

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern

25. April 2018

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat wurde am 17. Januar 2018 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms 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 (ARE) 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 grundlegenden Themen (Fragen 2, 4, 7)
- C Anträge zu den Agglomerationsprogrammen
 - C1 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
 - C2 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand
 - C3 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Basel
 - C4 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Limmattal

Der Kanton Aargau hat die Regionalplanungsverbände sowie die im Agglomerationsprogramm beitragsberechtigten Gemeinden um eine Stellungnahme zu den Vernehmlassungsentwürfen des Kantons Aargau zum Vernehmlassungsbericht des Bundes vom Januar 2018 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.

A Vorbemerkungen

Der Kanton Aargau ist an vier Agglomerationsprogrammen beteiligt. Das Agglomerationsprogramm Basel erhält einen Beitragssatz von 40 %, für die Agglomerationsprogramme AareLand und Limmat tal ergibt sich je ein Beitragssatz von 35 %.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 3. Generation wurde trotz genügenden 4 Wirkungspunkten (je 1 Punkt pro Wirkungskriterium) aufgrund eines Punkteabzugs beim erstmalig bewerteten Umsetzungsreporting im Prüfbericht insgesamt als knapp ungenügend beurteilt. Deshalb sollen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 3. Generation keine Projekte durch den Bund mitfinanziert werden.

Dieses negative Prüfergebnis hat in der Bevölkerung und der Politik im Bereich des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost mit den Kristallisationspunkten Baden, Bremgarten, Brugg, Lenzburg und Wohlen grosses Unverständnis ausgelöst. Der Ostaargau ist ein äusserst dynamischer Raum im Kanton Aargau. In allen Teilbereichen stehen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit des Agglomerationsverkehrs und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen wichtige Verkehrsinfrastrukturmassnahmen an, unter anderem im Bereich Bahnhof Lenzburg. Das Generationenprojekt Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE), ein Gesamtverkehrskonzept, das auf der Basis einer breiten Mitwirkung erarbeitet wird und das im Agglomerationsprogramm der 2. Generation kritisierte Projekt "Baldeggtunnel" ersetzt, verfolgt einen gesamtverkehrlichen Ansatz. Die Gründe für das ungenügende Abschneiden des Programms wurden von der Projektleitung Agglomerationsprogramme analysiert und beurteilt. Im Fachgespräch mit dem Bund über den Prüfbericht hat sich die Projektleitung bereits stark für einen weiteren Wirkungspunkt beziehungsweise gegen den Punkteabzug und somit für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost eingesetzt. Ein wichtiger Ansatzpunkt für einen zusätzlichen Punkt und dadurch eine genügende Bewertung ist der zu Unrecht negative Einfluss der OASE auf die Bewertung. Im Kapitel 3.2 sind die drei Anträge sowie die wichtigsten Argumente aufgelistet. Die vollständige Argumentation findet sich im Kapitel C1.

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertung der Wirksamkeitskriterien wurden im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und mehrheitlich transparent dargestellt. Die Beurteilung des Umsetzungsreportings seitens Bundes ist nur mit grossem Aufwand, aber dennoch nicht vollständig nachvollziehbar. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im Kanton Aargau und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

B Anträge zu grundlegenden Themen (Fragen 2, 4, 7)

Frage 2

"Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?"

Abstimmung Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) und Nationalstrassen STEP

Die Agglomerationsprogramme sind die strategischen Entwicklungsprogramme der Agglomerationen, mit denen die Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hergeleitet wird. Die Zukunftsbilder, auf welchen die Agglomerationsprogramme aufbauen und die mit den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten abgestimmt sind, stellen dabei die "Fixsterne" der Entwicklung dar. Dementsprechend müssen sich in unserem Verständnis die nationalen Infrastrukturprogramme Schiene und Strasse bezüglich des Agglomerationsverkehrs auch nach diesem richten und nicht umgekehrt.

In Kapitel 1.8 des Erläuterungsberichts zur Prüfung hält der Bund fest:

"Die Programme 'STEP Schiene', 'STEP Nationalstrassen' und 'Agglomerationsverkehr' beinhalten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationsgebieten. Diese Infrastrukturen beeinflussen sich gegenseitig und müssen deshalb aufeinander abgestimmt werden. Während die beiden STEP eine längerfristige Perspektive mit vielen Grossprojekten haben, fokussiert das Programm Agglomerationsverkehr auf einen kurzfristigeren Horizont. Aufgabe ist es, diese Massnahmen in einem umfassenden Zukunftsbild einzubetten. Deshalb sind bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme die bereits beschlossenen nationalen Projekte als Voraussetzung zu berücksichtigen."

Allerdings werden den Trägerschaften vom Bund keine auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise gegeben. So war es etwa während der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation nicht möglich, von Bundesseite verbindliche planerische Rahmenbedingungen über die Umgestaltung des Bahnhofs Lenzburg zu erhalten. Dies ist insofern kritisch zu beurteilen, als dass der Bahnhof Lenzburg eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs einnimmt und viele Massnahmen im Raum Lenzburg darauf abgestimmt sein müssen.

Antrag

- Die Koordination zwischen den drei grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen), Nationalstrasse STEP und den Agglomerationsprogrammen muss bundesseitig im Hinblick auf Folgegenerationen optimiert werden.
- Die Agglomerationsprogramme inklusive ihrer Zukunftsbilder müssen im Hinblick auf die Agglomerationsverkehre gegenüber den Infrastrukturprogrammen Schienen (FABI STEP) und Strasse (Nationalstrassen STEP) gestärkt werden.
- Der Bund übermittelt den Trägerschaften für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation erstmals konkrete planerische Rahmenbedingungen betreffend die Bundesprogramme STEP Bahninfrastruktur und STEP Nationalstrasse sowie deren Abstimmung untereinander.

Frage 4

"Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?"

Prozessablauf

Obwohl in den vergangenen Jahren bereits deutliche Fortschritte erzielt wurden, sehen wir weiterhin Optimierungspotenzial beim Prozessablauf. Dem Regierungsrat ist durchaus bewusst, dass in der aktuellen 3. Generation die Neuerungen im Zusammenhang mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF; Pauschalen, Fristen etc.) grossen Einfluss auf die Prozessabläufe hatten.

Nach der Einreichung wurden die Agglomerationsprogramme unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung zusammen mit den weiteren beteiligten Bundesämtern für Strassen (ASTRA), für Umwelt (BAFU) und für Verkehr (BAV) geprüft. Die Ergebnisse dieser fachlichen Prüfung wurden den Trägerschaften erst zur Verfügung gestellt, nachdem der politische Entscheidungsprozess bereits lanciert war, das heisst die Vorlage zum Bundesbeschluss in die landesweite Vernehmlassung gegeben wurde. Dies und die Tatsache, dass die Entwürfe des Prüfberichts als "vertraulich" gekennzeichnet sind, stellen den Regierungsrat vor grosse Herausforderungen. Insbesondere ist es sehr schwierig, die betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbände in die Erarbeitung der Stellungnahmen einzubeziehen.

In dieser Generation betrifft dies insbesondere die Kommunikation betreffend das als ungenügend beurteilte Agglomerationsprogramm Aargau-Ost. Künftig sollte gewährleistet werden, dass das Bundesamt für Raumentwicklung zusammen mit den anderen Bundesämtern die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert, bevor es die Vernehmlassungsvorlage finalisiert. An-

sonsten besteht für die Trägerschaften kaum Spielraum, noch Argumente und Sachverhalte zu äussern, die Einfluss auf die Prüfergebnisse haben können.

Ausserdem müssen, im Hinblick auf künftige Generationen, die Vorgaben an die Trägerschaften zur Erarbeitung der Programme früher zugänglich gemacht werden. Dies soll unmittelbar nach dem Abgabetermin einer Programmgeneration erfolgen. Diese Grundlagen soll das zuständige Bundesamt künftig frühzeitig gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten, noch bevor die Arbeiten zu den jeweiligen Programmgenerationen bei den Trägerschaften angelaufen sind. Die oben genannten bundesseitigen Vorgaben zur Erarbeitung der 4. Generation liegen jedoch nach aktuellem Zeitplan frühestens im Spätherbst 2018 als Entwurf vor (PAvVII).

Antrag

- Optimierung der Prozessabläufe im Hinblick auf die 4. Generation: Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Möglichkeit, in der 4. Generation die Ergebnisse des Prüfprozesses zwischen Bundesbehörden und den Trägerschaften zu besprechen, bevor die Vernehmlassungsvorlage finalisiert wird.
- Frühzeitige Bereitstellung der Vorgaben beziehungsweise Grundlagen für die Erarbeitung der Folgegenerationen an die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme: Idealerweise geschieht dies unmittelbar nach Abgabe einer Programmgeneration.

C Anträge zu den Agglomerationsprogrammen

C1 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

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

C2 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand

Für das Agglomerationsprogramm AareLand wird auf die beiliegende, vom Leitungsausschuss bestehend aus den Kantonsplanern des Kantons Aargau und des Kantons Solothurn, verabschiedete Stellungnahmen verwiesen. Diese Stellungnahme wird vom Kanton Aargau unterstützt.

C3 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Basel

Für das Agglomerationsprogramm Basel wird auf die beiliegende, von der politischen Steuerung am 2. März 2018 verabschiedete Stellungnahme des Vereins Agglo Basel verwiesen, welche vom Kanton Aargau unterstützt wird.

C4 Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Limmattal

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

Frage 7

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

Stellenwert Freiraum/Nichtsiedlungsgebiet

Neben Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr werden auch Massnahmen im Bereich Landschaft und Freiraum in die Wirkung des Agglomerationsprogramms einbezogen. Massnahmen, welche die Qualität oder Zugänglichkeit von Freiräumen erhöhen, wirken sich positiv auf die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms aus. Dennoch werden für Infrastrukturmassnahmen im Freiraum keine Bundesmittel zur Verfügung gestellt (weil dies im Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrasse und den Agglomerationsverkehr [NAFG] nicht so vorgesehen sei).

Die Massnahmen "Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler" und "Limmattsteg" im Agglomerationsprogramm Limmattal, direkt an das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost anstossend, wurden als "für den Agglomerationsverkehr wenig relevant" im Prüfbericht in den B-Horizont zurückpriorisiert. Mit dieser Begründung wird die Unterstützung von Infrastrukturmassnahmen in nicht unmittelbarer Siedlungsnähe für den Fuss- und Radverkehr verunmöglicht. Der Regierungsrat geht davon aus, dass diesbezüglich kein Richtungswechsel beabsichtigt ist. In der 1. und 2. Generation gab es Bundesbeiträge für Infrastruktur in Aggloparks (beispielsweise Agglopark Limmattal oder Wiggerpark im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost).

Antrag

Infrastrukturmassnahmen im Freiraum namentlich für Fuss- und Radverkehr, auch ausserhalb des Siedlungsgebiets innerhalb eines Agglomerationsprogramms, werden weiterhin unterstützt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Beilagen

- Beilage 1: Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
- Beilage 2: Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand
- Beilage 3: Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Basel
- Beilage 4: Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Limmattal (unterzeichnete Version folgt)

Kopie

- info@are.admin.ch

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

25. April 2018

Agglomerationsprogramm Aargau-Ost; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen werten wir als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Unsere Stellungnahme ist, angelehnt an den Fragenkatalog zur Vorlage, wie folgt gegliedert:

A Vorbemerkungen

B Anträge zu grundlegenden Themen (Fragen 4–6)

C Anträge zu Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Der Kanton Aargau hat die betroffenen Regionalplanungsverbände und die im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost beitragsberechtigten Gemeinden zur Stellungnahme zum Entwurf der Vernehmlassungsantwort eingeladen. Die Vernehmlassung ist damit breit abgestützt. Deren Rückmeldungen sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen. Die nachfolgenden Äusserungen berücksichtigen somit auch die Anliegen der betroffenen Agglomeration Aargau-Ost.

A Vorbemerkungen

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A- und B-Massnahmen hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der erhöhten Verkehrssicherheit sowie der Reduktion von Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 3. Generation wurde trotz genügenden 4 Wirkungspunkten (je 1 Punkt pro Wirkungskriterium) aufgrund eines Punkteabzugs beim erstmalig bewerteten Umsetzungsreporting im Prüfbericht insgesamt als knapp ungenügend beurteilt. Deshalb sollen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 3. Generation keine Projekte durch den Bund mitfinanziert werden.

Dieses negative Prüfergebnis hat in der Bevölkerung und der Politik im Bereich des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost mit den Kristallisationspunkten Baden, Bremgarten, Brugg, Lenzburg und Wohlen grosses Unverständnis ausgelöst. Der Ostaargau ist ein äusserst dynamischer Raum im Kanton Aargau. In allen Teilbereichen stehen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit des Agglomera-

tionsverkehrs und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen wichtige Verkehrsinfrastrukturmassnahmen an, unter anderem im Bereich Bahnhof Lenzburg. Das Generationenprojekt OASE, ein Gesamtverkehrskonzept, das auf der Basis einer breiten Mitwirkung erarbeitet wird und welches das im Agglomerationsprogramm der 2. Generation kritisierte Projekt "Baldeggtunnel" ersetzt, verfolgt einen gesamtverkehrlichen Ansatz. Aus diesen Gründen erlauben wir uns, nachfolgende Anträge zu stellen.

