

AGGLOBASEL

JAHRESBERICHT

20
22



INHALT



1	VORWORT	4
2	DIE AKTIVITÄTEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS BASEL	6
	Stand zum Prüfprozess der 4. Generation	6
	AGGLO-Forum 2022 in Muttenz	9
	Die Korridorprozesse 2022	12
	Raumkonzept Hochrhein	14
	Erstes AGGLO-Fachsymposium «Sharing über Grenzen» in Allschwil	17
	Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme	18
	Das Agglomerationsprogramm wirkt	20
3	DIE AKTIVITÄTEN VON TRIRENO	24
	Kurz- und Langfristhorizont sind auf Kurs	25
	Infrastrukturmassnahmen in allen drei Ländern auf gutem Weg	30
4	JAHRESRECHNUNG	32
5	CHRONIK 2022	34
6	AUSBLICK	36
7	DER VEREIN AGGLO BASEL	38
8	DIE GREMIEN VON AGGLO BASEL	43

1. VORWORT

Das vergangene Jahr war geprägt von intensiver Arbeit. Sowohl im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm als auch im Aufgabenbereich trireno wurde wieder mit Hochdruck und Sorgfalt an wichtigen Themen gearbeitet.

Die Begleitung des Prüfprozesses zur 4. Generation stand beim Agglomerationsprogramm im Zentrum der Aktivitäten. Die am 10. Juni 2022 vom Bundesrat veröffentlichten Prüfergebnisse zur Vernehmlassung zeigen, dass die Agglomeration Basel im Sommer 2021 ein hervorragendes Programm abgegeben hatte. Zusammen mit dem Programm Grand Genève wurde unser Programm im Rahmen des Prüfprozesses am besten bewertet. Auf Basis der hohen Wirksamkeit ist für das Programm der trinationalen Region Basel ein Beitragssatz von 40% vorgesehen. Rund 120 Projekte wurden dabei im Rahmen des Prüfprozesses der Bundesverwaltung und des Bundesrates als mitfinanzierbar eingestuft. Nach derzeitigem Stand ist für unsere 4. Programmgeneration ein Bundesbeitrag von CHF 226 Mio. vorgesehen. Wenn es dabei bleibt, ist die 4. Generation das bisher erfolgreichste Basler Programm.

Jedoch wurden nicht alle Projekte vom Bundesrat als förderwürdig eingestuft. Insbesondere im Raum Bachgraben/Allschwil/Hégenheim wurden zentrale Massnahmen zurückgestuft. Zusammen mit meinen Kolleginnen und Kollegen der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms haben wir uns mit einer trinationalen Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates intensiv für unsere Anliegen eingesetzt. Die Stellungnahme der trinationalen Agglomeration Basel wurde an einer Medienkonferenz im Rahmen des AGGLO-Forums 2022 in Muttenz am 2. September 2022 der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Zu den Themen im Raum Bachgraben/Allschwil/Hégenheim wurde basierend auf den Forderungen der Agglomeration nun eine Arbeits- und Koordinationsplattform (AKB) mit den Bundesbehörden und den relevanten regionalen Gebietskörperschaften aus der Schweiz und Frankreich eingerichtet. Dies ist als Erfolg zu werten und wird in den kommenden Monaten zur Klärung der verkehrlichen und raumplanerischen Situation und der Akzeptanz der vorerst zurückgestuften Projekte in diesem wichtigen Wirtschafts- und Lebensraum unserer Agglomeration beitragen.

Bei trireno lag im vergangenen Jahr der Fokus bei der Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel auf dem kurz- und mittelfristigen Horizont. Die Einführung der 15-Minuten-Takte im Zeitraum von 2025 bis 2035 wird langsam, aber sicher greifbar. Die Arbeiten an den dafür notwendigen Infrastrukturprojekten biegen auf die Zielgerade ein, die Baustarts sind erfolgt oder erfolgen in Kürze. So sind die Bauarbeiten in Liestal und Muttenz für die Bevölkerung sichtbar, und man kann sich langsam vorstellen, wie zum Beispiel der Bahnhof Liestal nach Abschluss der Bauarbeiten aussehen wird. Weitere Infrastrukturprojekte haben im Jahr 2022 wichtige Hürden genommen. Beim Doppelspurausbau Grellingen-Duggingen ist die Plangenehmigung im Gange. Der Baustart ist

DIE FRÜCHTE WERDEN NACH DER ARBEIT GEERNTET.
2022 WAR EIN INTENSIVES ARBEITSJAHR.
DIE VORFREUDE AUF DIE FRÜCHTE IST DAHER GROSS.
ISAAC REBER, PRÄSIDENT VEREIN AGGLO BASEL

auf Frühling 2023 festgelegt. Ebenfalls im Jahr 2022 erhielt das Infrastrukturprojekt zur Neubaustrecke Karlsruhe–Basel im Abschnitt zwischen der Landesgrenze bis zur Rheinbrücke die Plangenehmigung. Auch die Leistungssteigerung im Bahnhof Basel SBB inklusive der provisorischen Passerelle hat im vergangenen Jahr die Plangenehmigung erhalten. Für den Ausbau der Elektrifizierung der Hochrheinbahn Erzingen–Basel wurden die Anträge auf Plangenehmigung für die Schweizer Streckenabschnitte eingereicht. Die Abschnitte auf deutschem Boden wurden bereits im Jahr 2020 eingereicht. Die Bahnanbindung EuroAirport erhielt im Jahr 2022 die zentralstaatliche Gemeinnützigkeitserklärung, die sogenannte «Déclaration d'Utilité Publique». Auf dieser Basis kann das Projekt auch mit öffentlichen Mitteln aus Frankreich finanziert werden.

Wie man gut erkennen kann, geht es mit grossen Schritten vorwärts. Ein bedeutender Anteil der Arbeiten bei trireno entfiel im vergangenen Jahr auch auf die Produktionsprozesse sowie organisatorische und rechtliche Fragen im mittelfristigen Horizont. Offene Fragen zu Abstellgleisen, Serviceanlagen, Rangierfahrten, neuem Rollmaterial, Bestellverfahren für die grenzüberschreitenden Linien zwischen der Schweiz und Frankreich sowie die Anpassungen der Tariflandschaft wurden bearbeitet. Nach jahrelangen Vorbereitungsarbeiten kommt der nächste Realisierungsschritt der trinationalen S-Bahn Basel deutlich näher – dann auch endlich mit den ersten grenzüberschreitenden Linien zwischen Frankreich und der Schweiz. Ich freue mich schon heute sehr darauf.

Abschliessend möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen der Politischen Steuerungen (Mitgliederversammlung), den Mitwirkenden in den Geschäftsleitungen (Vorstand), allen Beteiligten in den diversen Fachgruppen, den Ingenieur- und Beratungsbüros sowie dem Team der Geschäftsstelle von Agglo Basel für ihre grossartige Arbeit danken. Wir alle zusammen haben auch im Jahr 2022 wieder gezeigt, was eine starke grenzüberschreitende Trägerschaft leisten kann. Weiter so!



Isaac Reber, Präsident Verein Agglo Basel

01. Dezember 2023



2. DIE AKTIVITÄTEN DES AGGLOMERATIONS- PROGRAMMS BASEL

Stand zum Prüfprozess der 4. Generation

Das Jahr 2022 stand im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ganz im Zeichen des Prüfprozesses zur 4. Programmgeneration. Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wurde am 11. Juni 2021 fristgerecht beim Bund zur Prüfung eingereicht. Die Eingabe umfasste ein Projektportfolio mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von CHF 1,2 Milliarden für den dringlichen Realisierungshorizont mit Baubeginn in den Jahren 2024 bis 2028 (A-Projekte). Mit der gestarteten Vernehmlassung zur Botschaft der 4. Programmgeneration wurde die technische Prüfung durch den Bund abgeschlossen. Die Frist für Stellungnahmen zur Botschaft war auf den 10. September 2022 festgesetzt.

*DAS AGGLOMERATIONSPROGRAMM BASEL SCHNEIDET IN DER VERNEHM-
LASSUNGSVORLAGE MIT EINEM BUNDESBEITRAG VON CHF 226 MIO. IM
NATIONALEN VERGLEICH DER 32 PROGRAMME SEHR GUT AB.*

Die Prüfung des Bundes attestierte dem Basler Programm eine hohe Wirksamkeit. Die Botschaft sieht für Basel ein Investitionsvolumen von CHF 565 Mio. bei einer Mitfinanzierung von 40% vor, was einem Bundesbeitrag von CHF 226 Mio. entspricht. Eine Vielzahl der eingereichten Projekte war in der Botschaft enthalten. Einige für das Programm zentrale Massnahmen wurden jedoch zurückgestuft. Der für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Allschwil-Bachgraben wichtige Zubringer Bachgraben – Allschwil inklusive des französischen Contournements Hésingue-Hégenheim war nicht als A-Massnahme in der Botschaft enthalten. Ebenfalls zurückgestuft wurde das baselstädtische Tram Klybeck.

REGIERUNGSRÄTIN ESTHER KELLER:
DIE BEZUSCHUSSUNG DES BASLER PROGRAMMS MIT 40 % IST EIN
GROSSER ERFOLG FÜR DIE TRINATIONALE ZUSAMMENARBEIT.



ISAAC REBER, REGIERUNGSRAT UND PRÄSIDENT DES
VEREINS AGGLO BASEL: DER HANDLUNGSBEDARF FÜR DEN
RAUM ALLSCHWIL BACHGRABEN/HEGENHEIM MUSS VOM BUND
ANERKANNT WERDEN UND ES MÜSSEN LÖSUNGEN GEFUNDEN
WERDEN.



