisatorisch getrennt nach den Aufgabenbereichen «Agglomerationsprogramm» und «S-Bahn (trireno)» – an den Personal- und Geschäftsstellenkosten sowie den Projektmitteln

2 wegweisende Aufgabenbereiche mit einer schlagkräftigen Geschäftsstelle

Agglo Basel ist in zwei Aufgabenbereichen organisiert:

Der Aufgabenbereich **«Agglomerationsprogramm»** ist für die Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Basel verantwortlich. Der Verein koordiniert die Tätigkeiten bei der Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung der Schweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit der Saint-Louis Agglomération (SLA) und dem Landkreis Lörrach bzw. dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB). Mit allen regionalen und kommunalen Akteuren erarbeitet das Agglomerationsprogramm gemeinsam ein Massnahmenpaket, das alle vier Jahre beim Schweizer Bund zur Mitfinanzierung eingereicht wird.



WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG

Im Aufgabenbereich **«trireno»** haben sich die sieben Bestellbehörden auf Schweizer, deutscher und französischer Seite zusammengeschlossen – namentlich die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura, das Land Baden-Württemberg sowie die Région Grand Est –, die ihre strategische Zusammenarbeit bei der Angebotsplanung im Schienenpersonennahverkehr bündeln. Ziel ist es, die trinationale S-Bahn Basel zum verkehrlichen Rückgrat der Agglomeration auszubauen. Mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien und schnellen Takten – 30-Minuten-Takte auf den Aussenästen und 15-Minuten-Takte im inneren Bereich – wird die S-Bahn wesentlich leistungsfähiger und attraktiver.

Dies entspricht auch den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Basel, in dem der nachhaltige Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine der wesentlichen Strategien darstellt. Die gemeinsame, grenzüberschreitende Angebotsplanung bildet die Grundlage für die Finanzierung der notwendigen Bahninfrastrukturen aus jeweils national verwalteten Finanzierungsmitteln wie dem schweizerischen Bahninfrastrukturfonds (BIF).



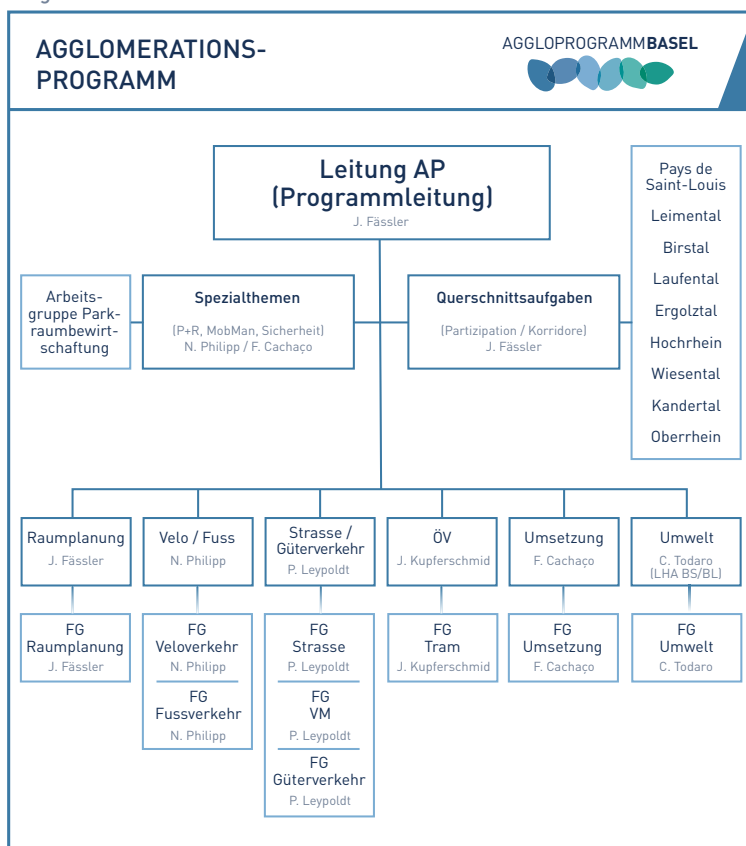
WWW.TRIRENO.ORG

Die **Geschäftsstelle** von Agglo Basel hat ihren Sitz in Liestal und ist nach den beiden Aufgabenbereichen strukturiert. Insgesamt

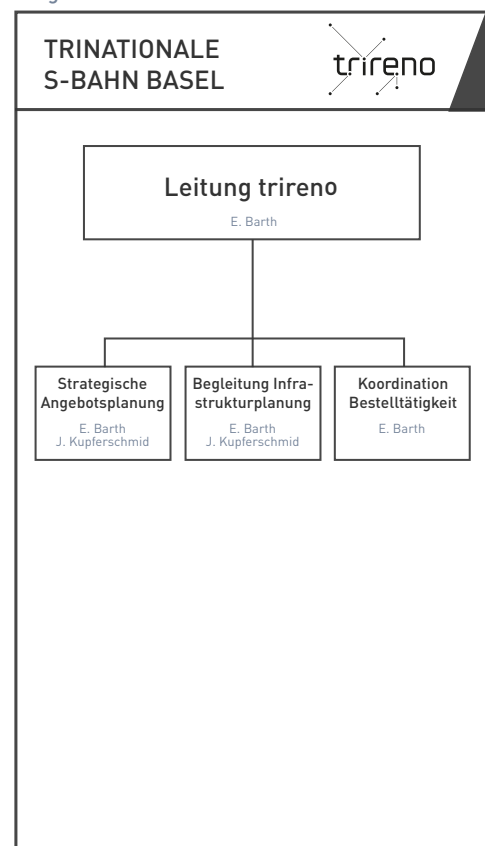
sind dort 7 Mitarbeiter tätig. Geführt wird die Geschäftsstelle seit ihrer Gründung im Jahr 2011 von Patrick Leypoldt.





Aufgabenbereich 1



Aufgabenbereich 2



Organigramm
Geschäftsstelle



VERKEHRS-
SYSTEME
STÄRKEN,
MOBILITÄT
ERMÖG-
LICHEN

Erfolgreich wie nie zuvor mit rund 110 Mio. Franken – die 3. Generation ist beschlos- sen und geht in Bau

Am 27. September 2019 haben die Eidgenössischen Räte einen Schlusspunkt unter die 3. Generation der Agglomerationsprogramme gesetzt und die Mittel ab 2019 freigegeben. In dem von den Eidgenössischen Räten beschlossenen Ausbaupaket für Basel sind Projekte mit einem Gesamtvolumen von 276 Mio. Franken zur Mitfinanzierung vorgesehen. Der Bund beteiligt sich mit 40 Prozent an den Gesamtinvestitionen, also mit rund 110 Mio. Franken. Insgesamt attestiert der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel eine hohe konzeptionelle Qualität und eine starke Wirksamkeit, also ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den geplanten Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsprojekten. Der Beitragssatz des Bundes von 40 Prozent bedeutet einen Spitzenplatz im schweizweiten Vergleich. Der Baustart der Projekte soll zwischen Sommer 2019 und 2025 erfolgen. Inklusiv Erarbeitungszeit, Prüfprozess und politischer Beschlussfassung in Bundesbern wechselt die 3. Generation damit nach rund 7 Jahren von der Planungs- in die Umsetzungsphase. Die Projekte der 3. Generation werden damit in Zusammenarbeit mit den Projektträgern und der Geschäftsstelle umgesetzt bzw. bewirtschaftet.