B Anträge zu grundlegenden Themen

Zur Frage 4

"Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?"

Wir sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation grundsätzlich einverstanden.

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertung der Wirksamkeitskriterien wurden im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und mehrheitlich transparent dargestellt. Die Beurteilung des Umsetzungsreportings seitens Bund ist nur mit grossem Aufwand, aber dennoch nicht vollständig nachvollziehbar. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im Kanton Aargau und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

Zu den Fragen 5 und 6

"Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?"

"Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen?"

Die Agglomeration Aargau-Ost ist mit dem Ergebnis der Bundesprüfung nicht einverstanden. Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist insgesamt als genügend zu beurteilen. Im Folgenden sind die Begründungen zu den jeweiligen Wirkungskriterien aufgelistet. Dabei beschränken wir uns auf diejenigen Themen, die aus unserer Sicht anders zu beurteilen sind.

a) WK1 Verkehrssystem

Antrag

2 Wirkungspunkte (+1)

Begründung

Als Folge der Kritik des Bundes am Baldeggtunnel des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) entwickelt. Dieses strebt insbesondere einen Quantensprung im Fuss- und Radverkehr sowie im öffentlichen Verkehr (ÖV) an. Dieses vorbildliche Projekt ist durch das Agglomerationsprogramm angestossen worden. Durch ein einzigartiges, von den Gemeinden und der ganzen Region getragenes Mitwirkungsverfahren ist es gelungen, aus einer strassenseitigen Betrachtung eines Raums, eine gesamtverkehrliche Betrachtung zu entwickeln und damit das ganze Verkehrssystem enorm zu verbessern. Für OASE wurde ein eigenes Richtplankapitel geschaffen, welches der Grosse Rat als Zwischenergebnis beschlossen hat. Dieser Beschluss des Grossen Rats fand am 27. Juni 2017 statt, also ein halbes Jahr nach Abgabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Der Bericht zuhanden des Grossen Rats war zum Abgabezeitpunkt des Agglomerationsprogramms noch nicht öffentlich (Abbildung 1).

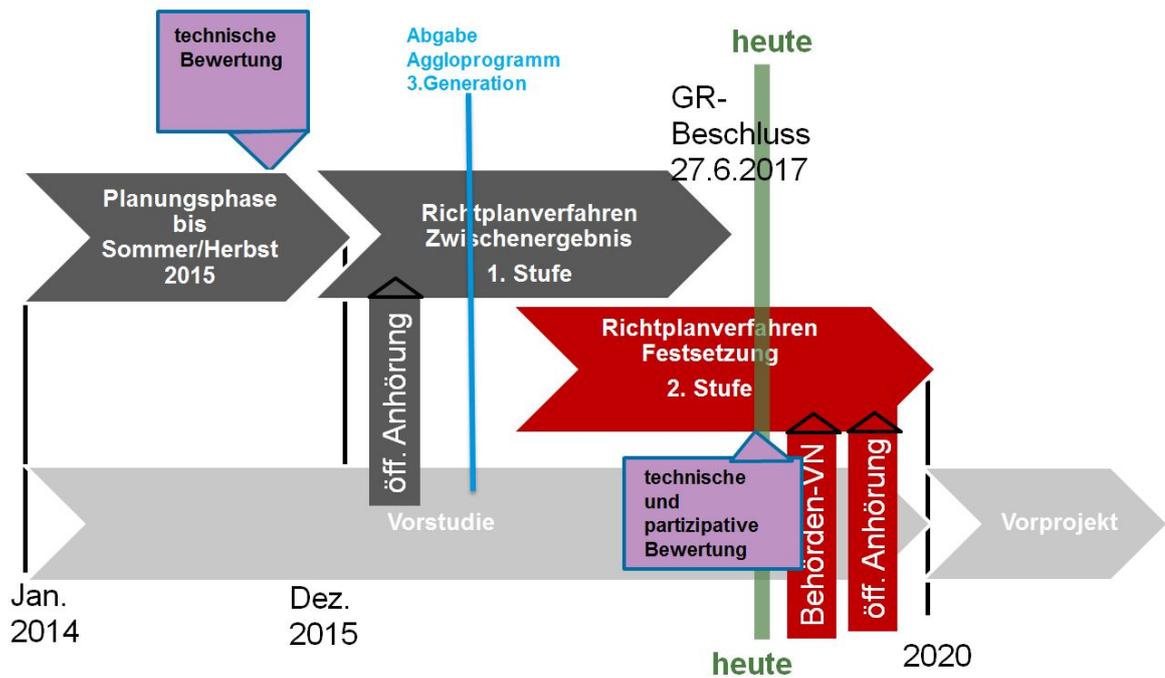


Abbildung 1: Vergleich des zeitlichen Ablaufs des OASE Richtplanverfahrens mit der Abgabe des Agglomerationsprogramms 3. Generation

OASE ist die konsequente regionale Umsetzung der Mobilitätsstrategie, die ebenfalls vom Grossen Rat genehmigt wurde (Grossratsbeschluss [GRB] vom 13. Dezember 2016). Ein grosser Teil aller Massnahmen der 3. Generation überschneiden sich mit dem OASE-Perimeter (Abbildung 2) und sind Grundvoraussetzung (Abbildung 3) für die Umsetzung der grösseren Projekte von OASE, welche dann mit der 4. Generation behandelt werden. Die einzelnen Projekte wurden auch als A-Projekte beurteilt. Falls diese jedoch nicht mit Mitteln vom Bund umgesetzt werden können, wird der Realisierung der Gesamtverkehrskonzeption OASE die Grundlage und der politische Rückhalt entzogen.

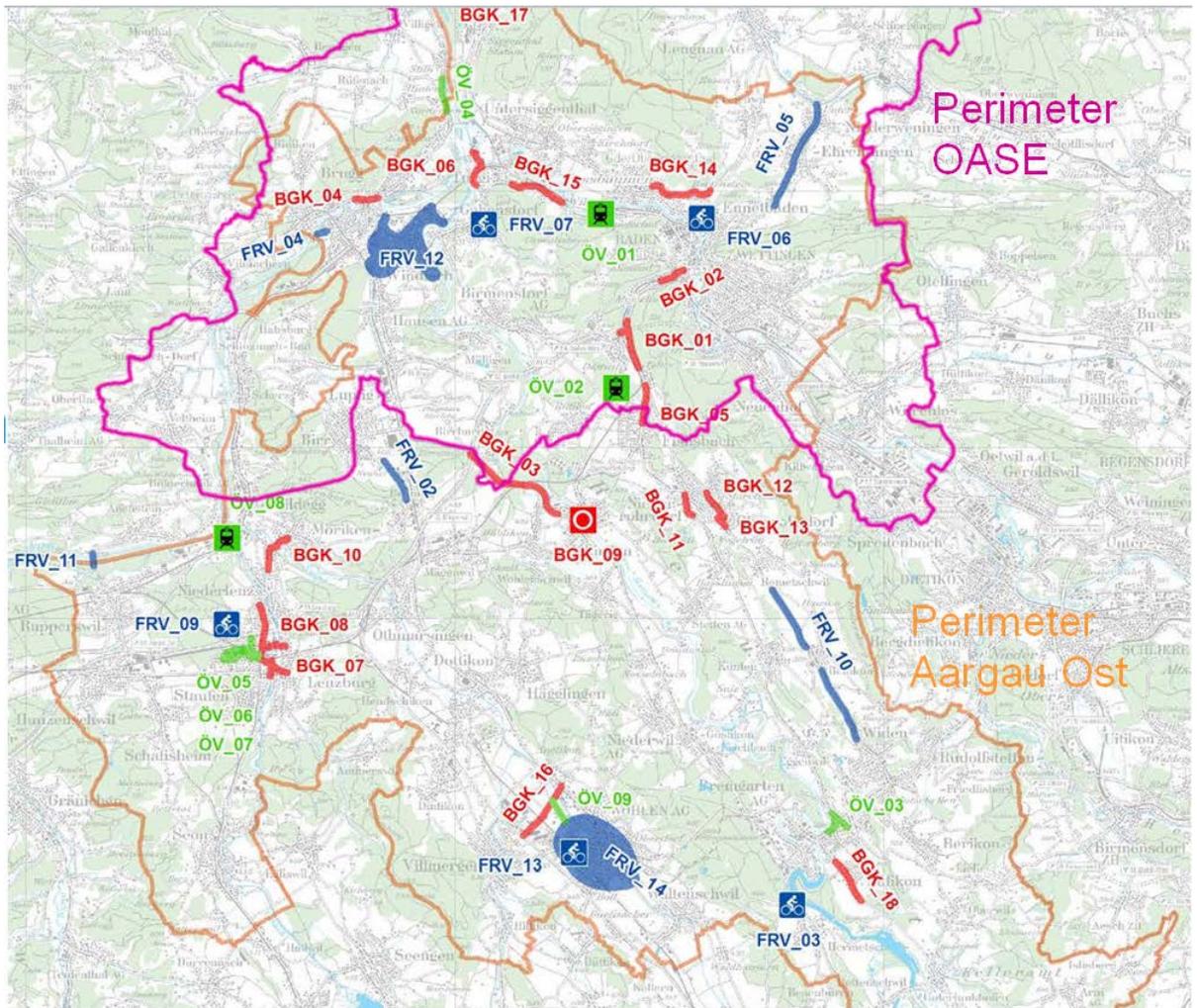


Abbildung 2: Perimeter OASE und Perimeter Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, inklusive aller Massnahmen der 3. Generation

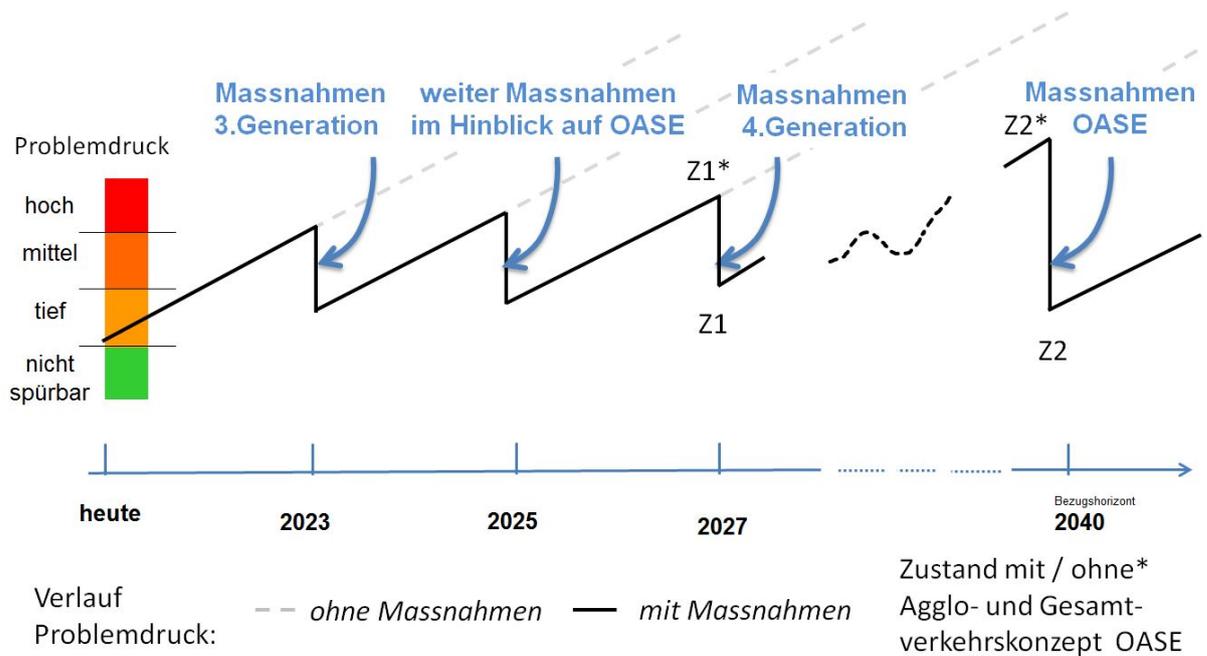


Abbildung 3: Problemdruck im Verkehr mit und ohne OASE, sowie Abhängigkeiten zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost; modellhafte Darstellung