In den Wochen zwischen der Vernehmlassungseröffnung am 10. Juni 2022 und der Frist für die Einreichung von Stellungnahmen am 10. September 2022 fanden in der Folge intensive Abstimmungen zwischen den Kantonen und den Behörden in Deutschland und Frankreich statt. Die Ergebnisse dieser Abstimmung wurden von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms in einer 16-seitigen Stellungnahme formuliert. Sie zeigt sich insgesamt mit der positiven Bewertung der 4. Generation durch den Bund einverstanden.

Einige Korrekturen des Bundes in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr wurden dennoch kritisch bewertet. Insbesondere erachtete es die Trägerschaft als problematisch, dass trotz der guten Programmbewertung für den prosperierenden binationalen und bikantonalen Wirtschaftsraum Bachgraben Allschwil/Hégenheim nicht alle eingegebenen Verkehrsmassnahmen im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt wurden. Die trinationale Agglomeration Basel forderte daher, dass der Bund sich für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim ausspricht und den Handlungsbedarf sowie die Dringlichkeit anerkennt. In ihrer Stellungnahme



Bild: Stellungnahme der trinationalen Agglomeration Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

JEAN-MARC DEICHTMANN,

PRÄSIDENT DER SAINT-LOUIS AGGLOMERATION:

**DIE ZUSICHERUNG DES BUNDES, SICH BEIM THEMA BACHGRABEN
EINZUBRINGEN, IST EIN ENTSCHIEDENDER FORTSCHRITT UND EIN
STARKES ZEICHEN, DAS AUCH IN FRANKREICH SEINE WIRKUNG
HABEN WIRD.**



forderte die trinationale Agglomeration Basel zudem, dass einige kleinere Projekte in den dringlichsten Realisierungshorizont mit Baustart ab 2024 aufgenommen werden. Bei den Projekten handelt es sich um zwei Mobilitätsdrehscheiben in Rheinfelden (Aargau) und Rheinfelden (Baden) sowie um einen Veloweg zur Schulwegsicherung zwischen Mairach und Buus (BL). Zudem sollen die Kosten und die Projektzuteilung bei der neuen Langsamverkehrsunterführung in Dornach-Apfelsee entsprechend den SBB-Angaben angepasst werden. Weitere Forderungen von Agglo Basel betrafen die Überprüfung der Priorisierungen bei ÖV-Drehscheiben im mittelfristigen Horizont.

Seit der Eröffnung der Vernehmlassung im Juni 2022 hatten intensive Abstimmungen zwischen der Agglomeration Basel und dem Bund stattgefunden. Als Ergebnis dieser Abstimmungen hat der Bund der Agglomeration Basel schriftlich zugesichert, sich in die strategischen Planungen zum Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim einzubringen. Der Bund werde die Agglomeration dahingehend unterstützen, im Hinblick auf die nächste Generation eine mitfinanzierbare Lösung für eine wirksame, zukunftsweisende gesamtverkehrliche Erschliessung des betroffenen Raumes auszuarbeiten.

Die Stellungnahme der trinationalen Agglomeration Basel wurde an einer Medienkonferenz im Rahmen des AGGLO-Forums in Muttenz am 2. September 2022 der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

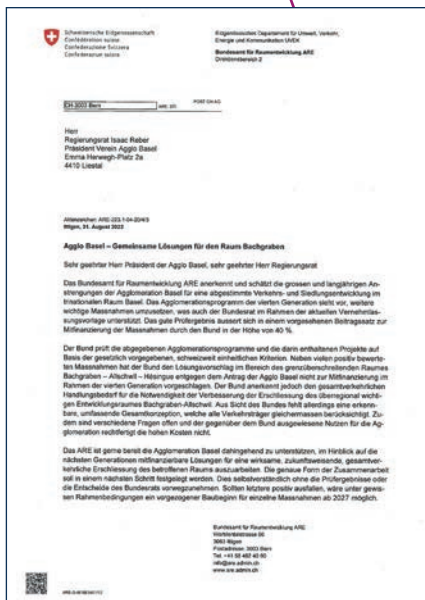


Bild: Brief der Direktion des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bzgl. gemeinsame Lösung für den Raum Bachgraben

AGGLO-Forum 2022 in Muttenz

Die trinationale abgestimmten Forderungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur 4. Programmgeneration wurden am 2. September 2022 am AGGLO-Forum in Muttenz vorgestellt. An der Veranstaltung nahmen rund 180 Vertreter aus Politik, Verwaltung und Interessenverbänden teil.

Neben den Forderungen zur 4. Generation befasste sich das AGGLO-Forum 2022 vor allem mit dem Auftakt zur 5. Generation. Die Einreichung in Bern ist für den 30. Juni 2025 vorgesehen. Zentraler Schwerpunkt des neuen Programms wird die umfassende Verknüpfung der vorhandenen Strategien zu Landschaft, Siedlung und Verkehr sein. Der integrale Ansatz wird mit vertieften räumlichen Betrachtungen einhergehen. Mit der 5. Programmgeneration möchte die trinationale Agglomeration Basel neue Massstäbe setzen und wird daher die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung in die Erarbeitung der Programmgeneration aufnehmen. Die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden im Rahmen der Korridorprozesse soll weitergeführt und intensiviert werden.

*EINGABEFRIST DER
5. GENERATION
IST DER 30. JUNI 2025.*





Ein Höhepunkt gleich zu Beginn des AGGLO-Fo-
rums war ein Polittalk mit Stellungnahmen zur Bun-
desprüfung der 4. Programmgeneration, an der Regie-
rungsrat Isaac Reber, Président Jean-Marc Deichtmann
von der Saint-Louis Agglomération, Ulrich Hoehler,
Erster Landesbeamter des Landkreises Lörrach, Alain Groff,
Leiter des Amtes für Mobilität des Kantons Basel-Stadt,
und Patrick Leyboldt, der Geschäftsführer von Agglo Basel,
teilnahmen. Die Vertreter der trinationalen Agglomeration Basel
zeigten sich entschlossen, die in der Stellungnahme formulier-
ten Änderungen beim Bund einzufordern.



Im zweiten Teil des AGGLO-Fo-
rums stand das Thema Klima im
Zentrum der Diskussionen. An einem Expertentalk zum Thema
«Was kann das Aggloprogramm zum Klimaschutz und zur Klima-
anpassung beitragen?» nahmen die Bundestagsabgeordnete Diana Stö-
cker (Kreisrätin Landkreis Lörrach), die Klimagerechtigkeitsaktivistin
Marie-Claire Graf, Prof. Dr. Alexander Erath (Fachhochschule Nordwest-
schweiz), Gruppenleiterin Lisa Euler (Stadtentwicklung und Raumplanung,
Gemeinde Allschwil), Landrat Simon Oberbeck (Kanton Basel-Landschaft)
sowie Kantonsplaner Dr. Martin Sandtner (Kanton Basel-Stadt) teil. An der
spannenden Diskussion konnte sich das Publikum mittels Sli.do mit eigenen
Fragen beteiligen.





