

AGGLOBASEL

JAHRESBERICHT

20  
21



# INHALT



<b>1</b>	<b>VORWORT</b>	4
<b>2</b>	<b>DIE AKTIVITÄTEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS BASEL</b>	6
	Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation abgeschlossen	6
	Die Korridorprozesse 2021	10
	Kommunale Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung	12
	Umstrukturierung bei der Umsetzung	14
	Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme	16
	Das Agglomerationsprogramm wirkt	18
<b>3</b>	<b>DIE AKTIVITÄTEN VON TRIRENO</b>	22
	Die Umsetzung neuer Angebote rückt näher	22
	Infrastrukturmassnahmen in allen drei Ländern auf gutem Weg	24
	4. Trinationaler Bahn-Kongress 2021	26
<b>4</b>	<b>JAHRESRECHNUNG</b>	28
<b>5</b>	<b>CHRONIK 2021</b>	30
<b>6</b>	<b>AUSBLICK</b>	32
<b>7</b>	<b>DER VEREIN AGGLO BASEL</b>	34
<b>8</b>	<b>DIE GREMIEN VON AGGLO BASEL</b>	39

# 1. VORWORT

2021 war ein Jahr der grossen Weichenstellungen für die trinationale Agglomeration Basel.

Nach rund viereinhalb Jahren intensiver Arbeit konnten wir das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation bei der Schweizer Eidgenossenschaft einreichen. Eine trinationale Delegation des Agglomerationsprogramms Basel überreichte es am 11. Juni 2021 den Vertretern der Bundesämter in Bern. Damit setzen wir ein wichtiges Zeichen für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über Kantons- und Landesgrenzen hinweg. Mit einem Investitionsvolumen von 1,2 Milliarden Franken ist es das bisher grösste Basler Programm. Die Voraussetzungen für die Unterstützung des Programms durch den Bund sind geschaffen, und weit über 100 zentrale Verkehrsprojekte mit Baustart zwischen 2024 und 2028 haben damit gute Aussichten auf eine baldige Realisierung.



*Esther Keller*  
*Präsidentin Verein Agglo Basel*

# *DIE TRINATIONALE AGGLOMERATION BASEL ARBEITET JEDEN TAG MIT FACHWISSEN, DIPLOMATISCHEM FEINGEFÜHL UND HERZBLUT AN DER GESTALTUNG UNSERES LEBENSRAUMS.*

2021 war auch für die trinationale S-Bahn Basel ein gutes Jahr. Die Bauarbeiten beim Vier-spurausbau Liestal und bei der Entflechtung Basel-Muttenz kamen trotz der anhaltenden Pandemie gut voran. In Frankreich endete das öffentliche Anhörungsverfahren zur Bahn-anbindung EuroAirport, die für gemeinnützig erklärt wurde. Der geplante Ausbau der tri-nationalen S-Bahn Basel auf dem Ast nach Frankreich ist somit im öffentlichen Interesse und kann staatlich finanziert werden. Damit rückt die Einführung neuer Angebote für die trinationale S-Bahn Basel immer näher. Beim Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel haben die Partner des Bahnknotens Basel am 25. Juni 2021 einen gemeinsamen Grundsatz-entscheid getroffen: Der Bahnhof Basel SBB soll einen Tiefbahnhof erhalten. Klar ist damit, dass das Herzstück zwischen Basel SBB und Basel Mitte unterirdisch verlaufen wird.

Ein weiteres Highlight des vergangenen Jah-res war der 4. Trinationale Bahn-Kongress 2021 (bk21) vom 12. November 2021. Das In-teresse am Thema Eisenbahn auf nationaler Ebene und speziell auch in der Region Basel hält an. Mit rund 350 Besuchenden und zahl-reichen hochkarätigen Rednerinnen, Rednern und Diskussionspartnern war der bk21 ein grosser Erfolg und hat massgeblich dazu bei-getragen, dass die trinationale S-Bahn Basel in der Region und darüber hinaus den notwendi-gen Schub erhält.

Das erste Jahr als Präsidentin von Agglo Basel erfüllt mich mit Stolz. Die trinationale Agglo-meration Basel mit der Trägerschaft Agglo Ba-sel konnte die ambitionierten Ziele erreichen und wichtige Entscheidungen herbeiführen. Dies ist nur möglich, wenn alle an einem Strick ziehen. An dieser Stelle möchte ich deshalb den Mitgliedern der Politischen Steuerungen (Mitgliederversammlung), den Mitwirkenden in den Geschäftsleitungen (Vorstand), allen Beteiligten in den diversen Fachgruppen, den Ingenieur- und Beratungsbüros sowie den Mitarbeitern der Geschäftsstelle von Agglo Basel für ihr wertvolles Engagement herzlich danken.

In Vorfreude auf eine erfolgreiches Jahr 2022.

*Esther Keller  
Präsidentin Verein Agglo Basel  
30. November 2022*

# 2. DIE AKTIVITÄTEN DES AGGLOMERATIONS- PROGRAMMS BASEL

## Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation abgeschlossen

Das Jahr 2021 war im Aufgabenbereich „Agglomerationsprogramm“ geprägt von der Abgabe der 4. Programmgeneration am 11. Juni 2021. Mit einem Investitionsvolumen von 1,2 Milliarden Franken für die dringlichen Projekte mit Baustart ab 2024 ist es das bisher grösste Basler Programm. Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation umfasst ein Projektportfolio mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 2,9 Milliarden Franken. Davon entfallen 1,2 Milliarden Franken auf den dringlichen Realisierungshorizont mit Baubeginn in den Jahren 2024 bis 2028 und 508 Millionen Franken auf die Periode von 2028 bis 2032. In einem weiteren Horizont, mit Baubeginn ab 2032, sind nochmals 1,2 Milliarden Franken enthalten.

Die Synthesearbeiten zum Programm hatten bereits im Frühjahr 2020 begonnen. Im Sommer 2020 fand die Behördenvernehmlassung zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation statt. Einbezogen wurden drei Länder mit zwei Sprachen, vier Kantone und 168 Kommunen. Die Behördenvernehmlassung fand im Zeitraum vom 30. Juni 2020 bis 30. September 2020 statt.

*DER ERFOLG DER GRENZÜBERSCHREITENDEN  
ZUSAMMENARBEIT ZEIGT SICH IN DER 4. GENERATION,  
DIE EINEN GROSSEN SCHRITT IN DER PROGRAMMQUALITÄT  
ERZIELT HAT*











DIE 4. GENERATION  
WURDE AM 11. JUNI 2021  
IN BUNDESBERN ZUR  
PRÜFUNG  
EINGEREICHT.



Im Zeitraum zwischen Oktober 2020 und März 2021 wurden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen die Berichte zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation fertiggestellt. Am 29. Januar 2021 beschloss die Politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP) die definitive Massnahmenliste des 4. Programms.

Projektcharakteristik Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation (A-Projekte)

	4 (5) Tramprojekte in BS, BL und DE sowie 8 kleinere ÖV-Projekte (Tramhaltestellen, Busspuren etc.) in BS, BL und AG
	Elektrifizierung der Busflotte in BL und BS sowie Einrichtung von öffentlichen Ladeinfrastrukturen (Auto) in BS und AG
	8 ÖV-Drehscheiben/Bushöfe in BS, BL, AG und DE
	6 Projekte zur Kapazitätserweiterung Strasse in BL und FR
	2 Ortsdurchfahrten in BL sowie 1 Paket mit kleineren Massnahmen bzgl. Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (20 Projekte)
	3 Verkehrsmanagementmassnahmen in BL
	9 grössere Veloprojekte (z.B. Vorzugsrouten) in BL, BS, SO, FR und DE sowie 1 Paket mit kleineren Fuss- und Velomassnahmen (59 Projekte)
	1 City-Logistik-Projekt in BS

Die Abgabe der 4. Programmgeneration erfolgte am 11. Juni 2021 durch eine Delegation der trina-nationalen Agglomeration Basel in Bern. Seither befindet sich das Programm in der bundesinternen Prüfung. Die Botschaft zur 4. Generation inkl. der Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationen wird im Juni 2022 erwartet.