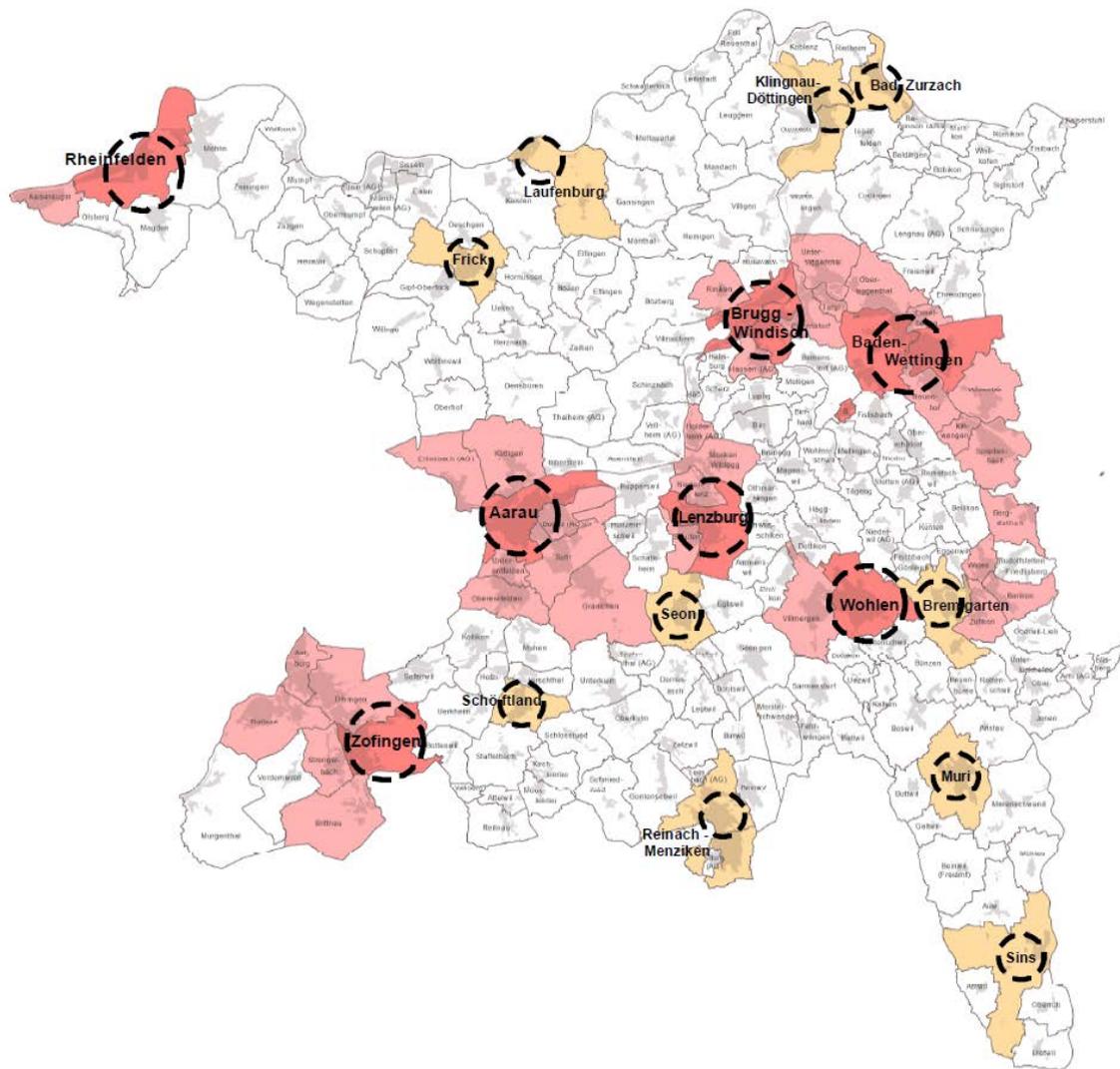


Abbildung 5: Raumkonzept Aargau: Raumverträgliche Lenkung des prognostizierten Wachstums in urbanere Agglo-Räume (dunkelrot); Kreis = Kernstädte; orange = ländliche Zentren

Auch das Richtplankapitel S 3.1 (Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen) antizipiert auf Stufe Richtplan die Raumtypen und greift mit der Definition von "Kern- und Zentrumsgebiete" in den Raumtypen "Kernstädte", "Urbane Entwicklungsräume" und "Ländliche Zentren" örtliche Teilräume auf.

Im Gegensatz zu anderen kantonalen Richtplänen erfordert der Aargauer Richtplan daher keine Konkretisierung und Priorisierung auf regionaler Ebene. Das Siedlungsgebiet ist für jede Gemeinde festgelegt und verortet (Siedlungsbegrenzung inklusive Auszonungen) sowie dichte- und nutzungs-mässig vorstrukturiert. Jede Gemeinde kennt die Dichtevorgaben. Diese müssen bis 2040 erreicht werden können. Die Zielerreichung der hochwertigen Innenentwicklung ist im Vergleich zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation stark verbessert worden und insbesondere konsequent auf den funktionalen Raum der Agglomerationsgemeinden abgestimmt. Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und für die Abstimmung Siedlung, Verkehr und Freiraum sind gegeben. Das Bevölkerungswachstum soll besonders an die bereits gut erreichbaren beziehungsweise an die gut erschliessbaren Orte gelenkt werden. An diesen Orten sind noch einzelne, gut abgestimmte Siedlungsgebietserweiterungen möglich. In 6 Gemeinden werden insgesamt 12 Gebiete zurückgezont (insgesamt 17 ha). In den meisten Gemeinden sind diese Rückzonungen bereits erfolgt oder sie stehen kurz vor Abschluss der Verfahren. Die Siedlungsstrategie und die entsprechenden Umsetzungsinstrumente wurden vom Bundesrat bei der Genehmigung des angepassten Richtplans am 23. August 2017 ausdrücklich positiv gewürdigt.

Die Nutzungsplanungsrevisionen gemäss dem aktuellen Richtplan sind verschiedentlich bereits umgesetzt beziehungsweise vielerorts in Umsetzung.

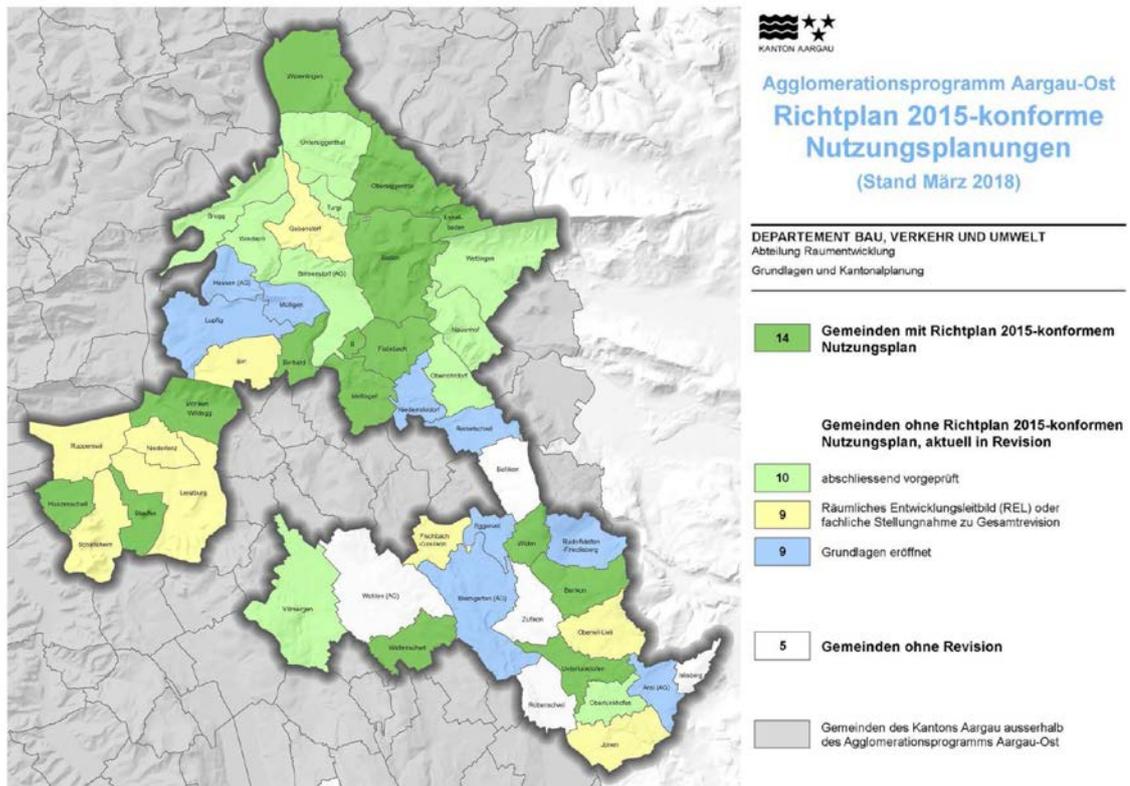


Abbildung 6: Richtplan 2015-konforme Nutzungsplanungen, Stand März 2018; im grössten Teil des Beitragsperimeters des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost sind die Nutzungsplanungen gemäss Richtplan 2015 umgesetzt oder in Umsetzung

Weitergehende Vorgaben über den Richtplan hinaus im Agglomerationsprogramm – wie im Entwurf des Prüfberichts gefordert – sind entsprechend nicht mehr möglich. Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips muss die konkrete Umsetzung des Richtplans den Gemeinden im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung vorbehalten bleiben. Die Kohärenz zwischen Agglomerationspolitik und tatsächlicher Entwicklung ist aufgrund des starken und wechselwirkenden Zusammenspiels von Agglomerationsprogramm – Raumkonzept (R 1) – Richtplan (insbesondere Kapitel S 1.1 [Siedlungsqualität], S 1.2, S 1.3, S 1.4 [Arealentwicklung] S 1.9 und S 3.1) ohne weiteres gegeben.

c) UR Umsetzungsreporting

Antrag

0 Punkte (+1)

Begründung

Als Schwäche wird im Umsetzungsreporting moniert, dass die Verzögerung bei den Massnahmen auf den konzeptionellen Systemwechsel und die noch nicht ausgereifte OASE zurückzuführen sei. So sei der Programmgedanke nur teilweise gewahrt und die Umsetzungskohärenz weise dadurch erhebliche Schwächen auf.

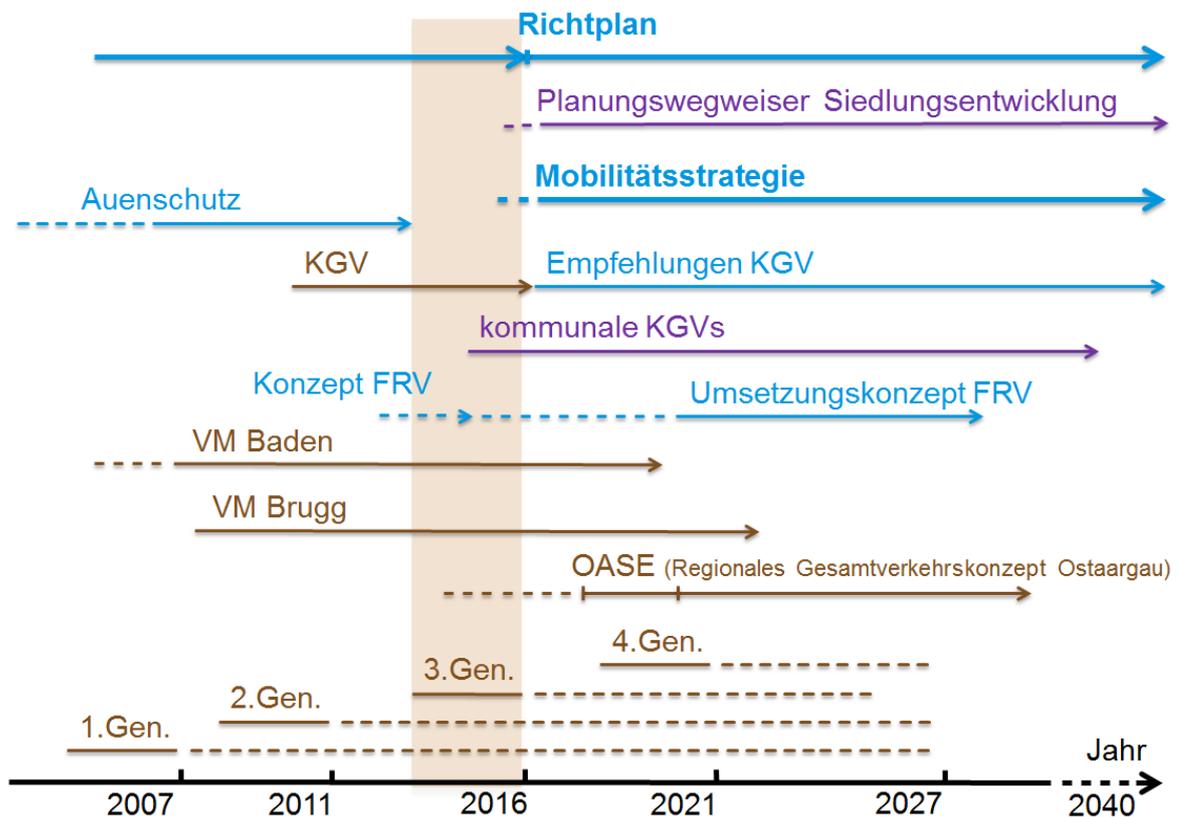


Abbildung 7: kommunale (violett), regionale (braun) und kantonale (blau) Planungen auf der Zeitachse

Die Umsetzung im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist seit jeher und nach wie vor kohärent und weist keine Schwächen auf. Das System wurde nicht gewechselt, sondern weiterentwickelt (siehe Abbildung 5); insbesondere aufgrund berechtigter Kritik des Bundes am Baldeggtunnel. Im Zuge der Weiterentwicklung hat sich gezeigt, dass gewisse Massnahmen ihre volle Wirkung nicht mehr entfalten können. Sie wurden deshalb zurückgegeben. So können die freien Mittel, wie vom Bund gewünscht, für andere Massnahmen eingesetzt werden. Im Zuge der Weiterentwicklung der Strategie werden neue oder leicht modifizierte Massnahmen entwickelt, welche schliesslich mindestens die gleiche oder bessere Wirkung zu entfalten vermögen, als die sistierten Massnahmen. Es darf nicht sein, dass die zurückgegebenen Massnahmen derart negativ angerechnet werden. Dies wäre ein Anreiz, Massnahmen nicht zurückzugeben. Es liegt sicher nicht im Interesse des Bundes, das Hin-ausschieben von Massnahmen zu honorieren.