72 BAUVORHABEN, VERTEILT AUF 8 KORRIDORE

Folgende Projekte sind in der 3. Generation enthalten:

Überblick definitive Projektliste 3. Generation				
Massnahme	Kostenstand *	Bundesbeitrag Einzelprojekte **	Bundesbeitrag Pauschale ***	Summe Bundesbeiträge
Einzelprojekte	200.49	80.17	-	80.17
Paket LV A-Liste (Pauschale)	58.93	-	23.57	23.57
Paket Aufwertung Strassenraum A-Liste (Pauschale)	16.33	-	6.53	6.53
Summe:	275.75	80.17	30.10	110.27

* Preisstand 2016

** Höchstbetrag Bund, Preisstand April 2016 exkl. MwSt. und Teuerung in Mio. CHF

*** Preisstand April 2016 inkl. MwSt. und Teuerung in Mio. CHF

Liste Einzelprojekte			
Nr.	Massnahme	Kostenstand *	Bundesbeitrag Einzelprojekte **
Ö3	Tram Claragraben	25.11	10.04
Ö8	Bushof Grellingen	1.36	0.54
Ö9	Bushof Frenkendorf	2.01	0.80
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.01	0.80
Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	0.90
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.12	2.05
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3.39	1.36
Ö14	Rheinfelden: Eigentrossierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	1.73

Liste Einzelprojekte

Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16.83	6.73
M1	Vollanschluss Aesch	55.65	22.26
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	11.35
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.30	0.92
M7	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6.63	2.65
M8	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	2.87
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.03	2.41
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	2.81
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	3.93
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	2.61
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.51	0.60
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	1.20
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.20	1.61
Summe:		200.49	80.17

* Preisstand 2016

** Höchstbetrag Bund, Preisstand April 2016 exkl. MwSt. und Teuerung in Mio. CHF

*** Preisstand April 2016 inkl. MwSt. und Teuerung in Mio. CHF

Paket LV A-Liste (Pauschale)

Nr.	Massnahme	Kostenstand 2016 *	Bundesbeitrag Pauschale ***
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe		
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)		
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038		
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm		
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld		
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof		
LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten		
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage		
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk		
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln		

Paket LV A-Liste (Pauschale)

LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)		
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg		
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg		
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen		
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB		
LV41	Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf		
LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)		
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse		
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker		
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental		
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord		
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt		
LV51	Grellingen: Langenmattbrücke		
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières		
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT		
LV57	Binningen: Benkenstrasse		
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg		
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis		
LV61	CA3F: Liaison cyclable: Blotzheim/St.-Louis Neuweg/Maison éclusière de la Petite Camargue		
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau		
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst		
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung		
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen		
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach		
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031		
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024		
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus		
LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg		
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese		
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung		
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen		

Paket LV A-Liste (Pauschale)

LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke		
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV		
Summe:		58.93	23.57

* Preisstand 2016 in Mio. CHF

*** Preisstand April 2016 inkl. MwSt. und Teuerung in Mio. CHF

Paket Aufwertung Strassenraum A-Liste (Pauschale)

Nr.	Massnahme	Kostenstand 2016 *	Bundesbeitrag Pauschale **
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse		
LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal		
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten		
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum		
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz		
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)		
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost		
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost		
Summe:		16.33	6.53



Bei der 4. Generation ist Halbzeit

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation hat bereits die Hälfte der Wegstrecke zurückgelegt. Am 15. Juni 2021 wird das neue Agglomerationsprogramm Basel in Bundesbern eingereicht. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel hat diesen Meilenstein 2019 zum Anlass für eine Standortbestimmung genommen. Dabei wurde über den Stand der Erarbeitung des Programms ausführlich informiert.

Beim AGGLO-Forum 2019 am 18. November 2019 im Burghof in Lörrach stand das überarbeitete Zukunftsbild 2040 der 4. Generation im Vordergrund. Über den Sommer waren neben der grundlegenden Überarbeitung des Bildes durch die Mitglieder des Agglomerationsprogramms auch zahlreiche Ergänzungen der kommunalen Ebene in das neue Zukunftsbild 2040 eingeflossen. Die kommunale Ebene hatte sich bereits bei der 2. Arbeitstagung am 26. Juni 2019 in Münchenstein intensiv mit dem Zukunftsbild auseinandergesetzt.



Infobox



Grossprojekte sind separat finanziert:

Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen im Agglomerationsprogramm Basel wie die Ausbauprogramme zur trinationalen S-Bahn Basel mit der neuen Bahnanbindung Euro-Airport, der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, dem Doppelspurausbau im Laufental, dem Ausbau der Wiesentalbahn sowie den Durchmesserlinien Herzstück-Basel sind über die Finanzierung der Bahninfrastrukturen (FABI STEP-Schiene) vorgesehen. Auf der Strassenseite sind die Grossprojekte in der Agglomeration Basel wie die Engpassbeseitigung auf der N2 (Rheintunnel und 8-Spur-Ausbau Hagnau-August) im strategischen Ausbauprogramm des Bundes (NAF STEP-Strasse) enthalten. Diese Projekte haben jeweils einen starken Nutzen für das gesamte Verkehrssystem in der trinationalen Agglomeration Basel. Strategisch sind diese Projekte Teil des Agglomerationsprogramms Basel, sie werden jedoch separat finanziert.





4. GENERATION
AUF KURS -
MITTE JUNI 2021
IST ABGABE
IN BERN

Die Strategien, die aufzeigen, wie das Zukunftsbild umgesetzt werden soll, wurden in der 4. Generation ebenfalls fortgeschrieben. Auch sie wurden beim AGGLO-Forum in Lörrach präsentiert. Über das Kernelement des Zukunftsbildes, die trinationale S-Bahn Basel, diskutierten Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, sowie Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Gemeinsam strichen sie heraus, dass die Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel auf gutem Weg ist, aber in den kommenden Jahren gemeinsam noch viel getan werden muss. In einem für AGGLO-Foren neuem Format wurde mittels «Live-Kamera» Einblicke in die simulierte «Arbeitszimmer» von Agglo Basel ermöglicht. Schliesslich wurde das neue Schwerpunktthema der 4. Generation, der Güterverkehr, zusammen mit dem Logistikcluster der Region Basel ausführlich beleuchtet und diskutiert. Isaac Reber, Regierungspräsident des Kantons Basel-Landschaft, Martin Dätwyler, Direktor der Handelskammer beider Basel, sowie Thomas Knopf, CEO der Ultra-Brag AG, und Josef Jäger, Direktor der Camion Transport AG, beleuchteten aus verschiedenen Perspektiven die Chancen und Herausforderungen des Güterverkehrs.

Der Baselbieter Ständerat Dr. Claude Janiak gab zum Abschluss der Veranstaltung aus erster Hand einen Einblick in die Diskussionen zu den Agglomerationsprogrammen auf parlamentarischer Ebene in Bundesbern.

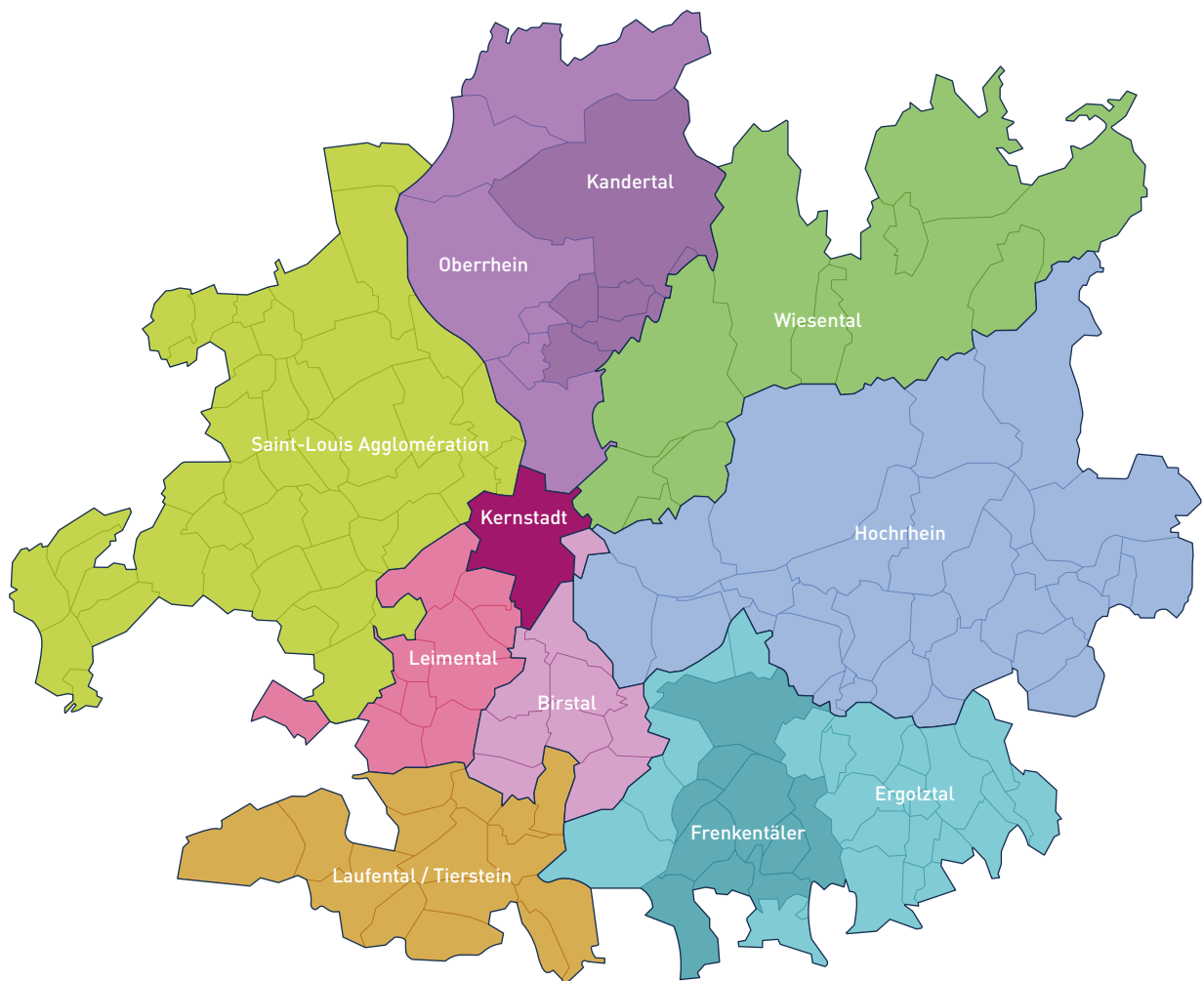
Am AGGLO-Forum 2019 in Lörrach nahmen rund 220 Personen teil. Das abwechslungsreiche Programm und der hervorragende Veranstaltungsort wurden von vielen Besuchern als überaus positiv gewertet.