*MIT DER 4. GENERATION STELLT  
BASEL DIE WEICHEN AUF ZUKUNFT.*



**4. GENERATION**





Infobox

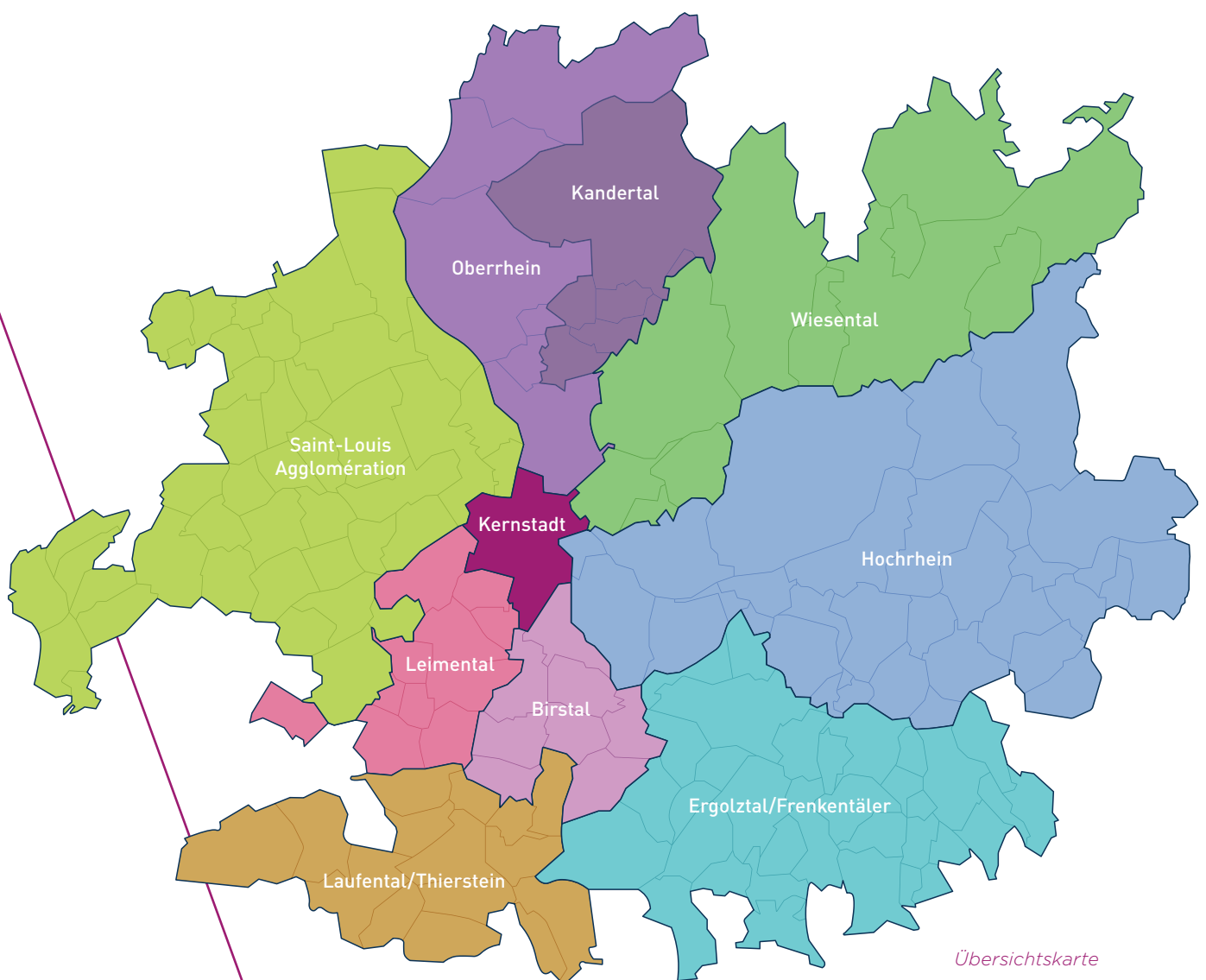
## Grossprojekte sind separat finanziert

Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen im Agglomerationsprogramm Basel wie die Ausbauvorhaben zur trinationalen S-Bahn Basel mit der neuen Bahnanbindung Euro-Airport, die Elektrifizierung der Hochrhein-strecke, der Doppelspurausbau im Laufental, der Ausbau der Wiesentalbahn sowie die 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.

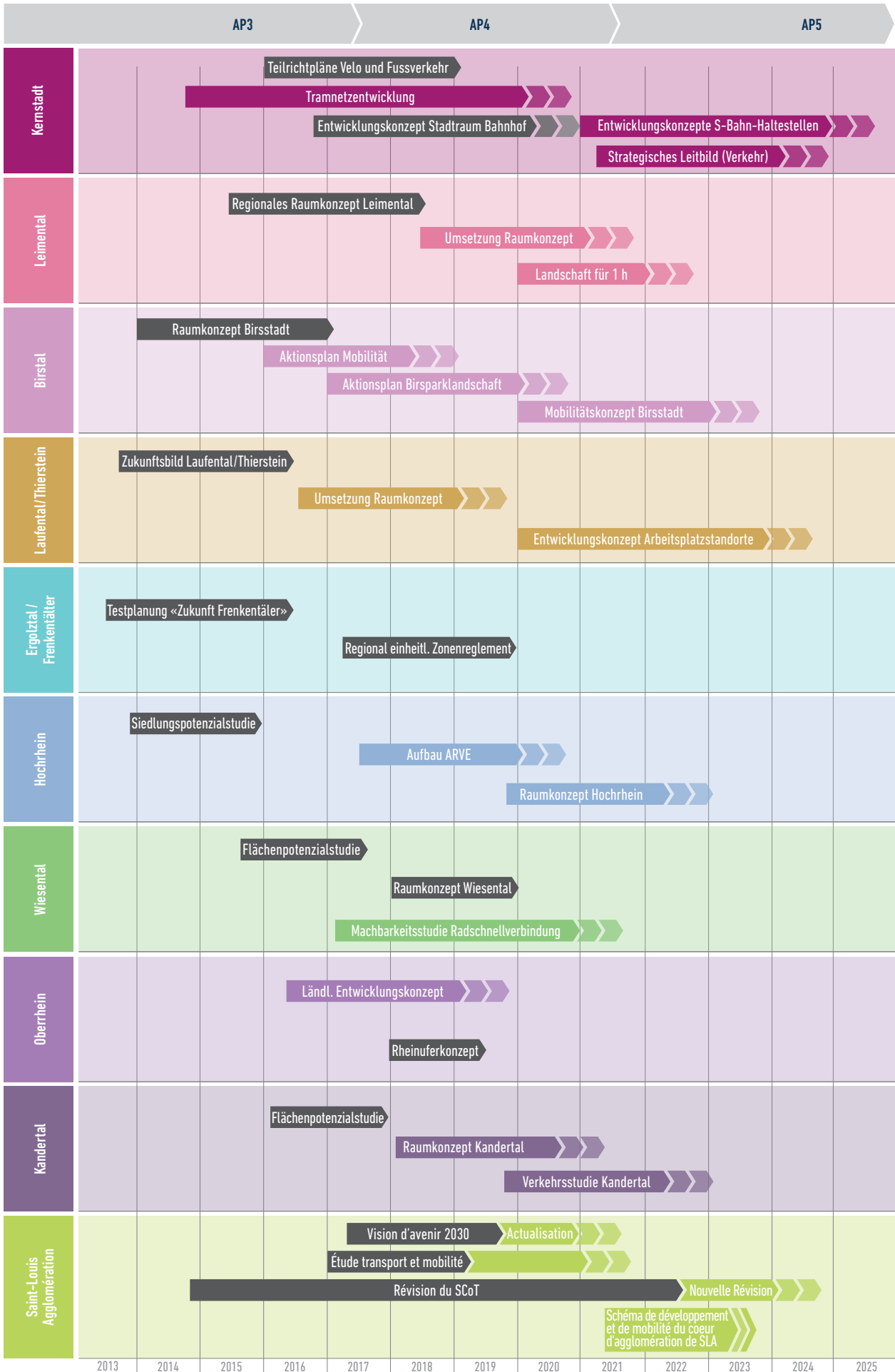
# Die Korridorprozesse 2021

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.

*NACH BEDARF UNTERSTÜTZT DAS AGGLOMERATIONS-PROGRAMM DIE KORRIDORE BEI IHREN VERKEHRS- UND RAUMPLANERISCHEN PROJEKTEN UND BETEILIGT SICH AUCH FINANZIELL.*



*Übersichtskarte  
der Korridore*



# Kommunale Charta zur Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung

Die stadtnahen Gemeinden der trinationalen Agglomeration Basel haben alle mit denselben Herausforderungen zu kämpfen: Der öffentliche Raum ist knapp, die Strassen sind stark belastet und die Nachfrage nach Parkplätzen, ist gross – teilweise grösser als das Angebot. In der Stadt Basel und in einigen benachbarten Gemeinden erfolgte bereits vor der Harmonisierung eine Bewirtschaftung des Parkraums. Die Regelungen zwischen den Gemeinden in der trinationalen Agglomeration Basel unterschieden sich jedoch zum Teil stark. Dies schaffte nicht nur Unübersichtlichkeit, sondern führte teils zu unerwünschten Nebeneffekten. Deshalb war eine über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmte Strategie ein lang ersehnter Wunsch von Seiten der kommunalen Politikerinnen und Politiker in allen drei Ländern.

Das Agglomerationsprogramm Basel hatte sich bereits mit der Abgabe der 3. Generation im Jahr 2016 das Ziel gesetzt, eine von den Gemeinden getragene Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung im Rahmen der 4. Programmgeneration auszuarbeiten. Dieses Ziel wurde in der 4. Generation angegangen und in einem gemeinsamen Prozess vorangebracht. Der auf langfristige Sicht hinaus und ergebnisoffen angelegte Prozess hat im Agglomerationsprogramm der 4. Generation eine strategisch wichtige Lücke geschlossen.