Die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost durch das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) muss zwingend als solche verstanden und honoriert werden. Die im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 3. Generation eingereichten Massnahmen bilden essenzielle Grundlage für die mittel- bis längerfristig anvisierte Zielrichtung im Zusammenhang mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, schwerpunktmässig in der Region Baden-Brugg.

Im Raum Lenzburg wurde zu wenig berücksichtigt, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB über Jahre durch Planungsstopp, Neuplanungen und neue Vorgaben die Umsetzung des Grossprojekts Bahnhof Lenzburg verhinderten oder zumindest stark verzögerten. Der Bund (BAV und SBB) hat die Verzögerung der Umsetzung von fünf Massnahmen (ÖV 05, 06, 07, FRV 09 und BGK 07) unmittelbar selber verursacht. Es kann nicht sein, dass die weder vom Kanton noch von den Gemeinden verzögerte Umsetzung im Umsetzungsreporting negativ angerechnet wird und damit ein erheblicher Beitrag dazu geleistet wird, dass das gesamte Agglomerationsprogramm als ungenügend beurteilt wird.

C Anträge zu Einzelprojekten im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Zur Frage 6

"Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelne Massnahmen?"

a) Massnahme 4021.3.017, Wohlen/Villmergen: BGK Nutzenbachstrasse K 265 inklusive Ersatzbrücke SBB (BGK_16)

Antrag

vollumfängliche Mitfinanzierung der Massnahme 4021.3.017 gemäss eingereichtem Massnahmenblatt

Begründung

Die Kürzung durch den Bund der beitragsberechtigten Investitionen von 7,5 Millionen Franken auf 2,5 Millionen Franken beruht weitgehend auf der Annahme, der Ersatzneubau der SBB-Brücke sei in der Finanzierung enthalten: Die ausgewiesenen Investitionen beinhalten jedoch nur die Mehrkosten für das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und die separaten neuen Radwege.

b) Massnahme 4021.3.002, Baden BGK Dättwil K 268 (BGK_01)

Antrag

B → A

Begründung

Bei den angrenzenden Gebieten handelt es sich um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt, der im Richtplan eingetragen ist. Die Siedlungsentwicklung ist mit dem Ausbau und der Aufwertung der Mellingerstrasse gekoppelt. Die zukunftsweisende Siedlungsentwicklung Galgenbuck (Umsetzung kurzfristig), letzte grössere Baulandreserve der Stadt Baden, kann ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht stattfinden (und befördert damit zwischenzeitlich eine dispersere Entwicklung als angestrebt). Die Leistungsfähigkeit der Mellingerstrasse in Dättwil erreicht regelmässig ihr Limit. Dies führt zu Stau und vor allem negativen Auswirkungen auf den ÖV und den Fuss- und Radverkehr (FRV). Folgende Verbesserungen werden mit dem BGK erreicht:

Öffentlicher Verkehr:

- Es wird eine zusätzliche Haltestelle (Täfern Nord) erstellt. Das Siedlungsgebiet wird dadurch besser erschlossen. Dem Entwicklungsschwerpunkt wird Rechnung getragen.
- Durch eine zusätzliche Mischverkehrsspur kann der ÖV im restlichen Verkehr mitschwimmen und an den Knoten priorisiert werden. Die Fahrzeitverluste werden dadurch sinken und die Fahrplanstabilität verbessert. Untersuchungen haben gezeigt, dass eine "gemischte" MIV¹-Spur wirtschaftlicher ist als eine "reine" Busspur.
- Die beiden Haltestellen Langacker und Täfern werden behindertengerecht ausgebildet. Die Zugänge zu den Haltestellen werden ebenfalls verbessert.

¹ Motorisierter Individualverkehr

Langsamverkehr (LV):

- Die Trennwirkung der Mellingerstrasse wird reduziert. Es werden drei zusätzliche, sichere Quermöglichkeiten (Quervernetzung) angeboten. Die neuen Angebote entstehen am Knoten Sommerhalden, an der Bushaltestelle Täfern Nord und mit der Unterführung Täfern Nord. Die Wunschlinien des Fuss- und Radverkehrs sind damit abgedeckt.
- Auf der Ostseite wird der fehlende Gehweg zur Haltestelle Täfern Nord und dem Knoten Sommerhalden ergänzt (Längsvernetzung).
- Die Parallelradroute von Veloland Schweiz wird entlang den SBB-Gleisen verlängert. Mit dem verbesserten Angebot der Querbeziehungen wird auch die Längsbeziehung für Radfahrer massiv attraktiver. Dies betrifft einerseits die Verbindungen in die angrenzenden Siedlungsgebiete, aber auch die Verbindungen über Dättwil hinaus in Richtung Fislisbach und Oberrohrdorf.
- Mit der Unterführung Täfern Nord wird für den Radverkehr eine sichere und kreuzungsfreie Querung der Mellingerstrasse angeboten.
- Die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird erhöht (durchgehende sichere Längs- und Querverbindungen).
- Die Aufenthaltsqualität an der Mellingerstrasse wird durch die Gestaltung erhöht. Die Lärm- und Luftbelastung in Dättwil wird durch lärmarme Beläge und die Dosierung am Knoten Esp minimiert.

c) Massnahme 4021.3.037 Bremgarten: Kapazitätsausbau und Sanierung Knoten Bibenlos (ÖV_03)

Antrag

B → A

Begründung

Der Leidensdruck der Gemeinden Bremgarten, Zufikon und der Gemeinden auf dem Mutschellen bezüglich des Knotens Bibenlos ist sehr hoch. Eine Optimierung des Knotens in allen Belangen drängt sich auf und wird erwartet.

Weiter hat das Projekt eine Schnittstelle – respektive grenzt direkt daran an – zum Projekt Bremgarten IO Zürcherstrasse K 262, einer Massnahme der 2. Generation. Eine Koordination mit diesem Projekt macht Sinn. Das Projekt Bibenlos ist grundsätzlich eine Erweiterung des Projektperimeters Zürcherstrasse. Der Baubeginn für den Knoten Bibenlos ist für 2024 angesetzt. Der Fahrplan geht von keinen Verfahren beim Verwaltungs- und Bundesgericht bezüglich Genehmigungsverfahren und Landerwerb aus.

d) Massnahme 4021.3.003 Baden BGK Schadenmühle und neue Radwegbrücke (BGK02)

Antrag

Nebst BGK und "neue Radwegbrücke" sind auch die anderen unabdingbaren Kosten einzurechnen.

Begründung

Die Wirkung des BGK wird nur mit Brücke und Kreisel erreicht. Damit das BGK umgesetzt und die Fahrplanstabilität für den Bus erreicht werden kann, sind auch die Kosten für den Kreisel und die Brückenerweiterung einzubeziehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Raumentwicklung

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
062 835 32 90
raumentwicklung@ag.ch
www.ag.ch/bvu

**BAU- UND JUSTIZ-
DEPARTEMENT**

Amt für Raumplanung

Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn
032 627 25 61
arp@bd.so.ch
www.bd.so.ch

27. März 2018

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr; Stellungnahme der Agglomeration AareLand

Das Agglomerationsprogramm AareLand der 3. Generation ist Ende Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht worden. Die technische Prüfung der 37 eingereichten Programme durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist abgeschlossen. Der Bund hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren betreffend den Bundesbeschluss über die Mittelfreigabe ab 2019 für die Agglomerationsprogramme eröffnet. Er hat die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses bis 30. April 2018 Stellung zu nehmen.

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen gemeinsam dazu Stellung. Dabei wird insbesondere die Bewertung des Agglomerationsprogramms AareLand mitberücksichtigt. Beide Kantone haben die betroffenen Regionalplanungsverbände sowie deren Mitgliedsgemeinden – die im beitragsberechtigten Perimeter liegen – eingeladen, zum Vernehmlassungsentwurf Stellung zu nehmen. Damit ist die Stellungnahme breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen konnten in den vorliegenden Bericht einfließen.

Die Stellungnahme orientiert sich am Fragenkatalog zur Vorlage und ist wie folgt gegliedert:

- A Vorbemerkungen
- B Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage (Fragen 1 bis 3)
- C Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand (Fragen 4 bis 6)

A Vorbemerkungen

Das Instrument des Agglomerationsprogramms hat sich in der Vergangenheit bewährt und ist in der Region AareLand stark verankert. Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn sowie mit den Regionalplanungsorganisationen und den Gemeinden ist konstruktiv und ermöglicht eine grenzüberschreitende Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Agglomeration AareLand ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht AareLand des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich einverstanden.

Es freut uns, dass der Bund die Bedeutung eines grossen Teils der eingereichten A-Massnahmen anerkennt und mitfinanziert. Wir sind jedoch mit der Umpriorisierung von wichtigen Massnahmen

nicht einverstanden. Einige Kritikpunkte im Prüfbericht werfen zudem grundsätzliche Fragen auf, die im Hinblick auf die 4. Generation der Agglomerationsprogramme zu diskutieren sind.

Wir danken dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dass es gelungen ist, trotz der grossen Zahl von Programmen und dem aufwändigen Prüfprozess die Termine einzuhalten. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüßen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

B Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Frage 1 - Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Agglomeration AareLand ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und schätzt den grossen Stellenwert des Instruments Agglomerationsprogramm beim Bund. Die nun in der Vorlage zur 3. Generation gesamthaft vorgesehenen 1.12 Milliarden Franken Bundesbeitrag an die Agglomerationsprogramme begrüßen wir. Damit bewegt sich das finanzielle Engagement des Bundes auch nach der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) in einer vergleichbaren Grössenordnung, wie bei den vorangehenden Agglomerationsprogrammen der 2. Generation.

Frage 2 – Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein.

Frage 3 – Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Zur dargelegten Ausgangslage haben wir keine Bemerkungen.

C Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand

Frage 4 – Sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Wir sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der 3. Generation grundsätzlich einverstanden. Die Agglomerationsprogramme sind in einem sehr umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien sind im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und grösstenteils nachvollziehbar dargestellt. Im Bereich des Umsetzungsreportings ist die Bewertung nur mit grossem Aufwand zwar weitgehend, aber leider nicht vollständig nachvollziehbar. Die Agglomeration AareLand wünscht sich hier eine transparente Darstellung der Bewertung der Umsetzung.

Zudem sind im Hinblick auf die künftigen Generationen aus unserer Sicht folgende Punkte zu überdenken und zu beachten:

Herausforderung steigende Erwartungen seitens Bund

Die unterschiedliche Ausgangslage in jeder Agglomeration wird im Prüfverfahren in der unterschiedlichen Bewertung nach Grösse der Agglomerationen und im Benchmark-Vergleich berücksichtigt. So werden die Massnahmen einer kleinen und mittleren Agglomeration, wie beispielsweise die der Agglomeration AareLand, grundsätzlich adäquat und relativ zu ihrer Grösse objektiv beurteilt. Wir begrüßen diese differenzierte Beurteilung seitens Bund.

Der Bund erwartet aber gleichzeitig eine stetige inhaltliche Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme. Diese zunehmenden Anforderungen binden immer mehr Ressourcen, die in kleineren und mittleren Agglomerationen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln kaum mehr zu bewältigen sind.

Im Vergleich zu grossen Agglomerationen sind in der Organisationsstruktur und den damit einhergehenden personellen und finanziellen Möglichkeiten wesentliche Unterschiede feststellbar. Für die Prüfung der zukünftigen Generationen ist dies zu berücksichtigen.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungs- und Koordinationsinstrument und dient der Abstimmung von Siedlung und Verkehr in einem funktionalen Raum. Zahlreiche und wichtige Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen werden gemäss den Leistungsvereinbarungen umgesetzt. Das Agglomerationsprogramm ist mit den kantonalen Richtplänen abgestimmt und koordiniert. Der kantonale Richtplan ist das zentrale behördenverbindliche Steuerungsinstrument für die Raumentwicklung. Er macht umfassende Aussagen (Planungsgrundsätze und -aufträge) zu den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt.

Mit den revidierten Richtplänen der Kantone Aargau und Solothurn werden wesentliche Grundlagen und Planungsaufträge zur Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen. Die Grundsätze und Aufträge sind unmittelbar auf die Agglomerationen beziehungsweise auf die Gemeinden anwendbar. Das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten wird seitens ARE unserer Ansicht nach nicht richtig und deshalb ungenügend gewürdigt. Einige der gemäss ARE fehlenden Inhalte werden in den Richtplänen abgehandelt, welche direkt bis auf Stufe Nutzungsplanung wirken. Sie sind daher nicht auf Stufe Agglomerationsprogramm zusätzlich zu regeln. Die kohärente Umsetzung dazu erfolgt dann in der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe.