Die Korridorprozesse 2019

Für die Umsetzung des gemeinsamen trinationalen Zukunftsbildes der Agglomeration Basel spielen die Korridore und Gemeinden eine bedeutende Rolle. In einigen Korridoren arbeiten die Gemeinden bereits in überkommunalen Organisationen zusammen. Für die Bearbeitung von überkommunalen verkehrs- und raumplanerischen Aufgaben

wurden eigene Gremien oder Arbeitsgruppen geschaffen. Nach Bedarf begleitet Agglo Basel die Korridore bei ihren verkehrs- und raumplanerischen Projekten und unterstützt diese finanziell.



	Projekte	Organisation	Funktion
Kandertal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erfassung Siedlungspotenziale (2017) ■ Raumkonzept Kandertal (Abschluss 2020) 	Für die Erarbeitung des Raumkonzeptes wurde ein Projektrat gegründet, bestehend aus den regionalen Partnern Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Landkreis Lörrach und Agglo Basel sowie der beteiligten Gemeinden.	Das Aggloprogramm Basel begleitete die Erarbeitung des Raumkonzeptes (Einsatz in Gremien, Mitwirkung an Veranstaltungen) und beteiligte sich finanziell.
Wiesental	<ul style="list-style-type: none"> ■ Flächenpotenzialstudie (2016) ■ Raumkonzept Wiesental 	Für die Erarbeitung des Raumkonzeptes wurden zwei Gremien geschaffen: <ul style="list-style-type: none"> • Steuerungsgruppe (techn. und polit. Ebene) • erweiterte Steuerungsgruppe (techn. und polit. Ebene) 	Das Aggloprogramm Basel begleitete die Erarbeitung des Raumkonzeptes (Einsatz in Gremien, Input Veranstaltungen) und beteiligte sich finanziell.
Hochrhein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Siedlungspotenzialstudie (2015) ■ Aufbau ARVE ■ Entwicklungskonzept Hochrhein (Start 2020) 	Bestehende Organisation: Region Fricktal Regio Für die Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes wurden drei Gremien geschaffen: <ul style="list-style-type: none"> • Politisches Gremium • Technisches Gremium • Kerngruppe 	Das Aggloprogramm Basel beauftragte ewp mit der Entwicklung einer webbasierten Applikation zur Modellierung verkehrlicher Auswirkungen verschiedener Siedlungsszenarien. In der Startphase des Entwicklungskonzeptes hat sich das Aggloprogramm intensiv engagiert und unter anderem die Kerngruppe Hochrhein lanciert.
Ergolztal / Frenkentäler	<ul style="list-style-type: none"> ■ Testplanung Frenkentäler (2016) ■ Regionaleinheitliches Zonenreglement mit Spezialprojekt: Ortskerne und Innenentwicklungspotenzial (2020) 	Das Ergolztal besteht aus Subregionen. Die Region Frenkentäler hat sich organisiert: <ul style="list-style-type: none"> • Region Frenkentäler Plus • Arbeitsgruppen: Zur Umsetzung von gemeinsamen Projekten und Aufgaben werden Arbeitsgruppen gebildet. 	Das Aggloprogramm Basel finanzierte im Rahmen des übergeordneten Projektes Gemeinsames Zonenreglement Siedlung das Modul Ortskerne. Das Aggloprogramm übernahm die Sitzungskoordination und begleitete das Projekt auch inhaltlich eng.
Laufental / Thierstein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zukunftsbild Laufental (2015) ■ Entwicklungskonzept Laufental / Thierstein (Start 2020) 	<ul style="list-style-type: none"> • Region Laufental (nur BL-Gemeinden) • Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild 	Die Geschäftsstelle Agglo Basel hat Einsatz in der Projektgruppe Umsetzung Zukunftsbild und beteiligt sich finanziell am Entwicklungskonzept.
Birstal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Raumkonzept (Abschluss 2015) ■ Mobilitätskonzept Birstal (Start 2020) ■ Aktionsplan Mobilität ■ Aktionsplan Birspark 	Im Birstal wird die Umsetzung des Raumkonzeptes durch verschiedene Gremien umgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> • Verein Birsstadt • Arbeitsgruppen (AG): AG Raumplanung, AG Birspark Landschaft, AG Energie-Region 	Das Aggloprogramm Basel begleitet das Mobilitätskonzept Birstal. Bei den weiteren Projekten werden die relevanten Schnittstellen mit dem Agglomerationsprogramm koordiniert.
Leimental	<ul style="list-style-type: none"> ■ Raumkonzept (Abschluss 2018) ■ Start Projekt Landschaft für 1h 	<ul style="list-style-type: none"> • Region Leimental Plus (nur Zusammenarbeitsvereinbarung, kein Verein, nur BL-Gemeinden) • Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental 	Das Aggloprogramm Basel begleitet den Prozess und beteiligt sich bei Bedarf finanziell.

DIE UMSETZUNG DES
ZUKUNFTSBILDES
FINDET ZU EINEM
GROSSTEIL MIT
KONKRETEN MASS-
NAHMEN IN DEN
STÄDTEN UND
GEMEINDEN STATT.

AGGLO-Exkursion am 18. September 2019 in Lupsingen zum Thema Ortskerne und Innenent- wicklungspotenziale

Im Rahmen der neuen Veranstaltungsreihe des Agglomerationsprogramms Basel wurde am 18. September 2019 die erste Exkursion durchgeführt. Die Veranstaltungsreihe startete mit einer Exkursion in Lupsingen im Kanton Baselland und befasste sich mit der Innenentwicklung in Kerngebieten mit einem Fokus auf ländliche Regionen. Die Teilnehmer der Exkursion nahmen mit Experten der Firma plan:team den Ortskern von Lupsingen unter die Lupe.