Infobox



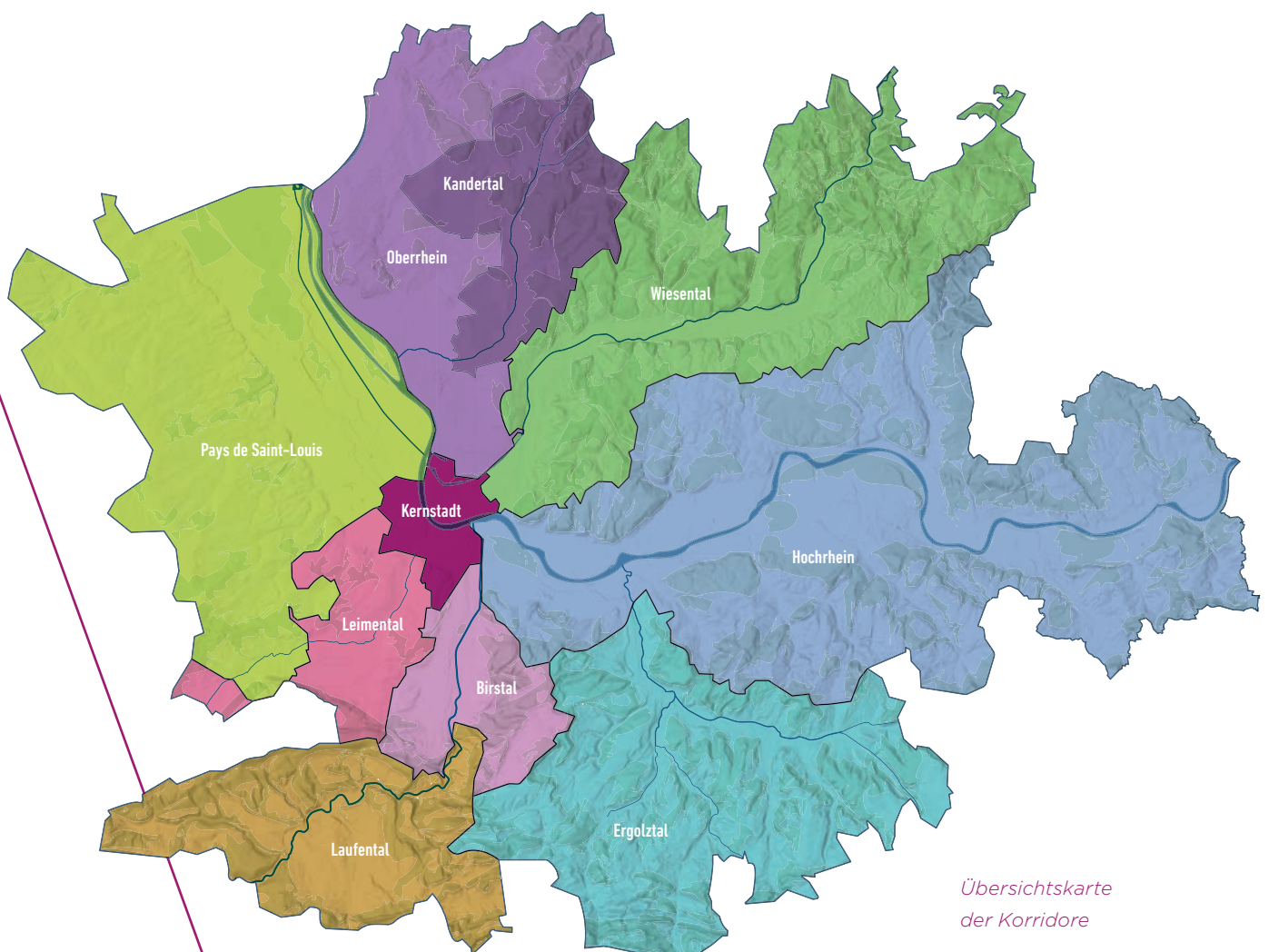
Grossprojekte sind separat finanziert

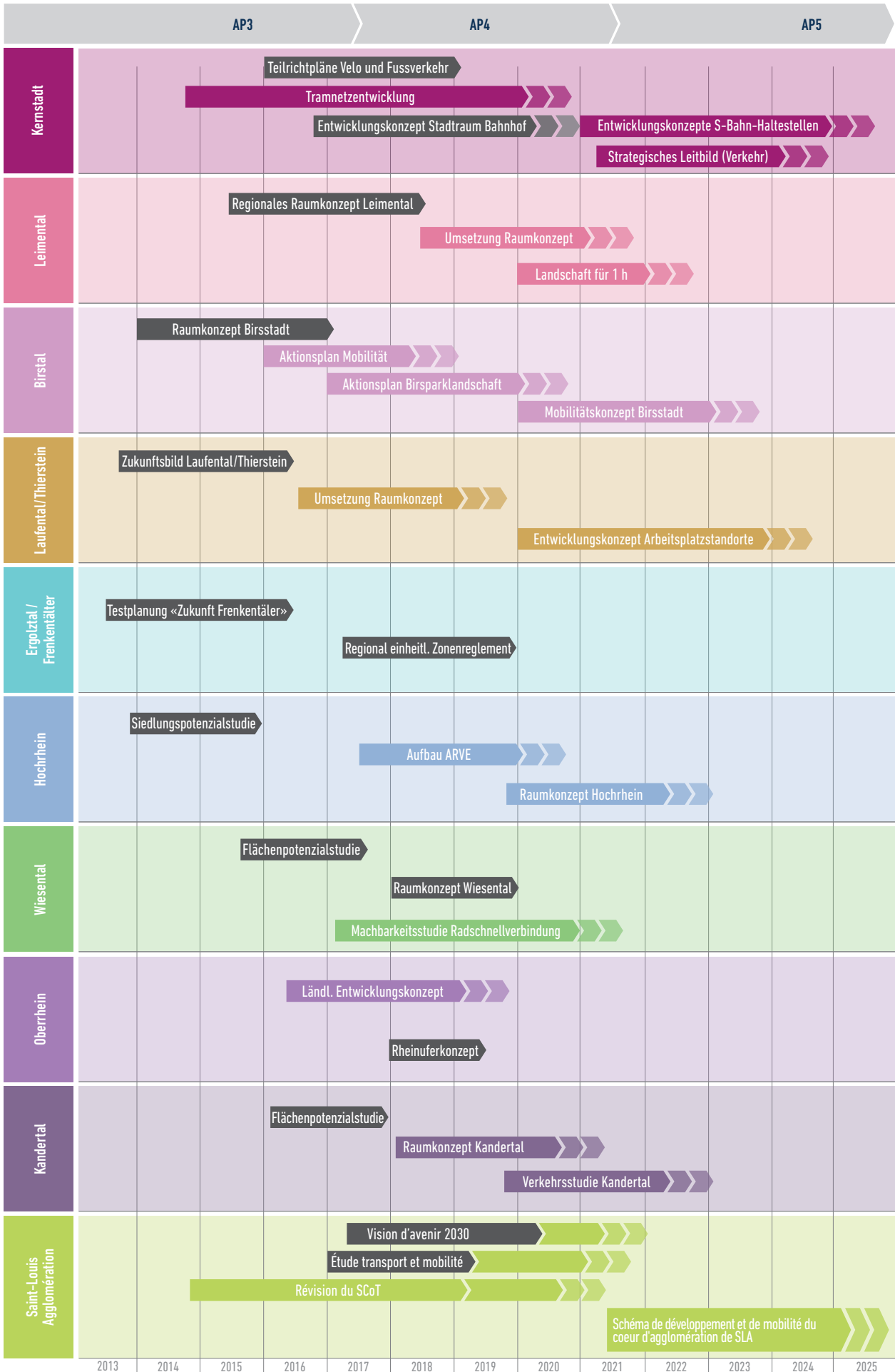
Die übergeordneten Schlüsselmassnahmen im Agglomerationsprogramm Basel wie die Ausbauvorhaben zur trinationalen S-Bahn Basel mit der neuen Bahnanbindung Euro-Airport, der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, dem Doppelspurausbau im Laufental, dem Ausbau der Wiesentalbahn sowie den Durchmesserlinien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

Die Korridorprozesse 2022

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 dort eigene Gremien oder Arbeitsgruppen geschaffen. Nach Bedarf begleitet Agglo Basel die Korridore bei ihren gemeindeübergreifenden Planungen und unterstützt diese finanziell.

FÜR DIE 5. PROGRAMMGENERATION WURDE DER PERIMETER DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS BASEL VOM BUND ANGEPASST UND VOR ALLEM AM HOCHRHEIN UM DIVERSE KOMMUNEN ERWEITERT. DER NEUE PERIMETER IST AB DEM 1. JANUAR 2023 GÜLTIG.







Raumkonzept Hochrhein

Am Hochrhein wird grenzüberschreitend ein Raumkonzept von Birsfelden/Grenzach-Wyhlen bis Laufenburg mit breiter Bürgerbeteiligung erarbeitet.

Die Erarbeitung des regionalen Raumkonzeptes soll dank der Unterstützung der Robert Bosch Stiftung in einen breiten Beteiligungsprozess eingebettet werden. Damit wird eine gute Verankerung in Gesellschaft und Politik bezweckt. Als eine von acht Regionen entlang der deutschen Grenze wurde der binationale Korridor Hochrhein für das Förderprogramm «Common Ground» ausgewählt. Die Stiftung fördert über einen Zeitraum von drei Jahren Beteiligungsprojekte mit insgesamt bis zu EUR 1,6 Millionen. Zum Auftakt der Zusammenarbeit mit der Robert Bosch Stiftung wurde am 22. November 2022 eine Partnerschaftsvereinbarung von Vertretern der Robert Bosch Stiftung, von Vertretern der Kantone Basel-Landschaft und Aargau sowie der Landkreise Lörrach und Waldshut, des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee, des Fricktal Regio Planungsverbands, des Vereins Agglo Basel und von politischen Vertretern aus den beiden Rheinfeldern und Pratteln unterzeichnet.

Die mit der Erarbeitung des Raumkonzeptes verfolgten Ziele sind gross: Eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung entlang der Städte und Gemeinden am Hochrhein soll sichergestellt werden. Der Fokus liegt dabei auf der Erhaltung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Bewohner und Bewohnerinnen sowie der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Hochrhein. Eine herausfordernde Aufgabe, denn die Verkehrsinfrastrukturen sind schon heute an verschiedenen Stellen überlastet, und der Hochrhein wird sich auch in den folgenden Jahren weiterhin dynamisch entwickeln. In den Kommunen am Hochrhein stehen Areale mit grossen Entwicklungsreserven zur Verfügung, in denen laut aktuellem Planungsstand gut 20'000 zusätzliche Einwohner und Einwohnerinnen Wohnraum finden und Arbeitsplätze für rund 26'000 Beschäftigte geschaffen werden können. Auch die Prognosen lassen auf eine dynamische Entwicklung schliessen: So können bis 2040 25'000 neue Einwohner und Einwohnerinnen hinzukommen und rund 15'000



neue Arbeitsplätze entstehen. Mit mehr Arbeitsplätzen und mehr Einwohnerinnen und Einwohnern werden auch die Mobilität und die Raumnutzungen weiter zunehmen. Da die Infrastrukturen zu Spitzenstunden bereits heute am Limit sind, gilt es diese Entwicklungsdynamik aktiv zu gestalten.

Die Vertreter der betroffenen Gebietskörperschaften möchten den Planungsprozess, der 2020 mit wichtigen Vorarbeiten gestartet hat, gemeinsam weiterführen. Im Rahmen eines breiten Beteiligungsprozesses zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunen, Verbänden, Vereinen und der Bevölkerung soll diskutiert werden, wie sich die Region in Zukunft räumlich entwickeln soll.

Ziel eines Beteiligungsprozesses ist es, frühzeitig und transparent zu informieren sowie durch verschiedene Partizipationsmöglichkeiten und Beteiligungsformate die Meinungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Interessenverbänden einzuholen. So kann es gelingen, in der breiten Bevölkerung Akzeptanz für die bevorstehenden Planungen und Projekte zu schaffen.



Foto:
©Erich Meyer



v.l.n.r.: Tobias Obert, Rheinfelden (Baden) (vorne); Sebastian Wilske, Regionalverband Hochrhein Bodensee (hinten); Klaus Eberhardt, Oberbürgermeister Stadt Rheinfelden (Baden); Lukas Lauper, Kanton Aargau; Franco Mazzi, Stadtmann Rheinfelden (AG); Markus Fäs, Fricktal Regio Planungsverband/Gemeindeammann Möhlin; Stephan Burgunder, Gemeindepräsident Pratteln; Lorenz I. Zumstein, Rheinfelden (AG); Lothar Probst, Landkreis Waldshut; Uli Hoehler, Landkreis Lörrach; Jesse Mägli, Agglo Basel.



