

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

Aarau, 30. Oktober 2013

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsregierungen wurden am 26. Juni 2013 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns zum Prüfprozess und zu den vorliegenden Dokumenten zu äussern.

Dem Bundesamt für Raumentwicklung danken wir für die offene Zusammenarbeit. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Unsere Stellungnahme gliedern wir wie folgt:

- A. Vorbemerkungen
- B. Anträge zu grundsätzlichen Themen
- C1. Stellungnahme Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
- C2. Stellungnahme Agglomerationsprogramm AareLand
- C3. Stellungnahme Agglomerationsprogramm Limmattal
- C4. Stellungnahme Agglomerationsprogramm Basel
- D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – Künftiger Finanzbedarf

Der Kanton Aargau hat die Regionalplanungsverbände und deren Mitgliedsgemeinden um eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht des Bundes vom Juni 2013 und zu den Vernehmlassungsentwürfen des Kantons Aargau gebeten. Die Vernehmlassung ist damit breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen sind in die beiliegenden Berichte eingeflossen. Die nachfolgenden Äusserungen berücksichtigen somit auch die Anliegen der betroffenen Agglomerationen. Die Aussagen und Anträge bezüglich dem Agglomerationsprogramm AareLand sind zudem mit dem Kanton Solothurn abgestimmt, diejenigen zum Agglomerationsprogramm Limmattal mit dem Kanton Zürich und diejenigen zum Agglomerationsprogramm Basel mit der gesamten Trägerschaft.

Der Kanton Aargau ist an vier Agglomerationsprogrammen beteiligt. Das Agglomerationsprogramm AareLand erhält einen Beitragssatz von 40 %, die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Limmattal und Basel je einen Beitragssatz von 35 %. Dieser resultiert aus den verfügbaren finanziellen Mitteln des Bundes, den Anforderungen an die Agglomerationsprogramme gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation vom 14. Dezember 2010 sowie dem Quervergleich mit anderen Agglomerationen. Bei den absoluten Mitfinanzierungsbeiträgen liegt der Beitrag pro Einwohnerin beziehungsweise pro Einwohner und Arbeitsplatz unter dem schweizerischen Durchschnitt. Der Kanton Aargau nimmt die Beitragssätze zustimmend zur Kenntnis.

A. Vorbemerkungen

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien wurden im Erläuterungsbericht verständlich und transparent dargestellt. Die Prüfberichte und der Erläuterungsbericht sind nachvollziehbar verfasst. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so wertvolle Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im Kanton Aargau und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

B. Anträge zu grundsätzlichen Themen

Definition Agglomeration

Bis zur Eingabe der Agglomerationsprogramme der 3. Generation sind die bestimmenden Zahlen zur Definition der Agglomerationsgemeinden mittlerweile 16 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin, vor allem auch im Kanton Aargau, viel mehr Gemeinden zu Agglomerationen gehören.

Antrag:

Die Liste der einer Agglomeration angehörigen Gemeinden ist mit Blick auf die Agglomerationsprogramme 3. Generation zu aktualisieren.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Im Prüfbericht wird immer wieder auf die fehlende Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms hingewiesen. Im Kanton Aargau ist das Agglomerationsprogramm nicht als zusätzliche Planungsebene vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm ist in diesem Sinne auch kein eigentliches Planungsinstrument.

Antrag:

In der Weisung für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation ist die Beurteilung einer Massnahme nicht an die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument zu koppeln.

Bedeutung des Langsamverkehrs (LV) für das Agglomerationsprogramm

Zwischen der Bedeutung, die dem Langsamverkehr in der Weisung zukommt, und der Bewertung der LV-Massnahmen besteht eine Diskrepanz: Einerseits werden LV-Massnahmen häufig zu den Eigenleistungen verschoben mit der Begründung, diese hätten nur eine lokale Wirkung und geringe Kosten. Andererseits sind die LV-Massnahmen wichtige Einzelmassnahmen für das Funktionieren des Ganzen: Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Damit bilden sie einen wesentlichen Bestandteil für die Gesamtbewertung des Programms.

Antrag:

Es ist eine Lösung zu erarbeiten, die die Bemühungen der Agglomerationen im Bereich Langsamverkehr und deren Wirkung angemessen berücksichtigt.

Beurteilung des Entwicklungspotenzials

Es fällt auf, dass bei der Beurteilung neuer Verkehrsmassnahmen das Entwicklungspotenzial eher schlecht beurteilt wird. Meist ermöglicht jedoch erst die Verkehrsmassnahme die Entwicklung am gewünschten Ort und somit auch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Antrag:

Antrag: Den Entwicklungspotenzialen ist in der Weisung zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation eine höhere Bedeutung beizumessen.

Flexible Handhabung bezüglich Realisierungstermin 2015–2018

Es zeigt sich immer wieder, dass bei einzelnen Agglomerationsmassnahmen die bei der Anmeldung vorgesehenen Realisierungstermine nicht eingehalten werden können. Oft kommt es wegen nicht vorhersehbaren Einwendungen und Beschwerden zu Verzögerungen. Es kommt aber auch vor, dass für einzelne Projekte gewisse Vorarbeiten bereits vor 2015 sinnvoll sind, um Synergien mit andern Projekten und Kosteneinsparungen zu erzielen. In begründeten Fällen sollten deshalb auch Baukosten anrechenbar sein, die vor dem für Agglomerationsmassnahmen 2. Generation vorgegebenen Realisierungstermin anfallen.

Antrag:

Auf eine Vorgabe eines fixen Termins für den Baubeginn der Agglomerationsmassnahmen 2. Generation ist zu verzichten. In begründeten Fällen sollen auch vor 2015 ausgeführte Bauarbeiten anrechenbar sein.

C1. Anträge zu Einzelprojekten im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost wird auf die beiliegende Stellungnahme des Kantons Aargau verwiesen.

C2. Stellungnahme Agglomerationsprogramm AareLand

Für das Agglomerationsprogramm AareLand wird auf die beiliegende, von der fachlichen Steuerung am 25. September 2013 verabschiedete Stellungnahme verwiesen, welche vom Kanton Aargau unterstützt wird.

C3. Stellungnahme Agglomerationsprogramm Limmattal

Für das Agglomerationsprogramm Limmattal wird auf die gemeinsame Stellungnahme der Kantone Aargau und Zürich verwiesen.

C4. Stellungnahme Agglomerationsprogramm Basel

Für das Agglomerationsprogramm Basel wird auf die beiliegende, von der politischen Steuerung am 23. September 2013 verabschiedete Stellungnahme der Projektträger verwiesen, welche vom Kanton Aargau unterstützt wird.

D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

Das Instrument Agglomerationsprogramm hat eine sehr positive Dynamik ausgelöst. Eine langfristige und politische Sicherung der Finanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme ist für alle Beteiligten wichtig.

Der Kanton Aargau nimmt zur Kenntnis, dass Reserven von 0,37 Milliarden Franken bestehenden B-Massnahmen aus der 2. Generation von 1,4 Milliarden Franken gegenüberstehen. Wir begrüssen es sehr, dass der Bund bestrebt ist, die Finanzierung zu entflechten und auf verschiedene Instrumente abzustützen. Die Finanzierung von Massnahmen, welche die Eisenbahn und S-Bahn betreffen (dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestellen/ Bahnhöfen), sollen ab der 3. Generation über den "Bahninfrastrukturfonds" (BIF) finanziert werden.

Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind dabei weiterhin im Agglomerationsprogramm auszuweisen, sind aber nicht mehr Bestandteil des im Rahmen des Agglomerationsprogramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung. Damit unterliegt die Finanzierung den gemäss BIF geltenden Regeln. Die Frage stellt sich, ob diese eingehalten werden können und welche Vorgaben dazu gemacht werden. Weiter muss in der Weisung zur 3. Generation klar aufgezeigt werden, ob diese Kosten dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt werden.