Frage 5 – Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Frage 6 – Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen?

Der Beitragssatz an Massnahmen für die Agglomeration AareLand beträgt 35 %. Dieser basiert auf 4 Wirkungspunkten und Investitionskosten, die insgesamt als "mittel" eingestuft werden. Für das Agglomerationsprogramm AareLand stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 27,41 Millionen Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für A-Massnahmen (Baubeginn 2019–2022) und von 9,16 Millionen Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für B-Massnahmen (Baubeginn 2023–2026) in Aussicht.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A- und B-Massnahmen hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der erhöhten Verkehrssicherheit sowie der Reduktion von Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs.

Grundsätzlich sind wir mit der Prüfung des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation einverstanden. Wir sind jedoch mit der Umpriorisierung von wichtigen Massnahmen nicht einverstanden. Dies ist in den Anträgen zu den Einzelprojekten detailliert aufgeführt.

Massnahme 2581.3.003_FVV303A Zofingen Veloverleihsystem

Es handelt sich nicht um ein Veloverleihsystem nach dem Prinzip "freefloating". Deshalb geht es hauptsächlich um die Finanzierung der Infrastrukturen wie zum Beispiel dem Bau der Stationen, Signalisation, Schlösser, Software usw. und nicht um die des Rollmaterials.

Für das Rollmaterial sind 150'000 Franken vorgesehen (100 Velos für die 1. und 2. Etappe sowie Veloanhänger für den Ausgleich zwischen den Stationen), die irrtümlicherweise nicht aus der Gesamtsumme rausgerechnet wurden. Dieser Betrag kann von den ursprünglich eingereichten 750'000 Franken abgezogen werden.

In der Kostenzusammenstellung sind keine Betriebs- oder Unterhaltskosten enthalten.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme Zofingen Veloverleihsystem ist als programmrelevante A-Massnahme; mit Investitionskosten von 600'000 Franken für Infrastrukturmassnahmen mitzufinanzieren.

Massnahme 2581.3.019_OD303A Aarau, BGK Entfelderstrasse

Aufgrund der geänderten Finanzplanung der Stadt Aarau, soll diese Massnahme später umgesetzt werden.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme BGK Entfelderstrasse ist in den B-Horizont zurückzustufen.

Massnahme 2581.3.008_FVV308A Aarebrücke Aarau, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Beim Projekt "Ersatz Aarebrücke B-023" in Aarau verfolgten die beiden Bauherren Kanton Aargau und Stadt Aarau von Beginn an das Ziel, mit Massnahmen im Langsamverkehr die Verknüpfung der beiden Stadtseiten von Aarau zu stärken, den Langsamverkehr sicherer zu machen, die Zugänglichkeit zum wertvollen, zentrumsnahen Naherholungsraum zu verbessern und mit einer hohen Qualität in der Gestaltung des Gesamtbauwerks seine gelungene Integration in den Ufer- und Gewässerraum wie auch ins Stadtbild sicherzustellen. So haben die sensible Lage vor den Toren der Altstadt, die Verbindung der beiden Aareuferwege, die als Naherholungsgebiet dienen und die Anforderungen an die bestmögliche Verkehrsführung die Bauherrschaft dazu bewogen, einen öffentlichen Wettbewerb für die Ermittlung der geeignetsten Lösung durchzuführen. Im Vorfeld wurden hierfür weitreichende Grundlagen sauber aufbereitet. Unter anderem wurden zwei unabhängige Gutachten für die Verkehrsführung erstellt, sogar über den eigentlichen Brückenperimeter hinaus vom Knoten Weinberg bis zur Altstadt. Eines dieser Gutachten fokussierte dabei ausschliesslich auf den Langsamverkehr.

Wenn bei der Beurteilung der Massnahme im Aggloprogramm 3. Generation, das Kosten-/Nutzen-Verhältnis als genügend bezeichnet wird, so werden aus Sicht Kanton und Stadt in der Betrachtung die erschwerten Randbedingungen und vielfältigen Anforderungen an die Zielerreichung unzureichend berücksichtigt. Um ausreichenden Platz für den Langsamverkehr zu schaffen, sind aufwändige und damit leider auch kostenintensive Stützkonstruktionen erforderlich. Dies ist bedingt durch die engen Platzverhältnisse unter der Brücke und die Respektierung des Gewässerraums sowie die Anbindung an die bestehende, historische Strassenachse vom Knoten Weinberg auf der Nordseite zum Zollrain mit der Zufahrt in die Altstadt auf der Südseite der Aare. In diesem Sinne müssen die Kosten für das Zurückversetzen der Widerlager nicht als Kosten der Brücke sondern als Aufwendungen für den Bau von Stützmauern für eine Wegverbreiterung gesehen werden. Nur angenommen, hier wären keine Brückenwiderlager zu versetzen, sondern es wäre eine Böschung auf der einen

Seite und auf der anderen Seite das Gewässer – auch in diesem Fall müsste für eine ausreichende Breite des Fuss- und Radwegs eine Stützkonstruktion errichtet werden. Wenn ausschliesslich in Betracht gezogen wird, dass dieser Abschnitt der beiden Aareuferwege vergleichsweise kurz ist und deshalb, und durch die bauliche Komplexität, das Kosten-/Nutzen-Verhältnis nur als genügend erachtet wird, wird ausser Acht gelassen, dass es sich um einen kritischen Flaschenhals im lokalen Radwegnetz handelt, welches zusätzlich auf der Nordseite Teil der überregionalen Velorouten Mittel-land-Route 5 und Aare-Route 8 ist. Mit der abgewinkelten, engen Linienführung auf der Nordseite (teilweise nur 2 m breit) und den Pfeilerreihen der bestehenden Brücke innerhalb des Weges auf beiden Seiten ist die heutige Situation aus Sicht der Verkehrssicherheit, wie auch der sozialen Sicherheit völlig unzureichend und ruft nach einer Verbesserung.

Die Gehwege auf der Brücke werden bewusst überbreit gestaltet, so dass der Langsamverkehr auf dem kombinierten Rad- und Gehweg getrennt von den 23'000 Fahrzeugen/Tag der Brücke geführt werden kann. Damit wird gezielt auf die aus den verkehrstechnischen Erhebungen resultierenden Erkenntnisse reagiert, wonach eine Gehwegseite bereits heute sehr stark von Radfahrenden genützt wird. Heute sind jedoch die Platzverhältnisse für den Mischverkehr mit den Zufussgehenden nicht ausreichend und die bei der Verkehrserhebung im 2011 erfassten 45 Radfahrenden in der Morgenspitze verstossen mit jeder Fahrt gegen das Strassenverkehrsgesetz und könnten hierfür gebüsst werden. Von der Umsetzung dieser Massnahme profitieren aber nicht nur diese Radfahrenden, sondern auch diejenigen, die heute strassengesetzkonform das Queren der Küttigerstrasse bei der Ausfahrt aus der Aarestrasse in Kauf nehmen.

Durch die grosszügigen Verkehrsflächen und den neu geschaffenen Beziehungen für den Langsamverkehr können zusätzliche Entflechtungen auf der stark befahrenen K 108 angeboten werden. Die Sicherheit für Zufussgehende und Radfahrende wird dadurch erhöht. Zudem wird auf der Nordseite erst mit den im Projekt "Ersatz Aarebrücke B-023" vorgesehenen Massnahmen die Verbindung zwischen Aareuferweg und Brücke und damit von einer Aare-Seite zur anderen sinnvoll, barrierefrei und radfahrerfreundlich ausgebildet.

In der Beurteilung des eingereichten Projekts wird die Fahrbeziehung von Velofahrenden von der Brücke Richtung Altstadt als Schwachstelle betrachtet. Bei einer grundsätzlichen Betrachtungsweise mag man auf den ersten Blick zu dieser Einschätzung kommen. Wie aber aus dem als Planungsgrundlage erstellten Verkehrsgutachten hervorgeht, hat sich diese Lösung mittlerweile über mehrere Jahre hinweg für diese Situation bewährt. Die Tauglichkeit dieser Lösung wird durch die geringe Zahl an Verkehrsunfällen bestätigt. Die Akzeptanz der unkonventionellen Lösung unter den einzelnen Verkehrsteilnehmenden ist hoch und darf nicht als Schwachstelle beurteilt werden. Im Gegenteil, durch die Übersichtlichkeit auf der geraden Brücke und die Länge der Wechselphase der Velofahrenden vom rechten Fahrbahnrand in die Strassenmitte haben alle Verkehrsteilnehmenden Zeit, die Situation einzuschätzen und entsprechend richtig zu reagieren. Wer die Situation vor Ort beobachtet, stellt fest, dass hier ein gutes Beispiel für ein respektvolles Miteinander von Velofahrenden und Automobilisten gelebt wird.

Die sensible städtebauliche Lage der Brücke wurde durch die Erarbeitung von Wettbewerbsprojekten sowie der Beurteilung durch eine fachkompetente Jury bestmöglich im Projekt aufgenommen. Dies wird auch durch das Gutachten der ENHK vom 3. Februar 2017 bestätigt.

Ein Zurückstellen des Projekts bis ins Jahr 2024 ist aus verschiedenen Gründen keine weiter verfolgbare Option. Das Projekt ist rechtskräftig und hat alle Bewilligungshürden genommen, so dass die gegenwärtig in die Zustandsklasse 4 (schlechter Zustand) klassierte bestehende Brücke möglichst rasch ersetzt werden muss. Ein Zuwarten bis ins Jahr 2024 würde weitere Investitionen in eine schadhafte Brücke bedingen, was volkswirtschaftlich völlig unwirtschaftlich ist und ausserdem mit Unsicherheiten und Risiken bezüglich der vorhandenen Tragstruktur verbunden ist.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme Aarau Aarebrücke ist in der A-Liste zu belassen.

Massnahme 2581.3.15_MIV301A Zofingen Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

Strategische Einbettung des Vorhabens: Der Bund hat im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Aareland (1. Generation) verlangt, dass eine Gesamtbetrachtung von Siedlung, Verkehr und Umwelt im Unteren Wiggertal erfolgt. Der Kanton hat daraufhin den Bericht "Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal" erarbeiten lassen (Bericht vom Mai 2011) und 10 Schlüsselvorhaben definiert. Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 1. Generation hat der Bund aufgrund der nachgewiesenen Dringlichkeit verschiedenen Knotensanierungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses auf der K 104 mitfinanziert. Eine zentrale Massnahme ist dabei der Aufbau eines Verkehrsmanagements, das insbesondere die Sicherstellung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der K 104 vorsieht und damit die gute Verknüpfung der Zentren von Oftringen und Zofingen mit Bus beziehungsweise mit der Bahn (geplante Haltestelle Oftringen Zentrum) gewährleistet. Die westliche Verkehrsachse K 204 (Wiggertalstrasse) erschliesst primär die Arbeitszonen in Zofingen und Oftringen und soll eine Teilentlastung der K 104 ermöglichen (vgl. Abbildung 1).

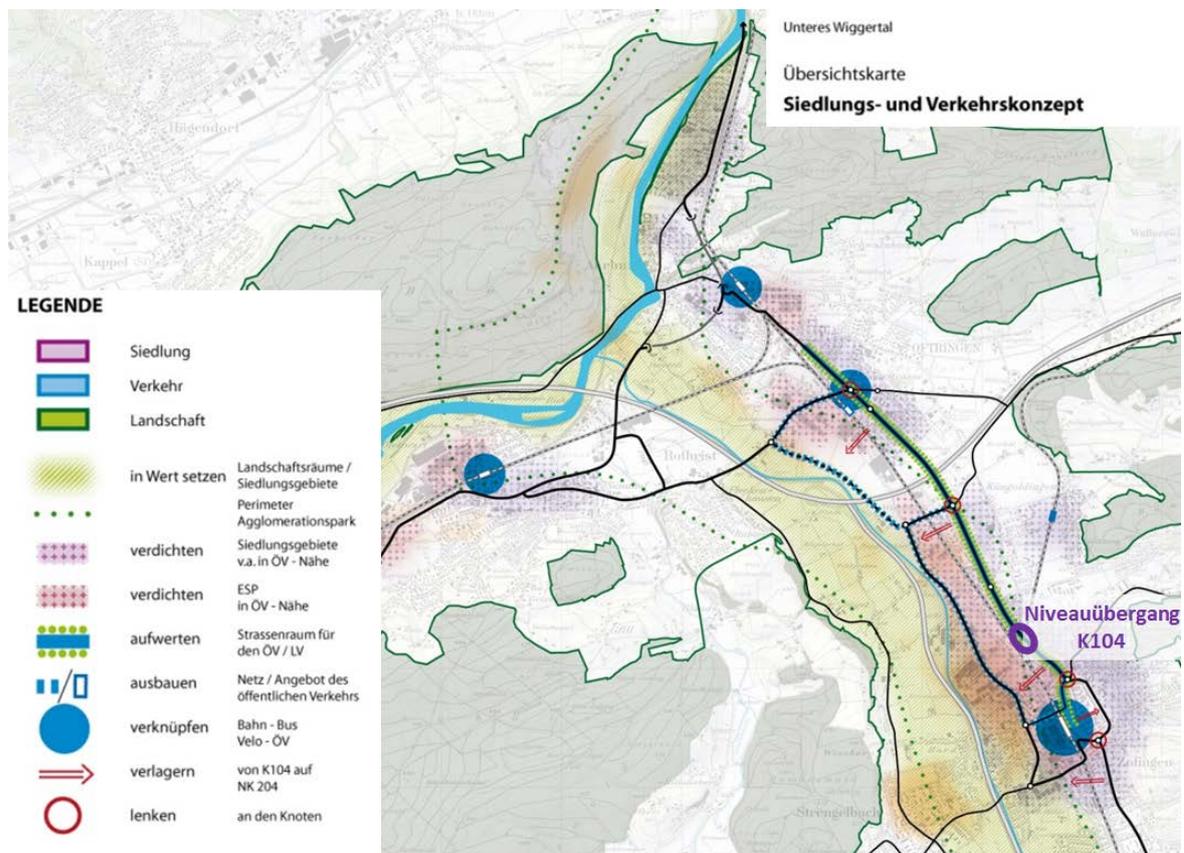


Abbildung1: Übersichtskarte aus Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal (metron, Mai 2011)

Im Dezember 2013 wurde das Konzept "Verkehrsmanagement Unteres Wiggertal" abgeschlossen. Die übergeordnete Strategie (vgl. Abbildung 2) sieht eine stärkere Bündelung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die K 204 Wiggertalstrasse zugunsten einer wirksamen Entlastung der K 104 zugunsten eines zuverlässigen Busbetriebs auf der K 104.

