



## Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz  
Uferstrasse 10  
4414 Füllinsdorf  
sektionBSBL@tcs.ch  
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron  
Tel.: + 41 61 906 66 11  
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung  
Worbentalstrasse 66  
3063 Ittigen

8. September 2022

### Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion beider Basel, bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zum Ausdruck zu bringen. Als Sektion des TCS befasst sich der TCS beider Basel (fortan TCS beider Basel) intensiv mit den verkehrstechnischen Herausforderungen der Metropolitanregion Basel, die explizit die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffen. Folglich erlauben wir uns im Folgenden einige Bemerkungen zur Einschätzung des Agglomerationsprogrammes Basel durch den Bund.

#### I. Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Die erweiterte Region Basel, welche die beiden Halbkantone Basels sowie die angrenzende französische und deutsche Agglomeration mit einschliesst, ist eine dynamische und verkehrstechnisch komplexe Region, die in der Schweiz einzigartig ist. Auch deshalb ist dem Verein Agglo Basel eine grosse Bedeutung beizumessen, in der Ausarbeitung und Koordination der Entwicklungsprogramme.

Der Bund würdigt diese Bemühungen, in dem er einen Beitragssatz von 40% attestiert. Dies auch aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen. Mit neun

Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation nun eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Das Gesamtfördervolumen beträgt CHF 225,84 Mio. Nach Zürich-Glatttal ist dies der zweithöchste Beitrag an die hiesige Verkehrsinfrastruktur. Der TCS beider Basel ist erfreut über die Anerkennung der Bedeutung unserer Region und deren Verkehrsbedürfnisse. Die Region beider Basel hat zudem noch sehr viel Potential und könnte – bei einer gesunden Entwicklung von Siedlung und Mobilität – noch weiter zur Schweizerischen Volkswirtschaft beitragen.

Die Verkehrssituation unserer Region ist dabei geprägt vom Grenz- und Pendelverkehr, und stellt aufgrund der hohen Dichte der Arbeitsplätze erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur. Deshalb sind Entlastungsprojekte zentral und müssen bei der Beurteilung gesonderte Beachtung finden. Wie die Region die Entlastung z.B. eines Entwicklungsgebiets erreichen will, sollte – unter Abklärung und Einbezug aller Stakeholder und Umstände – grossmehrheitlich ihr überlassen bleiben. Entlastung, insbesondere in der hiesigen Region, geschieht nur über die Strasse. Arbeitnehmende aus sowohl Deutschland wie auch Frankreich, die zu einer prosperierenden Region und zur Standortattraktivität für global tätige Firmen beitragen, bestreiten ihren Arbeitsweg überwiegend mit dem Auto. Im Jahr 2022 sind dies rund 71'000 Pendlerinnen und Pendler.

Dies wird sich in der nächsten Zeit nicht ändern, da in beiden Nachbarländern die Dichte des ÖV-Netzes in keinsten Weise den Pendelverkehr aufnehmen oder ersetzen kann. Dies liegt mitunter auch an den grösseren Distanzen der Arbeitswege. Entlastung der betroffenen Arbeitsgebiete kann daher lediglich durch intelligente Verkehrswege und zum Schutz der Quartiere erfolgen. Dies einerseits mittels Massnahmen auf dem Hochleistungsstrassennetz (z.B. Rheintunnel) wie auch auf dem Verteilnetz (z.B. Zubringersysteme, Umfahrungen). Kanalisierungseffekte und die Strassenhierarchie spielen dabei die zentrale Rolle. Ein Massnahmenpaket wie jenes um den Zubringer Bachgraben, wäre daher geeignet gewesen, in absehbarer Zeit Entlastung zu schaffen.