Der Kanton Aargau ist sich der knappen Ressourcen bewusst und nimmt zur Kenntnis, dass unabhängig von der zukünftigen Finanzierung für die 3. Generation die Priorisierung der Massnahmen nochmals spürbar restriktiver erfolgen wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Alex Hürzeler

Dr. Peter Grünenfelder

Beilagen:

- Stellungnahme des Agglomerationsprogrammes Aargau-Ost
- Stellungnahme des Agglomerationsprogrammes AareLand
- Stellungnahme des Agglomerationsprogrammes Basel

Kopie an:

- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel
- Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Werkhofstrasse 59, 4500 Solothurn
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- "Baden Regio" Gemeinden Baden-Wettingen, Dr. Markus Dieth, Schulhausweg 10, Postfach 100, 5442 Fislisbach
- Brugg Regio, Hanspeter Scheiwiler c/o Gemeindekanzlei, Dohlenzelgstrasse 6, 5210 Windisch
- Brugg Regio, Daniel Moser, Stadthaus, Hauptstrasse 3, 5201 Brugg
- Lebensraum Lenzburg-Seetal, Gabi Lauper, Teichweg 2, 5702 Niederlenz
- Lebensraum Lenzburg-Seetal, Daniel Mosimann, Rathausgasse 16, 5600 Lenzburg

- Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Vreni Meuwly, Bremgaterstrasse 1, Postfach 99, 8967 Widen
- Regionalplanungsverband Unteres Büntztal, Walter Dubler, Gemeindehaus, Postfach, 5610 Wohlen
- Regionalplanungsgruppe Rohrdorferberg-Reusstal, Gregor Naef, Zentrum 4, 5443 Niederrohrdorf
- Geschäftsstelle AareLand, c/o Regionalverband zofingenregio, Niklaus-Thut-Platz 19, Postfach, 4800 Zofingen
- Planungsverband der Region Aarau (PRA), Dr. Marcel Guignard, Rathausgasse 1, 5000 Aarau
- Regionalverband zofingenregio, Hansruedi Hottiger, Stadthaus, 4800 Zofingen
- Fricktal Regio Planungsverband, Hansueli Bühler, Bäumliackerstrasse 29, 4332 Stein
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassungsantwort Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Unsere Stellungnahme gliedern wir wie folgt:

- A. Vorbemerkungen
- B. Anträge zu grundsätzlichen Themen
- C. Anträge zu Einzelprojekten im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
- D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – Künftiger Finanzbedarf

Der Kanton Aargau hat die Regionalplanungsverbände und deren Mitgliedsgemeinden um eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht des Bundes vom Juni 2013 und zum Vernehmlassungsentwurf des Kantons Aargau gebeten. Die Vernehmlassung ist damit breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen. Die nachfolgenden Äusserungen berücksichtigen somit auch die Anliegen der betroffenen Agglomeration.

A. Vorbemerkungen

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien wurden im Erläuterungsbericht verständlich und transparent dargestellt. Die Prüfberichte und der Erläuterungsbericht sind nachvollziehbar verfasst. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so wertvolle Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im AareLand und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

B. Anträge zu grundsätzlichen Themen

Definition Agglomeration

Bis zur Eingabe der Agglomerationsprogramme der 3. Generation sind die bestimmenden Zahlen zur Definition der Agglomerationsgemeinden mittlerweile 16 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin, vor allem auch im Kanton Aargau, viel mehr Gemeinden zu Agglomerationen gehören.

Antrag:

Die Liste der einer Agglomeration angehörigen Gemeinden ist mit Blick auf die Agglomerationsprogramme 3. Generation zu aktualisieren.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Im Prüfbericht wird immer wieder auf die fehlende Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms hingewiesen. Im Kanton Aargau ist das Agglomerationsprogramm nicht als zusätzliche Planungsebene vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm ist in diesem Sinne auch kein eigentliches Planungsinstrument.

Antrag:

In der Weisung für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation ist die Beurteilung einer Massnahme nicht an die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument zu koppeln.

Bedeutung des Langsamverkehrs (LV) für das Agglomerationsprogramm

Zwischen der Bedeutung, die dem Langsamverkehr in der Weisung zukommt, und der Bewertung der LV-Massnahmen besteht eine Diskrepanz: Einerseits werden LV-Massnahmen häufig zu den Eigenleistungen verschoben mit der Begründung, diese hätten nur eine lokale Wirkung und geringe Kosten. Andererseits sind die LV-Massnahmen wichtige Einzelmassnahmen für das Funktionieren des Ganzen: Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Damit bilden sie einen wesentlichen Bestandteil für die Gesamtbewertung des Programms.

Antrag:

Es ist eine Lösung für diese Problematik zu erarbeiten, die die Bemühungen der Agglomerationen im Bereich Langsamverkehr und deren Wirkung angemessen berücksichtigt.

Beurteilung des Entwicklungspotentials

Es fällt auf, dass bei der Beurteilung neuer Verkehrsmassnahmen das Entwicklungspotential eher schlecht beurteilt wird. Meist ermöglicht jedoch erst die Verkehrsmassnahme die Entwicklung am gewünschten Ort und somit auch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Antrag:

Den Entwicklungspotentialen ist in der Weisung zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation eine höhere Bedeutung beizumessen.

Flexible Handhabung bezüglich Realisierungstermin 2015 bis 2018

Es zeigt sich immer wieder, dass bei einzelnen Agglomerationsmassnahmen die bei der Anmeldung vorgesehenen Realisierungstermine nicht eingehalten werden können. Oft kommt es wegen nicht vorhersehbaren Einwendungen und Beschwerden zu Verzögerungen. Es kommt aber auch vor, dass für einzelne Projekte gewisse Vorarbeiten bereits vor 2015 sinnvoll sind, um Synergien mit andern Projekten und Kosteneinsparungen zu erzielen. In begründeten Fällen sollten deshalb auch Baukosten anrechenbar sein, die vor dem für Agglomerationsmassnahmen 2. Generation vorgegebenen Realisierungstermin anfallen.

Antrag:

Auf eine Vorgabe eines fixen Termins für den Baubeginn der Agglomerationsmassnahmen 2. Generation ist zu verzichten. In begründeten Fällen sollen auch vor 2015 ausgeführte Bauarbeiten anrechenbar sein.

C. Anträge zu Einzelprojekten im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

4021.2.08 _ A.1.08.LV Baden, LV-Verbindung Bahnhof – Bäder

Die Massnahme, vom Bund zu den Eigenleistungen verschoben, bildet nicht nur die Verbindung zwischen dem Bahnhof Baden und dem Bäderquartier, sondern auch den Anschluss an den Mättelisteg (Massnahme Nr. 4021.2.062) und damit den Anschluss nach Obersiggenthal und Ennetbaden (vgl. Karten/Pläne im Massnahmenband Seite 44 und 47). Das Einzugsgebiet der Bäder in Baden ist überregional. Die Massnahme schliesst die Transportkette für ÖV-Nutzende. Die Massnahme hat somit eine weit über das Lokale hinausgehende Bedeutung.

Antrag:

Belassen in der A-Liste

4021.2.062 _ A.1.09.LV Baden, Regionaler Veloverleih

Der Bund hat die Massnahme zu den Eigenleistungen verschoben. Der Titel der Massnahme ist etwas irreführend und wurde vermutlich dahingehend falsch verstanden, als dass es sich um eine Massnahme mit Wirkung nur für das Stadtgebiet von Baden handelt. Aus der Massnahmenbeschreibung geht jedoch hervor, dass es sich um eine regionale Massnahme handelt.

Antrag:

Belassen in der A-Liste

4021.2.029 _ B.1.01.MIV Siggenthal/Baden, Baldeggtunnel (inklusive Verkehrsmanagement ÖV Plus)

Im Bereich Siggenthal/Baden besteht Handlungsbedarf wegen der sehr hohen Verkehrsbelastung. In der Begründung des Bundes für die Abänderung der Priorität von B nach C wird auf das ungenügende Kosten/Nutzenverhältnis sowie die ungenügende Reife in verschiedenen Belangen hingewiesen. Der Handlungsbedarf wird grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Die Massnahme gehört deshalb gemäss den Erläuterungen zur C*-Liste.

Antrag:

Verschieben von C zur C*-Liste

D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

Das Instrument Agglomerationsprogramm hat eine sehr positive Dynamik ausgelöst. Eine langfristige und politische Sicherung der Finanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme ist für alle Beteiligten wichtig.

Der Kanton Aargau nimmt zur Kenntnis, dass Reserven von 0,37 Milliarden Franken bestehenden B-Massnahmen aus der 2. Generation von 1,4 Milliarden Franken gegenüberstehen. Wir begrüssen es sehr, dass der Bund bestrebt ist, die Finanzierung zu entflechten und auf verschiedene Instrumente abzustützen. Die Finanzierung von Massnahmen, welche die Eisenbahn und S-Bahn betreffen (dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestellen/Bahnhöfen), sollen ab der 3. Generation über den „Bahninfrastrukturfonds“ (BIF) finanziert werden.

Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind dabei weiterhin im Agglomerationsprogramm auszuweisen, sind aber nicht mehr Bestandteil des im Rahmen des Agglomerationsprogramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung. Damit unterliegt die Finanzierung den gemäss BIF geltenden Regeln. Die Frage stellt sich, ob diese eingehalten werden können und welche Vorgaben dazu gemacht werden. Weiter muss in der Weisung zur 3. Generation klar

aufgezeigt werden, ob diese Kosten dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt werden.

Der Kanton Aargau ist sich der knappen Ressourcen bewusst und nimmt zur Kenntnis, dass unabhängig von der zukünftigen Finanzierung für die 3. Generation die Priorisierung der Massnahmen nochmals spürbar restriktiver erfolgen wird.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Raumentwicklung
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Telefon 062 835 32 90
E-Mail raumentwicklung@ag.ch

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 61
E-Mail arp@bd.so.ch

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassungantwort Agglomerationsprogramm AareLand

Verabschiedet von der fachlichen Steuerung des Agglomerationsprogramms AareLand am 25. September 2013

Die Kantonsregierungen wurden am 26. Juni 2013 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns zum Prüfprozess und zu den vorliegenden Dokumenten zu äussern.