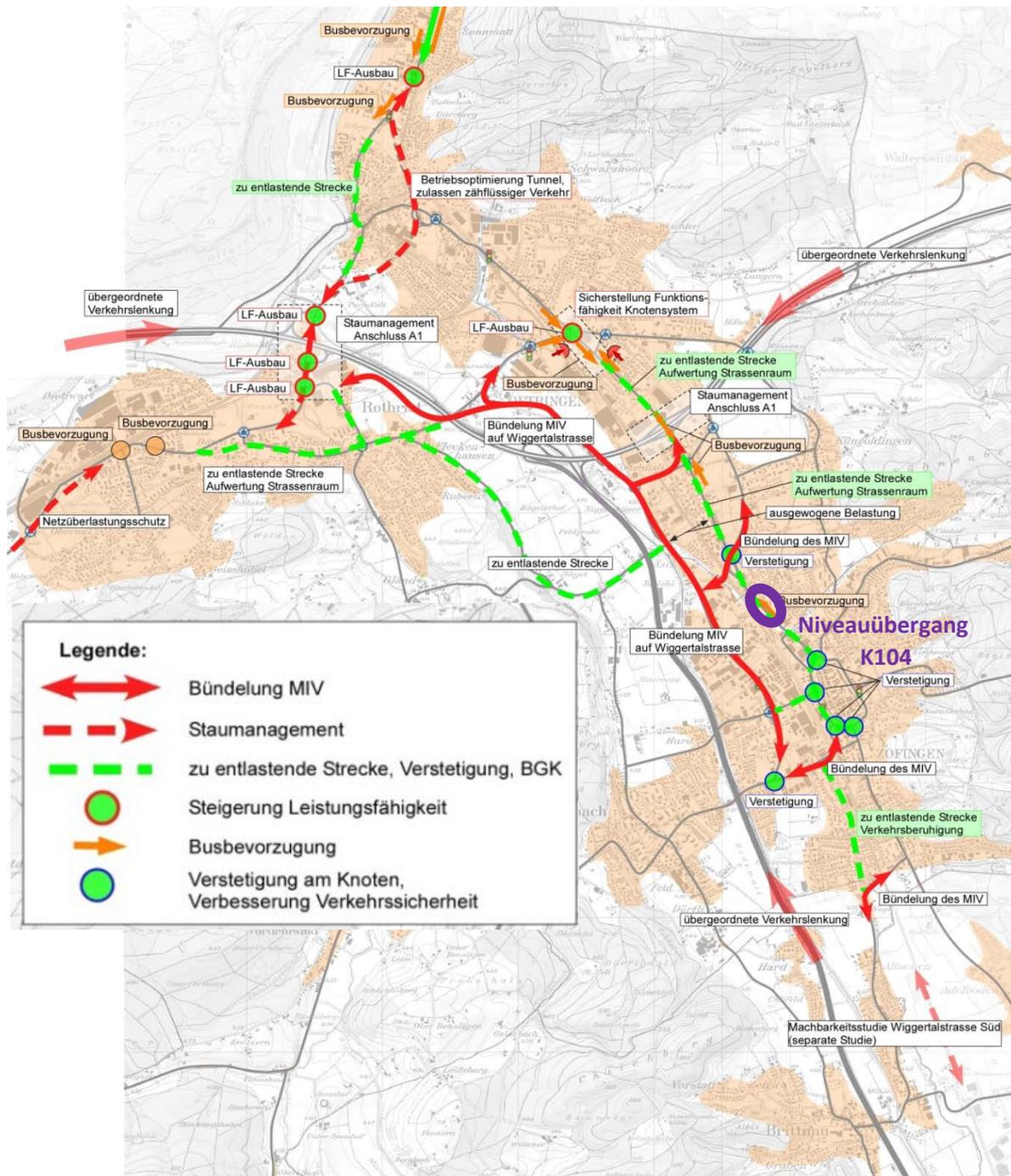


Abbildung 2: Verkehrsmanagement Unteres Wiggertal

Zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität des Busbetriebs zwischen Aarburg-Oftringen und Zofingen sieht das Konzept Verkehrsmanagement (VM) Unteres Wiggertal die Erstellung von Busspuren auf der K 104 vor (vgl. Abbildung 2: orange Pfeile/Busbevorzugung). Die Konkretisierung erfolgte mit der Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK; Aggloprogramm 2. Generation) entlang der K 104. Mit Ausnahme des Niveauübergangs der Nationalbahn sind die notwendigen Busspuren – wie im VM-Konzept vorgesehen – im BGK enthalten und werden so umgesetzt. Die Aufhebung des Niveauübergangs der Nationalbahn ist das letzte Element zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf der K 104.

Begründung: Die Aarburgerstrasse K 104 ist eine stark belastete Hauptverkehrsstrasse (durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] ca. 17'000 Fahrzeuge, Stand 2015), welche unter anderem die Stadt Zofingen an die Nationalstrasse anbindet. Grundsätzlich ist eine Verkehrsverlagerung von der

K 104 auf die Wiggertalstrasse K 204 anzustreben, welche die daran angrenzenden Arbeitszonen erschliesst. Die Aarburgerstrasse K 104 soll vermehrt den Ziel- und Quellverkehr und weniger den Durchgangsverkehr aufnehmen und somit auch für den öffentlichen Verkehr wie auch den Radverkehr attraktiv sein. Die flankierenden Massnahmen sind Teil der Gesamtperspektive für einen funktionalen Verkehrsablauf auf der Aarburgerstrasse K 104 auf Zofinger Stadtgebiet. Dennoch wird bis ins Jahr 2025 mit einer Verkehrszunahme auf 21'300 DTV (+20 %) gerechnet. Dies liegt mitunter der starken Siedlungsentwicklung in Zofingen zugrunde.

Die K 104 nimmt für den öV jetzt schon eine sehr wichtige Stellung ein. Durch die langen Schliesszeiten des SBB-Niveauübergangs kann die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse nicht gewährleistet werden. Die Buslinie 3 verkehrt in den Spitzenstunden im Viertelstundentakt und bleibt oft im Stau vor dem Bahnübergang stecken, so dass die Anschlüsse nicht gewährleistet werden können. Dadurch verliert der öffentliche Verkehr an Bedeutung und Einfluss.

Der grosse Siedlungsdruck wird unter anderem im Wohnschwerpunkt (WSP) Zofingen aufgefangen. Die Erreichbarkeit dieses WSPs, der Siedlungsräume entlang der K 104, der Altstadt, des Bahnhofs, sowie der Sport- und Freizeitanlagen soll proaktiv angegangen werden. Auf der betroffenen Achse werden jetzt schon diverse Massnahmen ergriffen (BGK+) um die positive Entwicklung zuzulassen und stärker auf den öV auszurichten. Dies soll mit der Aufhebung des Niveauübergangs fortgeführt werden. Im Zusammenhang sind flankierende Massnahmen auf der Aarburgerstrasse K 104 im Abschnitt Vorstadt vorzunehmen. Sie haben zum Ziel, die Verkehrszunahme zu reduzieren respektive zu stabilisieren. Die Barrieren sollen nicht als Verkehrslenkungsmassnahme dienen.

Insgesamt können mit der aktuellen Infrastruktur zwischen Zofingen und Suhr pro Stunde maximal vier Personenzüge (2 hin / 2 zurück) und ein Güterzug (in die eine oder andere Richtung) gefahren werden. Mit dem Ausbau STEP 2030/35 sollen künftig pro Stunde vier Personenzüge (je 2 pro Richtung) und vier Güterzüge (je 2 pro Richtung) verkehren können. Das entspricht einer Erhöhung von heute 5 um 3 Trassen für lange Güterzüge auf 8 Trassen. Dies wird zu einer erheblich grösseren Gesamtschliesszeit, das heisst zu häufigeren und längeren Barrierschliessungen führen. Der Kanton hat deshalb in der Stellungnahme zu STEP 2030/35 unter anderem verlangt, dass mit dem Ausbau der Nationalbahn die Aufhebung der Bahnübergänge an stark belasteten Bahnübergängen einhergeht.

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Sanierung des SBB-Niveauübergangs hat für die Region und insbesondere für die Stadt Zofingen eine grosse Bedeutung. Die K 104 hat verschiedene verkehrliche Funktionen zu erfüllen, wie durchleiten, verbinden und auch erschliessen. Daher braucht es grundsätzlich beide Nord-Süd-Achsen (K 104 und K 204). Sie beide tragen zu einem leistungsfähigen Gesamtnetz bei. Die Massnahme ist in der übergeordneten Strategie eingebettet und aus Sicht Siedlung und Verkehr abgestimmt. Erst mit der Aufhebung des Niveauübergangs ist eine durchgehende Busbevorzugung auf der K 104 zwischen Zofingen und Oftringen entlang der für die Siedlungsentwicklung zentralen Verkehrsachse sichergestellt.

Das Vorhaben der SBB-Niveauübergangssanierung ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

- ▶ Antrag der Agglomeration AareLand:
Zofingen Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K 104 in der A-Liste belassen.

Massnahme 2581.3.0.17_MIV1B Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

Das Projekt hat überregionale Bedeutung und ist eine logische Weiterführung der bereits realisierten Entlastung Region Olten (ERO) von Olten nach Rickenbach. Die Umfahrung leistet einen sehr hohen Beitrag an die Verkehrsberuhigung, indem sie die Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig ist aber eine positive Entlastungswirkung auf alle Dörfer entlang der H5 zwischen Olten und Egerkingen zu erwarten. Entlang der Umfahrungsstrasse sollen keine weiteren Gewerbebezonen gegen Süden entstehen dürfen. Damit besteht keine Gefahr einer weiteren Zersiedelung. Die Erschliessung erfolgt abseits der Wohngebiete.

In der Bewertung im Prüfbericht der 2. Generation beziehungsweise im Erläuterungsbericht wurde der hohe Nutzen der Massnahme anerkannt (8 von 12 Punkten wurden vergeben). Bemängelt wurden damals die hohen Kosten.

Für die 3. Generation wurden die Varianten "ERO+ ohne Spange Q2" und "ERO+ mit Spange Q2" auf Basis des Prüfberichts der 2. Generation ausgearbeitet. Beide Varianten zeigten ein genügendes Kosten-/Nutzen-Verhältnis (≥ 30 Punkte). Es wurde entschieden, das kostengünstigere Projekt "ERO+ ohne Spange Q2" (Verbindung zum Gewerbegebiet Rickenbach) einzureichen.

In der Prüfung der 3. Generation wurden der kostenoptimierten Variante 6 Nutzenpunkte vergeben, während für die Kostenkategorie 5 (mittlere Kosten von 45 Millionen Franken) erreicht werden konnten. Es resultiert somit ein Kosten-/Nutzen-Verhältnis von 30 Punkten, welches unseren Erwartungen entspricht. Gemäss Erläuterungsbericht sind 30 Punkte dem Kosten-/Nutzen-Verhältnis "genügend" zuzuweisen. Seitens ARE wird hier ein ungenügendes Kosten-/Nutzen-Verhältnis gegeben aufgrund des zusätzlichen Kritikpunktes "hoher Anteil Quell-/Zielverkehr – keine ausreichende Entlastungswirkung".

