



Logistikbranche will bei Siedlungsentwicklung mitreden

Projekt Der Verein Agglo Basel, der im Dreiländereck die Entwicklung der Region vorantreibt, um an Bundessubventionen zu gelangen, muss sich nun auch Themen wie Landschaft und Güterverkehr widmen.

Daniel Wahl

Um in den Genuss von Bundes-subsidien zu kommen, haben sich neun Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz im Verein Agglo Basel zusammengeschlossen und gestern im Burghof von Lörrach ihr Programm präsentiert. Wobei man umgehend präzisieren muss: Vorgelegt werden konnte kein fixes Programm – vielmehr war es eine Auslegeordnung im Workshopformat, um die planerischen Fachkreise und die interessierten Politiker auf den gleichen Wissensstand zu bringen. Das Agglo-Programm gehört zur vierten Generation des Mittelbeschaffungsprojekts. Es muss bis 2021 ausformuliert dem Bund vorgelegt werden.

Erstmals muss der Verein das Thema Landschaft bewerten und in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen. Und zum ersten Mal in vielen Jahren werden auch die Bedürfnisse der Logistikbranche – etwa der Flächenbedarf von Containern, Lastwagen und Schiff – aufgenommen. Dieser Arbeitsgruppe steht Handelskammerdirektor Martin Dätwyler vor. Dass in Basel Vertreter der Transportbranche ihr Wissen direkt einbringen könnten, sei schweizweit einmalig, hiess es.

«An einem Strick ziehen»

Für die Logistikbranche kommt dieser Eintritt in den Verein Agglo Basel eher zu spät als zur rechten Zeit. Überall werden die

Camions vertrieben, obschon die Gesellschaft immer mehr Güter verlangt, die zur rechten Zeit und möglichst schnell transportiert werden müssen. Die Zahl der Inverkehrsetzung von Lieferwagen steigt jedenfalls unerwartet steil nach oben. Diese Autos werden das bereits überlastete Verkehrsnetz zusätzlich verstopfen. Es brauche kurze Wege und am richtigen Ort auch Platz. Ultra-Brag-Geschäftsleiter Thomas Knopf denkt da an das Gebiet Wolf, das für die Logistik erhalten werden müsse.

Der Baslerbieter Bau- und Umweltschutzdirektor Isaac Reber formuliert die Entwicklung des Vereins Agglo Basel denn auch in einem Satz: «Begonnen haben wir mit ein paar Kantonen, dann sind die Länder dazugekommen, und nun sind ganze Branchen mit dabei.» Für eine vernünftige Planung brauche es das.

Der Basler Stadtentwickler Lukas Ott lobt das Treffen in Lörrach. «Es ist wichtig, dass die trinationale Region an einem Strick zieht, um in Bern klarzumachen, was wir brauchen.» Der Frage, was er davon halte, wenn die Basler Politik ungeachtet der Erkenntnisse dieser Fachleute die Planung der Osttangente durch Rückbauwünsche sabotiere oder den Westring verhindern wolle, weicht Ott aus: «Wir sind hier auf einer Fachebene. Sie muss die Politik mit ihren Argumenten überzeugen können.»

Mehr S-Bahn

Es gibt ein paar gute Botschaften zur S-Bahn, unter anderem aus dem Bundesland Baden-Württemberg, die Verkehrsminister Winfried Hermann mitbrachte: Man habe ein Verkehrsfinanzierungsgesetz verabschiedet und die Mittel in einer ersten Phase verdoppelt. Danach würden sie verdreifacht. Das gibt dem Zug mehr Schub. Namentlich erwähnte er die Elektrifizierung der Hochrheinbahn, die darüber hinaus nun auch zusätzliche Haltestellen und einen partiellen Doppelspurausbau kriegen soll. Die Mittel hierfür seien von 140 auf 320 Millionen Franken gestiegen und damit mehr als verdoppelt worden.

Hermann ging zwar mit der Deutschen Bahn, die sich am Anlass in Lörrach nicht zeigte, hart ins Gericht. Über Jahrzehnte hätte sie die Schienen zurückgebaut und die Infrastruktur vernachlässigt. Das bereue man heute, wo man doch mit den Kapazitäten auf den Schienen an die Grenzen stosse. Nach verabschiedeten Klimazielen kehre nun eine Trendwende ein.

Den Rückenwind aus Norden spüre er, meinte der Basler Regierungsrat Hanspeter Wessels. Ebenso hätte der Euro-Airport in Frankreich an Bedeutung gewonnen. Folgerichtig fördere dies den S-Bahn-Ausbau von Basel aus in alle Richtungen. Das sogenannte Herzstück sei dann das Schluss-



element im ganzen System.