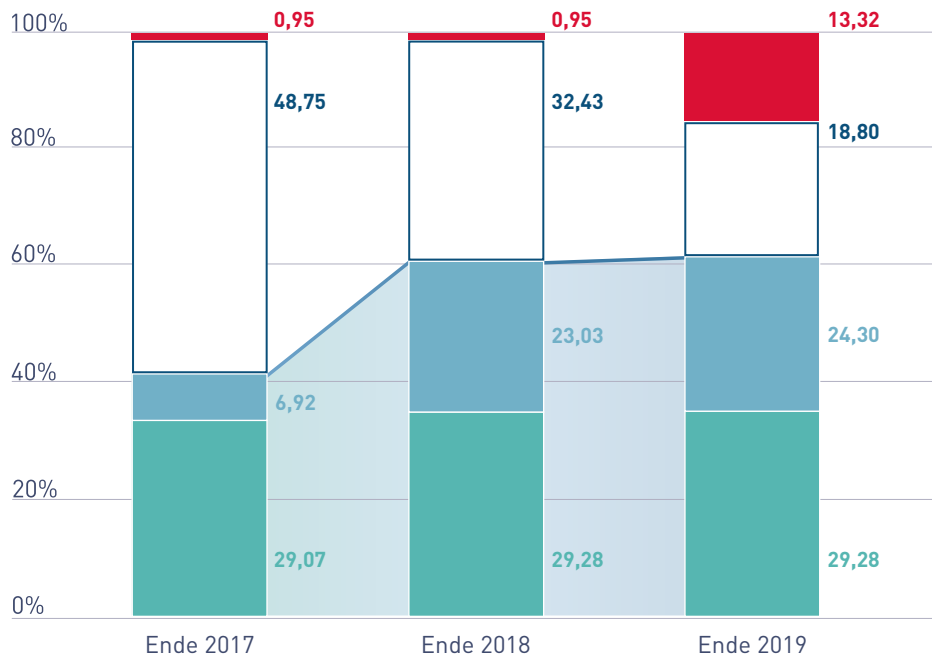
Folgende Fragestellungen und Herausforderungen wurden dabei unter anderem diskutiert:

- ▮ Die Innenentwicklung in Kerngebieten ist ein zentrales Thema. Aber wie kann das übrige Siedlungsgebiet (i. d. R. Einfamilienhäuser) nach innen entwickelt werden?
- ▮ Durch die Verdichtung der Kerngebiete und des Siedlungsgebiets im Allgemeinen wird die Frage nach qualitativen Freiräumen wie Freizeit- und Erholungszone wichtiger. Wo und wie können diese gestärkt werden?
- ▮ Welche Nutzungen beleben den Ortskern? Wie können diese erhalten oder angesiedelt werden?

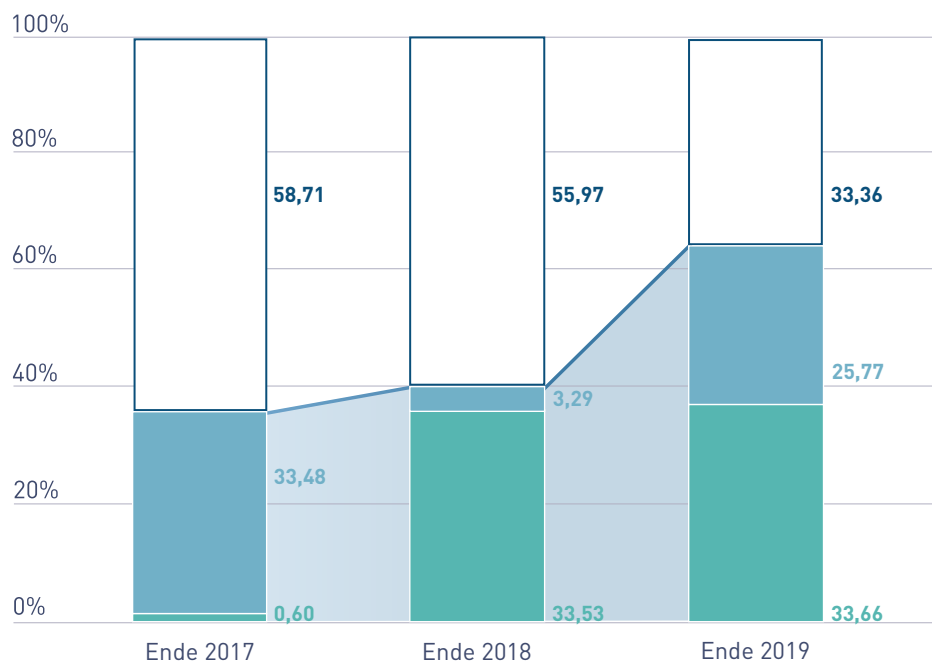
An der AGGLO-Exkursion in Lupsingen nahmen 20 Personen aus der kommunalen Politik und Verwaltungen teil.



Stand Umsetzung API (in Mio. CHF)

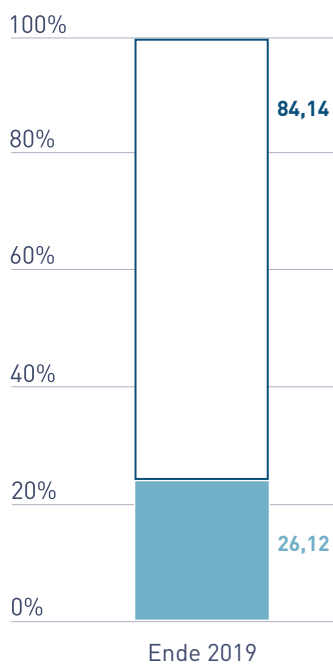


Stand Umsetzung AP2 (in Mio. CHF)



■ Verpflichtet und gebaut
 ■ Verpflichtet und in Bau
 Nicht verpflichtet (in Arbeit)
 ■ Beim Bund sistierte Projekte

Stand Umsetzung AP3 (in Mio. CHF)



Fortschritt AP1*



Im Bau oder bereits gebaut

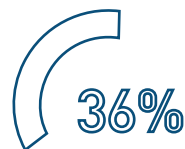


In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

Fortschritt AP2*



Im Bau oder bereits gebaut



In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

Fortschritt AP3*



Im Bau oder bereits gebaut



In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

*Stand Dezember 2019
**16% sistiert

Das Agglomerationsprogramm wirkt

Fertige und laufende Projekte 2019

KNOTENANPASSUNG VIERTELSKREIS/ REINACHERSTRASSE UND GUNDELDINGERSTRASSE

(M2 UND M1A)

Die Gundeldingerstrasse und die Reinacherstrasse werden mit diesem Projekt aus der 2. Generation zwischen Zwinglihaus und Viertelkreis bis zum Jakobsbergerholzweg für alle Verkehrsteilnehmer aufgewertet. Es wird ein Kreisell mit viel Grünflächen und verbesserter Verkehrsführung gestaltet. Für das Gundeldinger-Quartier entsteht so ein attraktives Eingangstor, durch das künftig Busse, Autos und Velos flüssig in alle Richtungen fahren können. Die Bauarbeiten haben Mitte 2019 begonnen und dauern voraussichtlich bis Mitte 2022.



VERLEGUNG RHEINSTRASSE, SALINA RAURICA

(M4)

Das Grossprojekt Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica), das aus der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel stammt, befindet sich seit September 2019 in Bau. Die neue Kantonsstrasse mit einer Länge von ca. 2,4 Kilometern wird als zweispurige Hauptverkehrsstrasse ausgebildet. Sobald die Bauarbeiten Ende 2022 beendet sind, ersetzt diese die Rheinstrasse als Hauptachse für den Durchgangsverkehr zwischen Schweizerhalle (Pratteln) und Augst. Das Projekt dient als Voraussetzung, um das Gebiet Salina Raurica zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort zu entwickeln.



VOLLANSCHLUSS AESCH

(M1)

Am 9. Dezember 2019 fand in feierlicher Stimmung der Spatenstich zum Grossprojekt Vollanschluss Aesch statt. Als erste Massnahme der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel begannen die Arbeiten am bestehenden Halbanschluss. Dieser soll mit einem Grosskreislauf zu einem Vollanschluss ausgebaut werden. Dieser Kreislauf, der zentrisch eine Ebene unter der A18 liegt, nimmt sämtliche Ein- und Ausfahrten von und zur A18 auf. Das Projekt bringt für das vordere Birstal und das Laufental die lang erwünschte Verbesserung und soll vor allem die stark frequentierte Ortsdurchfahrt Aesch entlasten und damit die Verkehrssicherheit erhöhen.