In einer ersten Phase wurde das Thema dort angegangen, wo der Problemdruck am grössten und sichtbarsten war, nämlich in

## *DIE FESTLEGUNG VON MINIMALSTANDARDS VERMEIDET WIDERSPRÜCHE UND REDUZIERT UNERWÜNSCHTE NEBENEFFEKTE.*

den direkt an Basel angrenzenden Gemeinden. Zu diesem Zweck wurde eine neue Arbeitsgruppe «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern der Städte und Gemeinden, der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, des Landkreises Lörrach, der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie der Geschäftsstelle Agglo Basel zusammen.

Da die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung jeweils über die Gemeindegrenzen hinaus Wirkung entfalten, möchten die Unterzeichnenden künftig widersprüchliche Regelungen und negative Auswirkungen wie beispielsweise Parksuchverkehr möglichst vermeiden. Die Charta stützt sich auf verschiedene Grundsätze ab, die bei der Koordination eine wesentliche strategische Grundlage bilden. Umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel sollen gefördert werden. Dadurch sollen mehr Parkplätze für diejenigen frei bleiben, die wirklich darauf angewiesen sind. Dies gilt sowohl für private als auch für gewerbliche Autonutzer. Darüber hinaus haben sich die unterzeichnenden Kommunen darauf verständigt, die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums regelmässig miteinander abzustimmen. Hierfür

haben sie die Arbeitsgruppe «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» des Agglomerationsprogramms Basel ins Leben gerufen.

Allschwil, die Stadt Basel, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Grenzach-Wyhlen, Hégenheim, Huningue, Muttenz, Münchenstein, Pratteln, Saint-Louis, Lörrach, Reinach und Weil

am Rhein haben die Charta «Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung Agglomeration Basel» vom 29. September 2020 politisch beschlossen und unterzeichnet. Die Medienorientierung erfolgte am 01. Februar 2021.



Allschwil



Basel



Binningen



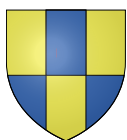
Birsfelden



Bottmingen



Grenzach-Wyhlen



Hégenheim



Huningue



Muttenz



Münchenstein



Pratteln



Saint-Louis



Lörrach



Reinach



Weil am Rhein



**DOWNLOAD:**  
**CHARTA HARMONISIERUNG**  
**PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG**



# Umstrukturierung bei der Umsetzung

Mit der 3. Programmgeneration hat der Bund die sogenannten pauschalen Massnahmen eingeführt. Pauschalmassnahmen sind Projekte, denen sogenannte Leistungseinheiten zugrunde liegen. Leistungseinheiten sind standardisierte Kosten für vorgegebene Einheiten, wie beispielsweise 1 m Radweg oder 3 Fussgängerstreifenmarkierungen. Die Vergütung der Bundesbeiträge erfolgt aufgrund realisierten Leistungseinheiten. Die Höhe der Bundesbeiträge berechnet sich aus der Anzahl der realisierten Leistungseinheiten multipliziert mit den standardisierten Kosten oder entspricht maximal 40 % der angefallenen Realisierungskosten der Pauschalmassnahme. Eine Pauschalmassnahme weist i.d.R. Investitionskosten (inkl. MwSt. und Teuerung) von unter CHF 5 Mio. auf. Ziel der Einführung der pauschalen Massnahmen von Seiten des Bundes war die Vereinfachung des administrativen Aufwandes bei der Umsetzung.



Die Bewirtschaftung der pauschalen Massnahmen erfolgt heute zentral über die Geschäftsstelle von Agglo Basel. Damit dies möglich wurde, war beim Verein Agglo Basel eine Statutenrevision notwendig. Konkret mussten dem Verein neue Aufgaben zugewiesen werden. Themen waren u.a. die Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen und das Verfahren über Ersatzmassnahmen. Ersatzmassnahmen werden dann ein Thema, wenn Projekte des Agglomerationsprogramms nicht wie vorgesehen umgesetzt werden können (z.B. Volksabstimmungen, Finanzen usw.) und für die dadurch freiwerdenden Leistungseinheiten (z.B. Meter Fahrradweg oder Anzahl Fahrradabstellplätze) anderen sogenannte «Ersatzmassnahmen» zur Verfügung stehen würden, welche die freien Leistungseinheiten übernehmen könnten. Mit der Statutenanpassung wurde darüber hinaus auch die Zuständigkeit zum Erlass von ausführenden Bestimmungen z.B. mit Hilfe eines Reglements geregelt.

Am 26. November 2020 wurden die angepassten Statuten von der Politischen Steuerung des Vereins Agglo Basel (PST Verein) beschlossen. Gleichzeitig wurde von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms (PST AP) ein «Reglement über die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen» beschlossen. Mit diesen Beschlüssen konnte der rund einjährige Prozess abgeschlossen werden. Die angepassten Statuten inkl. dem Reglement traten am 01. Januar 2021 in Kraft.

Bis Ende 2021 konnte die Umsetzung der pauschalen Massnahmen deutlich beschleunigt werden. 11 Projekte wurden als Ersatzmassnahmen genehmigt und gingen im vergangenen Jahr in Bau. Es handelt sich dabei um Fuss- und Veloprojekte in Aesch, Liestal, Rheinfelden (CH), Saint-Louis, Weil am Rhein und Bad Bellingen.

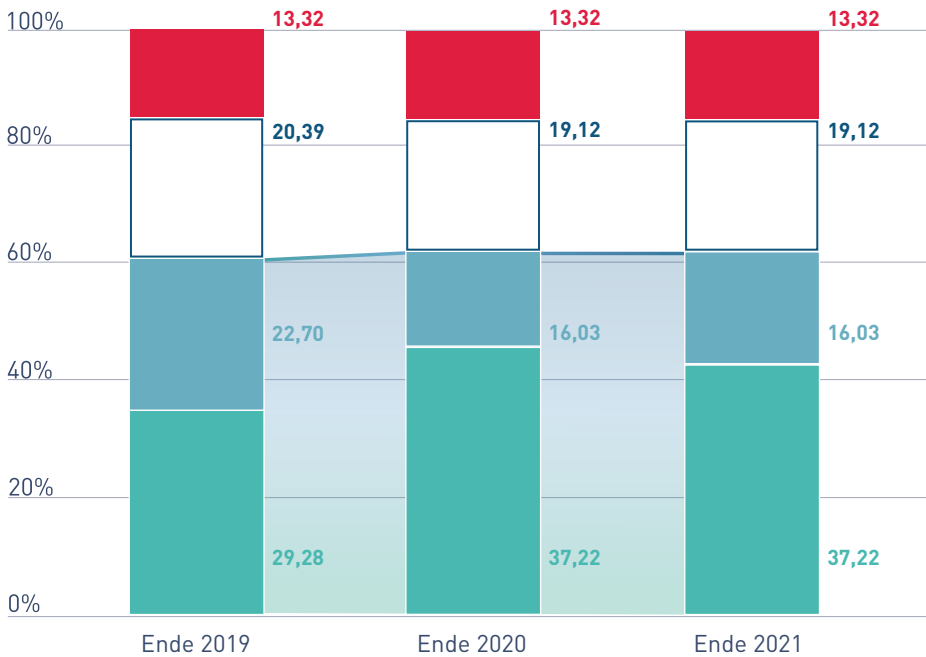
Damit die Umsetzung kleinerer Massnahmen künftig weiter beschleunigt wird, hat das Agglomerationsprogramm im Herbst 2021 ein Baubulletin speziell zum Stand der Umsetzung der Agglomerationsprojekte entwickelt. Das halbjährlich erscheinende Baubulletin (Frühling/Herbst) informiert über aktuelle Geschehnisse und orientiert über zukünftige Termine und Veranstaltungen des Agglomerationsprogramms Basel. Es enthält spannende Zahlen und Fakten zum Umsetzungsstand der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel.