Dem Bundesamt für Raumentwicklung danken wir für die offene Zusammenarbeit. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Unsere Stellungnahme gliedern wir wie folgt:

- A. Vorbemerkungen
- B. Anträge zu grundsätzlichen Themen
- C. Stellungnahme Agglomerationsprogramm AareLand
- D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – Künftiger Finanzbedarf

Die Kantone Aargau und Solothurn haben die Regionalplanungsverbände und deren Mitgliedsgemeinden um eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht des Bundes vom Juni 2013 und zum Vernehmlassungsentwurf der Kantone Aargau und Solothurn gebeten. Die Vernehmlassung ist damit breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

A. Vorbemerkungen

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien wurden im Erläuterungsbericht verständlich und transparent dargestellt. Die Prüfberichte und der Erläuterungsbericht sind nachvollziehbar verfasst. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so wertvolle Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im AareLand und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

B. Anträge zu grundsätzlichen Themen

Definition Agglomeration

Bis zur Eingabe der Agglomerationsprogramme der 3. Generation sind die bestimmenden Zahlen zur Definition der Agglomerationsgemeinden mittlerweile 16 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin, auch in den Kantonen Aargau und Solothurn, viel mehr Gemeinden zu Agglomerationen gehören.

Antrag: Die Liste der einer Agglomeration angehörigen Gemeinden ist mit Blick auf die Agglomerationsprogramme 3. Generation zu aktualisieren.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Im Prüfbericht wird immer wieder auf die fehlende Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms hingewiesen. Im den Kantonen Aargau und Solothurn ist das Agglomerationsprogramm nicht als zusätzliche Planungsebene vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm ist in diesem Sinne auch kein eigentliches Planungsinstrument.

Antrag: In der Weisung für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation ist die Beurteilung einer Massnahme nicht an die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument zu koppeln.

Bedeutung des Langsamverkehrs (LV) für das Agglomerationsprogramm

Zwischen der Bedeutung, die dem Langsamverkehr in der Weisung zukommt, und der Bewertung der LV-Massnahmen besteht eine Diskrepanz: Einerseits werden LV-Massnahmen häufig zu den Eigenleistungen verschoben mit der Begründung, diese hätten nur eine lokale Wirkung und geringe Kosten. Andererseits sind die LV-Massnahmen wichtige Einzelmassnahmen für das Funktionieren des Ganzen: Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Damit bilden sie einen wesentlichen Bestandteil für die Gesamtbewertung des Programms.

Antrag: Es ist eine Lösung für diese Problematik zu erarbeiten, die die Bemühungen der Agglomerationen im Bereich Langsamverkehr und deren Wirkung angemessen berücksichtigt.

Beurteilung des Entwicklungspotentials

Es fällt auf, dass bei der Beurteilung neuer Verkehrsmassnahmen das Entwicklungspotential eher schlecht beurteilt wird. Meist ermöglicht jedoch erst die Verkehrsmassnahme die Entwicklung am gewünschten Ort und somit auch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Antrag: Den Entwicklungspotentialen ist in der Weisung zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation eine höhere Bedeutung beizumessen.

Flexible Handhabung bezüglich Realisierungstermin 2015 bis 2018

Es zeigt sich immer wieder, dass bei einzelnen Agglomerationsmassnahmen die bei der Anmeldung vorgesehenen Realisierungstermine nicht eingehalten werden können. Oft kommt es wegen nicht vorhersehbaren Einwendungen und Beschwerden zu Verzögerungen. Es kommt aber auch vor, dass für einzelne Projekte gewisse Vorarbeiten bereits vor 2015 sinnvoll sind, um Synergien mit andern Projekten und Kosteneinsparungen zu erzielen. In begründeten Fällen sollten deshalb auch Baukosten anrechenbar sein, die vor dem für Agglomerationsmassnahmen 2. Generation vorgegebenen Realisierungstermin anfallen.

Antrag: Auf eine Vorgabe eines fixen Termins für den Baubeginn der Agglomerationsmassnahmen 2. Generation ist zu verzichten. In begründeten Fällen sollen auch vor 2015 ausgeführte Bauarbeiten anrechenbar sein.

D. Anträge zu Einzelprojekten

2581.2.001_ÖV1A: Gesamtverkehrsprojekt Olten in vollem Umfang mitfinanzieren

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation wurde geprüft und uns der Entwurf des Prüfberichts des Bundes am 23. Mai 2013 zugesandt. Dabei wurde die Massnahme ÖV1A Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz in ihrer Zusammensetzung geändert respektive wie folgt getrennt berücksichtigt:

2581.2.055: Teil: ÖV/LV, 35,84 Millionen Franken, Priorität A

2581.2.058: Teil: MIV, 8,73 Millionen Franken, nicht mitfinanziert

2581.2.059: Teil: Bauliche Begleitmassnahmen, 1,59 Millionen Franken nicht mitfinanziert

Die Massnahmen Teil: MIV und Teil: Bauliche Begleitmassnahmen wurden vom Bund für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft. Deren Umsetzung stünde der Agglomeration frei.

Dass im Allgemeinen verkehrlich nicht relevante bauliche Anpassungen und MIV-Parkierungsanlagen durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden können, ist unbestritten. Wir sind aber der Meinung, dass es sich im vorliegenden Projekt um Massnahmen handelt, welche als integraler Bestandteil und damit als Grundvoraussetzung für die Erreichung der Ziele ÖV, Fussverkehr und Velo zu beurteilen sind.

Antrag: Zuweisen aller drei Teilprojekte in die A-Liste

2581.2.004 _ ÖV4A Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe

2581.2.018 _ OD10A Schönenwerd: Ortsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

Der Zeitplan und die Realisierung des Gesamtverkehrsprojektes Schönenwerd, welches die Teilprojekte beziehungsweise Massnahmen ÖV4A und OD10A beinhaltet, ist koordiniert auf die Einführung des 30-Min-Taktes des Regionalzugverkehrs im Jahr 2018. Der Gemeinderat von Schönenwerd will die Realisierung der Intermodalen ÖV-Drehscheibe bis 2018 realisieren und so im Hinblick auf die Taktverdichtung agieren, statt nur zu reagieren.

Für die Projektierungsphasen Vorprojekt bis und mit Plangenehmigungsverfahren ist mit maximal 2 Jahren zu rechnen. Damit besteht genügend Zeit für eine Realisierung bis 2018. Alle notwendigen Schritte wurden eingeleitet. Die Finanzierungsreife ist für die Zentrumsdurchfahrt ebenfalls gegeben.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.20_OD12A Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inklusive Zufahrtsachsen

Bei der Beantwortung der Bundesfragen wurde die Angabe zum DTV für das Jahr 2010 (9'300) anstatt für das Jahr 2025 (10'800) angegeben. Mit der neuen Ausgangslage und dem Vergleich des Erläuterungsberichts zeigt sich, dass die Massnahme somit die Anforderungen eines A-Projektes erfüllt.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.024_LV1A Aarau, Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo-und Fussverkehr

Die flankierenden Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr im Bereich der Aarebrücke sind sehr wichtig und bringen für den Langsamverkehr des ganzen Agglomerationsgebiets nördlich der Aare einen sehr hohen Nutzen. Um das beliebte Naherholungsgebiet am Aareufer aufzuwerten und attraktiver zu gestalten, werden auf beiden Flussseiten die Uferwege und der Raum unter der Brücke verbreitert. Der mit Bäumen durchsetzte Grünraum zwischen den Brückenzu- und -wegfahrtsrampen und dem Uferweg wird neu gestaltet. Bei beiden Brückenköpfen werden beidseits der Brücke rollstuhlgängige Verbindungen von den Uferwegen auf die Brücke hinauf erstellt. Die vorliegende Massnahme LV1A umfasst somit auch eine Aufwertung des Aareraums im Brückenbereich und bildet die logische Fortsetzung der östlich anschliessenden Massnahme "LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung", welche ebenfalls im Agglomerationsprogramm enthalten ist. Im Antragsdossier ist der Nutzen der Massnahmen ausführlich umschrieben.

Die flankierenden Massnahmen Velo- und Fussverkehr müssen aus bautechnischen Gründen gleichzeitig mit dem Ersatz der bestehenden Aarebrücke erfolgen. Da der Ersatz der Aarebrücke dringend ist, muss das Gesamtprojekt im Zeithorizont der Agglomerationsprogramme 2. Generation realisiert werden. Es kann aus Sicherheitsgründen nicht zugewartet werden, bis ein Agglomerationsprogramm 3. Generation erarbeitet und beschlossen ist.

Die Kosten für das Gesamtprojekt liegen in der Grössenordnung von 30 Millionen Franken. Eine exakte Aufteilung der Gesamtkosten auf Ersatz der alten Brücke und auf die flankieren-

den Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr ist nicht möglich. Die beantragte Aufteilung von 2/3 zu 1/3 ist unseres Erachtens angemessen und zweckmässig.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.25_LV2A Aarburg-Rothrist: kantonale Radroute R510: Neue Linienführung

Der Bund stellt fest, dass die Massnahme durch weitere Bundesmittel (mit)zu finanzieren ist.