WEBSEITE RAUMKONZEPT HOCHRHEIN: WWW.RAUMKONZEPT-HOCHRHEIN.ORG



Im Rahmen von **Common Ground**
Über Grenzen mitgestalten

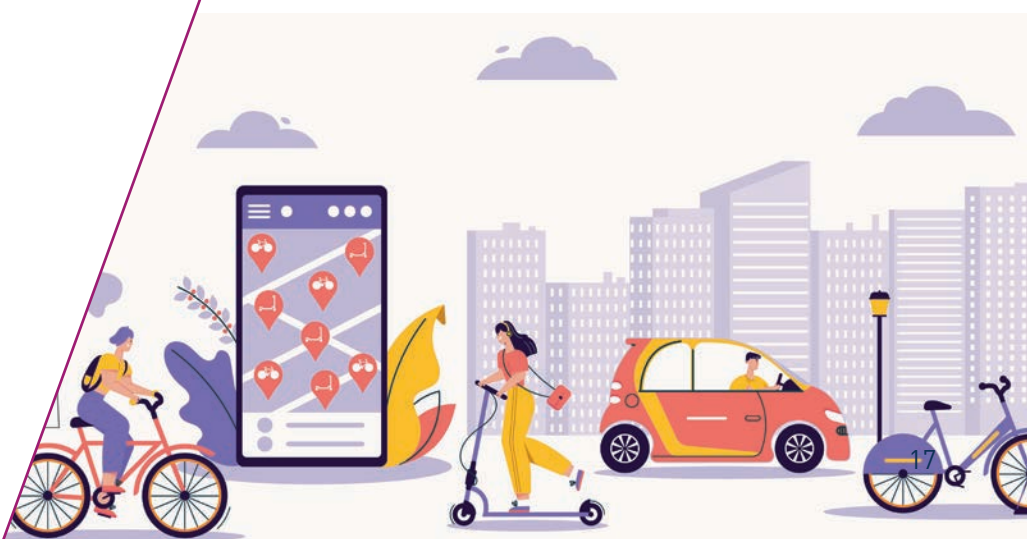


**WEBSEITE COMMON GROUND DER ROBERT BOSCH STIFTUNG:
WWW.BOSCH-STIFTUNG.DE/DE/PROJEKT/Common-Ground-UEBER-GRENZEN-MITGESTALTEN**

Erstes AGGLO-Fachsymposium «Sharing über Grenzen» in Allschwil

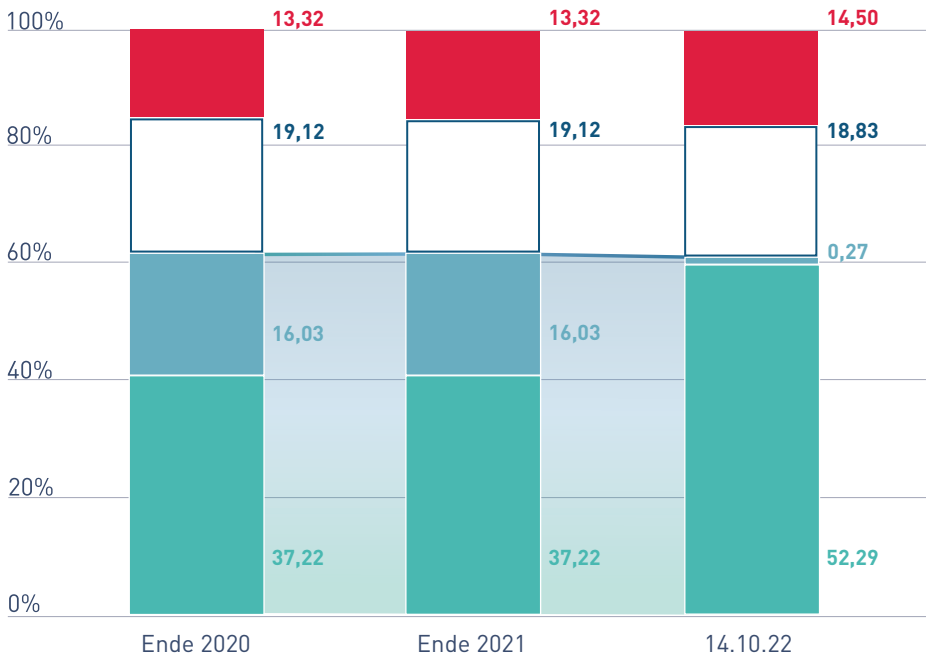
Am 8. Dezember 2022 fand in der Innovation Garage in Allschwil das erste Fachsymposium als neue Veranstaltungsreihe von themenbezogenen Abendveranstaltungen des Agglomerationsprogramms Basel statt. Mit diesem neuen Partizipationsformat soll das Interesse und der Bekanntheitsgrad des Programms bei fachlich interessierten Politikern, Verwaltungsmitarbeitern und Interessenverbänden erhöht werden.

Das Fachsymposium thematisierte die grenzüberschreitende geteilte Mobilität. Nach zwei Inputreferaten zu den Themen «Sharing in unserer Agglomeration» und «Sharing in Europa» wurde auf einem mit Experten besetzten Panel über die steigende Nachfrage nach geteilten Mobilitätsangeboten (Carsharing, Velo-Verleih, E-Scooter-Verleih) diskutiert. Im Zentrum standen dabei die Herausforderungen der gemeinde-, kantons- und länderübergreifenden Einführung von Sharing-Angeboten, unter anderem die administrativen Hürden, die eine Nutzung im grenzüberschreitenden Verkehr erschweren. An der Veranstaltung nahmen rund 30 Personen teil.

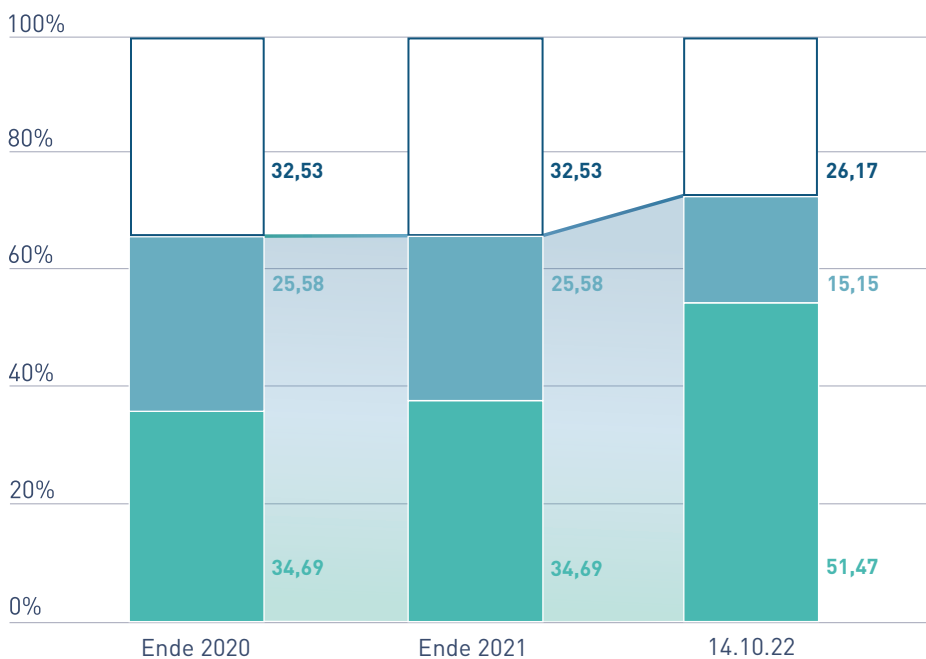


Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Stand Umsetzung AP1 (in Mio. CHF)

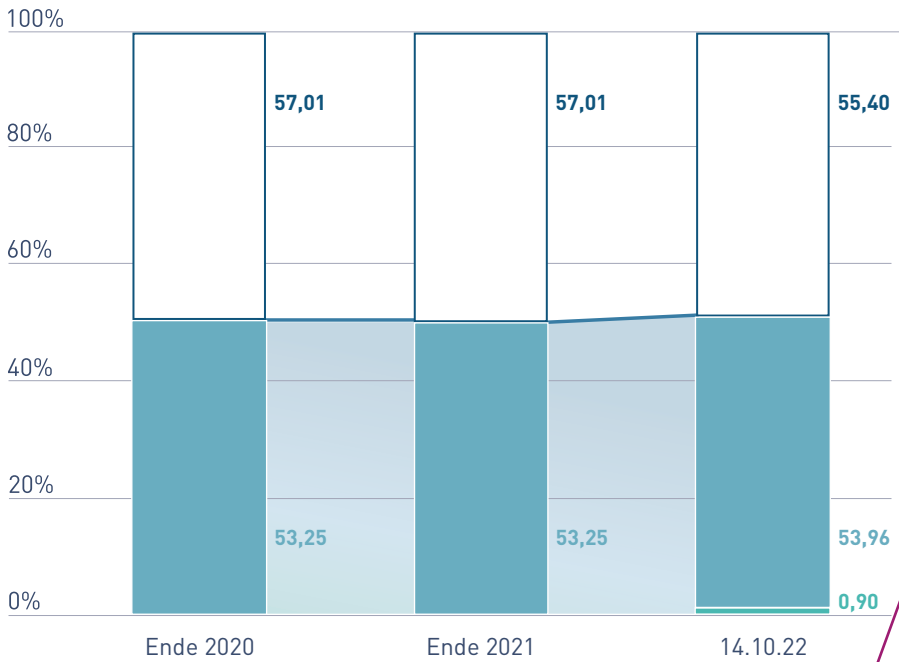


Stand Umsetzung AP2 (in Mio. CHF)