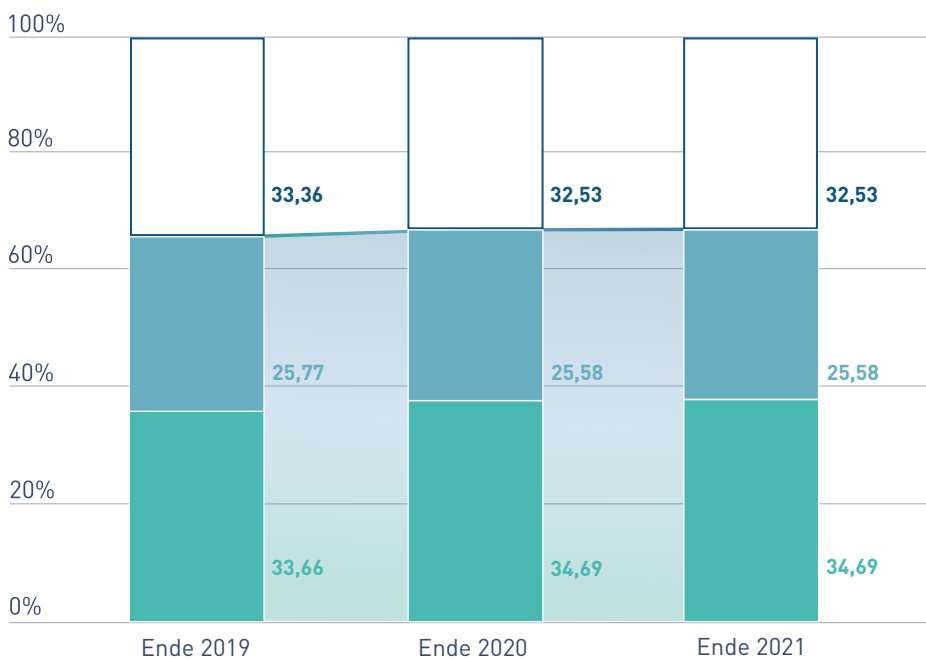
**DOWNLOAD:**  
**BAUBULLETIN**

# Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Stand Umsetzung AP1 (in Mio. CHF)



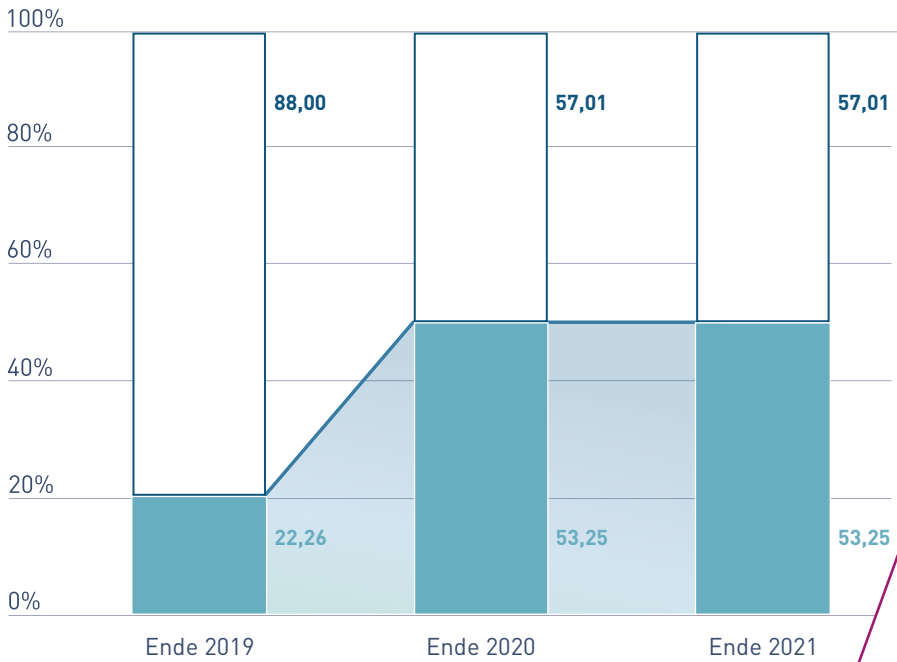
Stand Umsetzung AP2 (in Mio. CHF)



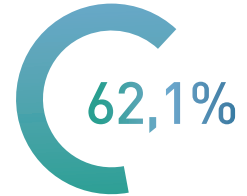
■ Verpflichtet und gebaut    
 ■ Verpflichtet und in Bau    
  Nicht verpflichtet (in Arbeit)    
 ■ Beim Bund sistierte Projekte



## Stand Umsetzung AP3 (in Mio. CHF)



## Fortschritt AP1\*



Im Bau oder bereits gebaut

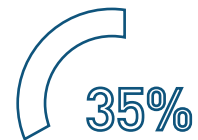


In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

## Fortschritt AP2\*



Im Bau oder bereits gebaut

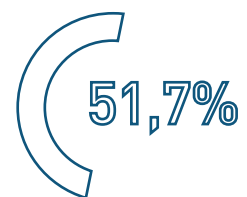


In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

## Fortschritt AP3\*



Im Bau oder bereits gebaut



In Arbeit, aber noch nicht verpflichtet

\*Stand Dezember 2021  
\*\*15,5% sistiert

# Das Agglomerationsprogramm wirkt

Fertige und laufende Projekte 2021

## **NEUE FUSS- UND VELOBRÜCKE ÜBER DIE BIRS IN ZWINGEN**

*(LV12 - 16)*

Das Radroutennetz im Laufental (Kanton Basel-Landschaft) wird sukzessive ausgebaut und optimiert. Neues Kernstück der Radroute ist eine 3,5 m breite Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Birs in Zwingen. Die Massnahme stammt aus der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel. Der Neubau der Brücke über die Birs wurde Ende April 2020 begonnen und Ende September 2020 fertiggestellt. Er ersetzt eine schmale Fussgängerbrücke am bisherigen Standort, die bauliche Schäden aufwies und nicht den Vorgaben des Hochwasserschutzes entsprach. Durch diese Massnahme wurde die Route für den Alltagsverkehr wesentlich attraktiver und sicherer. Damit kommen Fuss- und Veloverkehr kreuzungsfrei aneinander vorbei.



# **RHEINFELDEN: ENTFLECHTUNG ÖV, MIV UND LV IM BEREICH BAHNHOF SBB**

**(Ö11)**

Am 05. Oktober 2020 wurde mit dem Bau der neuen Erschliessungsstrasse zum Bahnhof begonnen. Die «Fass-bindstrasse» wurde als kommunale Massnahme in der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel eingereicht und genehmigt. Sie dient als neue Zufahrt für den MIV, den Busverkehr sowie die bestehenden Fuss- und Radwegverbindungen, und bindet diese zweckmässig und sicher an den Bahnhof an. Der Fuss- und Radweg wird mit einem separaten Abzweiger entlang des Bahndamms fortgeführt. Am 27. August 2021 wurde die Fassbindstrasse in Betrieb genommen und verbessert seither das Gesamtverkehrssystem im Umfeld des Bahnhofs SBB in Rheinfelden.





## **GEDECKTE BIKE&RIDE- ANLAGE AN DER HALTESTELLE NEUWEILERSTRASSE**

***(LV1 - 25.4)***

Zur Förderung der kombinierten Mobilität werden in Basel an geeigneten Bus- und Tramhaltestellen gedeckte Anlagen für Bike&Ride (B&R) erstellt. Die Anlagen ermöglichen eine komfortable Nutzung des Velos in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. An der Tram-Haltestelle Neuweilerstrasse wurde in der Wendeschleife eine neue, überdeckte B&R-Anlage installiert. Dadurch konnten 20 überdeckte Veloabstellplätze geschaffen werden. Die Massnahme aus der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurde im November 2021 realisiert und ist bereits die vierte Massnahme dieser Art in Basel.

# **STRASSENRAUMGESTALTUNG**

## **BACHGRABEN - KREISEL**

### **GRABENRING**

**(M13.2)**

Nach 10-monatigen Umbauarbeiten und rund 6 Wochen früher als geplant wurde am 15. November 2021 der neue Kreisverkehr am Knoten Grabenring/Hegenheimerweg in Allschwil dem Verkehr übergeben. Die ursprüngliche Lichtsignalanlage am Knoten war zu den Spitzenstunden massiv überlastet. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung gab es tägliche Rückstaukolonnen auf den Knotenzufahrten, in denen dann auch die Linienbusse feststeckten. Dies führte regelmässig zu Verspätungen im Fahrplan. Mit dem neuen, 24 Meter durchmessenden Kreisverkehr wurde die Leistungsfähigkeit des Knotens für den MIV und ÖV gesteigert und zugleich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr, erhöht. So wird der Veloverkehr direkt in der Kreiselausfahrt auf den kombinierten Rad-/Fussweg auf der Seite der Sportanlage geführt. Der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr war eines von drei Teilprojekten der Massnahme M13, die das Bachgrabengebiet verkehrstechnisch besser anbinden sollen. Die Belforterstrasse in Basel-Stadt (M13.3) und der Hegenheimerweg in Allschwil (M13.1) wurden vorgängig umgebaut.



# 3. DIE AKTIVITÄTEN VON TRIRENO

## Die Umsetzung neuer Angebote rückt näher

Nach einer langen Phase mit gleichbleibendem Angebot wird es in den nächsten 10 bis 15 Jahren wieder möglich sein, dass neue Angebote der trinationalen S-Bahn Basel in Betrieb gehen. In diesem Zeitraum werden diverse Infrastrukturmassnahmen abgeschlossen, die für das neue Angebot eine Voraussetzung darstellen.

Der erste Ausbau, der ab Dezember 2025 zum Tragen kommt, betrifft die S-Bahn zwischen Liestal und Basel SBB. Neu verkehrt jede Viertelstunde eine S-Bahn. Etwas später folgt dieser Viertelstundentakt auch auf der Strecke zwischen Aesch und Basel SBB. Ab 2030 rückt der grenzüberschreitende Angebotsausbau zwischen Frankreich und der Schweiz in den Fokus. Ab dann wenden die S-Bahnen nicht mehr im Bahnhof Basel SBB, sondern fahren nach einem kurzen Halt direkt weiter: Erstmals seit 2008 werden damit das Elsass und die Nordwestschweiz wieder umsteigefrei miteinander verbunden. Dabei kommt den Fahrgästen aus Frankreich und aus der Schweiz zugute, dass die entsprechenden S-Bahnen gleich mehrere Haltestellen in Basel bedienen und damit diverse neue Verbindungen geschaffen werden.