Der A1/A2-Anschluss Rothrist liegt in einem verkehrlich hochbelasteten Raum. Aus Norden führt die K 103 via die Ortskernumfahrung Aarburg zum Anschluss. Diese überlastete Verkehrsbeziehung dient dem Raum Olten als Autobahnzubringer. Im Süden führt die K 101, welche künftig auch den Verkehr der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord aufnimmt, zum Autobahnanschluss. Die A1/A2 wird im Abschnitt Härkingen – Wiggertal derzeit auf sechs Spuren ausgebaut. Der A1-/A2-Anschluss Rothrist liegt innerhalb des Verkehrsmanagementraums Unteres Wiggertal und kann als eigentlicher "Hot Spot" bezeichnet werden.

Fazit: Am A1-/A2-Anschluss Rothrist sind umfangreiche Massnahmen zur Leistungserhöhung der Anschlussknoten (Ausbau Kreisverkehre auf zweistreifige Anlagen), Massnahmen für den Überlastungsschutz der Autobahnzufahrten (Dosierung der Zufahrten zur A1) mit entsprechenden flankierenden Massnahmen wie Stauräumen und optimierten Vorsortierungen sowie weitere Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement erforderlich. Erste Studien der Abteilung Verkehr (September 2011) haben gezeigt, dass eine attraktive und sichere Radverkehrsführung nicht mehr angeboten werden kann.

Der A1-/A2-Anschluss liegt im sogenannten UH-Perimeter beziehungsweise im Eigentum des Bundes (ASTRA/Nationalstrasse). Verantwortlich für den Ausbau des A1-/A2-Anschlusses ist folglich das ASTRA. Kann aufgrund des Ausbaus die kantonale Radroute nicht mehr unmittelbar über den Anschluss geführt werden, so ist das Verursacherprinzip anzuwenden, das heisst eine Ersatzanlage (wie im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen) ist durch das ASTRA zu finanzieren.

Die Strecke ist ein wichtiger Teil des regionalen Velonetzes, insbesondere dient sie auch als Zubringer zu den Naherholungsgebieten im Agglomerationspark.

Antrag: Die Finanzierung der Massnahme durch das ASTRA ist im Prüfbericht festzuhalten.

2581.2.026_LV3A Olten: Attraktivierung Aareraum "andaare"

Die Massnahme "andaare" bringt einen sehr hohen Nutzen. Die aktuelle Situation ist sehr unbefriedigend: Es besteht eine begrenzte Leistungsfähigkeit der Fussgängerüberquerungen und die Bedingungen für die Aufenthaltsnutzung des öffentlichen Raumes zwischen Bahnhof Olten und der Aare sind nicht attraktiv. Des Weiteren ist zu beachten, dass mit der Massnahme "Gesamtverkehrsprojekt: Bahnhof Olten" das Fussverkehrsaufkommen zunehmen wird und somit ein grosser Druck auf diesem Raum lastet. Des Weiteren besteht mit der Realisierung dieses Projekts ein grosses Kostenoptimierungspotential.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.040_MIV1B Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

Das Gäu gehört zu den dynamischsten Wachstumsregionen des Kantons Solothurn und weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Die kürzlich eröffnete Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) bringt eine Entlastung für Olten und Wangen b. O. Die Entlastung der westlich angrenzenden Gemeinden kann nur mit der Realisierung der ERO+ erreicht werden. Damit werden die Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig ist eine positive Wirkung auf alle Dörfer entlang der H5 zwischen Olten und Egerkingen zu erwarten. Entlang der Umfahrungsstrasse sollen keine weiteren Gewerbezo-
nen ausgeschieden werden. Damit besteht keine Gefahr der weiteren Zersiedelung. Zudem erfolgt die Erschliessung abseits des Wohngebiets.

In der Bewertung im Prüfbericht beziehungsweise Erläuterungsbericht wird der hohe Nutzen der Massnahme anerkannt (8 von 12 Punkten wurden vergeben). Bemängelt werden die hohen Kosten. Das Projekt wird optimiert, damit die Kosten gesenkt werden. Aufgrund des hohen Nutzens für die Agglomeration AareLand und den Kanton Solothurn und der gesenkten Kosten erfüllt die Massnahme die Anforderungen an ein B-Projekt.

Antrag: Belassen in der B-Liste

D Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

Das Instrument Agglomerationsprogramm hat eine sehr positive Dynamik ausgelöst. Eine langfristige und politische Sicherung der Finanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme ist für alle Beteiligten wichtig.

Der Kanton Aargau nimmt zur Kenntnis, dass Reserven von 0,37 Milliarden Franken bestehenden B-Massnahmen aus der 2. Generation von 1,4 Milliarden Franken gegenüberstehen. Wir begrüssen es sehr, dass der Bund bestrebt ist, die Finanzierung zu entflechten und auf verschiedene Instrumente abzustützen. Die Finanzierung von Massnahmen, welche die Eisenbahn und S-Bahn betreffen (dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestellen/Bahnhöfen), sollen ab der 3. Generation über den "Bahninfrastrukturfonds" (BIF) finanziert werden.

Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind dabei weiterhin im Agglomerationsprogramm auszuweisen, sind aber nicht mehr Bestandteil des im Rahmen des Agglomerationsprogramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung. Damit unterliegt die Finanzierung den gemäss BIF geltenden Regeln. Die Frage stellt sich, ob diese eingehalten werden können und welche Vorgaben dazu gemacht werden. Weiter muss in der Weisung zur 3. Generation klar aufgezeigt werden, ob diese Kosten dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt werden.

Die Agglomeration AareLand ist sich der knappen Ressourcen bewusst und nimmt zur Kenntnis, dass unabhängig von der zukünftigen Finanzierung für die 3. Generation die Priorisierung der Massnahmen nochmals spürbar restriktiver erfolgen wird.



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungs- vorlage zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Verabschiedet von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 23. September 2013.

Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel
Rheinstrasse 29
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 552 53 19
Fax: +41 61 552 69 82
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org



1. Management Summary

Das Agglomerationsprogramm Basel hat grosse Anstrengungen unternommen, um nach der Kritik des Bundes an der 1. Generation des Agglomerationsprogramms die Qualität der 2. Generation nochmals deutlich zu verbessern. Die neugeschaffene Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel hat mit Hilfe des in allen Teilräumen abgestimmten Zukunftsbildes 2030 Strategien zur Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung erarbeitet und die trinationale Zusammenarbeit deutlich verbessert. Das geschlossene Auftreten der Beteiligten aus den drei Ländern Schweiz, Deutschland und Frankreich zugunsten einer zukunftsgerichteten trinationalen Agglomeration Basel hat eine Dynamik ausgelöst, die deutlich über die Erwartungen hinaus geht.

In diesem Kontext ist der vorliegende Entwurf des Bundesbeschlusses eine Enttäuschung. Länderübergreifende Projekte und Projekte auf ausländischem Boden, die einen unmittelbaren Nutzen für den in der Schweiz gelegenen Kern der Agglomeration generieren, wurden praktisch allesamt zurückgestuft oder gestrichen. Als Beispiel sei die Tramverbindung von Basel nach Saint-Louis genannt. Die ausbleibende Mitfinanzierung von ausführungsfähigen Projekten im grenznahen Raum müssen wir als Grenzagglomeration deutlich kritisieren. Die sechs Teilregionen des Agglomerationsprogramms Basel setzen sich vehement dafür ein, dass der Bund der komplexen Situation in der Region und der Tatsache, dass vier Kantone und drei Länder an einem Strick ziehen, Rechnung trägt. Die Agglomeration beantragt daher die Umpriorisierungen folgender regionaler Hauptverkehrserschliessungsprojekte:

Ö14:	Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis	B → A
Ö18a/18b:	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe und 2. Etappe)	B → A
Ö19:	Doppelspurausbau Tramlinie 10/17 «Spiesshöfli» / Binningen	Ae → A
LV1-34	Velo Oberrhein	→ A
M3:	Verkehrerschliessung Hafen-Stadtentwicklung Kleinhüningen	Be → B
M5:	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	C → B

Die Agglomeration Basel anerkennt die Kritik des Bundes, dass die Strategien zur Entwicklung der Siedlungen, der S-Bahn- und Strasseninfrastruktur noch zu wenig detailliert sind. Es war abzusehen, dass die Zeit zwischen der 1. und 2. Generation nicht ausreicht, um Strategien und Konzepte zu entwickeln, die von allen Teilräumen bzw. zuständigen Behörden (u.a. auch die für den regionalen Bahnverkehr zuständigen Aufgabenträger in Strassburg und Stuttgart) getragen werden und in der gewünschten Tiefe vorliegen. Dafür sind die Prozesse in einer trinationalen und zweisprachigen Agglomeration zu komplex. Die Strategien und Konzepte zeigen aber klar auf, dass es im Bereich der Schieneninfrastruktur grosse Investitionen unbedingt braucht, um eine leistungsfähige S-Bahn als Rückgrat der Entwicklung in der Agglomeration Basel realisieren zu können. Die trinationale Agglomeration wehrt sich in aller Deutlichkeit dagegen, dass der Bund den zwei Kernstücken einer S-Bahn-Entwicklung im Metropolitanraum Basel, dem Herzstück Regio-S-Bahn und der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die Dringlichkeit und den Nutzen abspricht. In Anbetracht der Bedeutung Basels als Tor der Schweiz für internationale Personen- und Güterströme ist die Agglomeration darauf angewiesen, dass der Bund die Anstrengungen für einen funktionierenden Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr auf der Schiene mitträgt. Deshalb beantragen die sechs Teilregionen gemeinsam, die Wichtigkeit der Kernstücke einer S-Bahn-Entwicklung mit einer Umpriorisierung folgender Projekte anzuerkennen:

Ö2:	Regio-S-Bahn Herzstück	C → C*
Ö1:	Elektrifizierung Hochrheinstrecke	C → C*

Das Bestreben des Bundes, die Agglomerationen auch in Zukunft zu unterstützen und die Finanzierung dafür auf neue Grundlagen zu stellen, unterstützt die Agglomeration Basel. Es ist sinnvoll, die Bahninfrastrukturen in den Agglomerationen ab der 3. Generation gestützt auf das «strategische Entwicklungsprogramm für die Bahninfrastruktur» (STEP) über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Ebenso unterstützen wir das Vorhaben, einen unbefristeten Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zu schaffen. Für die Agglomeration Basel und alle anderen Grenzregionen ist es von höchster Wichtigkeit, dass sowohl beim BIF als auch beim NAF die Möglichkeit besteht, Projekte im grenznahen Ausland mitzufinanzieren. Sofern im BIF keine Möglichkeiten bestehen sollte, sich künftig an Vorhaben auch über die Landesgrenzen hinweg finanziell zu beteiligen, muss im NAF eine solche Regelung für Infrastrukturausbauten im Eisenbahnnetz grenzüberschreitender Agglomerationen geschaffen werden. Nur so gelingt es, in Bezug auf die Infrastruktur qualitativ hochstehende, starke und prosperierende Grenzagglomerationen zu schaffen.



2. Einleitung

Die Trägerschaft des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel unterstützt die Grundsätze der Agglomerations- und der Raumplanungspolitik des Bundes. Das Instrument der Agglomerationsprogramme ist ein sehr geeignetes Instrument, um die Zielsetzungen des Bundes effektiv umzusetzen. Die Finanzierung von Programmen auf der Basis von kohärenten Strategien unterstützen wir ausdrücklich.

Das Agglomerationsprogramm hat im Raum Basel eine grosse Dynamik ausgelöst. Gerade die massiven Fortschritte von der 1. Generation zur 2. Generation sind hier hervorstreichend. So wurde 2010/11 für die 2. Generation eine gemeinsame Trägerschaft mit einem entsprechenden politischen Gremium und einer Geschäftsleitung, einem gemeinsamen agglomerationsweiten Aussenaustritt sowie einem zentralen Ansprechpartner für alle Bundesbehörden in Form der Geschäftsstelle ins Leben gerufen. Darüber hinaus hat die Trägerschaft eine über alle drei Länder und vier Kantone abgestimmte und politisch beschlossene Strategie 2030 (Zukunftsbild 2030) mit entsprechenden Teilstrategien zur Umsetzung mit agglomerationsweiten Massnahmen erarbeitet.

Die Einigung auf ein gemeinsames, agglomerationsweites Zukunftsbild 2030 ist ein Meilenstein für die künftige grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Mit zahlreichen politischen Beschlüssen auf übergeordneter Ebene (Schweiz, Frankreich und Deutschland) wurden hier die Weichen gestellt, dass in Zukunft jeder am Agglomerationsprogramm Basel beteiligte Teilraum intensiv an der Umsetzung des Zukunftsbildes 2030 arbeitet. Das Agglomerationsprogramm Basel ist damit für die Region das zentrale Abstimmungsinstrument für die künftige Siedlung- und Verkehrsentwicklung. Dies hat insofern einen grossen Stellenwert, als die Initiative zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes aus der Schweiz kommt und die Rahmenbedingungen vom Schweizer Bund vorgegeben werden. Es handelt sich also um ein Schweizer Instrument, das auch auf ausländischen Boden umgesetzt werden soll. Die Schweiz hat aber keinerlei Kompetenzen in den ausländischen Gebieten.

Die Erreichung der Ziele basiert auf einer guten Zusammenarbeit und vertrauensstiftenden Massnahmen in Deutschland und Frankreich. Auch hier können Fortschritte nur in einem schrittweisen Vorgehen erzielt werden. Über die gemeinsame Projektierung und Realisierung von grenzüberschreitenden Massnahmen oder ganz auf ausländischem Territorium liegenden Massnahmen kann dieser Prozess beschleunigt werden. Die finanzielle Unterstützung des Bundes zu solchen Projekten wirkt dabei als Katalysator, der die Dynamik der Kooperation und des Zusammenwachsens entscheidend unterstützt.

Die Region Basel ist vom Bund als Metropolitanraum definiert und hat dementsprechend Aufgaben zu bewältigen, die über die Agglomeration hinausgehen. Ein funktionierender Metropolitanraum Basel kommt aufgrund der Bedeutung als Gateway Nordschweiz und als Tor zu Europa für Personen- und Güterströme der ganzen Schweiz zugute. Die Agglomeration Basel erwartet deshalb, dass der Bund diese besondere Stellung anerkennt und grenzüberschreitenden Projekten angemessene Bedeutung beimisst.

Antrag der Agglomeration Basel

- Die Fortschritte der trinationalen Agglomeration Basel auf strategischer Ebene sind im Prüfbericht klarer zu würdigen. Die daraus resultierende Qualität des breit abgestützten Zukunftsbildes und der Beitrag der Projekte zu dessen Erreichung müssen sich in der Beurteilung des Programms widerspiegeln.
- Die Agglomeration Basel als Metropolitanraum und Tor zu Europa sieht sich mit Herausforderungen konfrontiert, die über die Agglomeration hinausgehen. Der erhöhte Aufwand zur Problemlösung und der landesweite Nutzen von Investitionen in die Infrastruktur zur Bewältigung der internationalen Personen- und Gütertransporte muss bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms stärker berücksichtigt werden.



3. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), nicht einverstanden. Im Rahmen des Prüfberichts hat das ARE die trinationale Agglomeration Basel zwar angehört (13. Juni 2013), die berechtigten Hinweise zum Prüfbericht aber nur zu einem geringen Teil in die überarbeitete Version einfließen lassen. Die Kritikpunkte lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

Die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel wird anfangs in der Gesamtwürdigung des Prüfberichts zwar erwähnt, dann aber in der weiteren Bewertung kaum mehr gewürdigt. Die Rahmenbedingungen der Agglomeration Basel sind ungleich schwieriger als bei allen anderen Agglomerationsprogrammen, weil es gilt, nicht nur vier Kantone, sondern auch drei Länder mit drei sehr unterschiedlichen politischen und planerischen Kulturen und zwei unterschiedlichen Sprachen für eine gemeinsame Strategie und für deren Umsetzung zu gewinnen. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme enthält keinen Faktor, der den besonderen Schwierigkeiten von Grenzregionen Rechnung trägt. Der Nutzen der Agglomerationsprogramme wächst in Bezug auf die Kooperation der Teilregionen, je komplexer die politische Fragmentierung ist.

Die Beurteilung der Gesamtwirkung ist sehr streng. Sie beruht nach unserer Einschätzung auf dem Quervergleich unter den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation und bezieht den Fortschritt von der 1. zur 2. Generation nicht ein. Bei der Siedlungsstrategie mit der trinationalen Konzentration auf den Kern und die inneren Korridore, bei der Teilstrategie ÖV und beim länderübergreifenden Velonetz sind aus unserer Sicht qualitativ deutliche Verbesserungen erzielt worden, die im Ergebnis einen Niederschlag finden müssten.

Für die Notwendigkeit eines schrittweisen Vorgehens im komplexen trinationalen Kontext wird von Bundesseite aus wenig Gespür entgegen gebracht. Die zu wenig detaillierten Strategien im Bereich S-Bahn und Strasse sind im Agglomerationsprogramm erwähnt und die Prozesse zu deren Vertiefung aufgelegt. Die aufwendige Koordination insbesondere unter den drei Ländern verlangt aber zwingend ein massvolles Vorgehen.

Der Bundesrat hat einige Projekte des Agglomerationsprogramms Basel zurückgestuft, die Begründung hierfür im Prüfbericht ist meist nicht nachvollziehbar. Zum einen betrifft dies Projekte wie die Tramverbindung nach Saint-Louis (Ö14) oder die Tramerschliessung von Salina Raurica (18a/18b), bei denen das zukünftige Potenzial auch in der Siedlungsentwicklung kaum berücksichtigt wurde, zum anderen hat der Bundesrat Massnahmen die Agglomerationsrelevanz abgesprochen, die aus Sicht Basel unmittelbaren Nutzen für die Agglomeration haben. Beispiel hierfür ist die Schliessung der Lücken im Velonetz am Oberrhein (LV1-34), die Verkehrserschliessung des Siedlungsschwerpunkts Hafen (M3), die Aufwertung und Beruhigung des Ortszentrums Pratteln (M14) oder der Doppelspurausbau der Tramlinie im Leimental (Ö19).