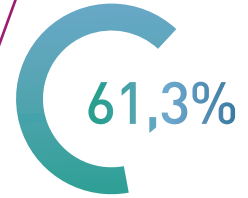


■ Verpflichtet und gebaut
 ■ Verpflichtet und in Bau
 Nicht verpflichtet (in Arbeit)
 ■ Beim Bund sistierte Projekte

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 2022
**16,9% sistiert



Das Agglomerationsprogramm wirkt

Fertige und laufende Projekte 2022

UMGESTALTETER RHEINUFERWEG IN STEIN ERÖFFNET

(LV28)



Der Rheinuferweg im aargauischen Stein wurde für die komplett barrierefreie Nutzung erneuert und an mehreren Stellen mit breiten Sitztreppen, Sitzbänken und Tischen zum Verweilen ausgestattet. Ein verbesserter Zugang zum Badestrand und eine Aussichtsplattform wurden ebenfalls realisiert. Durch diese Aufwertungen soll der Rhein mehr in das alltägliche Leben einbezogen werden. Das Projekt wurde durch das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mitfinanziert und die aufgewertete Rheinpromenade am 11. Juni 2022 feierlich eröffnet. Der Aufenthalt entlang der Fluss- und Naturlandschaft des Rheins hat in Stein eine grosse Aufwertung erhalten, die von der Bevölkerung beidseits des Rheins sehr geschätzt wird.





ERNEUERUNG ST. ALBAN-GRABEN IN BASEL DEM VERKEHR ÜBERGEBEN

(LV1.9)

Ein neuer Kreisels beim Kunstmuseum am St. Alban-Graben in Basel sorgt für höhere Verkehrssicherheit und flüssigeren Verkehr. Die Velofahrenden profitieren von einem durchgehenden Velostreifen in Richtung Elisabethenstrasse. Zudem wird der motorisierte Individualverkehr auf verkehrsorientierte Strassen kanalisiert. Das Projekt wurde durch das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mitfinanziert. Die Inbetriebnahme erfolgte im Juli 2022.





VERLEGUNG RHEINSTRASSE (SALINA RAURICA) IN PRATTELN ERÖFFNET

(M4)

Nach rund dreijähriger Umbauarbeiten erfolgte am 14. September 2022 die Aufrichtfeier der neuen Rheinstrasse entlang der Autobahn A2/A3. Die Strasse stellt ein Schlüsselprojekt in der Entwicklungsplanung Salina Raurica dar. Das neue Trasse der verlegten Hauptverkehrsstrasse 3/7 ist rund 2,3 km lang und beinhaltet unter anderem drei Verkehrsknoten, zwei Unterführungen und fünf Kleintierdurchlässe. Das Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation schafft Platz für eine grossflächige und zusammenhängende Entwicklungsreserven. Die Strassenverlegung erlaubt es, das Bauland optimal zu erschliessen, und entlastet die bestehenden wie auch die neu entstehenden Quartiere in Pratteln und Augst vom Durchgangsverkehr.

ERNEUERUNG WIELANDPLATZ IN BASEL FERTIGGESTELLT

(LV1.26)

Wo früher auf überdimensionierten Asphaltflächen gefahren wurde, entstanden Grüninseln, ein Trinkbrunnen und Möglichkeiten zum kurzzeitigen Verweilen. Die Einführung von Tempo 30 am Wielandplatz und die Schaffung einer Mittelinsel auf der Achse Wanderstrasse-Brennerstrasse hat die Verkehrssicherheit für zu Fuss Gehende deutlich erhöht. Auch für den Veloverkehr bietet der Wielandplatz als ein wichtiger Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes entsprechende attraktive und sichere Veloführungen an. Die Bauzeit konnte dank optimierten Bauabläufen und gutem Wetter verkürzt werden. Der Platz wurde am 2. Dezember 2022, insgesamt ca. 6 Monate früher als geplant, durch Regierungsrätin Esther Keller wieder den Anwohnenden übergeben.





tireno

Trinationale S-Bahn Bas
RER trinational de Bâle

3. DIE AKTIVITÄTEN VON TRIRENO

Der Mittelfrist-Horizont 2030 rückt in den Fokus →

Kurz- und Langfristhorizont sind auf Kurs

Die kurzfristige Planung läuft

Der Angebotsschritt 2025, der sich im Wesentlichen auf die Einführung des 15-Minuten-Taktes bezieht, ist weitgehend aufgegleist. Detailabstimmungen sind jedoch weiterhin im Gange. Hierzu hat trireno den Lead zur Veranstaltung der jährlichen trinationalen Fahrplankonferenz übernommen, in der sich die Besteller des Regionalverkehrs sowie Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den drei Ländern über anstehende Fahrplananpassungen in den kommenden Jahren informieren. Der Anlass wurde vormals vom Kanton Basel-Stadt initiiert und wird nunmehr gemeinsam mit trireno organisiert.

Für die langfristige Planung engagieren sich nun auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Anstrengungen von trireno zum langfristigen Ausbauhorizont der trinationalen S-Bahn – mit ihrem Kernelement Herzstück – beginnen Früchte zu tragen. Während die Mitglieder von trireno seit ihrem ersten Beschluss Ende 2014 unverändert hinter dem trinational abgestimmten Zielkonzept stehen, hat der Schweizer Bund unter dem Namen «Kapazitätsausbau Knoten Basel» die Federführung für die Planung und Projektierung der hierzu notwendigen Infrastrukturen übernommen. SBB Infrastruktur, DB Netz und das Bundeseisenbahnvermögen haben in Abstimmung mit SNCF Réseau ihre Planungsressourcen massiv hochgefahren. trireno begleitet diese Arbeiten eng und stellt die Interessenwahrung für das Angebot der trinationalen S-Bahn sowie die Information und den Einbezug seiner Mitglieder sicher.

Der Mittelfrist-Horizont 2030 rückt in den Fokus



S-Bahnen verkehren häufiger, bedienen neue Haltestellen und fahren wieder grenzüberschreitend

Für die Arbeit der Geschäftsstelle steht der Zielhorizont 2030, der ab Ende 2027 bis ca. 2037 schrittweise umgesetzt wird, im Vordergrund: Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen die neuen grenzüberschreitenden Linien S2 und S4, die das Elsass wieder umsteigefrei mit der Nordwestschweiz verbinden werden. Auf den Abschnitten zwischen Basel SBB und Liestal, Aesch und dem EuroAirport sowie auf der Wiesentalbahn zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf wird der lang erwartete Viertelstundentakt ermöglicht. Auf der Hochrheinbahn werden neue Elektrotriebwagen der Linie S7 die vormalige dieselbetriebene Regionalbahn ablösen und neu durchgehend von Basel Bad Bf über Waldshut bis Koblenz (AG) verkehren.

Schliesslich werden acht neue S-Bahn-Haltestellen an zentralen Umsteigeknoten sowie wichtigen Entwicklungs- und Nachfrageschwerpunkten ihren Betrieb aufnehmen:

- EuroAirport
- Basel Morgartenring
- Basel Solitude
- Lörrach Zentralklinikum
- Rheinfelden-Warmbach
- Bad Säckingen-Wallbach
- Waldshut West
- Dornach-Apfelsee

Schritt für Schritt

Die Massnahmen, die für die Aufnahme dieses neuen Angebotes notwendig sind, sind äusserst vielfältig. Allein die Planung und Realisierung der Infrastruktur-Ausbauten bedingen eine koordinierte grenzüberschreitende Abstimmung. Die erwarteten Inbetriebnahme-Daten der Infrastrukturen, die ohnehin noch Änderungen erfahren können, werden sich über rund 10 Jahre erstrecken. Entsprechend kann das Angebot nur schrittweise hochgefahren werden. Für diese Zeit müssen bereits jetzt entsprechende, vorübergehende Angebotskonzepte geplant und abgestimmt werden, die je nach Realisierungsabfolge der Infrastrukturen in verschiedenen Szenarien eintreten können. Diese Migrationsplanung hat auch die Aspekte Produktion, Rollmaterial, Bestellprozess und Finanzierung zu berücksichtigen.



Produktionsprozesse rücken in den Vordergrund

Dass geplante Angebotskonzepte nur dann umgesetzt werden können, wenn sie auf funktionierenden Produktionskonzepten basieren, musste auch im Rahmen der Planungen des Schweizer Bundes zum Angebotskonzept 2035 (AK35) festgestellt werden. Die beteiligten Bahnunternehmen haben dem 2020 verabschiedeten Konzept beschieden, dass es aufgrund mangelnder Kapazitäten insbesondere für das Zu- und Wegstellen von Zügen nicht umsetzbar sei. Insbesondere an grossen Knoten, darunter auch Basel SBB, müssten zusätzliche Rangierfahrten und Abstellgleise eingeplant werden. Dieser Prozess läuft aktuell unter dem Namen «Konsolidierung AK35», sein Ergebnis möchte der Schweizer Bundesrat 2026 dem Parlament vorlegen. trireno begleitet diesen Prozess eng, vor allem hinsichtlich der grenzüberschreitenden Angebote und der notwendigen Zusammenarbeit der französischen und schweizerischen Bahnunternehmen bei der Produktion der neuen grenzüberschreitenden S-Bahnen. Ebenso stellt trireno sicher, dass allfällige Anpassungen am Angebot, die aus der Konsolidierung AK35 hervorgehen, den Bedürfnissen der Kundschaft und den Anforderungen der Mitglieder gerecht wird.