Die Life Science Branche ist für die Schweiz ein wichtiger Motor für die gesamte Volkswirtschaft und somit von übergeordneter Bedeutung. Gerade im Entwicklungsgebiet Bachgraben entsteht ein solches Life Science Cluster, welches überregionale Ausstrahlung besitzt und den Standort Schweiz auch im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig hält. Die verkehrliche Erschliessung dieses Quartiers ist bereits verspätet, daher kommt eine Nicht-Priorisierung durch den Bund einer direkten Abwertung der Standortattraktivität für die ganze Region gleich. Die Dringlichkeit der Entlastung zum Schutz der Bewohnerschaft und des Wohnraums wurde durch das Bundesamt für Raumentwicklung mit weitreichenden Folgen verkannt. Nicht nur versetzt der Bund durch diese Beurteilung der Region einen fahrlässigen Wettbewerbsnachteil im internationalen Konkurrenzkampf, er kommt auch seiner Pflicht zum Schutz der Anwohnerschaft aufgrund des Verkehrs nicht nach. Der eingereichte Massnahmenkatalog hätte Wirtschaft & Siedlung einen Vorteil verschafft. Auch wenn der gesamtverkehrliche Handlungsbedarf durch den Bund anerkannt wird, versäumt er es, eine zeitnahe Lösung für die Region zu finden und lässt zu, dass die Verkehrssituation sich verschlimmert.

Die angrenzenden Wohngebiete Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel leiden stark unter der unkontrollierten Verkehrsführung, die ansässigen Firmen sind gezwungen, für ihre Transporte das untergeordnete Strassennetz zu benutzen. Aber LKW gehören nicht ins Quartier, dafür setzt sich der TCS beider Basel seit je her ein. Es wäre die Pflicht der beteiligten Bundesämter sowie des Bundesrates gewesen, den Sonderstatus des Entwicklungsareals mit Hauptsitzen von Global Players anzuerkennen und dies in die Kosten-

Nutzen-Analyse einzubeziehen. Der Nutzen und die Entlastungsfunktion des grössten Strassenprojektes der Schweiz wurde deshalb, gemäss Art. 14 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr, unterbewertet.

## II. Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation: Region Basel

Das eingereichte Massnahmenbündel Tramprojekt Bachgraben (4Ö13) in Kombination mit dem Zubringer Bachgraben – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) hätte Entlastungswirkung entfaltet. Die aufeinander abgestimmten Massnahmen ergeben ein Gesamtkonzept, welches alle Verkehrsträger beinhaltet. Gemäss erläuterndem Bericht muss bei der Bewertung «auf die von den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen erarbeiteten Zielbilder und Strategien geachtet und auf die gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Massnahmen Rücksicht genommen» werden (Erläuternder Bericht, S. 11). Dies wurde bei der Einstufung des Projekts 4M1 in den C-Horizont wie auch die Rückstufung des Tramprojekts Bachgraben 4Ö13 in den B-Horizont nicht berücksichtigt. Denn eine Realisierung die zu jeder Zeit alle Verkehrsträger gleichzeitig mit einbezieht, wie dies das ARE als Grund der Einstufung verkündete, ist baulich aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeit von Strassen- und Tramausbau unmöglich. Die Einstufung des sorgfältig ausgearbeiteten Massnahmenspektrums, insbesondere die Beurteilung des Projekts 4M1, ist für den TCS beider Basel nicht nachvollziehbar.

Der TCS beider Basel fordert deshalb ein Bekenntnis des Bundes zur Bedeutung des Entwicklungsareals und lädt die zuständigen Behörden ein, ihr Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim zu verstärken. Der TCS beider Basel sieht nun insbesondere den Kanton Basel-Landschaft in der Pflicht, den Bau des Zubringers Bachgraben voranzutreiben und auch unabhängig von einer Horizont-Einordnung im Agglomerationsprogramm zu forcieren. Die Entlastung der betroffenen Quartiere und der Anwohnerschaft muss sogleich erfolgen. Deshalb schlägt der TCS beider Basel eine Realisierung in Anlehnung an den Vollanschluss Aesch an die A18 (neu N18) vor. Der Kanton muss nun in Vorleistung gehen und den Bau vorantreiben. Der Baubeginn muss 2027, allerspätestens 2028, erfolgen. Der Vollanschluss Aesch ist eine Erfolgsgeschichte und ein gutes Beispiel der Kooperation zwischen Kanton und Bund. Um der Bedeutung des Entwicklungsgebiets Bachgraben gerecht zu werden, müssen Bund und Kantone erneut zusammenarbeiten und die gleichen Zielsetzungen verfolgen. Die Finanzierungsfrage ist untergeordneter Natur, zunächst muss für Entlastung gesorgt werden und die im Raum Bachgraben ansässigen Anwohnenden und Unternehmen müssen eine Perspektive erhalten. Dafür setzt sich der TCS beider Basel weiter vehement ein.