Der Anteil an baureifen Projekten (Kategorie A), die der Bundesrat in den Bundesbeschluss für eine Mitfinanzierung im Zeitraum 2015 bis 2018 aufgenommen hat, ist für die Agglomeration Basel verhältnismässig tief. Der Anteil der vom Bund mitfinanzierten Projekte im Vergleich zu den eingereichten Projekten hat sich gegenüber dem Programm der 1. Generation zwar erhöht, insgesamt sind die Bundesbeiträge aber gesunken. Dies ist in Anbetracht der grossen Anstrengungen und Verbesserungen insbesondere auch für die Partner aus dem grenznahen Ausland ernüchternd.

Die Aussagen im Prüfbericht, etwa zum Nutzen-Kosten-Verhältnis beim Projekt Herzstück Regio-S-Bahn, widersprechen teilweise den auch dem Bund schon länger vorliegenden Studienergebnissen zum Projekt (Kosten-Nutzen-Analyse vom Mai 2010).

Der Bundesrat hat insbesondere ÖV-Projekte und Projekte auf ausländischem Boden zurückgestuft. Die Strategie der trinationalen Agglomeration Basel basiert aber auf einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs und auf einer besseren Vernetzung über die Landesgrenzen hinaus. Die in den letzten Jahren aufgebaute Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinaus funktioniert hervorragend und hat über das Agglomerationsprogramm hinaus Wirkung. Ein Signal des Bundes in Form von Mitfinanzierung von wichtigen Projekten auf ausländischem Boden würde der Agglomeration zeigen, dass die Anstrengungen begrüsst und unterstützt werden.



Antrag der Agglomeration Basel

- Der komplexen Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel muss mehr Gewicht beigemessen werden, indem die Beurteilung der Agglomerationsprogramme einen Sonderfaktor enthält, der den besonderen Schwierigkeiten von kantons- und länderübergreifenden Grenzregionen Rechnung trägt.
- Die Notwendigkeit für ein schrittweises Vorgehen in der länderübergreifenden Planung muss vom Bund anerkannt werden.
- Die Gesamtwirkung der 2. Generation des Agglomerationsprogramms muss auch im Bezug zum Fortschritt gegenüber der 1. Generation gewürdigt werden.
- Der Anteil der baureifen A-Projekte, die vom Bund mitfinanziert werden, muss zwingend erhöht werden.
- Aussagen im Prüfbericht über das Nutzen-Kosten-Verhältnis, die vorliegenden Studien widersprechen, müssen richtiggestellt oder nachvollziehbar begründet werden.
- Die Agglomeration Basel erwartet, dass der Bund die Bemühungen, länderübergreifende Projekte und Projekte des öffentlichen Verkehrs zu realisieren, finanziell stärker unterstützt.

4. Kernanliegen der Agglomeration in Bezug auf die Mittelverteilung

Die Agglomeration Basel hat im Hinblick auf die 2. Generation des Agglomerationsprogramms in einem schwierigen, aus drei Ländern bestehenden Umfeld die Zusammenarbeit der Teilräume deutlich verbessert und eine grosse Dynamik ausgelöst. Aus diesem Grund ist es enorm wichtig, dass der Bund diese Anstrengungen anerkennt und auch grenzüberschreitende Projekte mitfinanziert. Die Anträge der trinationalen Agglomeration Basel gehen dementsprechend in diese Richtung:

Ö14: Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis

Die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis ist aus diversen Gründen ein zentrales Element des Agglomerationsprogramms Basel. Die Schweiz und Frankreich sind sich einig, dass dieses grenzüberschreitende Projekt ein grosses Potenzial hat und durch die Anbindung des Bahnhofs Saint-Louis ans Basler Tramnetz den Modal Split der Pendlerströme und des Einkaufs- und Freizeitverkehrs nachhaltig zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen wird. Durch die neue Tramlinie sind beidseits der Landesgrenze wesentliche Impulse für die Siedlungsentwicklung in diesem zentral gelegenen Agglomerationsteil zu erwarten. Das Projekt ist durch eine enge Kooperation der französischen und Schweizer Planungspartner weit fortgeschritten, die technische Machbarkeit ist längst nachgewiesen (Vorprojekt abgeschlossen). Eine Gleichbehandlung mit Projekten, die in der Planung weniger weit sind, wie zum Beispiel die Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen, ist angezeigt.

Der Finanzierungsplan steht - er basiert auf einem Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds. Würde dieser erst nach 2018 zur Verfügung stehen, wäre der wesentliche Beitrag über das nationale französische Programm „Grenelle 2“ nicht mehr realisierbar. Angesichts der in Frankreich in Aussicht gestellten Budgetkürzungen im öffentlichen Bereich, die sich in den kommenden Jahren noch zuspitzen werden, wird es schwierig sein, noch einmal einen gleich grossen finanziellen Beitrag wie für den Realisierungshorizont 2015-2018 zu erhalten. Damit würde das Projekt grundsätzlich in Frage gestellt werden müssen. Die Mitfinanzierung durch den Bund ist Voraussetzung, dass dieses wichtige Vorzeigeprojekt im binationalen Agglomerationsverkehr realisiert werden kann.

Mit der drohenden Rückstellung des Projekts in den B-Horizont steht somit ein Schlüsselprojekt für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der trinationalen Agglomeration auf dem Spiel, das die erzielten Fortschritte der letzten Jahre in der Kooperation zunichte machen könnte. Es geht - nicht zuletzt - auch um den Symbolcharakter dieses die Menschen der Agglomeration verbindenden Vorhabens.

ARE-Code:	2701.2.021
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 98 Mio. (CHF 30.74 Mio.)
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt / Frankreich
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	B
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	A



Ö18a/18b: Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe und 2. Etappe)

Die Verlängerung der Tramlinie 14 ab Bahnhof Pratteln nach Salina Raurica ist für die förderliche Entwicklung des Schwerpunktgebietes Salina Raurica (S7) von eminenter Wichtigkeit. Das Projekt wurde denn auch stets in seiner ganzen Länge vorangetrieben und befindet sich auf Stufe Vorprojekt. Bei der Eingabe des Projekts im Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde von Seite der Agglomeration aus finanzhaushälterischen Gründen eine Etappierung der Tramlinie in zwei Schritten (Tranche A-Horizont und Tranche B-Horizont) vorgeschlagen. Der Bund hat in seiner Rückmeldung signalisiert, dass die Tramlinie als Gesamtes, hingegen nicht die erste Etappe als Einzelobjekt eine positive Wirkung erzielt. Aus diesem Grund hat der Bund beide Etappen in den B-Horizont verschoben. Aufgrund der erforderlichen zeitnahen Wirkung der Tramlinie auf die förderliche Entwicklung des neuen Siedlungsgebietes Salina Raurica, und aufgrund der vorhandenen baulichen Reife über die gesamte Linie, wird neu die Positionierung der gesamten Tramlinie im A-Horizont beantragt.

ARE-Code:	2701.2.023
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 140 Mio. (CHF 43.91 Mio.)
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A (18a) / B (18b)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	B (18a und 18b)
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	A (18a und 18b)

Ö19: Doppelspurausbau Tramlinie 10/17 «Spiesshöfli» / Binningen

Das Leimental ist der einzige Korridor der Agglomeration Basel ohne Eisenbahnerschliessung. Als Ersatz für eine S-Bahn wird deshalb ein Expresstram aus dem Leimental in die Basler Innenstadt und an den Bahnhof SBB konzipiert (Ö21, B-Horizont).

Der Betrieb eines Expresstrams im Leimental erfordert die Eliminierung des Einspurabschnitts «Spiesshöfli» / Binningen. Die vorgängige Realisierung des Doppelspurausbaus «Spiesshöfli» ist somit eine zwingende Voraussetzung für die spätere Inbetriebsetzung des Expresstrams.

ARE-Code:	2701.2.024
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 25 Mio. (offen)
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	Ae
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	A

LV1-34: Velo Oberrhein

Ein wichtiges Ziel der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel ist die Schliessung von Lücken im Velonetz und die Aufwertung der Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Die Verbesserung der Verbindung zwischen Efringen-Kirchen und Weil am Rhein an den Badischen Bahnhof und ins Zentrum von Basel fördert den sicheren Veloverkehr nahe des Agglomerationszentrums und hilft mit, den motorisierten Pendlerverkehr zu verringern. Der Nutzen eines gut ausgebauten Velonetzes ist insbesondere in Grenznähe auch für die Schweizer Seite der Agglomeration gross. Ein finanzieller Beitrag der Schweiz an dieses zum grössten Teil von Deutschland getragene Projekt ist nicht nur aus Sicht Veloverkehr sinnvoll, er leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit in der Agglomeration Basel.