Neues Rollmaterial

Um den infrastrukturellen Anforderungen des französischen und des schweizerischen Schienennetzes gerecht zu werden, bedingt das neue grenzüberschreitende S-Bahn-Angebot die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitet trireno dieses Geschäft vor, damit den französischen und schweizerischen Bestellern (trireno-Mitglieder und BAV) ein abgestimmtes Beschaffungskonzept vorgelegt werden kann, das mit den jeweiligen Beschaffungsregeln kompatibel ist und den Bedürfnissen für das zukünftige Angebot Rechnung trägt. Die bestellerseitige Genehmigung ist für 2023 vorgesehen.



Finanzierung und Bestellung

Für die grenzüberschreitenden Angebote erarbeitet trireno die Grundlagen für eine korrekte Abgrenzung der Finanzierungszuständigkeit der verschiedenen Mitglieder. Ebenfalls bereitet trireno den Prozess der Angebotsbestellung vor, der sich zwischen Frankreich und der Schweiz grundsätzlich unterscheidet: Für die Organisation der zukünftigen Vertragsverhältnisse zwischen den fünf Bestellern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen werden verschiedene Optionen untersucht, die den geltenden (teilweise neuen) Gesetzen und Verordnungen entsprechen und die Erfordernisse der Vertragspartner erfüllen.



Anpassung der Tariflandschaft

Ein gänzlich neues Themenfeld, das vom Schweizer Bundesamt für Verkehr an trireno herangetragen wurde, betrifft die Tarifgestaltung im grenzüberschreitenden Regionalverkehr. Namentlich verleiht das BAV seiner Forderung Nachdruck, das Schweizer Tarifsystem auch auf das grenznahe Ausland auszuweiten. Entsprechende Lösungen sind auch im Sinne der trireno-Mitglieder und sind dabei nicht nur einseitig von der Schweiz ausgehend, sondern gegenseitig geprägt. trireno entwirft entsprechende Lösungen und Vereinbarungen und stimmt diese mit den diversen zuständigen Tariforganisationen ab. Je nach Bereich sind dies die Tarifverbände, die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. der Schweizerische Dachverband Alliance Swispass, die Besteller (d. h. die trireno-Mitglieder) selbst oder deren angegliederte Organisationen.




Projektorganisation

Aufgrund des intensiven Austauschs wurde die Zusammenarbeit für die grenzüberschreitenden Angebote zwischen der Schweiz und Frankreich auf den Horizont 2030 mit einer bestellerseitigen Projektorganisation neu strukturiert. Für diverse Themenbereiche (Angebotsplanung, Bestellung, Finanzierung, Tarif, Kommunikation etc.) hat jedes Mitglied einen Ansprechpartner oder eine Ansprechpartnerin definiert. Dies vereinfacht die Zusammenarbeit und ermöglicht ein rasches und effizientes Voranschreiten.

Auch seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Personenverkehr und SNCF Voyageurs wurde angesichts ihres Ziels, den Betrieb der grenzüberschreitenden Linien S2 und S4 im Auftrag der Besteller auszuführen, eine Projektorganisation unter dem Namen EuroBasilea etabliert. Eine gemeinsame Organisationseinheit zwischen den Infrastrukturbetreibern SNCF Réseau und SBB Infrastruktur ist in Vorbereitung.

Diese Strukturen vereinfachen die Organisation des grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebots und ermöglichen ein effizientes Voranschreiten bei den zahlreichen notwendigen Koordinationen.





Infrastrukturmassnahmen in allen drei Ländern auf gutem Weg

Intensive Planungsarbeiten am langfristigen Angebotsziel

Basierend auf dem schweizerischen Bundesbeschluss zum Bahn-Ausbau schritt 2035 aus dem Jahre 2019 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Federführung und die Finanzierung für die Planungen der Kapazitätssteigerung Knoten Basel (inkl. Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel) übernommen.

2022 haben die SBB Infrastruktur gemeinsam mit DB Netz und Bundesbahnvermögen sowie in Abstimmung mit SNCF Réseau und den Kantonen die Arbeiten an der «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» (VKKB) aufgenommen. Diese soll bis 2024 abgeschlossen sein, anschliessend erfolgt das Vorprojekt.

Im Mai 2022 haben das BAV, die SBB und die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam den Medien die Erkenntnisse aus der vorangegangenen Studienphase vorgestellt. Der unter dem Namen «Fünfpunkteplan» veröffentlichte Bericht zur Konfiguration eines ausgebauten Bahnknotens Basel stellt die Grundlage für das nun gestartete Vorprojekt dar. Der Fünfpunkteplan beinhaltet insbesondere den gemeinsamen Stossrichtungsentscheid des Bundes, der Bahnen und der Kantone, dass das Herzstück der trinationalen S-Bahn zusammen mit dem Tiefbahnhof Basel SBB ein zentraler Bestandteil des ausgebauten Knotens Basel darstellen wird.

Neben der Begleitung der fachlichen Arbeiten zum Fünfpunkteplan sowie zur VKKB hat trireno die Federführung für die Standortsuche für zusätzliche Abstell- und Serviceanlagen der trinationalen S-Bahn übernommen, die auf den Horizont mit Herzstück erforderlich werden. Die Festlegung und Sicherung der Standorte kann nicht durch die Bahnunternehmen selbst durchgeführt werden, denn sie ist eng verknüpft mit der Rollmaterialstrategie der Besteller und muss einheitlich im gesamten Einzugsbereich der trinationalen S-Bahn Basel erfolgen. Den mehrjährigen Prozess wird trireno auch unter Einbezug der Kommunen und der verschiedenen Behörden durchführen, die mit der Raumplanung betraut sind.

**«DIE FRAGE IST NICHT MEHR, OB, SONDERN WANN
DAS HERZSTÜCK REALISIERT WIRD.»**

*ESTHER KELLER AN DER MEDIENKONFERENZ
ZUM FÜNFPUNKTEPLAN VOM 25. MAI 2022*



Infrastrukturprojekte für den Horizont 2030 auf der Zielgeraden

Viele Infrastrukturprojekte haben im Jahr 2022 wichtige Hürden genommen und schreiten erfreulich voran:

Die Bahnanbindung EuroAirport (Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport) erhielt von französischer Seite die zentralstaatliche Gemeinnützigkeitserklärung (Déclaration d'Utilité Publique). Auf dieser Basis kann das Projekt auch mit öffentlichen Mitteln aus Frankreich finanziert werden, nachdem der Schweizer Bund seine finanzielle Beteiligung bereits 2019 im Bundesbeschluss zum Bahn-Ausbauschnitt 2035 beschlossen hat.

Das deutsche Bundeseisenbahnvermögen erhielt für den Schweizer Abschnitt der Neubaustrecke Karlsruhe–Basel (Landesgrenze bis Rheinbrücke) die Plangenehmigungsverfügung des BAV. Die Arbeiten der Deutschen Bahn konnten danach unverzüglich aufgenommen werden, sodass für die letzten Teilstücke des auf vier Spuren ausgebauten Streckenabschnitts 9 Müllheim–Basel weiterhin eine Inbetriebnahme auf 2030 angestrebt wird.

Die Leistungssteigerung im Bahnhof Basel SBB inkl. provisorischer Passerelle erhielt die Plangenehmigungsverfügung des BAV kurz vor Jahresende. Die Bauarbeiten konnten somit Anfang 2023 aufgenommen werden, die Inbetriebnahme ist für Ende 2025 geplant.

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Erzingen–Basel hat das Bundeseisenbahnvermögen die Anträge auf Plangenehmigung für die Schweizer Streckenteile beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Dies erfolgte, nachdem die Planfeststellungsunterlagen für die deutschen Abschnitte bereits 2020 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht worden war. Die Inbetriebnahme ist Ende 2027 vorgesehen.

Beim Projekt zur Kapazitätssteigerung der Garten- und Wiesentalbahn konnte die Deutsche Bahn die Arbeiten an den Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) aufnehmen. Diese sollen 4 Jahre dauern und bis Ende 2025 abgeschlossen werden. Eine Inbetriebnahme wird für 2035 angestrebt.

Auch bei weiteren Projekten sind erfreuliche Fortschritte festzustellen: beim Doppelspurausbau Grellingen–Duggingen (Plangenehmigungsverfahren im Gange), bei der Entflechtung Muttenz–Basel, dem Vierspurausbau mit Wendegleis Liestal (beide im Bau) und bei den diversen neuen S-Bahn-Haltestellen (Planungs-/Studienphase).

4. JAHRESRECHNUNG

AGGLO BASEL HAT DAS JAHR **2022** MIT EINEM NEGATIVEN JAHRESERGEBNIS ABGESCHLOSSEN. DIE ERFOLGSRECHNUNG WEIST EINEN ERTRAG VON CHF **1,692 MIO.** UND AUFWÄNDE VON KNAPP CHF **1,792 MIO.** AUS. DAMIT SCHLIESST DIE RECHNUNG VON **2022** MIT CHF **100'286 IM MINUS** AB. DIE JAHRESRECHNUNG **2022** WURDE VON DER DUTTWEILER & PARTNER WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG EINEM REVIEW UNTERZOGEN. AUS DEM BERICHT DER REVISOREN GEHT HERVOR, DASS KEINE SACHVERHALTE GEFUNDEN WURDEN, AUS DENEN GESCHLOSSEN WERDEN KANN, DASS DIE BUCHHALTUNG NICHT DEM GESETZ UND DEN STATUTEN ENTSPRICHT.