## *ERSTMALS SEIT 2008 WERDEN DAS ELSASS UND DIE NORDWESTSCHWEIZ WIEDER UMSTEIGEFREI MITEINANDER VERBUNDEN:*

Auch das Angebot auf rechtsrheinischer Seite wird in diesem Horizont ausgebaut werden, wenngleich es mit dem restlichen S-Bahn-Netz noch nicht direkt verbunden werden kann. Auf der Rheintalbahn von Müllheim nach Basel ist eine Ausdehnung des Halbstundentaktes vorgesehen. Diese Züge enden zudem nicht mehr systematisch in Basel Bad Bf, sondern werden vermehrt bis Basel SBB weiter verkehren können. Auf der Hochrheinbahn Waldshut-Basel Bad Bf – heute die letzte «Dieselinsel» rund um Basel – werden neu spurtstarke Elektrotriebzüge zum Einsatz kommen. Auf der Wiesentalbahn schliesslich wird zwischen Lörrach Hbf und Basel Bad Bf das Angebot auf einen Viertelstundentakt ausgeweitet.

Die Bedienung neuer Haltestellen runden die neuen Angebote ab: EuroAirport, Dornach Apfelsee, Basel Solitude und Lörrach Zentralklinikum sind nur einige Beispiele, die schon bald von einer eigenen Anbindung an das S-Bahn-Netz profitieren werden.

Die näher rückende Inbetriebnahme dieser Angebote bringt neue Themen aufs Tapet. Details zu Fahrplänen, Rollmaterial und Tarifen, die noch nicht geklärt sind, müssen zeitnah angegangen werden. Bei der Vielzahl an Themen sind zahlreiche Akteure beteiligt, deren Zahl sich im trinationalen Raum entsprechend vervielfacht. trireno trägt mit eigenen Abklärungen zur Lösung dieser Fragen bei. Daneben trägt die Geschäftsstelle massgeblich dazu bei, die beteiligten Personen und Organisati-

onen bei Bedarf zusammenzubringen und ein grenzüberschreitend koordiniertes Vorgehen sicherzustellen. Das Ziel, die neuen Angebote in diesem mittelfristigen Horizont reibungslos auf die Schiene zu bringen, steht dabei im Vordergrund.

Nicht in den Hintergrund treten daneben die langfristigen Angebotsziele: Mit dem Herzstück der trinationalen S-Bahn und punktuellen Anpassungen auf den Zulaufstrecken nach Basel werden alle deutschen, französischen und schweizerischen Teilstrecken der trinationalen S-Bahn systematisch miteinander verbunden werden, und der Viertelstundentakt wird auf allen Strecken der inneren Agglomerationsbereiche Anwendung finden.

# Infrastrukturmassnahmen in allen drei Ländern auf gutem Weg

Die Trinationalität der S-Bahn Basel spiegelt sich auch bei den Infrastrukturvorhaben wider. In allen 3 Ländern konnten 2021 grosse Fortschritte bei den für den Ausbau des S-Bahn-Angebots wichtigen Projekten erzielt werden. Damit sich der Infrastrukturausbau nach den Bedürfnissen des Angebots richtet, nimmt trieno Einsitz in den jeweiligen Projektorganisationen ein, die zuständig für die Planung, Projektierung und Umsetzung der Massnahmen sind.

Beim **Herzstück** der trinationalen S-Bahn Basel haben am 25. Juni 2021 alle beteiligten Partner des Bahnknotens Basel einen gemeinsamen Grundsatzentscheid getroffen: der Bahnhof Basel SBB erhält einen Tiefbahnhof. Damit ist auch klar, dass das Herzstück zwischen Basel SBB und Basel Mitte unterirdisch verlaufen wird. Auch konnte 2021 der Fünfpunkteplan und somit die Konfigurationsphase des Herzstückes sowie der Bahnhöfe Basel SBB und Basel Bad Bf abgeschlossen werden. Parallel dazu konnte die Projektorganisation für die Vorstudie vorbereitet werden. Die Arbeiten zur Vorstudie sollen im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) und unter der Verantwortung der SBB Infrastruktur am 01. Januar 2022 beginnen. Sowohl die Vorstudie als auch das darauffolgende Vorprojekt sind über den Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur beschlossen und bereits finanziert.

*ALLE PARTNER SIND SICH EINIG:  
IN BASEL SOLL EIN HERZSTÜCK  
MIT EINEM TIEFBAHNHOF IN  
BASEL SBB ENTSTEHEN.*

In Frankreich konnte mit der Durchführung des öffentlichen Anhörungsverfahrens zur **Bahnanbindung EuroAirport** ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Die «Enquête d'Utilité Publique» hat vom 11. Oktober bis zum 09. November 2021 stattgefunden. Die Untersuchungskommission hat kurz vor Jahresende ihren Schlussbericht an die Préfecture Haut-Rhin abgegeben und das Projekt ohne Auflagen gutgeheissen. Der endgültige Beschluss zur Gemeinnützigkeit der Bahnanbindung EuroAirport wird von der Préfecture Haut-Rhin im ersten Quartal 2022 erwartet. Im Oktober 2021 konnte ausserdem die letzte Planungsphase vor dem Bauprojekt, das «Avant-Projet Détaillé», in Angriff genommen werden.

Auch das Projekt **Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn** Basel-Erzingen für den Schienenpersonennahverkehr schreitet zügig voran. 2 von 4 Planfeststellungsabschnitten konnten im Herbst 2021 erfolgreich öffentlich aufgelegt werden. Das Anhörungsverfahren wurde vom Regierungspräsidium



Freiburg (Breisgau) durchgeführt. Parallel dazu wurden im September 2021 für die breite Öffentlichkeit zwei grosse Infoveranstaltungen in Rheinfeldern (Baden) und Waldshut mit aktiver Beteiligung von trieno organisiert. Unter anderem konnte das künftige Bahnangebot, aber auch technische Details zu den Baumassnahmen den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden.

Für das Projekt **Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn** wurde anlässlich der Wiesentalkonferenz vom 13. Oktober 2021 die DB Netz AG mit den Leistungsphasen 1 und 2 beauftragt. Der Planungs- und Finanzierungsvertrag wurde direkt vor der Konferenz zwischen dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 und der DB Netz AG geschlossen.

Die Bauarbeiten beim **Vierspurausbau Liestal** und bei der **Entflechtung Basel-Muttenz** kommen trotz Pandemie gut voran. Beide Projekte sind Voraussetzungen für die Einführung eines Viertelstundentaktes der S-Bahn zwischen Basel und Liestal. Die Inbetriebnahme ist unverändert auf Ende 2025 geplant.



## 4. Trinationaler Bahn-Kongress 2021

Am 12. November 2021 fand im Congress Center in Basel der 4. Trinationale Bahn-Kongress statt. Etwa 350 Politiker, Wissenschaftler und Fachleute aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz sind dazu nach Basel gekommen.

*«ERST WENN DAS HERZSTÜCK GEBAUT IST, KANN DAS  
REGIONALE SCHIENENVERKEHRSANGEBOT ZU EINER VERNETZTEN  
TRINATIONALEN S-BAHN ZUSAMMENWACHSEN, DIE DIE  
ZAHLREICHEN SIEDLUNGS- UND ARBEITSPLATZSCHWERPUNKTE  
SOWIE DIE KERNSTADT RASCH UND DIREKT MITEINANDER  
VERBINDET.»*

*REGIERUNGSRÄTIN ESTHER KELLER, PRÄSIDENTIN TRIRENO  
ZITAT VOM BK21*



*«ERST MIT DEM GESAMTHAFTEN AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR  
IM BAHNKNOTEN BASEL WERDEN DIE VORAUSSETZUNGEN  
GESCHAFFEN, SOWOHL DEN GÜTER- WIE AUCH DEN PERSONENVER-  
KEHR AUSZUBAUEN. DAMIT LEISTEN WIR EINEN WESENTLICHEN  
BEITRAG, DIE KLIMA- UND VERLAGERUNGSZIELE AUCH IM  
VERKEHRSSSEKTOR ZU ERREICHEN.»*

*REGIERUNGSRAT ISAAC REBER, VIZE-PRÄSIDENT TRIRENO  
ZITAT VOM BK21*

Mit einem vielfältigen Programm wurde am Kongress über den Stand der Bahnplanungen in der trinationalen Agglomeration Basel berichtet und diskutiert. Die Industrie- und Handelskammern der Region aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich sowie trireno mit den zuständigen Verkehrsdirektorinnen, -direktoren und Ministern haben am Bahn-Kongress bk21 die «Trinationale Resolution zur Stärkung des Schienenverkehrs im Raum Basel» zu Händen des Bundesrats unterzeichnet. Mit dieser Resolution wird der Bund aufgefordert, eine leistungsfähige S-Bahn mit separater Trassenführung im trinationalen Raum Basel zügig voranzutreiben. Die Region Basel verfügt als einziger Metropolitanraum der Schweiz über kein effizientes S-Bahn-System. Der Güter-, Fern- und Regionalverkehr teilen sich bis anhin die knappen Schienenkapazitäten. Mit einem Kapazitätsausbau können diese entflochten werden.