DEN ANGEBOTS-
ZIELEN EINEN
GROSSEN SCHRITT
NÄHER

Gemeinsames Angebotskonzept als Basis der grenzüberschreitenden Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel

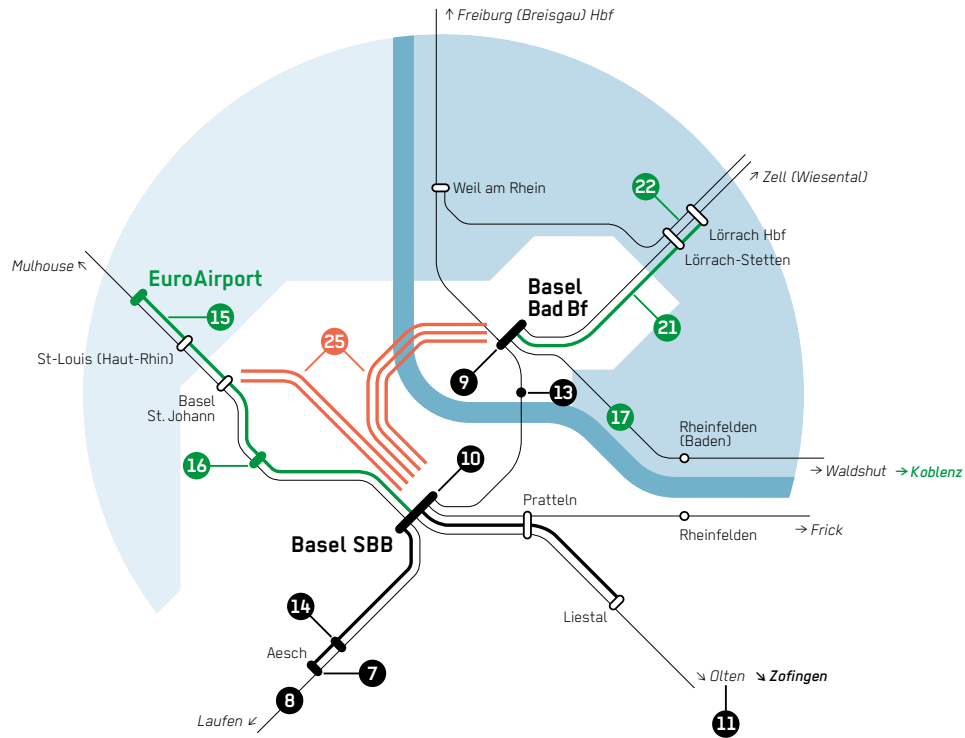
Die sieben Partner, die für die Planung der trinationalen S-Bahn Basel zuständig sind und zu diesem Zweck den Aufgabenbereich trieno konstituieren, stützen sich seit nunmehr fünf Jahren auf das gemeinsame Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel. Dieses Konzept wurde 2014 gemeinsam erarbeitet, einvernehmlich beschlossen und beim Schweizer Bund eingereicht. Das Konzept, zu dem sich die sieben regionalen Partner bekennen, sieht einen integralen Ausbau des bisher fragmentierten Regionalverkehrsangebotes auf der Schiene zu einem leistungsfähigen grenzüberschreitenden S-Bahn-System vor. Mit zahlreichen Taktverdichtungen, neuen Direktverbindungen

und zusätzlichen Haltestellen wird das Angebot der S-Bahn eine neue Qualität erreichen. Unter anderem ist vorgesehen, auf den Strecken in und um Basel generell mindestens einen 15-Minuten-Takt anzubieten, auf dem restlichen Netz einen durchgehenden 30-Minuten-Takt.

Das Angebotskonzept stellt einen wichtigen Pfeiler für die nachhaltige Sicherung der Mobilität dar, was für die Standortgunst der wirtschaftlich bedeutsamen trinationalen Agglomeration Basel von entscheidender Bedeutung ist. Es ist mit den räumlichen Entwicklungszielen der Region und des Bundes abgestimmt.

STEP Bahninfrastruktur: Ausbauschnitt 2035 (AS35)

Enthaltene Infrastrukturprojekte und ermöglichtes Angebot der trinationalen S-Bahn Basel



- | | |
|---|--|
| <p>15' Takt Basel SBB – Aesch, S-Bahn</p> <p>7 Aesch
Wendegleis</p> <p>8 Duggingen–Grellingen
Doppelspur</p> | <p>10' Takt Basel SBB – EuroAirport, S-Bahn/TER</p> <p>15 EuroAirport
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies</p> <p>16 Basel Morgartenring
Neue Haltestelle</p> |
| <p>Ausbau Bahnhöfe</p> <p>9 Basel Bad Bf
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung</p> <p>10 Basel SBB
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen</p> <p>11 Olten
Ausbau Perrons und Unterführung</p> | <p>30' Takt Basel Bad Bf – Koblenz, S-Bahn</p> <p>17 Basel Bad Bf–Erzingen
Ausbau und Elektrifizierung</p> <p>15' Takt Basel Bad Bf – Lörrach Hbf, S-Bahn</p> <p>21 Riehen–Schopfheim
Abschnittsweise Doppelspur</p> <p>22 Lörrach
Verkürzung Zugfolgezeit</p> |
| <p>Neue Haltestellen</p> <p>13 Basel Solitude</p> <p>14 Dornach Apfelsee</p> | <p>Durchmesserlinien trinationale S-Bahn</p> <p>25 Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel
Neubaustrecke und Zentrumshaltestellen</p> |

- Angebot auf bestehenden und bereits vorgängig finanzierten Infrastrukturen
Offre sur les infrastructures existantes et déjà préalablement financées
- Ermöglichtes Angebot durch neu finanzierte Infrastrukturen (AS35)
Offre rendue possible avec les infrastructures financées dans l'EA35
- Ermöglichtes Angebot durch grenzüberschreitend finanzierte Infrastrukturen (AS35: Beitrag Schweiz)
Offre rendue possible avec les infrastructures dont la contribution suisse est financée dans l'EA35
- Vorgesehenes Angebot auf teilweise finanzierten Infrastrukturen (AS35: Planung und Projektierung)
Offre prévue sur les infrastructures dont la planification et l'établissement du projet sont financés dans

1 Linie = 2 Züge pro Stunde und Richtung (Halbstudentakt)
1 ligne = 2 trains par heure et par sens (cadence à la demi-heure)

Schweizer Ausbaugelder für die trinationale S-Bahn Basel: Der Bahn-Ausbauschritt 2035 ist beschlossen

Um die Angebotsziele zu erreichen, ist der Ausbau der Bahninfrastruktur eine zentrale Voraussetzung. Für viele dieser notwendigen Infrastrukturprojekte ist es im Jahr 2019 gelungen, die Finanzierung zu sichern: Das Schweizer Parlament hat am 21. Juni 2019 umfangreiche Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds für den Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel bewilligt. Mit dem Beschluss finanziert und realisiert der Bund im Raum Basel bis 2035 folgende Massnahmen:

- Den Ausbau der Publikumsanlagen in den Bahnhöfen Basel SBB (356 Mio. Franken), Basel Badischer Bahnhof (38 Mio. Franken) und Olten (1. Etappe, 70 Mio. Franken). Dies verbessert den hindernis- und barrierefreien Zugang zu Bahnsteigen und Zügen.
- Den Neubau der S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude (27 Mio. Franken) und Dornach Apfelsee (14 Mio. Franken). Sie ermöglichen die Erschliessung von wichtigen Entwicklungsgebieten.
- Den Kapazitätsausbau Delémont-Basel (Doppelspur Duggingen-Grellingen und Wendegleis Aesch, 134 Mio. Franken). Er ermöglicht für die S-Bahn den 15-Minuten-Takt zwischen Basel SBB und Aesch und für den Fernverkehr den 30-Minuten-Takt Basel-Delémont-Biel mit stündlicher Verlängerung bis Genf.

Für die zentrale Infrastrukturmassnahme der trinationalen S-Bahn Basel, das «Herzstück-Basel», hat das Parlament Mittel im Umfang von 100 Mio. Franken für die Projektierung beschlossen. Damit sind für dieses

wichtige Projekt sämtliche Arbeiten bis zur Baureife finanziert. Die Finanzierung der Baukosten kann aufgrund des späteren Realisierungshorizontes über den nächsten Ausbauschritt erfolgen, ohne dass die Planung und Umsetzung des Vorhabens verzögert wird.