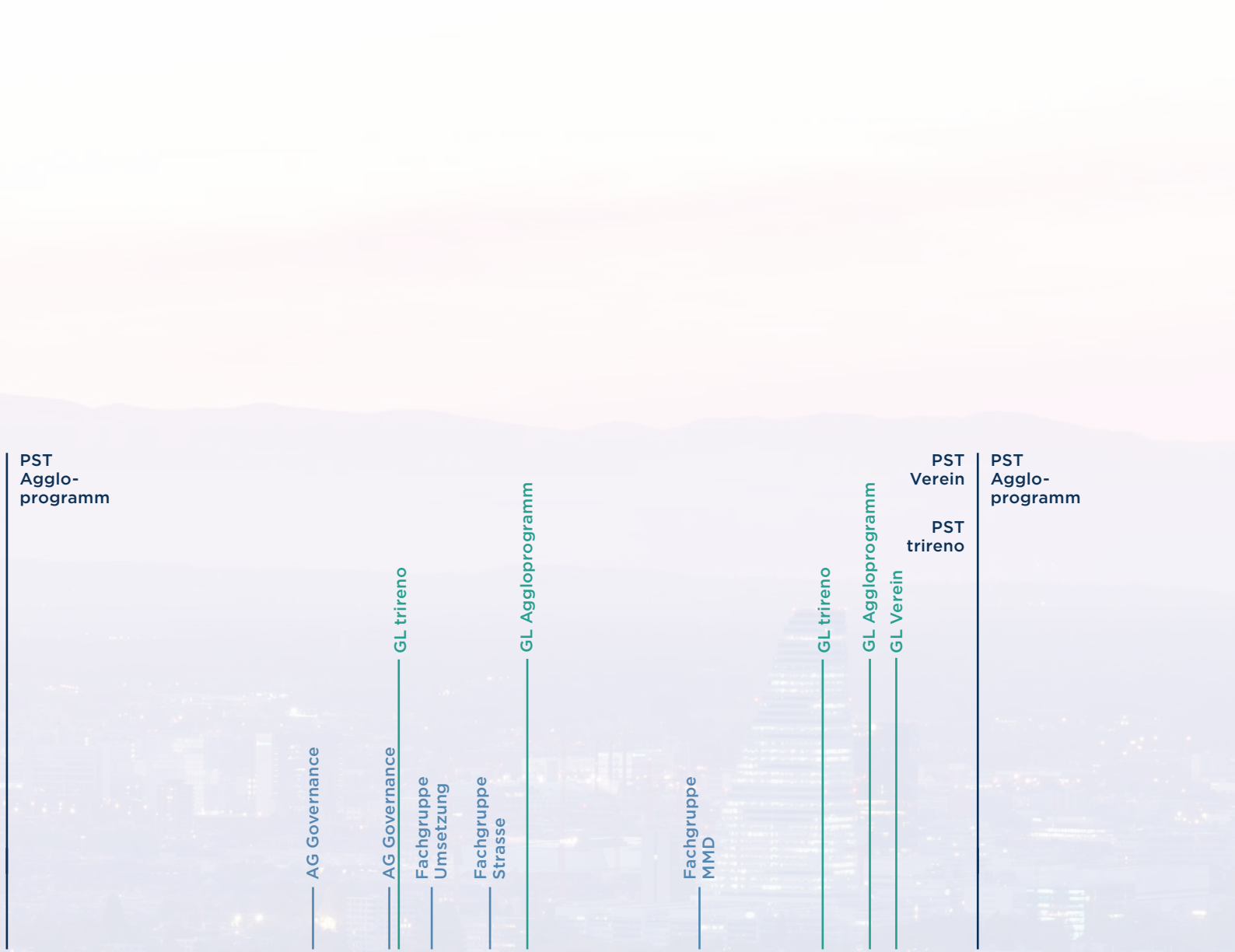
5. CHRONIK 2022



2022 Januar Februar März April Mai Juni

Trinationale
Fahrplankonferenz





PST
Agglo-
programm

PST
Agglo-
programm

PST
Verein

PST
trireno

AG Governance

AG Governance
GL trireno

Fachgruppe
Umsetzung

Fachgruppe
Strasse

GL Aggloprogramm

Fachgruppe
MMD

GL trireno

GL Aggloprogramm

GL Verein

Juli

August

September

Oktober

November

Dezember

2023

AGGLO-Forum
2022

AGGLO-Fachsymposium





6. AUSBLICK

Nach dem Arbeitsjahr 2022 steht im kommenden Jahr wieder ein Jahr der Entscheidungen an.

Voraussichtlich im Februar 2023 wird der Bundesrat die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation beschliessen und dem Parlament zum Beschluss übergeben. Der Parlamentsbeschluss ist auf Dezember 2023 vorgesehen. Falls alles verläuft wie erwartet, wird das gute Ergebnis der Agglomeration Basel im Parlament bestätigt, und rund 120 Projekte werden dadurch eine Mitfinanzierung von 40% erhalten.

Die Arbeiten an der 5. Programmgeneration werden im kommenden Jahr auf Hochtouren laufen, und gegen Ende 2023 wird die neue Programmgeneration langsam Formen annehmen. Themen wie das Konzept für die multimodalen Drehscheiben, die neue Schwachstellenanalyse Strasse, Sharing über Grenzen beim Mobilitätsmanagement sowie die Themen Klima und Siedlungsqualität werden im kommenden Jahr grosse Schritte vorangehen. Auch bei der Zusammenarbeit mit den Kommunen wird 2023 viel geschehen. Das Bürgerbeteiligungsverfahren im Korridor Hochrhein wird angelaufen sein, und wir werden bis Ende des Jahres sehen, ob dieses Verfahren Modellcharakter für andere Korridore der Agglomeration haben kann. Ein Highlight beim Agglomerationsprogramm wird das ganztägige AGGLO-Forum im Volkshaus in Basel sein, das am 10. November 2023 stattfinden wird.

Bei der trinationalen S-Bahn Basel wird es im kommenden Jahr noch konkreter für den kurz- und mittelfristigen Horizont. Der Bundesrat und gegen Ende Jahr das Bundesparlament werden sich mit dem Standbericht, der sogenannten Botschaft 2023, zu den vergangenen Botschaften beschäftigen. Bei trireno beginnen im kommenden Jahr ebenfalls die vorbereitenden Arbeiten zur Botschaft 2026. Wir sind hier als Region sehr stark gefordert, damit wir unsere Interessen beim Bahnknoten Basel und beim Herzstück gebührend einbringen können.

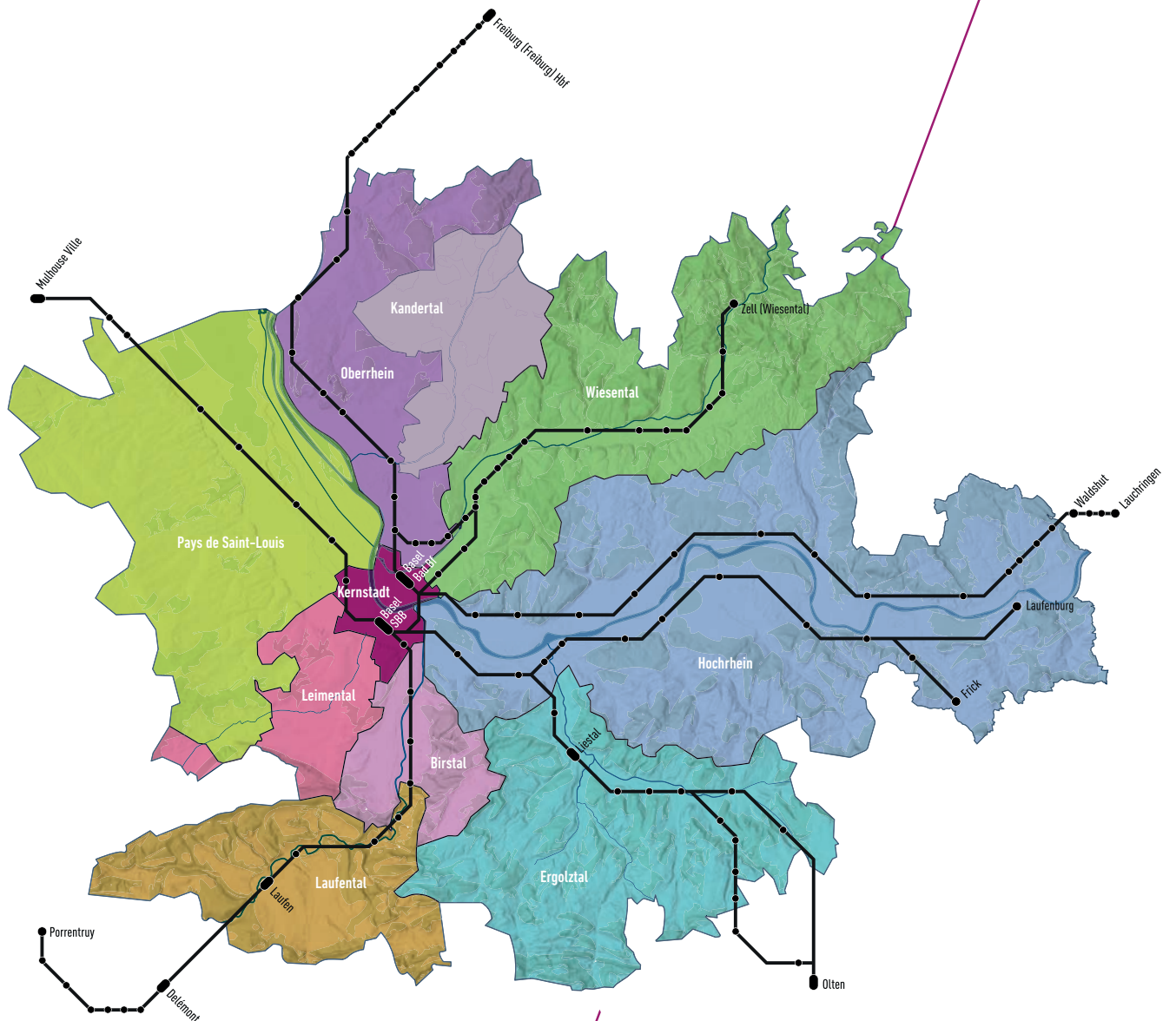
7. DER VEREIN AGGLO BASEL

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 Solo-thurn. 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.