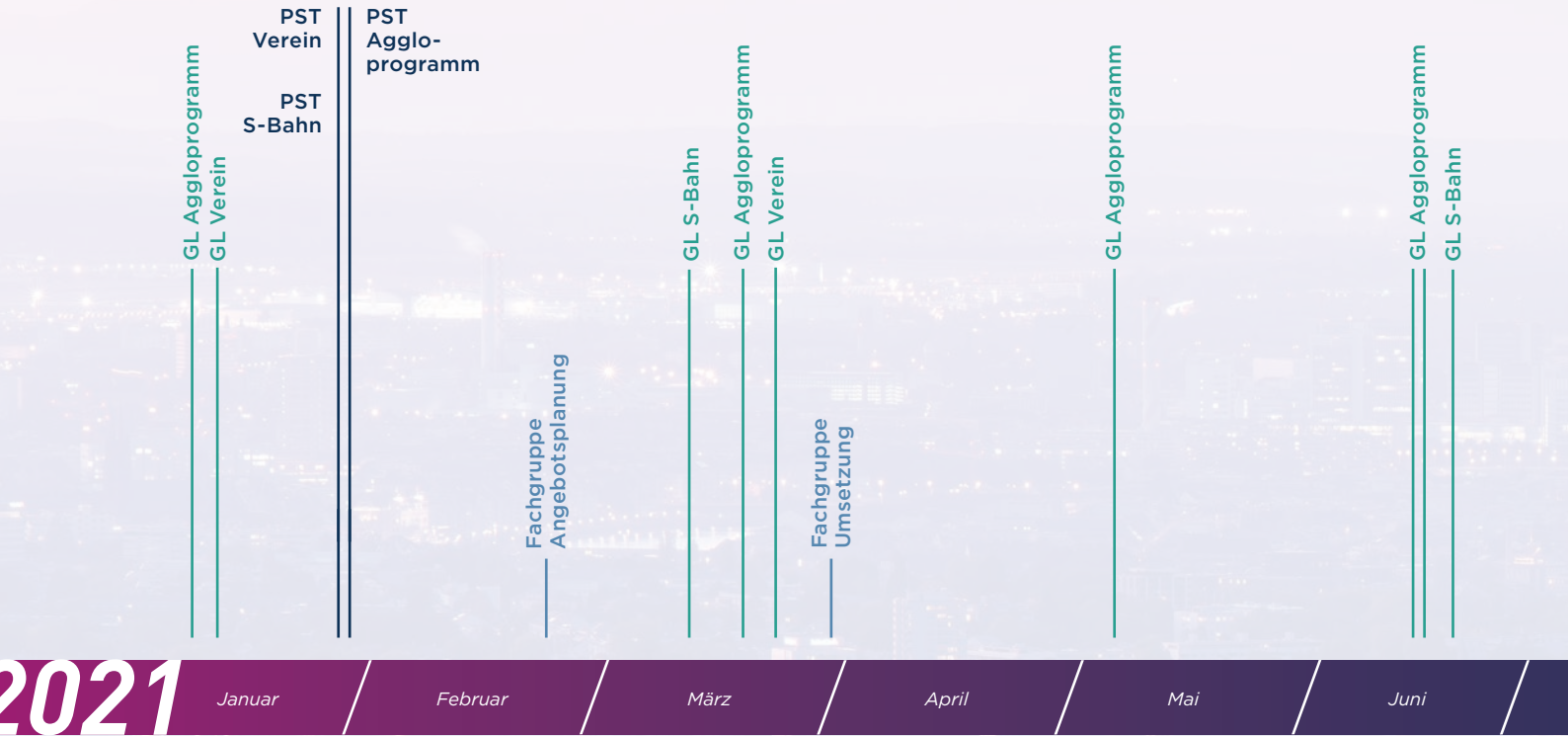
[WWW.BK21.CH](http://WWW.BK21.CH)



# 4. JAHRESRECHNUNG

**AGGLO BASEL KONNTE DAS JAHR 2021 MIT EINEM POSITIVEN JAHRES-  
ERGEBNIS ABSCHLIESSEN. DIE ERFOLGS-  
RECHNUNG WEIST EINEN ERTRAG VON  
CHF 1,616 MIO. UND AUFWÄNDE VON  
KNAPP CHF 1,219 MIO. AUS. DAMIT  
SCHLIESST DIE RECHNUNG VON 2021 MIT  
CHF 396'831 AB. DIE JAHRESRECHNUNG  
2021 WURDE VON DER DUTTWEILER &  
PARTNER WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG  
EINEM REVIEW UNTERZOGEN.  
AUS DEM BERICHT DER REVISOREN GEHT  
HERVOR, DASS KEINE SACHVERHALTE  
GEFUNDEN WURDEN, AUS DENEN GESCHLOS-  
SEN WERDEN KANN, DASS DIE BUCHHALTUNG  
NICHT DEM GESETZ UND DEN STATUTEN  
ENTSPRICHT.**

# 5. CHRONIK 2021



2021

Januar

Februar

März

April

Mai

Juni





Fachgruppe  
Umsetzung  
GL S-Bahn

GL Aggloprogramm

GL Aggloprogramm

PST  
Agglo-  
programm

GL S-Bahn

GL Aggloprogramm

PST  
Verein  
PST  
S-Bahn

PST  
Agglo-  
programm

Juli

August

September

Oktober

November

Dezember

2021

Abgabe der 4. Generation des Agglomerationsprogramms in Bern

Jahrestreffen der Agglo-Kommunen Umsetzung

4. Trinationaler Bahn-Kongress Basel

Arbeitsgruppe Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung



# 6. AUSBLICK

Im kommenden Jahr stehen für Agglo Basel insbesondere zwei Meilensteine im Fokus.

Auf Anfang Juni 2022 wird die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation vom Bundesrat beschlossen und damit die Vernehmlassung eröffnet. Im Sommer folgt dann der Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Basel. Agglo Basel wird stark gefordert sein, um eine gemeinsame trinationale Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens auszuarbeiten und abzustimmen. Da auch die Verhandlungen zwischen Agglo Basel und den Bundesbehörden über die Sommerzeit geplant sind, steht der Geschäftsstelle und den Mitgliedern von Agglo Basel ein kurzweiliger Sommer bevor. Bis Herbst 2022 wird dieser Prozess aber abgeschlossen sein, sodass die Kräfte voll und ganz auf die bereits gestartete Erarbeitung der 5. Programmgeneration konzentriert werden können. Die Schweizer Eidgenossenschaft hat den Abgabetermin für die 5. Generation bereits auf den 30. Juni 2025 festgesetzt. Damit bleiben rund 3,5 Jahre bis zur Einreichung. Für die Erarbeitung bedeutet dies, dass bereits Anfang 2024 ein Entwurf des 5. Programms vorliegen muss, damit im 2. Halbjahr 2024 die Behördenvernehmlassung inkl. Überarbeitung und ab dem 1. Halbjahr 2025 die französische Übersetzung durchgeführt sowie die notwendigen politischen Beschlüsse eingeholt werden können.

Bei trireno ergänzen 2022 neue thematische Schwerpunkte die bisherigen Aufgaben: Für den langfristigen Planungshorizont stehen wichtige Fragestellungen zur Produktion der Angebote an. Wo werden die zusätzlichen Fahrzeuge gewartet und wo können sie nachts abgestellt werden? Ferner stehen für den mittelfristigen Horizont 2030 bereits Entscheide zur Beschaffung neuer Fahrzeuge an, sei es auf der Hochrheinbahn, sei es auf den grenzüberschreitenden S-Bahnen zwischen der Schweiz und Frankreich. Schliesslich besteht Handlungsbedarf im Bereich der Tarife, wo die Lücken im grenzüberschreitenden Sortiment spätestens dann zu schliessen sind, wenn die neuen Angebote ihren Betrieb aufnehmen.







# 7. DER VEREIN AGGLO BASEL

165 Kommunen,  
1 Agglomeration,  
1 trieno

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 Südsass, 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.