ARE-Code:	2701.2.105
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 1,25 Mio. (offen)
Projektträger:	Gemeinden Weil am Rhein, Gemeinde Eimeldingen und Gemeinde Efringen-Kirchen
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	-
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	A



M3: Verkehrserschliessung Hafen-Stadtentwicklung Kleinhüningen

Die Massnahme dient der MIV-Erschliessung des gemäss Zukunftsbild 2030 zentralen Siedlungsprojekts S12 „Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen / 3Land“. Es leistet damit einen entscheidenden Beitrag zum Ziel, das Wachstum der Agglomeration auf die Kernstadt sowie die gut erschlossenen Korridore zu lenken. Für den Schweizer Teil ist in diesem Schwerpunktgebiet mit bis zu 4'000 Arbeitsplätzen und 3'400 Einwohnerinnen und Einwohnern zusätzlich zu rechnen, insgesamt besteht im trinationalen Perimeter 3Land ein Potenzial von je rund 10'000 Arbeitsplätzen und Einwohnern. Das Siedlungsprojekt hat also eindeutig agglomerationsweite Wirkung. Die Massnahme stellt die strassenseitige Anbindung des trinationalen Entwicklungsgebiets «3Land» an das übergeordnete Strassennetz (A2) sicher. Diese kann durch das bestehende Strassennetz nicht gewährleistet werden, da die betreffenden Strecken und Knoten bereits heute stark belastet sind und die angrenzenden Wohnquartiere unter dem Verkehr leiden. Die Wirkung der Massnahme ist entscheidend für die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Strassensystems in einem dynamischen und zentralen Teilgebiet der Agglomeration.

ARE-Code:	2701.2.068
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 40 Mio. (offen)
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	Be
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	B

M5: Zubringer Dornach/Aesch an die H18

Im Prüfbericht ist die Bewertung des Erläuterungsberichts falsch wiedergegeben. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist mit 49 Punkten gut und nicht wie im Prüfbericht erwähnt ungenügend. Trägt man dem neuen ESP Wohnen im Gebiet des Swissmetal-Areals sowie dem Zusatznutzen „direkte Entlastung historischer Kern Dornachbrugg“ Rechnung, so erhöhen sich die Nutzenpunkte um 2 Punkte auf insgesamt 9 Punkte, was bei der bestehenden Kostenkategorie 7 (tief) ein Total von 63 Punkte ergibt. Der einzige Grund, wieso der Zubringer Dornach / Aesch an die H18 noch nicht gebaut werden kann, ist die noch fehlende Finanzreife beim Vollanschluss Aesch an die H18.

ARE-Code	2701.2.069
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 24 Mio. (offen)
Projektträger:	Kantone Solothurn und Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	C
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	B

Ö2: Regio-S-Bahn Herzstück

Zur Entwicklung der Agglomeration Basel in Richtung des gemeinsam erarbeiteten Zukunftsbildes ist ein leistungsfähiges S-Bahn-System unumgänglich. Die heute bestehenden Kopfbahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof verunmöglichen die effiziente, trinationale Durchbindung von S-Bahn-Linien. Studien belegen den volkswirtschaftlichen Nutzen des Herzstücks Regio-S-Bahn und sehen sie als notwendige Investition in die Bahninfrastruktur. Ohne grenzüberschreitende Direktverbindungen ist eine Änderung des Modal Splits, der zwischen Frankreich bzw. Deutschland und der Schweiz zu fast 90% aus motorisiertem Individualverkehr besteht, nur bedingt möglich. Das Herzstück ist zwingende Voraussetzung für Entwicklungssprünge im Bereich der grenzüberschreitenden S-Bahn-Verbindungen. Für die Umsetzung des trinationalen Zukunftsbildes 2030 sind aber gerade diese Durchmesserverbindungen von existenzieller Bedeutung. Der Handlungsbedarf für dieses Projekt ist vom Bund anzuerkennen und es ist für eine Finanzierung im Rahmen des BIF zu sorgen.

ARE-Code:	2701.2.032
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 1'050 Mio.
Projektträger:	Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	C
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	C*



Ö1: Elektrifizierung Hochrheinstraße

Der noch nicht elektrifizierte Teil der Hochrheinstraße liegt grösstenteils auf deutschem Territorium. Die Schweiz hat allerdings ein grosses Interesse, die Elektrifizierung voranzutreiben. Ein namhafter Beitrag der Schweiz für dieses grenzüberschreitende Projekt ist deshalb von grosser Wichtigkeit. Dies steht unter der Voraussetzung, dass entsprechende Belange im Hinblick auf Angebotsverbesserungen und Tarife erfüllt werden.

So bildet die Hochrheinbahn die kürzeste Verbindung zwischen zwei Kantonshauptstädten und zwei grenzüberschreitenden Agglomerationen. Sie erlaubt eine schnelle, direkte Anbindung der Ostschweiz an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr (TGV, ICE) und wertet die Verbindung aus der Nordwestschweiz in Richtung Ulm und München auf. Aus diesem Grund hat die Studie "Elektrifizierung Hochrheinstraße – Volkswirtschaftlicher Nutzen für die Schweiz" des BAV einen gesamtschweizerischen Nutzen in der Grössenordnung von bis zu 33% ermittelt.

Hinzu kommt noch ein zusätzlicher Nutzen für die trinationale Agglomeration Basel. Dieser kann aber derzeit noch nicht quantifiziert werden, da eine entsprechende Nutzen-Kosten-Untersuchung **noch nicht** vorliegt.

Grundsätzlich wird anerkannt, dass die Elektrifizierung der Hochrheinstraße eine wichtige Voraussetzung dafür ist, den Korridor Hochrhein vollständig in das Netz der Regio S-Bahn einzubinden (inkl. Durchmesserlinien mit dem Herzstück Regio S-Bahn). Mit dem vorgesehenen ½-Stunden-Takt ist das Projekt strategiekonform mit den Zielsetzungen des Zukunftsbildes und den Grundsätzen des Raumkonzeptes der Schweiz.

Für die weitere Projektierung, aber auch insbesondere für die Umsetzung ist daher ein verbindliches Konzept zur Gesamtfinanzierung zu erarbeiten und mit möglichen Mitfinanzierern aller Ebenen auf beiden Seiten der Grenze abzustimmen.

Im Hinblick auf die 3. Generation und damit auf eine NAF-Finanzierung (A-Projekt 3. Generation, Baubeginn ab 2019) oder eine BIF-Finanzierung (STEP II 2025 – 2030) müssen unter anderem folgende Punkte vorangetrieben werden:

- Entwicklung eines langfristigen, grenzüberschreitenden (trinal), mit der Siedlungsentwicklung und unter den verschiedenen Verkehrsmitteln abgestimmten Angebotskonzepts für die S-Bahn;
- Ein über alle Partner abgestimmtes Finanzierungskonzept, welches auf der Basler Erklärung vom 18. Januar 2013 aufbaut;
- zeitnahe Auslösung der nächsten Projektierungsschritte (Leistungsphase 3&4)

Die Agglomeration Basel unterstützt die Untersuchung zur Machbarkeit einer kurzfristig zu realisierenden Lösung auf Fahrzeugbasis grundsätzlich. Allerdings bleibt abzuwarten, zu welchem Ergebnis die vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchungen kommen. Eine Bewertung der Ergebnisse in Hinblick auf die oben genannten Ziele für Agglomeration und Gesamtschweiz steht aus.

ARE-Code:	2701.2.020
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 120 Mio.
Projektträger:	Land Baden-Württemberg (MVI)
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	C
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	C*



Ö16: Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen

Die vorgesehene Tramverlängerung Stücki-Kleinhüningen führt durch und in Gebiete mit einigen offenen Fragen bezüglich der zukünftigen Nutzungsart und -intensität einiger Areale, die derzeit geklärt werden. Dies hat dazu geführt, dass der Kanton die weitere Planung der Tramverlängerung vorerst sistiert hat.

Ziel der Sistierung ist es, dass eine konkretere Planung der Strecke erst dann erfolgt, wenn die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen genügend gefestigt sind.

Daraus folgt, dass sich der Projektfortschritt gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan etwas verzögert und das Vorhaben nicht die für ein A-Projekt geforderte Reife hat.

Im Abtausch mit der Massnahme Ö14 (Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis), deren Projektreife eindeutig einem A-Projekt entspricht und deren Kofinanzierung durch den Bund nicht aufschiebbar ist, kann das Projekt aus Sicht der Agglomeration zurückgestuft werden (A->B).

ARE-Code:	2701.2.022
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 41 Mio. (12.86)
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 29. Juni 2012	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 22. Mai 2013	A
Antrag Umpriorisierung der Agglomeration Basel	B

Antrag der Agglomeration Basel

- Um die Dynamik der trinationalen Zusammenarbeit weiter zu intensivieren, sind länderübergreifende Projekte von grösster Wichtigkeit. Die trinationale Agglomeration Basel erwartet, dass der Bund diese Bemühungen unterstützt und ausführungsfähige Projekte wie die Tramverlängerung nach Saint-Louis im A-Horizont mitfinanziert.
- Ebenfalls sehr wichtig sind Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs auf Schweizer Seite, um die Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes voranzutreiben. Auch hier muss der Bund finanziell stärker unterstützen, als dies im Bundesbeschluss vorgesehen ist.