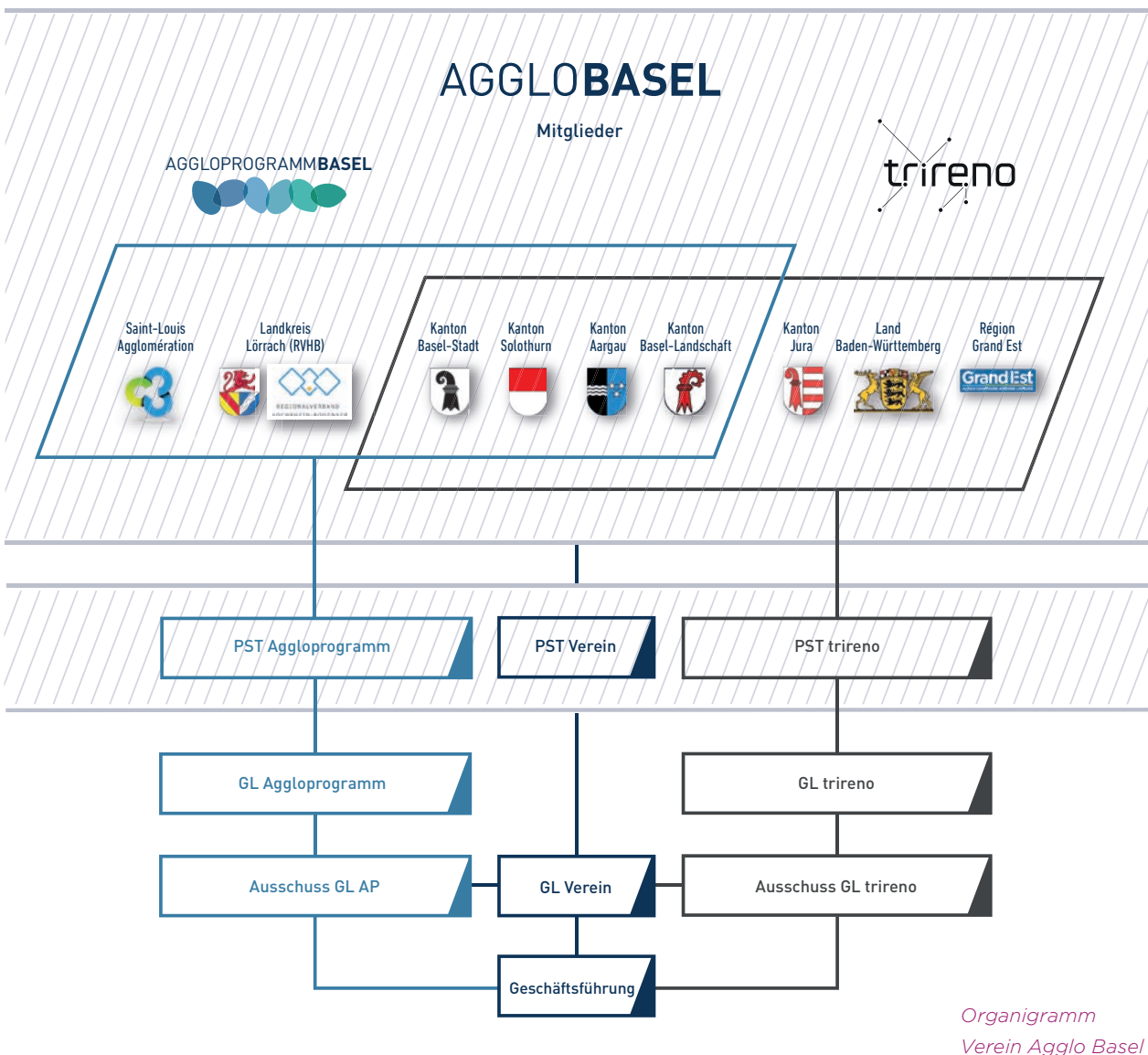
Nur eine ganzheitliche Planung und eine aufeinander abgestimmte Entwicklung von Siedlung und Verkehr kann in Zukunft die verkehrlichen Herausforderungen bewältigen und die Lebensqualität in der Agglomeration sicherstellen. Dies zu erreichen ist das Ziel des Vereins Agglo Basel.

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.



WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG

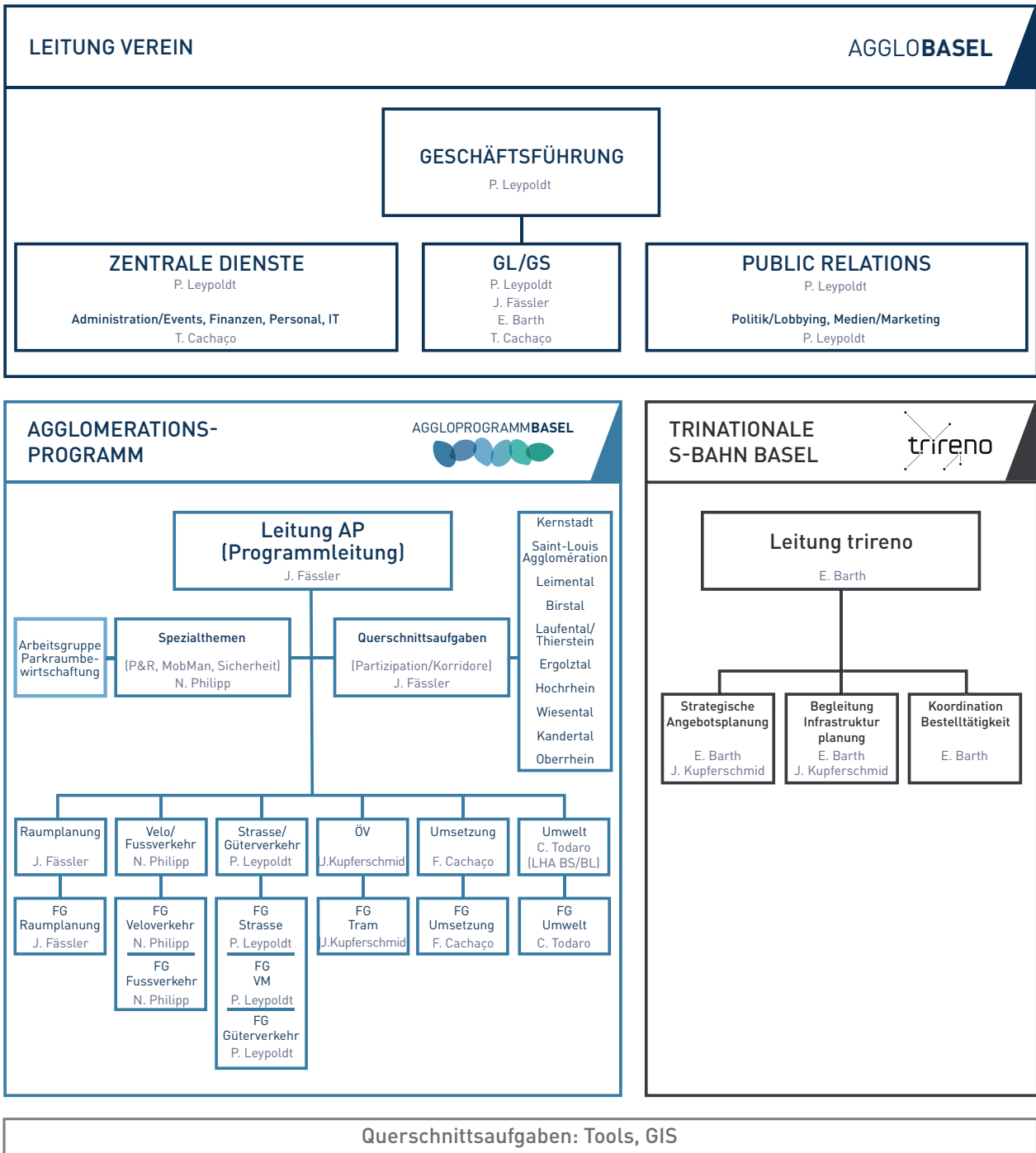
Im Aufgabenbereich **«trireno»** haben sich die sieben Bestellbehörden auf Schweizer, deutscher und französischer Seite zusammengeschlossen – namentlich die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura, das Land Baden-Württemberg sowie die Région Grand Est –, die ihre strategische 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 meist 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 Aufgabebereichen strukturiert. Aktuell sind dort 7 Mitarbeitende tätig. Geführt wird die Geschäftsstelle seit ihrer Gründung im Jahr 2011 von Patrick Leypoldt.



Organigramm Geschäftsstelle
Stand: 2021

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 trireno



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 trireno
sind auch Mitglieder der PST Verein Agglo Basel.*

Mitglieder der GL Aggloprogramm



Thomas Waltert
Kantonsplaner
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
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 Schienen-
personennahverkehr
Ministerium für Verkehr
Land 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 2022

Dr. Patrick Leypoldt

Geschäftsführer

Tel.: +41 61 926 90 51

patrick.leypoldt@agglobasel.org

Tania Cachaço

Leiterin HR & Finanzen,

Sekretariat & Events

Tel.: +41 61 926 90 50

tania.cachaco@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

Fabio Cachaço

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.cachaco@agglobasel.org

Camille Burg

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 54

camille.burg@agglobasel.org

Jesse Mägli

Projektleiter

Tel.: +41 61 926 90 59

jesse.maegli@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

www.aggloprogramm.org

www.agglobasel.org