Neben den Massnahmen auf Schweizer Territorium hat das Schweizer Parlament auch einen Beitrag von 200 Mio. Franken für drei grenzüberschreitende Projekte im Raum Basel eingestellt:

- Bahnanbindung EuroAirport (inkl. neue Haltestelle Basel Morgartenring)
- Basel Badischer Bahnhof-Lörrach Hbf: Kapazitätsausbau zum 15-Minuten-Takt
- Basel Badischer Bahnhof-Waldshut-Erzingen (Baden): Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Auch wenn noch nicht alle für das Angebotszielkonzept notwendigen Massnahmen berücksichtigt wurden – darunter insbesondere die mangelnde Streckenkapazität zwischen Pratteln und Rheinfelden (CH) –, ermöglichen die nunmehr finanzierten Massnahmen eine wesentliche Verbesserung des Angebotes der trinationalen S-Bahn Basel. Mit dichteren Takten, neuen Direktverbindungen und zusätzlichen Haltestellen kann die S-Bahn künftig als leistungsfähiges, effizientes und attraktives Verkehrsmittel ihrer zentralen Funktion für die Mobilität in der trinationalen Agglomeration Basel noch besser gerecht werden.

Die Weichenstellungen des Jahres 2019

Drei Infrastrukturprojekte, in denen trireno das Angebot der S-Bahn vertritt, sind 2019 besonders hervorzuheben:

Kapazitätsausbau Garten- und Wiesentalbahn:

Als einzige Strecken im trinationalen Raum Basel werden die Garten- und die Wiesentalbahn fast ausschliesslich von S-Bahnen genutzt. Die Infrastruktur entlang dieser Strecken ist allerdings schlank bemessen: Der überwiegende Teil der Strecken ist nur einspurig ausgestaltet. Daher ist mit den heute vorhandenen Anlagen kein weiterer Angebotsausbau mehr möglich.

Um dennoch einen 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Lörrach Hbf und Basel Bad Bf sowie einen zusätzlichen Haltepunkt beim neuen Zentralklinikum Lörrach zu realisieren, werden verschiedene Abschnitte auf Doppelspur erweitert und die signaltechnischen Anlagen optimiert. Zukünftig müssen auch die eingeplanten Haltezeiten an allen Stationen im Sekundenbereich verlängert werden, um einen richtlinienkonformen und stabilen Betriebsablauf zu gewährleisten.

Zu diesen Infrastrukturausbauten, die unter Federführung des Lörracher Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) und des schweizerischen Bundesamts für Verkehr (BAV) vorangetrieben werden, wurde im Jahr 2019 eine Projektorganisation mit den zuständigen Partnern installiert. Neben der Koordination der grenzüberschreitenden Finanzierungsanteile wird damit der Fortschritt der Planungen abgestimmt und sichergestellt.

Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn:

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel Bad Bf und Erzingen (Baden) wurde bereits 2017 bei der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben. In der Zwischenzeit wurde entschieden, das Projekt nicht auf die reine Elektrifizierung zu beschränken, sondern gleichzeitig auch die übrigen Bahnanlagen für ein zukunftssträchtiges Angebot auszubauen. Die neue Finanzierungsvereinbarung für die zusätzlichen Ausbaumassnahmen im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung konnte am 30. September 2019 zwischen den Kostenträgern und den Gesellschaften der Deutschen Bahn in Laufenburg (Baden) unterschrieben werden.

Die Erweiterung des Projektumfangs betrifft, neben zusätzlichen Streckenausbauten zum Abbau von Verspätungen, insbesondere den barrierefreien Zugang zu den Zügen an allen bestehenden sowie an drei neuen, gleichzeitig zu realisierenden Haltepunkten: Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West.

Der Infrastrukturausbau geht einher mit dem zukünftigen Einsatz von modernen, zuverlässigen Fahrzeugen mit elektrischer Traktion und Niederflureinstieg. Dank der Möglichkeit, dass diese auch auf anderen Strecken verkehren können, werden neue Direktverbindungen realisiert: Die S-Bahn wird halbstündlich von Basel Bad Bf über Waldshut bis Koblenz (CH) verlängert, wo Anschluss

an die S-Bahn Zürich bestehen wird. Später, sobald die Hochrheinbahn an das Herzstück der trinationalen S-Bahn angeschlossen sein wird, können die Züge auch über den bisherigen Endpunkt Basel Bad Bf hinaus auf das Schweizer Netz verlängert werden.

Das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel:

In Einklang mit dem Beschluss des Schweizer Parlamentes, das Herzstück für den Bahn-Ausbau 2035 zu berücksichtigen, hat der Bund 2019 die Federführung zu diesem Infrastrukturprojekt übernommen. Das zuständige Bundesamt für Verkehr hat die Bahninfrastrukturunternehmen der SBB und der DB beauftragt, eine Studie zur Konfiguration des Herzstücks-Basel inklusive der Bahnhöfe Basel SBB und Basel Bad Bf («Knoten Basel») zu erarbeiten. Diese Studie wird anschliessend den weiteren Arbeiten zum Herzstück und den zahlreichen damit verbundenen Infrastrukturelementen als Grundlage dienen.

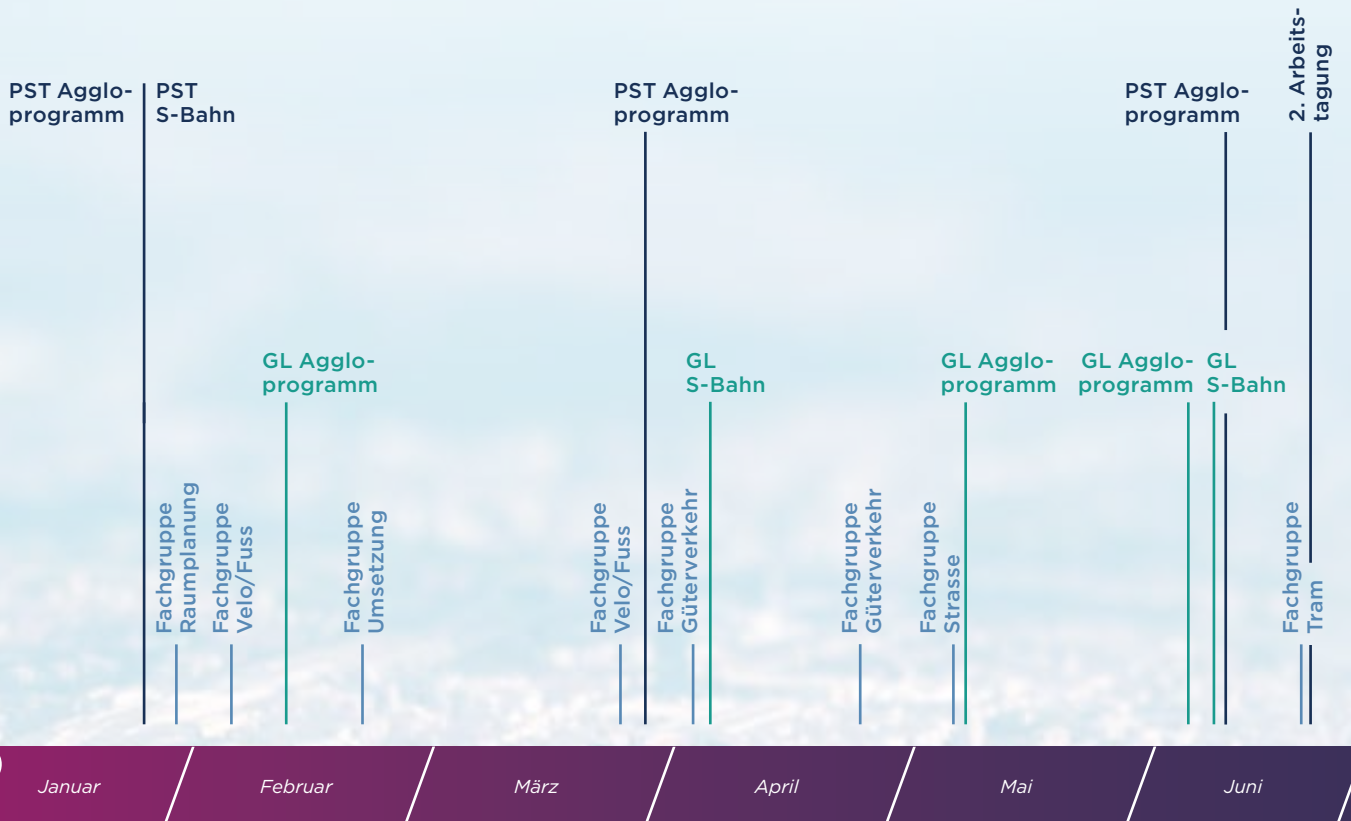
Die Auftragserteilung durch den Schweizer Bund geht einher mit dem Aufbau einer neuen Projektorganisation, deren Vorsitz ebenfalls das Bundesamt für Verkehr innehat. In Gremien auf politischer und fachlicher Ebene werden die diversen Arbeiten, die untereinander in Abhängigkeit stehen, aufeinander abgestimmt. Thematische Bestandteile sind neben dem Herzstück insbesondere die Planungen zum Stadtraum, zum Tram- und Busnetz, zu den Bahnhofsarealen sowie den umliegenden städtischen Infrastrukturen.