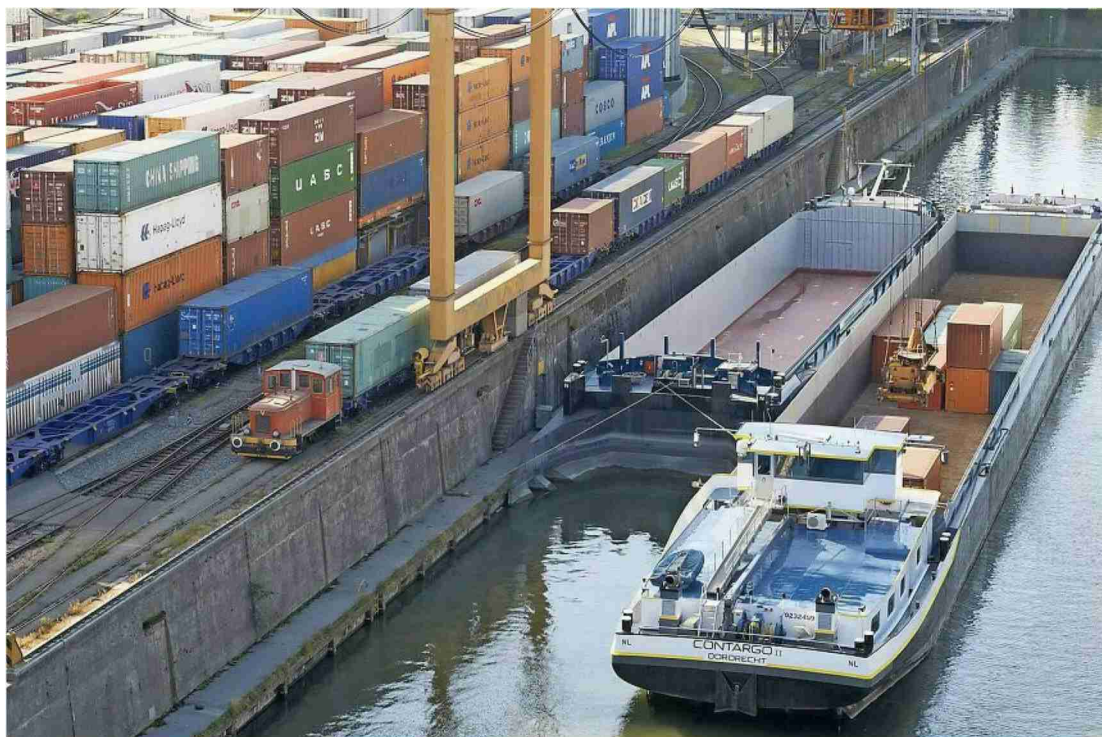
Ohne Herzstück möglich

Ob denn das S-Bahn-Angebot ohne Herzstück funktionieren würde, wurde Wessels gefragt. Seine verblüffende Antwort: «Klar, das ganze System ist aufwärtskompatibel.» Nach Erfahrungen mit dem Verkehrs- und Städtebauprojekt Stuttgart 21, bei dem die Kosten von rund vier auf über acht Milliarden Franken anwachsen, mahnte Hermann zu Vorsicht beim Herzstück. «Ver-

grabt nicht alles, was reinkommt. Plant nicht über die Köpfe des Volkes hinweg», sagte er.

Im Agglo-Programm der vierten Generation sind Kern- und Subzonen definiert worden. Es gehe darum, so Martin Sandtner, Leiter vom Planungsamt Städtebau und Architektur, die Betrachtung der Stadt nicht nur auf die Kantonsgrenze zu beschränken. Die Kernzone reiche von Weil am Rhein bis zum Hafen Rheinfelden. Grossrat Heinrich Über-

wasser, Bekämpfer der Moostal-Überbauung, zeigte sich glücklich: «Riehen gehört nicht zur Kernzone. Wir bleiben ein grünes Dorf.» Auf der Südseite der Stadt frohlockt auch die Oberwiler Alt-Gemeindepräsidentin und Landrätin Lotti Stokar: «Endlich wird die Landschaft bewertet, endlich geht es im Agglo-Programm nicht nur um verdichtetes Bauen, sondern auch um den Erhalt von ökologisch wertvollen Gebieten.»



Mehr Platz für den Güterverkehr fordert die Logistikbranche. Foto: Marc Eggimann