5. Beurteilung gemäss Wirkungskriterien

Bei der Beurteilung des Agglomerationsprogrammes gemäss den vier Wirkungskriterien fällt auf, dass die Agglomeration Basel aufgrund ihrer komplexen Ausgangslage schlecht abschneidet. Gerade die Situation mit den sich überlagernden Verkehrssystemen und der hohen Belastung der Infrastruktur durch den Güterverkehr führt bereits heute zu Engpässen im Bahnsystem. Um diese Problematik zu entschärfen müssen die übergeordneten Massnahmen zuerst realisiert werden. Vorher besteht nur wenig Handlungsspielraum und die Einführung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn im Kern der Agglomeration Basel ist nicht möglich.

Angebotsseitig stellt aber nicht nur die stark ausgelastete Infrastruktur ein Problem dar, sondern auch die nicht einheitliche Tariflandschaft. Im Vergleich zu anderen Agglomerationen besitzt die Agglomeration Basel in diesem Bereich noch Potenzial. Die Abstimmung des Angebots und der Tarife über die Landesgrenzen hinweg ist aber ein komplizierter und aufwendiger Prozess, da eine Vielzahl von Akteuren und unterschiedliche Regulative involviert sind. Die diesbezügliche Komplexität der Agglomeration Basel und die Tatsache, dass die Schweizer Seite keine Verfügungsgewalt über Angebots- oder Tarifbeschlüsse im Ausland besitzt, sollen in der Bewertung angemessen berücksichtigt werden.

Aufgrund der geschilderten Ausgangslage schneidet die Beurteilung des ersten Wirkungskriteriums "Qualität der Verkehrssysteme verbessert" schlecht ab, obwohl die Handlungsmöglichkeiten teils nicht gegeben sind oder Fortschritte im komplexen trinationalen Kontext nur im Rahmen eines schrittweisen Vorgehens erzielt werden können.

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung in den ausländischen Teilgebieten der Agglomeration sind die Einflussmöglichkeiten des Agglomerationsprogrammes Basel ebenfalls beschränkt. Die Initiative zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes kommt aus der Schweiz und die Rahmenbedingungen werden auch von der



Schweiz vorgegeben. Es handelt sich also um ein Schweizer Instrument, das auch auf ausländischen Boden umgesetzt werden soll. Die Schweiz und auch die beteiligten Kantone haben aber keinerlei Kompetenzen in den ausländischen Gebieten. Die Erreichung der Ziele basiert vorwiegend auf einer guten Zusammenarbeit und auf der Umsetzung vertrauensstiftender Massnahmen in Deutschland und Frankreich. Auch hier können Fortschritte nur in einem schrittweisen Vorgehen erzielt werden. Über die gemeinsame Projektierung und Realisierung grenzüberschreitender oder ganz auf ausländischem Territorium liegender Projekte kann dieser Prozess beschleunigt werden. Dabei ist die Agglomeration Basel auf finanzielle Unterstützung vom Bund angewiesen. Diese wirkt als Katalysator, der die Dynamik der Kooperation und des Zusammenwachsens entscheidend unterstützt.

Antrag der Agglomeration Basel

- Aus den oben aufgeführten Gründen fordert die Agglomeration Basel, dass in der Weisung für die 3. Generation mehr auf die Grenzproblematik von bi- und trinationalen Agglomerationsprogrammen eingegangen wird.
- Dabei soll auch dem zusätzlichen Hindernis der Mehrsprachigkeit im grenzüberschreitenden Raum Basel hohe Beachtung geschenkt werden.

6. Ausblick (NAF, FABI)

Die Agglomeration Basel begrüsst die Absichten des Bundesrates, die Finanzierung von Schiene und Strasse zu vereinheitlichen und einen unbefristeten Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu schaffen. Die Frage der Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs sowie der Sicherstellung der dafür erforderlichen Mittel ist so schnell wie möglich zu klären.

Der weitere Ausbau der S-Bahn Basel ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und für eine verdichtete Entwicklung der Siedlungsräume entlang von Korridoren. Wir erwarten vom Bund, dass er den NAF so ausgestaltet, dass nicht ausgerechnet Infrastrukturprojekte, die dem Ausbau der S-Bahn dienen, zwischen den Maschen der unterschiedlichen Programme durchfallen. Dies betrifft einerseits S-Bahn-Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland, andererseits grosse S-Bahn-Infrastrukturprojekte (>CHF 500 Mio) im Inland.

Sollte für den ersten Fall - gemäss der aktuellen Bestimmung - im BIF keine Möglichkeiten bestehen, sich künftig an Infrastrukturausbauten im Eisenbahnverkehr auch über die Landesgrenzen hinweg finanziell zu beteiligten, müsste alternativ im NAF eine Regelung für solche Vorhaben in grenzüberschreitenden Agglomerationen geschaffen werden. Das geeignete Instrument für die Finanzierung von S-Bahn-Systemen wäre aber grundsätzlich der BIF, nicht der NAF. Für den zweiten Fall müsste der Bund dafür sorgen, dass die Aufnahme von S-Bahn-Infrastrukturprojekten ins BIF nicht ausschliesslich anhand von Bewertungen nach NIBA erfolgt, sondern alternative Kriterien herangezogen werden, die auch Projekte mit nur geringer nationaler, aber hoher regionaler Wirkung angemessen berücksichtigen. Durch die Einbettung der agglomerationsrelevanten S-Bahnprojekte ins BIF ist ohnehin notwendig, dass der Bund – vorbehältlich der Annahme der FABI-Vorlage durch das Volk – substantielle Beiträge zeitgerecht zur Verfügung stellt, damit die Regio-S-Bahn ihre Rolle als Rückgrat des Verkehrssystems und als strukturierendes Element der Siedlungsentwicklung wahrnehmen kann.

Die Agglomeration Basel ist sich bewusst, dass sie Handlungsbedarf hat, was die strukturierte Planung des trinationalen Angebots der Regio-S-Bahn und, daraus abgeleitet, die Erarbeitung eines kohärenten längerfristigen Infrastruktur-Masterplans Schiene angeht. Die Arbeiten an einer trinationalen Trägerschaft haben daher begonnen. Die Agglomeration Basel braucht hier aber auch die Unterstützung des Bundes, damit diese höchst anspruchsvolle Koordinationsaufgabe mit den Bestellern in Deutschland (Land Baden-Württemberg) und Frankreich (Region Elsass) erfüllt werden können.

Als weiterer Punkt sind die unterschiedlichen Lesarten der Zeiträume zwischen dem Aggloprogramm und dem BIF bzw. dem strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP) zu konkretisieren. So stellen die Tranchen im Agglomerationsprogramm die Periode des Baubeginns der Objekte dar, während in den STEP-Tranchen die Periode der Inbetriebnahme der Objekte darstellen. Dementsprechend sind bei der Umwidmung der Objekte vom Agglomerationsprogramm in die STEP's nicht die reinen Tranchen-Perioden zu beachten, sondern deren tatsächliche Bauzeit und Inbetriebnahme. So ist ein Bahninfrastruktur-Objekt mit Baubeginn im Jahre 2018 und Inbetriebnahme im Jahre 2028 zwar in der Agglo-Tranche B (2015-2018), hingegen im BIF erst im STEP 2030 (2025-2030) zu platzieren. Der Transfer der Projekte muss hier sauber erfolgen.



Weiter ist Klarheit bezüglich Abgrenzung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur bei Tramprojekten zu schaffen. Die Trennung zwischen Traminfrastruktur-Massnahmen, welche weiterhin über das Aggloprogramm finanziert werden, und zwischen solchen, welche über den BIF getragen werden sollen, ist in der Region Basel nicht gegeben. Hier sind auf Basis geltender Kriterien (z.B. Anrechnung RPV) geeignete oder in Anlehnung an die heutigen Leistungsvereinbarungen Infrastruktur entsprechende Handlungsanweisungen zu formulieren.

Antrag der Agglomeration Basel

- Die Folgefinanzierung der Agglomerationsprogramme muss schnell geklärt werden und soll künftig, wie geplant, zur Erhöhung der Planungssicherheit unbefristet erfolgen.
- Die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel muss im Hinblick auf die sich künftig verschärfenden verkehrlichen Probleme in den Agglomerationen und den sich daraus ergebenden Ausgaben für Verkehrsinfrastrukturen vom Bund angemessen aufgestockt werden.
- Der neue Fonds (NAF) muss entweder mit einer Reserve versorgt werden oder es muss eine Verschuldung des Fonds in Zukunft möglich sein, damit Liquiditätsengpässe vermieden werden und Vorfinanzierungen durch die Kantone und Gemeinden nicht mehr nötig sind
- Sollte im BIF keine Möglichkeiten bestehen, sich künftig an Infrastrukturausbauten im Eisenbahnverkehr auch über die Landesgrenzen hinweg finanziell zu beteiligten, müsste alternativ im NAF eine Regelung für solche Vorhaben in grenzüberschreitenden Agglomerationen geschaffen werden.

7. Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1. und 2. Generation des Agglomerationsprogramms geleistet wurden, weiterführen und die entstandene Dynamik für zukünftige Projekte nutzen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund wird ebenso gepflegt werden, wie die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern. Nur so ist die Schweiz mit ihren angrenzenden Regionen auch für die Zukunft gewappnet.

Wir danken Ihnen im Voraus für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.