## III. Weiterführende Anmerkungen zur Finanzierung

Langfristig wird der Finanzierungsschlüssel des Agglomerationsprogrammes einem Wandel unterliegen. Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs sowie die Ablösung der Motorfahrzeugsteuer werden eine neue Verteilung der finanziellen Mittel nötig machen. Der NAF finanziert sich ausschliesslich aus Beiträgen des Strassenverkehrs. Im aktuellen Agglomerationsprogramm liegt der Fokus jedoch nicht länger auf dem motorisierten Individualverkehr, sondern auf Massnahmen des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Die Liste der A-Massnahmen Individual Verkehr weist kein einziges Entlastungsprojekt auf der Strasse aus.

Bedenkt man, dass noch immer über 80% der Mobilität durch den motorisierten Individualverkehr (und zwar im Privat- wie im Transportverkehr) abgewickelt wird, ist dieser Förderungsschwerpunkt verfehlt. Entlastung und somit Verbesserungen im Agglomerationsverkehrs kann nur auf der Strasse geschehen. Die Finanzierung von Fahrplanstabilitätsmassnahmen dienen in erster Linie der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Erst ein zäher und nachgelagerter Effekt, nämlich ein Umsteigeeffekt, würde Verbesserungen auf der Strasse bringen. Die Umsteigepotentiale stagnieren jedoch seit Jahren und echte, effektive und unmittelbare Entlastung kann nur durch eine bessere Kanalisierung des Strassenverkehrs erreicht werden. Eine Abstufung von Strassenprojekten wie dem Zubringersystem Bachgraben inkl. FLAMA sollte daher in Zukunft eine bessere Einstufung erreichen, als nachgelagerte Massnahmen wie Umgestaltung von Ortsdurchfahrten. Entlastung im Individualverkehr bringt auch immer eine Gesamtwirkung (Stichwort Gesamtkonzept) mit sich, die automatisch z.B. Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr nach sich ziehen würde. Die Mittel für den Agglomerationsfonds sollen daher inskünftig auch zweckgebunden und prioritär für Entlastungsprojekte im Individualverkehr angewendet werden.

#### IV. Kritik

Zum Schluss erlauben wir uns eine kritische Bemerkung: Wichtige Stakeholder der Region, namentlich die Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden sowie politischen Parteien, welche die hiesigen Akteure in der täglichen Arbeits- und Lebenswelt der Region darstellen, sind in der Vernehmlassungsphase aufgefordert, ihr Fachwissen über ihre Region sowie die verkehrlichen und wirtschaftlichen Besonderheiten ins Programm einzubringen. Die Frist über den Sommer ist mit allen Ferienabwesenheiten und den betrieblichen Herausforderungen nur schwer möglich. Ein erweiterter Zeitraum wäre für viele Verbände wünschenswert.

Eine Vernehmlassung, bei der nicht alle relevanten Grundlagen vorhanden sind, verhindert eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Thematik. Der Prüfbericht des ARE, in dem die tatsächliche Beurteilung der eingereichten Projekte geschieht, ist nicht öffentlich. Allein die Behörden und Regierungen haben Zugriff darauf und können den Einschätzungen des ARE und der beteiligten Bundesbehörden etwas entgegensetzen. Die Verbände und weitere Vernehmlassungsteilnehmer müssen sich auf Medien und Aussagen bei der Veröffentlichung der Beurteilung verlassen und im Trüben fischen. Der TCS beider Basel fordert darum, dass der Prüfbericht in Zukunft veröffentlicht und Teil der Vernehmlassungsgrundlagen wird. Ansonsten herrscht weiterhin eine Informationsschieflage, welche eine seriöse Teilnahme an der Vernehmlassung gefährdet. Denn die Fachkenntnis und Expertise der regionalen Verbände und Parteien würden zu einem ausgewogenen Programm beitragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: [birgit.kron@tcs.ch](mailto:birgit.kron@tcs.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
TCS beider Basel



Lukas Ott  
Geschäftsführer



Birgit Kron  
Leiterin Politik