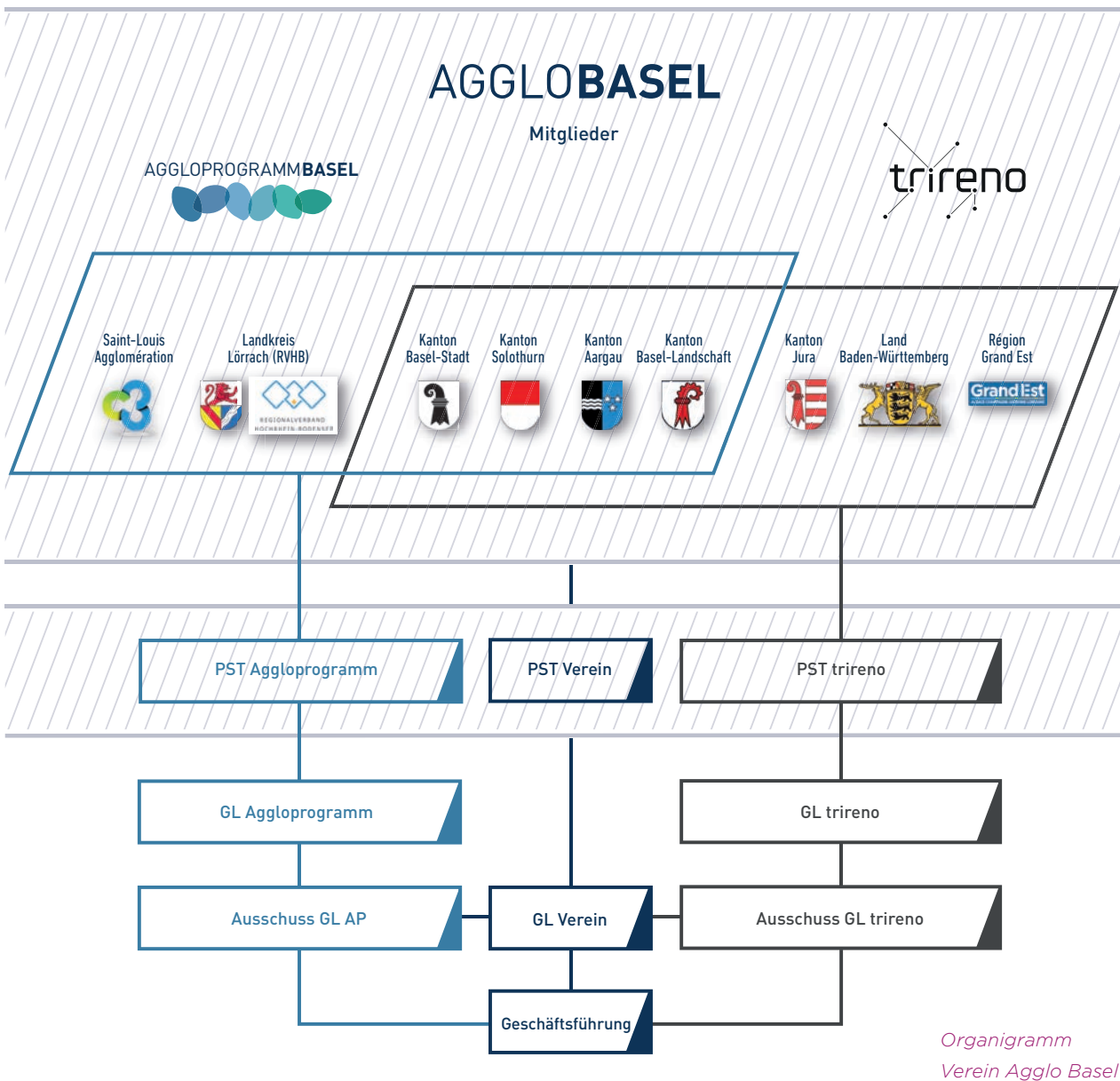
Nur eine ganzheitliche Planung und eine aufeinander abgestimmte Entwicklung von Siedlung und Verkehr kann in Zukunft die verkehrlichen Herausforderungen bewältigen und die Lebensqualität in der Agglomeration sicherstellen. Dies zu erreichen ist das Ziel des Vereins Agglo Basel, um so auch eine möglichst hohe Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Bund sicherzustellen.

# ABGESTIMMTE PLANUNG FÜR SIEDLUNG UND VERKEHR ÜBER GRENZEN HINWEG



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 «trireno» – an den Personal- und Geschäftsstellenkosten sowie den Projektmitteln.

## 2 wegweisende Aufgabenbereiche mit einer schlagkräftigen Geschäftsstelle

Agglo Basel ist organisatorisch in zwei Aufgabenbereichen aufgeteilt:

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.

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. Sie bündeln ihre strategische Zusammenarbeit bei der Angebotsplanung im Schienenpersonennahverkehr. 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 meist national verwalteten Finanzierungsmitteln wie dem schweizerischen Bahninfrastrukturfonds (BIF).

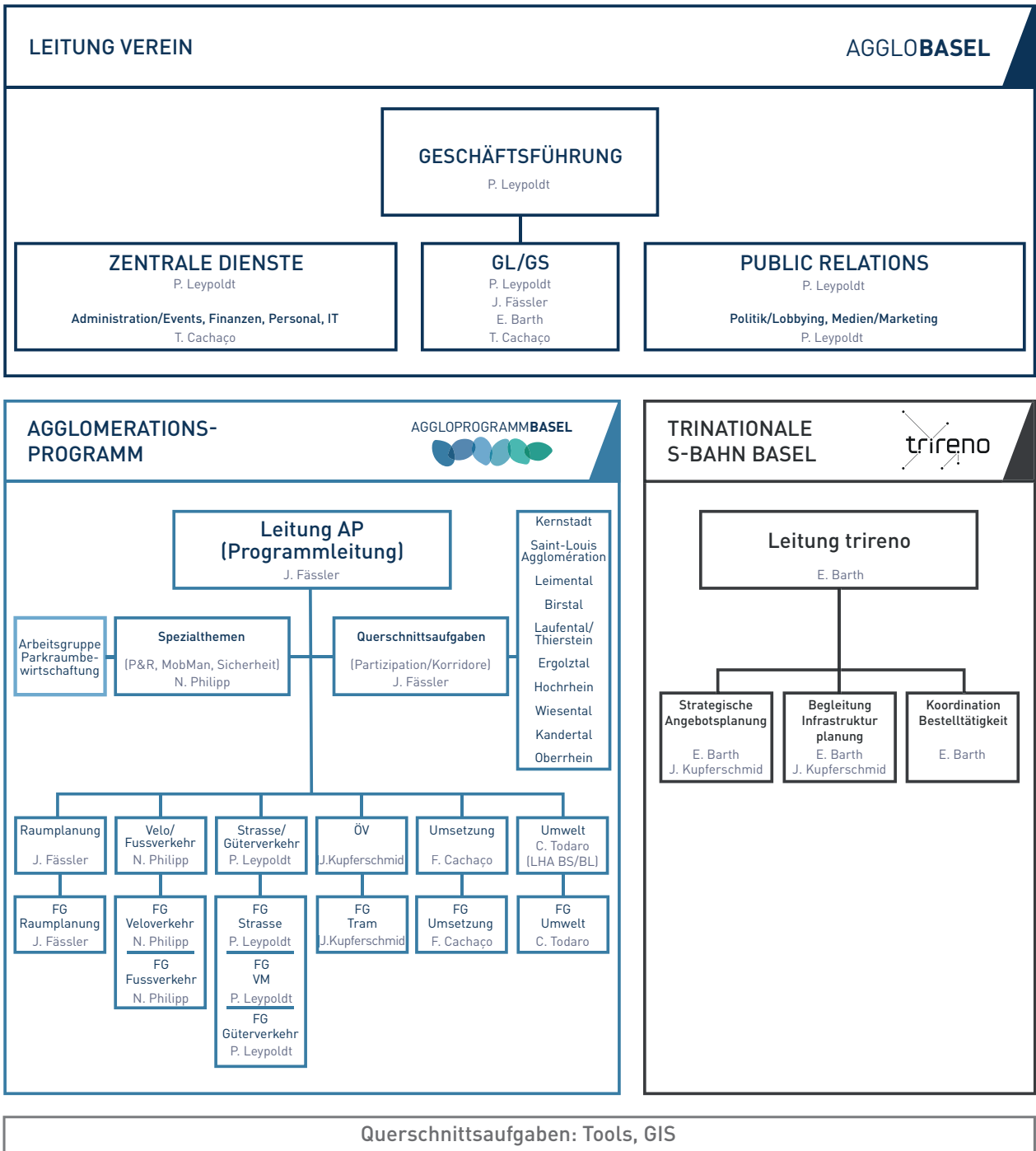


[WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG](http://WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG)



[WWW.TRIRENO.ORG](http://WWW.TRIRENO.ORG)

Die **Geschäftsstelle** von Agglo Basel hat ihren Sitz in Liestal und ist nach den beiden Aufgabebereichen strukturiert. Aktuell sind dort 6 Mitarbeitende tätig. Geführt wird die Geschäftsstelle seit ihrer Gründung im Jahr 2011 von Patrick Leypoldt.