JAHRESRECHNUNG

**AGGLO BASEL KONNTE DAS JAHR
2019 MIT EINEM POSITIVEN JAHRES-
ERGEBNIS ABSCHLIESSEN. DIE ERFOLGS-
RECHNUNG WEIST EINEN ERTRAG
VON 1'798 MIO. FRANKEN
UND AUFWÄNDE VON KNAPP
1'796 MIO. FRANKEN AUS.
DAMIT SCHLIESST DIE RECHNUNG VON
2019 MIT 2'348 FRANKEN AB.
DIE JAHRESRECHNUNG 2019 WURDE
VON DER DUTTWEILER & PARTNER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG EINEM
REVIEW UNTERZOGEN.**

CHRONIK 2019



2018

Januar

Februar

März

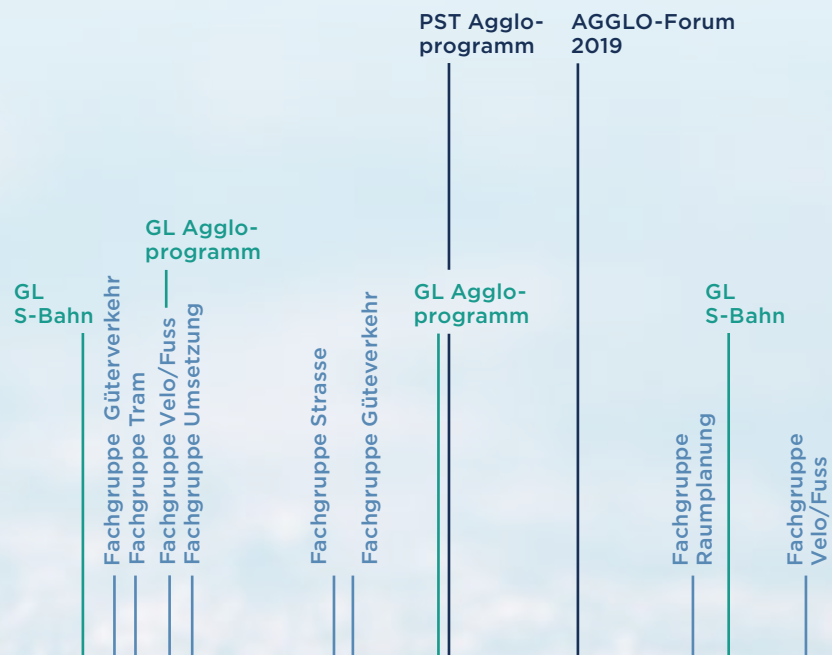
April

Mai

Juni

Jahrestreffen der Agglo-Kommunen Umsetzung





Juli

August

September

Oktober

November

Dezember

2019

Exkursionen

Arbeitsgruppe
Harmonisierung
Parkraumbewirt-
schaftung

Arbeitsgruppe
Harmonisierung
Parkraumbewirt-
schaftung

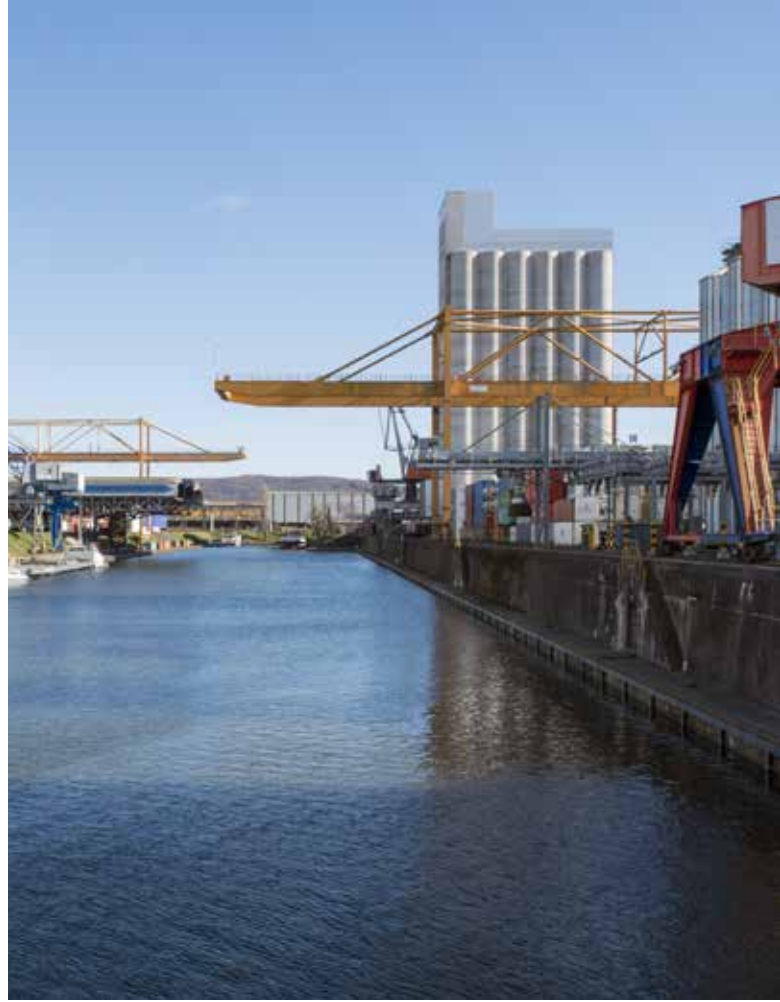


GEMEINSAM PLANEN, ZUSAMMEN REALISIEREN

Das Jahr 2020 wird für den Verein Agglo Basel ein arbeitsintensives Jahr. Nach dem durch Entscheidungen geprägten Jahr 2019 steht im kommenden Jahr die inhaltliche Arbeit im Vordergrund:

Im Aufgabenbereich «Aggloprogramm Basel» steht die Synthese der 4. Generation im Fokus. Im Sommer startet die Behördenvernehmlassung des neuen Programms, im Herbst wird das Programm finalisiert, im Winter 2020 stehen die politischen Beschlussfassungen vor der Türe. Ende 2020 bleibt noch rund ein halbes Jahr, um den Bundesbehörden voraussichtlich am 15. Juni 2021 das Programm der 4. Generation zu überreichen.

Gleich zu Beginn des kommenden Jahres nach steht im Aufgabenbereich «trireno», der politische Beschluss des überarbeiteten Angebots-Zielkonzepts für die trinationale S-Bahn Basel an. Dieses trägt den Fortschritten und Konkretisierungen Rechnung, die sich seit 2014 bei den zahlreichen Infrastrukturprojekten ergeben haben. Darüber hinaus wird 2020 an der Migration zum zukünftigen Angebot gearbeitet, das mit den Infrastrukturen des Ausbaus 2035 ermöglicht wird. Dies beinhaltet die Etappierung des Angebotsausbaus ebenso, wie die Vorbereitungen zur grenzüberschreitenden Bestellung neuer S-Bahn-Angebote zwischen der Schweiz und Frankreich.



Mitglieder der PST Aggloprogramm



Regierungsrat
Dr. Hans-Peter Wessels
Bau- und
Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt



Regierungspräsident
Isaac Reber
Bau- und
Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft



Regierungsrat
Stephan Attiger
Departement für Bau,
Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau



Regierungsrat
Roland Fürst
Bau- und
Justizdepartement
Kanton Solothurn



Landrätin
Marion Dammann
Landkreis Lörrach
und Vorsitzende
Regionalverband
Hochrhein-Bodensee
(RVHB)



Vice-Président
Jean-Marie Zoellé
Président Commission
Transports Saint-Louis
Agglomération

Mitglieder der PST S-Bahn (trireno)



Regierungsrat
Dr. Hans-Peter Wessels
Bau- und
Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt



Regierungspräsident
Isaac Reber
Bau- und
Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft



Regierungsrat
Stephan Attiger
Departement für Bau,
Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau



Regierungsrat
Roland Fürst
Bau- und
Justizdepartement
Kanton Solothurn



Ministre David Eray
Département de
l'Environnement
République et Canton
du Jura



Ministerialdirektor
Prof. Dr. Uwe Lahl
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg



Président Jean Rottner
Conseil Régional
du Grand Est

*Alle Mitglieder der PST Aggloprogramm und PST S-Bahn
sind auch Mitglieder der PST Verein Agglo Basel*

Mitglieder der GL Aggloprogramm



Dr. Martin Kolb
Kantonsplaner, Leiter Amt
für Raumplanung
Kanton Basel-Landschaft



Urs Roth
Stv. Kantonsingenieur
Kanton Basel-Landschaft



Dr. Martin Sandtner
Kantonsplaner
Kanton Basel-Stadt



Hans Ruedi Rihs
Leiter Öffentlicher Verkehr
Abteilung Verkehr
Kanton Aargau



Sacha Peter
Kantonsplaner
Leiter Amt für Raum-
planung
Kanton Solothurn



Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter
Landkreis Lörrach



Karl Heinz Hoffmann
Verbandsdirektor
Regionalverband
Hochrhein-Bodensee
(RVHB)



Etienne Heinrich
Directeur Général
Adjoint des Services (SLA)



Florence Prudent
Chargé de Mission
aménagement du
territoire et coopération
transfrontalière
Saint-Louis Agglomération
(SLA)



Alain Groff
Leiter Amt für Mobilität
Kanton Basel-Stadt

Mitglieder der GL S-Bahn (trireno)



David Asséo
Délégué aux transports,
Service du développement
territorial
République et Canton
du Jura



Valérie Buresi
Chargée de mission
Direction des Équipements
et des Réseaux Européens
de Transport
Région Grand Est



Kjell Kolden
Abteilungsleiter
Öffentlicher Verkehr
Amt für Verkehr und Tiefbau
Kanton Solothurn



Dr. Eva Juhasz
Delegierte
Öffentlicher Verkehr
Generalsekretariat BUD
Kanton Basel-Landschaft



Benno Jurt
Leiter Mobilitätsplanung,
Bau- und Verkehrs-
departement
Kanton Basel-Stadt



Karsten Klapheck
Stellvertretender
Referatsleiter
Referat 33 Schienen-
personennahverkehr
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg



Hans Ruedi Rihs
Leiter Öffentlicher Verkehr
Abteilung Verkehr
Kanton Aargau

Fachgruppen

Fachgruppe Raumplanung:

Susanne Fischer	Leiterin Abteilung Raumentwicklung Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Leiter Kantonsplanung Kanton Basel-Landschaft
Dr. Oliver Stucki	Kreisplaner ARP Kanton Basel-Landschaft
Lionel Leuenberger	Raumplaner ARP Kanton Solothurn
Brigitte Schelble	Raumplanerin ARP Kanton Solothurn
Annette Ramp	Projektleiterin Agglomerationsprogramme, Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
Jean-Michel Damm	Stv. Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Florence Prudent	Chargé de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Strasse:

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Dr. Roger Reinauer	Kantonsingenieur, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Seraina Zellweger	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
Paolo Maltese	Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement bei Bundesamt für Strassen ASTRA
Christoph Thiele	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Strassenwesen und Verkehr, Referat 44 - Strassenplanung
Götz Timcke	Projektleiter Abteilung Verkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Straßen, Dezernat III Landkreis Lörrach
Bilke Heckersbruch	Leiterin grenzüberschreitende Projekte Stv. Leiterin Referat 44 - Strassenplanung Regierungspräsidium Freiburg
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services, Saint-Louis Agglomération (SLA)
Karim Ben Amer	Responsable du district de Mulhouse Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements Direction des Routes et des Transports Département du Haut-Rhin
Jean-Luc Poffet	Stellvertreter Abteilung Strassennetze Bundesamt für Strassen ASTRA

Fachgruppe Güterverkehr:

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Thomas Hohl	Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
David Peter	Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Stefan Gantenbein	Abteilungsleiter Verkehrsplanung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Marco Lombardi	Stv. Sektionsleiter ÖV Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Karl Heinz Hoffmann	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Etienne Heinrich	Directeur Général, Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Chargé de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Velo- & Fussverkehr:

Andrea Büchel-Dürrenberger	Mobilitätsplanung, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
David Peter	Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Doris Capaul	Fachstelle Fuss- u. Wanderwege Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
Mirjam Hauser	Projektleiterin Fuss- und Radverkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Seraina Zellweger	Verkehrsplanerin, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Florence Prudent	Chargé de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint Louis Agglomération (SLA)
Leonie Wiesiollek	Radverkehrsbeauftragte Landkreis Lörrach

Fachgruppen

Fachgruppe Tram:

Rainer Franzen	Teamleiter Tramnetz, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Julia Harms-Tüshaus	Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt
Martin Schaffer	Stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schoop	Verkehrsplaner, Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Hubert Vaxelaire	Responsable du service transport Saint-Louis Agglomération (SLA)
Nina Gregotsch	Stv. Dezernatsleitung III Landkreis Lörrach
Philipp Günther	Nahverkehrsplanung (ÖPNV), Landkreis Lörrach
Daniel Schwarz	Projektleiter Öffentlicher Verkehr Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn

Fachgruppe Umsetzung:

Thomas Geiger	Stv. Kantonsingenieur Kanton Basel-Stadt
Carsten Fiedler	Projektleiter, Gestaltung Stadtraum Verkehr Planungsamt Kanton Basel-Stadt
Axel Mühlemann	Leiter Projektmanagement Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Bruno Bolliger	Leiter Planung und Steuerung, Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Heidi Gross	Controlling, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau
Stefan Gantenbein	Abteilungsleiter Verkehrsplanung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Daniel Saur	Projektassistent, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
Seraina Zellweger	Verkehrsplanerin, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Fachgruppe Umwelt:

Cosimo Todaro	Lufthygieneamt beider Basel
Dr. Hans-Rudolf Moser	Lufthygieneamt beider Basel
Andreas Stöcklin	Lärmschutz Basel-Landschaft
Harald Hikel	Lärmschutz Basel-Stadt
Heiko Loretan	Abteilung Umwelt Kanton Aargau
Pascal Barrière	Amt für Umwelt Kanton Solothurn
Michael Bertin	DREAL Alsace
Raphaële Deprost	ASPA FR
Sophie Massal	SLA

Ansprechpartner

Stand: 31. Dezember 2019

Dr. Patrick Leypoldt

Geschäftsführer

Tel.: +41 61 926 90 51

patrick.leypoldt@agglobasel.org

Jessica Fässler

Stellvertreterin Geschäftsführer/

Leiterin Agglomerationsprogramm

Tel.: +41 61 926 90 52

jessica.faessler@agglobasel.org

Dr. Emanuel Barth

Stellvertreter Geschäftsführer/

Leiter trieno

Tel.: +41 61 926 90 55

emanuel.barth@agglobasel.org

Jonas Kupferschmid

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 54

jonas.kupferschmid@agglobasel.org

Nina Philipp

Projektleiterin

Tel.: +41 61 926 90 59

nina.philipp@agglobasel.org

Fabio Cachaço

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.cachaco@agglobasel.org

Tania Cachaço

Leiterin HR, Sekretariat & Events

Tel.: +41 61 926 90 50

tania.cachaco@agglobasel.org



Agglo Basel Team (v. l. n. r.): Jonas Kupferschmid, Nina Philipp,
Fabio Cachaço, Tania Cachaço, Dr. Patrick Leypoldt,
Jessica Fässler, Dr. Emanuel Barth

Impressum

Geschäftsstelle Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a

Tel. +41 61 926 90 50

Fax +41 61 921 12 46

www.agglobasel.org