Organigramm  
Geschäftsstelle

# 8. DIE GREMIEN VON AGGLO BASEL

## Mitglieder der PST Aggloprogramm



**Regierungsrat**  
**Isaac Reber**  
Bau- und  
Umweltschutzdirektion  
Kanton Basel-Landschaft



**Regierungsrätin**  
**Esther Keller**  
Bau- und  
Verkehrsdepartement  
Kanton Basel-Stadt



**Landrätin**  
**Marion Dammann**  
Landkreis Lörrach



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



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



**Regierungsrätin**  
**Sandra Kolly**  
Bau- und  
Justizdepartement  
Kanton Solothurn

# Mitglieder der PST trieno



**Regierungsrat**  
**Isaac Reber**  
Bau- und  
Umweltschutzdirektion  
Kanton Basel-Landschaft



**Regierungsrätin**  
**Esther Keller**  
Bau- und  
Verkehrsdepartement  
Kanton Basel-Stadt



**Ministerialdirektor**  
**Berthold Frieß**  
Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg



**Christèle Willer**  
Vice-Présidente de la  
Région Grand Est



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



**Regierungsrätin**  
**Sandra Kolly**  
Bau- und  
Justizdepartement  
Kanton Solothurn



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

*Alle Mitglieder der PST Aggloprogramm und trieno  
sind auch Mitglieder der PST Verein Agglo Basel.*



# Mitglieder der GL Aggloprogramm



**Thomas Waltert**  
Kantonsplaner  
Leiter Amt für Raumplanung  
Kanton Basel-Landschaft



**Alain Groff**  
Leiter Amt für Mobilität  
Kanton Basel-Stadt



**Urs Roth**  
Stv. Kantonsingenieur  
Tiefbauamt  
Kanton Basel-Landschaft



**Dr. Martin Sandtner**  
Kantonsplaner  
Städtebau & Architektur,  
Raumplanung  
Kanton Basel-Stadt



**Hans Ruedi Rihs**  
Leiter Öffentlicher Verkehr  
Abteilung Verkehr  
Kanton Aargau



**Sacha Peter**  
Kantonsplaner  
Leiter Amt für Raumplanung  
Kanton Solothurn



**Sebastian Wilske**  
Verbandsdirektor  
Regionalverband  
Hochrhein-Bodensee  
(RVHB)



**Ulrich Hoehler**  
Erster Landesbeamter  
Landkreis Lörrach



**Etienne Heinrich**  
Directeur Général  
Adjoint des Services  
Saint-Louis Agglomération  
(SLA)



**Florence Prudent**  
Responsable des Affaires  
Transfrontalières  
Saint-Louis Agglomération  
(SLA)

# Mitglieder der GL tireno



**Florian Kaufmann**  
ÖV-Delegierter/  
Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr  
Amt für Raumplanung  
Kanton Basel-Landschaft



**Benno Jurt**  
Leiter Mobilitätsplanung  
Amt für Mobilität  
Kanton Basel-Stadt



**Karsten Klapheck**  
Stellvertretender  
Referatsleiter  
Referat 33 Schienenpersonennahverkehr  
Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg



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



**Hans Ruedi Rihs**  
Leiter Öffentlicher Verkehr  
Abteilung Verkehr  
Kanton Aargau



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



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

# Fachgruppen

## Fachgruppe Raumplanung (Aggloprogramm):

Jean-Michel Damm	Stv. Verbandsdirektor, Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Susanne Fischer	Abteilungsleiterin Raumentwicklung, Kanton Basel-Stadt
Dr. Martin Huber	Leiter Kantonsplanung, Kanton Basel-Landschaft
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières, Saint-Louis Agglomération (SLA)
Annette Ramp	Leiterin Fachbereich Aggloprogramme, Kanton Aargau
Brigitte Schelble	Leiterin Grundlagen/Richtplanung ARP, Kanton Solothurn
Andreas Stöcklin	Leiter Lärmschutz, Kanton Basel-Landschaft

## Fachgruppe Strasse (Aggloprogramm):

Francis Anthony	Responsable de l'Unité Gestion du Trafic, Secteur Entretien et Exploitation Service de l'Entretien des Routes Collectivité européenne d'Alsace
Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Jean-Yves Bouveret	Adjoint au Chef de Pôle Collectivité européenne d'Alsace
Dr. Rudolf Dieterle	Managementunterstützung Nationalstrassen, Kanton Basel-Stadt
Kurt Erni	Leiter Grundlagen/Verkehr Kanton Solothurn
Michael Freitag	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Leiter Fachbereich Straßen Landkreis Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simone Hunziker	Verkehrsplanerin, Kanton Solothurn
Simon Kettner	Leiter Mobilitätsstrategie, Kanton Basel-Stadt
Jean-Luc Poffet	Stellvertreter Abteilung Strassennetze Bundesamt für Strassen ASTRA
Urs Roth	Stv. Kantonsingenieur, Kanton Basel-Landschaft
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements Collectivité européenne d'Alsace
Christoph Thiele	Abteilung Strassenwesen und Verkehr Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau
Götz Timcke	Leiter Fachbereich Strategische Planung, Kanton Aargau

**Fachgruppe Güterverkehr (Aggloprogramm):**

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Kanton Basel-Landschaft
Stefan Gantenbein	Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Kanton Solothurn
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Sebastian Wilske	Verbandsdirektor Regionalverband, Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Thomas Hohl	Verkehrsplaner, Kanton Basel-Landschaft
Marco Lombardi	Stv. Sektionsleiter öffentlicher Verkehr, Kanton Aargau
Luca Olivieri	Projektleiter Güterverkehr, Kanton Basel-Stadt
David Peter	Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Kanton Basel-Landschaft
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Fachgruppe Velo- & Fussverkehr (Aggloprogramm):**

Sascha Attia	Verkehrsplaner, Kanton Solothurn
Doris Capaul	Fachstelle Fuss- u. Wanderwege, Kanton Basel-Landschaft
Andrea Büchel-Dürrenberger	Mobilitätsplanung Kanton Basel-Stadt
Mirjam Hauser	Projektleiterin Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau
David Peter	Verkehrsplaner, Kanton Basel-Landschaft
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Alexandra Bühler	Radverkehrsbeauftragte, Landkreis Lörrach

**Fachgruppe Tram (Aggloprogramm):**

Alain Aschwanden	Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Rainer Franzen	Abteilungsleiter Verkehrsnetze, Kanton Basel-Stadt
Jakob Jochum	Stv. Dezernatsleitung III, Landkreis Lörrach
Philipp Günther	Nahverkehrsplanung (ÖPNV), Landkreis Lörrach
Oliver Biedert	Projektleiter Öffentlicher Verkehr, Kanton Basel-Stadt
Martin Schaffer	Stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schoop	Verkehrsplaner Kanton Basel-Landschaft
Daniel Schwarz	Projektleiter Öffentlicher Verkehr, Kanton Solothurn
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Fachgruppe Umsetzung (Aggloprogramm):**

Bruno Bolliger	Leiter Planung und Steuerung Kanton Aargau
Carsten Fiedler	Projektleiter Kanton Basel-Stadt
Thomas Weiss	Leiter Ausführung, Kanton Basel-Stadt
Simone Hunziker	Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Kanton Solothurn
Heidi Gross	Controlling, Kanton Aargau
Axel Mühlemann	Leiter Projektmanagement, Kanton Basel-Landschaft
Daniel Saur	Projektassistent Kanton Solothurn

**Fachgruppe Umwelt (Aggloprogramm):**

Pascal Barrière	Zuständig Grundlagen Luftqualität, Kanton Solothurn
Michael Bertin	Chargé de mission Qualité de l'Air et Climat, Grand Est
Raphaële Deprost	Responsable Unité Projets ATMO Grand Est
Harald Hikel	Fachstellenleiter Lärmschutz, Basel-Stadt
Heiko Loretan	Sektionsleiter Luft, Lärm und NIS, Kanton Aargau
Marion Préfol	Responsable Service Climat-Air-Energie, Saint-Louis Agglomération
Andreas Stöcklin	Abteilungsleiter Lärmschutz, Basel-Landschaft
Cosimo Todaro	Abteilungsleiter Industrie und Gewerbe, Lufthygieneamt beider Basel

**Fachgruppe Angebotsplanung (trireno):**

Valérie Buresi	Chargée de mission, Région Grand Est
Wolfgang Fleischer	Projektleiter Mobilität Kanton Basel-Stadt
Heiko Focken	Angebotsplanung Südbaden und Gäu Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Oliver Frei	Projektleiter Angebotsentwicklung, Kanton Aargau
Thomas Hohl	Projektleiter Öffentlicher Verkehr Basel-Landschaft
Karsten Klapheck	Stellvertretender Referatsleiter, Land Baden-Württemberg
Eric Lorenzo	Ingénieur en transports République et Canton du Jura
Dr. Volker Schmitt	Verkehrs- und Infrastrukturplanung Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Pascal Stebler	Projektleiter Öffentlicher Verkehr Kanton Solothurn
Christine Steiner	Chargée de mission, Région Grand Est

# Ansprechpartner

Stand: 31. Dezember 2021

## **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

## **Fabio Cachaço**

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.cachaco@agglobasel.org

## **Tania Cachaço**

Leiterin HR & Finanzen,

Sekretariat & Events

Tel.: +41 61 926 90 50

tania.cachaco@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

# Impressum

## Geschäftsstelle Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a

CH-4410 Liestal

Tel. +41 61 926 90 50

Fax +41 61 921 12 46

[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)

[www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)

[www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)