Nebst dieser kostenoptimierten Variante wurde auch die Variante "ERO+ mit Spange Q2" diskutiert. Durch den zusätzlichen Anschluss und der Spange zum kantonalen Entwicklungsgebiet Arbeiten (Gewerbe und Industrie) Hägendorf/Rickenbach erhöht sich die Wirkung der Entlastungsstrasse (vgl. Tabelle 1), was den Kritikpunkt "hoher Anteil Quell-/Zielverkehr – keine ausreichende Entlastungswirkung" mindert. Diese Variante könnte voraussichtlich aufgrund der zusätzlichen Entlastungswirkung DTV 2025/2030 mit 1–2 Nutzenpunkten besser beurteilt werden. Mit der direkten Anbindung des Entwicklungsgebiets Hägendorf/Rickenbach könnte bezüglich Erreichbarkeit auch ein Zusatzpunkt gesichert werden.

Folglich dürfte die Variante "ERO+ mit Spange Q2" insgesamt mit 2–3 Nutzenpunkten besser abschneiden. Diese Variante hätte allerdings höhere Kosten zur Folge. Mit 59 Millionen Franken Investitionskosten würde die Massnahme in die Kategorie 4 (mittel–hoch) eingestuft. Dennoch ist ein besseres Kosten-/Nutzen-Verhältnis von 32 respektive 36 Punkten zu erwarten. Fazit: Die Massnahme hat durchaus B-Priorität.

**ERO+ (ohne Spange Q2) einge-
reichtes Projekt 3. Generation**

ERO+ (mit Spange Q2)

45	Mio. Fr.	Investitionskosten	59	Mio. Fr.
9'000	Fahrten/Tag	DTV 2030	13'000	Fahrten/Tag
-7'400	Fahrten/Tag	Entlastung Hägendorf	-7'100	Fahrten/Tag
-7'200	Fahrten/Tag	Entlastung Rickenbach	-11'000	Fahrten/Tag
-1'000	Fahrten/Tag	Entlastung Kappel	-1'000	Fahrten/Tag
5		Punkte gem. Kostenkategorie	4	
6		Nutzenpunkte	8-9	
30		Kosten-/Nutzen-Verhältnis	32-36	

Tabelle 1: Entlastungswirkung Variantenvergleich

Die vom ARE zusätzlich erwähnte Trennwirkung ist im Variantenvergleich sorgfältig geprüft worden. Aus jeder neuen Entlastungsstrasse können raumtrennende Wirkungen resultieren. Dies wurde beim Variantenstudium betreffend Linienführung Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) auch erkannt. Die vorgesehene Linienführung entlang der Schiene schnitt betreffend dem Kriterium "Trennwirkung" im Vergleich zu anderen Varianten am besten ab.

Wir sind überzeugt, dass mit der Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) die Ortsdurchfahrten in Hägendorf/Rickenbach wie auch in Kappel markant vom Durchgangsverkehr entlastet werden können. Davon profitieren nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch der strassengebundene öffentliche Verkehr wie auch der Fuss- und Radverkehr. Es ist ein regional bedeutsames Projekt, da mehrere Ortskerne gleichzeitig entlastet werden können. Mit den geplanten flankierenden Massnahmen kann die Attraktivität der Ortskerne gegenüber heute deutlich verbessert werden. Die Option "ERO+ mit Spange Q2" bietet die Chance, das Entwicklungsgebiet Hägendorf/Rickenbach (Gerwerbe/Industrie) direkt an die Entlastungsstrasse anzubinden. Das führt zu einer gesamthaft positiven Entlastungswirkung: Der Schwerverkehr ist direkt an die übergeordnete Verkehrsachse angebunden und tangiert das Siedlungsgebiet nicht. Letzteres ist mit Blick auf die heute schweizweit bedeutende Logistikbranche in der Region Gäu ein wichtiges Kriterium aus der Bevölkerung.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Das Projekt ERO+ ist als B-Massnahme zu bewerten. In der weiteren Bearbeitung wird die Variante "ERO+ mit Spange Q2" aufgrund der besseren Entlastungswirkung weiterverfolgt.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die angemessene Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse



Dr. Daniel Kolb
Leiter Abteilung Raumentwicklung



Bernard Staub
Chef Amt für Raumplanung

Verteiler (per E-Mail)

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern

Kopie an (per E-Mail)

- AareLand Geschäftsstelle c/o zofingenregio
- Planungsverband aarau regio
- Regionalverband zofingenregio
- Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu
- alle Gemeinden im beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (3. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 02. März 2018.

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.agglobasel.org



Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel (APBS) bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr inkl. des Prüfberichtes Basel der 3. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel (APBS) ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden. Wir schätzen es sehr, dass die im Rahmen der 3. Generation erzielten Fortschritte unseres Programms vom Bund gewürdigt wurden. Der Bund hat in seinem Prüfbericht die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration nun erstmals anerkannt. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich.

Als problematisch erachten wir jedoch, dass der Vollanschlusses Aesch (M1) nicht im A-Horizont des APBS der 3. Generation aufgeführt wird, sondern als ÜM-Massnahme mit Finanzierung über den Netzbeschluss (NEB) vorgesehen ist. Der Vollanschluss Aesch steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach an die A18 und muss zeitgleich realisiert werden. Mit der vom Bundesrat nun vorgeschlagenen Priorisierung als ÜM ist eine zeitgleiche Realisierung dieser beiden Projekte stark in Frage gestellt. Seitens Bund wird im Prüfbericht die mangelnde Koordination zwischen den Massnahmen des AP und den Massnahmen mit übergeordnetem Charakter (ÜM) kritisiert. In diesem Fall wurden die Projekte unsererseits bzw. zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Solothurn eng koordiniert; eine abgestimmte Umsetzung ist nicht möglich, wenn der Vollanschluss Aesch als ÜM-Massnahme (NEB) bestehen bleibt.

Oberstes Ziel eines jeden AP's ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. In der APBS ist hierfür das Schaffen von mit dem ÖV gut erschlossenem, zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum in der Kernstadt eine dringliche Aufgabe. Im Gebiet Klybeck – Kleinhüningen soll ein rund 30 Hektar grosses Areal in den kommenden Jahren entwickelt werden. Die Massnahmen «Tram Klybeck-Kleinhüningen (Ö1)» ist dafür eine notwendige Voraussetzung. Wir bedauern es deshalb, dass diese Massnahme in den B-Horizont zurückgestuft wurde und beantragen eine Umpriorisierung in den A-Horizont.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des APBS im Rahmen der Vernehmlassung eine Änderung der Priorisierung nachfolgender Projekte:

M1:	Vollanschluss Aesch	ÜM (NEB) → A (AP)
Ö1:	Tram Klybeck – Kleinhüningen	B (AP) → A (AP)
M4/M7/M19/Ö15:	Kürzungen der Investitionskosten aufgrund Benchmarks	Überprüfung der vorgenommenen Kürzungen
Ö4:	Verlängerung Tramlinie 8 nach Laublinpark	C* (AP) → B (AP)
M5:	Laufen, Verlegung Naustrasse	A (AP) → Aufspaltung und Redimensionierung
M6:	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A (AP) → B (AP)

Seit Abschluss der 2. Generation wurden auf Bundesebene wichtige Weichen gestellt. Neben dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), wurde mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nun das Pendant für die Förderung und finanzielle Unterstützung der Strasseninfrastruktur, des öffentlichen Nahverkehrs und des Velo- und Fussverkehrs geschaffen.

Somit besteht eine solide Basis für die bundesseitige Unterstützung einer koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen. Entscheidend wird in Zukunft sein, dass die beiden für die Agglomerationsentwicklung bedeutende Finanzierungsprogramme (BIF und NAF) untereinander koordiniert werden.



1. Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins sowie den Gebietskörperschaften (Mitglieder) politisch beschlossen.

Agglo Basel erachtet das AP als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das AP ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. So ist es beispielsweise im Rahmen der 3. Generation gelungen mit den Korridorprozessen die Gemeinden aktiv einzubinden. Die Gemeinden leisten mit den, in den Korridoren angestossenen Projekten, wie Raumkonzepte, Zukunftsbilder etc. einen wichtigen Beitrag, um das Zukunftsbild der Agglomeration Basel schrittweise zu verfeinern und mittels konkreter Massnahmen, wie z.B. Velorouten, umzusetzen. Die administrativen Erleichterungen für kleinere Massnahmen, die mit dem Inkrafttreten der NAF-Gesetzgebung bzw. NAF-Verordnungen (MinVV, PAVV I etc.) eingeführt wurden, begrüssen wir.

Auch in Zukunft wird das AP für die Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung sein. Gemäss den aktuellen Prognosen werden die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration Basel deutlich zunehmen. Damit steigt auch das Mobilitätsbedürfnis. Die Verkehrsinfrastruktur in der trinationalen Agglomeration Basel ist bereits heute stark ausgelastet und an zahlreichen Stellen regelmässig überlastet. Der Bedarf an Massnahmen zur Optimierung und zum Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur ist in unserer Agglomeration schon heute sehr gross. Die mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nun langfristig gesicherte Finanzierung der AP's begrüssen wir vor diesem Hintergrund ausdrücklich.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 4 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

2. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des APBS begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen des APBS der 3. Generation erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Die Inhalte eines AP's und die im Rahmen einer Generation erreichten Verbesserungen sind auch immer im jeweiligen Kontext zu sehen. Der Bund hat in seinem Prüfbericht die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel nun erstmals anerkannt und gewürdigt. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich.

Der Bund zeigt ausserdem Verständnis, dass programmatische Ziele in einem so komplexen Raum nur in einem schrittweisen Vorgehen erreichbar sind. Speziell gewürdigt werden die konzeptionellen Arbeiten, die in der Strategie Strasse und dem Konzept des S-Bahnangebots ihren Niederschlag finden. Auch die institutionelle Weiterentwicklung der Trägerschaft von Agglo Basel mit der Integration der Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn findet beim Bund Beachtung. Zudem wurde der mit den Korridorprozessen geglückte Ausbau der Zusammenarbeit mit den Gemeinden seitens Bund gewürdigt. Schlussendlich hebt der Bund im Rahmen der Prüfung der Grundanforderungen hervor, dass die Kohärenz der Planungen in den eingereichten Dokumenten gut darstellt ist – der rote Faden ist ersichtlich.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen APBS eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des APBS wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei den Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von Agglo Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 4. Generation, welches bereits von den Gremien des Vereins für die Jahre 2018-2021 beschlossen wurde.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes zur Wirksamkeit des APBS unterstützen. Die Agglomeration Basel teilt das Verständnis von Teilstrategien des Bundes nicht. So ist es unseres Erachtens vielmehr als Stärke zu werten (und nicht als Schwäche), wenn eine Teilstrategie sich auf eine, ggf. mehrere Schlüsselmassnahmen abstützt. Ausserdem sind wir der Ansicht, dass wir zur gezielten Förderung der Siedlungsbegrenzung den richtigen Weg eingeschlagen haben – einen Weg, der im Einklang steht mit den kantonalen Richtplanungen und den übergeordneten Planungsinstrumenten unserer französischen und deutschen Partner. Schlussendlich können wir die Sichtweise, dass die grossen Entwicklungsgebiete in der Agglomération Saint-Louis in peripheren Gebieten liegen und dass die Planung unseres französischen Teilraumes einseitig auf MIV-Massnahmen fokussiert, nicht teilen. In Kapitel 3.2 dieser Stellungnahme gehen wir auf diese Aspekte ausführlicher ein.

Die bundesseitig bestätigten Priorisierungen zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2019, wie z.B. des Tram Claragraben (Ö3) oder des Zubringer Dornach / Aesch an die A18 (M2), begrüssen wir sehr. Als problematisch erachten wir jedoch, dass der Vollanschluss Aesch (M1) nicht auch im A-Horizont des APBS der 3. Generation aufgeführt wird, sondern als ÜM-Massnahme mit Finanzierung über den Netzbeschluss (NEB) vorgesehen ist. Der Vollanschluss Aesch steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach an die A18 und muss zeitgleich realisiert werden. Mit der vom Bundesrat nun vorgeschlagenen Priorisierung als ÜM ist eine zeitgleiche Realisierung dieser beiden Projekte stark in Frage gestellt. Seitens



Bund wird im Prüfbericht die mangelnde Koordination zwischen den Massnahmen des AP und den Massnahmen mit übergeordnetem Charakter (ÜM) kritisiert. In diesem Fall wurden die Projekte unsererseits bzw. zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Solothurn eng koordiniert; eine abgestimmte Umsetzung ist nicht möglich, wenn der Vollanschluss Aesch als ÜM-Massnahme (NEB) bestehen bleibt.

Oberstes Ziel eines jeden AP's ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. In der Agglomeration Basel ist hierfür das Schaffen von mit dem ÖV gut erschlossenem, zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum in der Kernstadt eine dringliche Aufgabe. Im Gebiet Klybeck – Kleinhüningen soll ein rund 30 Hektar grosses Areal in den kommenden Jahren entwickelt werden. Die Massnahmen «Tram Klybeck-Kleinhüningen (Ö1)» ist dafür eine notwendige Voraussetzung. Wir bedauern es deshalb, dass diese Massnahme in den B-Horizont zurückgestuft wurde.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

Die Trägerschaft des APBS begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 3. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,12 Mrd. Bundesbeiträge. Damit bewegt sich das finanzielle Engagement des Bundes auch nach der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in einer vergleichbaren Grössenordnung wie bei den bisherigen Agglomerationsprogrammen.

Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wie bereits mehrfach von Seiten der Agglomeration Basel im Rahmen der Austauschplattform des Bundes zwischen den Bundesbehörden ARE, BAV, ASTRA, BAFU, EFV sowie den Kantonen und Agglomerationen hingewiesen, sehen wir weiterhin grossen Optimierungsbedarf bei der Abstimmung und Koordination der beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's. Agglo Basel (bzw. «trireno», die S-Bahn Sparte des Vereins) hat bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 in Kapitel 2.2 (Methodenkritik) der Stellungnahme auf die fehlende verkehrsträgerübergreifende Sicht hingewiesen. Wir sind der Ansicht, dass der bisher praktizierte regelmässige Austausch unter den verantwortlichen Bundesämtern für diese komplexe Aufgabe nicht ausreicht.

Uns scheint dabei wichtig, dass den AP's im Vergleich zu den Ausbauprogrammen der Schiene und Strasse mehr Gewicht zukommt. Die AP's sind die strategischen Entwicklungsprogramme der Agglomerationen, sie schaffen die Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die in den AP's enthaltenen Zukunftsbilder, sind mit den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Richtpläne, Regionalplan, SCOT etc.) abgestimmt und stellen so die Leitlinien der zukünftigen Entwicklung dar. Dementsprechend sollten sich die nationalen Infrastrukturprogramme Schiene und Strasse nach den AP's richten und nicht umgekehrt.

Antrag:

- Die Koordination zwischen den beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's muss bundesseitig im Hinblick auf Folgegenerationen optimiert werden.
- Die AP's mit ihren Zukunftsbildern müssen im Bereich des Agglomerationsverkehrs gegenüber den Infrastrukturprogrammen Schienen (FABI STEP) und Strasse (Nationalstrassen STEP) mehr Gewicht erhalten.

3.2 Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.



Die Trägerschaft des APBS unterstützt die angewendete Methodik bei der Bewertung der Programme. Wir erachten die Wirksamkeitskriterien als zielführend und pragmatisch. Die Systematik des Prüfprozesses (Prüfung Grundanforderungen, Prüfung Priorisierung und Paketbildung, Prüfung Programmwirkung) ist aus unserer Sicht sachgerecht.

Obwohl in den vergangenen Jahren bereits deutliche Fortschritte erzielt wurden, sehen wir weiterhin Optimierungspotenzial beim Prozessablauf. Uns ist durchaus bewusst, dass in der aktuellen 3. Generation die Neuerungen im Zusammenhang mit der Schaffung des NAF (Pauschalen, Fristen etc.) grossen Einfluss auf die Prozessabläufe hatten. Zukünftig würden wir es sehr begrüessen, wenn die teilweise sehr gedrängten Abläufe, wie z.B. gerade aktuell im Zusammenhang mit dem Verhandlungsgespräch und dem Start der Vernehmlassung, nicht mehr vorkommen. Sie stellen insbesondere unsere Trägerschaft mit drei Ländern, vier Kantonen und zwei Sprachen vor extrem grosse Herausforderungen. Künftig sollte vor der Finalisierung der Vernehmlassungsvorlage gewährleistet werden, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zusammen mit den anderen Bundesämtern (BAV, ASTRA, BAFU etc.) die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert.

Ausserdem würden wir es sehr begrüessen, wenn die Vorgaben zur Erarbeitung der AP's den Trägerschaften früher kommuniziert werden. Im Idealfall erfolgt dies unmittelbar nach dem Abgabetermin einer Programmgeneration. Die Grundlagen hierfür muss das zuständige Bundesamt gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten und zwar bevor die Arbeiten für die nächste Programmgeneration anlaufen. In der trinationalen Agglomeration Basel fand der offizielle Auftakt zur Erarbeitung der 4. Generation im April 2018 statt. Die Grundlage für das 4. Programm – das inhaltliche Konzept – wurde bereits im Jahr 2017 erarbeitet und politisch beschlossen. Die aktualisierten Bundesvorgaben zur Erarbeitung der 4. Generation liegen jedoch nach aktuellem Zeitplan frühestens im Spätherbst 2018 vor (PAvVII). Dies ist für unsere Agglomeration eindeutig zu spät.

Antrag:

- Die Prozessabläufe müssen im Hinblick auf die Prüfprozesse der kommenden Generationen optimiert werden. Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Möglichkeit die Ergebnisse des Prüfprozesses zwischen Bundesbehörden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU etc.) und den Trägerschaften zu besprechen, bevor die Vernehmlassungsvorlage finalisiert wird.
- Vorgaben und Grundlagen (PAvV) für die Erarbeitung einer Generation müssen frühzeitig bereitgestellt werden - im Idealfall unmittelbar nach Abgabe der letzten Programmgeneration.

Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des APBS mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 3. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in fünf Bereichen.

Teilstrategien: Varianten/Alternativen: Die Aussagen im Prüfbericht, dass Teilstrategien sich nicht einseitig auf einzelne Schlüsselmassnahmen abstützen, sondern auch Alternativen aufzeigen sollen, können wir nur bedingt nachvollziehen. Wir erachten es vielmehr als Stärke, dass unsere Teilstrategien nicht mehr den Charakter von Variantenfächern aufweisen, sondern nur noch einen Entwicklungsweg skizzieren, der sich auf eine, gegebenenfalls mehrere Schlüsselmassnahmen abstützt. Nur so können die Kräfte gebündelt und kann die im politischen Prozess favorisierte Variante gezielt vorangetrieben werden. Das Vorbereiten einer Schlüsselmassnahme wie beispielsweise die Durchmesserlinie der trinationalen S-Bahn Basel (Herzstück) bindet viele Ressourcen finanzieller und personeller Art. Dazu Alternativen planerisch zu vertiefen ist aus unserer Sicht eine unrealistische Erwartung und würde gerade in unserer komplexen Agglomeration zu einer Verzettelung der Ressourcen führen.

Peripher gelegene Entwicklungsgebiete im Pays de Saint-Louis: Die beschriebenen Entwicklungsgebiete auf der französischen Seite (S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5) befinden sich in keiner Weise in peripheren Gebieten. Im Gegenteil, sie grenzen der Kernstadt an und befinden sich im inneren Entwicklungskorridor des französischen Teils.¹ Die Aussagen im Prüfbericht müssen entsprechend angepasst werden.

Fokussierung auf MIV im Teilraum FR: Die im Prüfbericht in Bezug auf den französischen Teilraum kritisierte einseitige Fokussierung der Planungen auf Verbesserungen im Bereich MIV entspricht nicht den Tatsachen. Die im Programm enthaltenen MIV-Massnahmen auf französischem Boden sind konsequente planerische Antworten auf Entwicklungen im Bereich Siedlung. Zudem wurden im französischen Teilraum in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um den ÖV auszubauen. Beispiele hierfür sind die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis inkl. ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Saint-Louis. Eine weitere Verlängerung der Tramlinie 3 (Ö16) wird in der 3. Generation als Eigenleistung (Ae) aufgeführt. Nicht zu vergessen ist der Bahnanschluss zum Euroairport (Ü7), für den derzeit die Vorprojektierung durchgeführt wird. Schliesslich ist zu bemerken, dass ausserhalb der urbanen Entwicklungsgebiete (S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5) die Bevölkerungsdichte im

¹ Aufgrund einer Fehlangabe im Massnahmenblatt S1.1 wird im Prüfbericht zudem von einem erheblichen Flächenverbrauch gesprochen. Der Entwicklungspol Saint-Louis West umfasst eine Fläche von 25 Hektaren und beträgt nicht 43 Hektaren. Von einem erheblichen Flächenverbrauch im Entwicklungspol Saint-Louis West kann daher nicht gesprochen werden.



französischen Teil zu gering und deshalb ungeeignet für schwere Schieneninfrastrukturen ist. Deshalb sind im Rahmen des 2017 neu erstellten Mobilitätsplans für die Saint-Louis Agglomération zusätzliche Buslinien geplant.

Hauptnutzen in der Schweiz: Auf strategisch-konzeptioneller Ebene legt die Agglomeration Basel grossen Wert auf eine gesamtheitliche, die administrativen Grenzen überwindende Betrachtungsweise. Nur so gelingt es die trinationale Agglomeration Basel nachhaltig und ausgeglichen zu entwickeln und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gezielt zu steuern. Hierfür sind in den trinational besetzten Gremien des Vereins Agglo Basel anspruchsvolle Verhandlungsprozesse zu führen. Zugeständnisse der verschiedenen beteiligten Akteure sind zu Gunsten einer kohärenten Agglomerationsentwicklung gefordert. Wir sehen strategischen Gesprächsbedarf mit den zuständigen Bundesbehörden für Folgegenerationen im Hinblick auf das Kriterium zum Hauptnutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration, wenn es sich um Massnahmen handelt, die auf ausländischem Boden liegen. Die Frage steht hierbei im Mittelpunkt, ob diese für die Agglomeration und damit für alle drei Teilräume wichtigen Massnahmen künftig differenzierter bewertet werden könnten.

Wirksame Siedlungsbegrenzung: Bemängelt wird im Prüfbericht, dass das APBS keine über die kantonalen Richtpläne hinausgehenden, wirksameren Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung vorsieht. Mit den angestossenen Korridorprozessen wurde ein Gefäss geschaffen, in welchem Fragen der Siedlungsentwicklung – Begrenzung wie auch qualitätsvolle Innenentwicklung – diskutiert werden und schliesslich Eingang finden in die von den Korridoren erarbeiteten Raumkonzepte und Zukunftsbilder. Vom Bund wird im Prüfbericht gefordert, dass Kompensationsmechanismen eingeführt werden sollen. Dies ist generell, in der Agglomeration Basel eine speziell, herausfordernde Aufgabe. Flächenabtausch ist in den funktionalen Räumen der Agglomeration Basel – den Korridoren – in den meisten Fällen über die Kantons- oder gar Landesgrenzen hinaus zu regeln. Derzeit gibt es noch kaum Erfahrungen und ein Flächenabtausch über die Kantonsgrenzen hinaus ist politisch äusserst brisant. Die Erwartungen von Seiten der Bundesbehörden müssen in diesem Themenfeld deshalb der Realität entsprechend angepasst und reduziert werden.

Antrag:

- Es muss anerkannt werden, dass gewisse Massnahmen für die Agglomeration Basel alternativlos sind und die Ausarbeitung von Varianten bzw. Alternativen einen im Verhältnis zum Nutzen nicht vertretbar grossen Aufwand verursachen würde. Die Stärke von Teilstrategien in gewissen Fällen ist gerade die Fokussierung auf eine Schlüsselmassnahme.
- Die Entwicklungsgebiete S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5 liegen im inneren Korridor der Agglomeration. Wir beantragen die Aussage wonach sich diese Entwicklungsgebiete in peripheren Gebieten im französischen Teilraum befinden, anzupassen.
- Die Formulierung im Prüfbericht, dass sich die Planungen im französischen Teilraum einseitig auf Verbesserungen im Bereich MIV fokussieren, entspricht nicht den Tatsachen und muss entsprechend differenziert dargestellt werden.
- Die Trägerschaft des APBS beantragt den zuständigen Bundesbehörden ein strategisches Gespräch im Hinblick auf Folgegenerationen bzgl. des Prüfkriteriums «Hauptnutzen für die Schweiz».
- Die bundesseitigen Erwartungen an die AP's bzgl. Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung müssen relativiert werden.



Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen APBS zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zu Umpriorisierung von Massnahmen und Benchmarks
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 3. Generation

Anträge zu Umpriorisierungen von Massnahmen und Benchmarks

M1: Vollanschluss Aesch

Mit dem Vollanschluss Aesch wird die Anbindung der Schwerpunktgebiete Aesch-Nord und Wyden/Birsmatte an die bestehende Hochleistungsstrasse erheblich verbessert. Dies ermöglicht die direktere Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend die Entlastung von Siedlungsgebieten in Aesch und Dornach. Durch eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Mit dem Vollanschluss Aesch kann die Tangentiale zum Leimental gestärkt werden und es wird eine Umfahrung der Ortszentren von Reinach und Aesch möglich.

Das Projekt Vollanschluss Aesch sieht vor, den bestehenden Halbanschluss Aesch zu einem Vollanschluss über einen neuen Grosseislauf auszubauen. Mit diesem Ausbau können zusätzlich die Beziehungen Laufen – Aesch und Aesch – Laufen sowie die Anbindung der Dornacherstrasse gewährleistet werden. Mit der Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch an die A18» wird die Wirkung der vorliegenden Massnahme zusätzlich erhöht, und letztere ist gleichzeitig eine Voraussetzung für die Realisierung des Zubringers. Das vorliegende Projekt schafft die Kapazitäten zur Aufnahme der prognostizierten rund 11'500 zusätzlichen Fahrten täglich von und zum Anschluss Aesch im Jahr 2030.

Im Prüfbericht zum APBS der 3. Generation wird der Vollanschluss Aesch (M1) im Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach (M2) als sinnvolles Projekt bezeichnet. Der Zubringer Dornach / Aesch an die A18 (M2) ist in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats in der A-Liste aufgenommen.

In derselben Vorlage wird der Vollanschluss Aesch aber als Projekt des Netzbeschlusses (NEB) vorgesehen. Durch diese Umpriorisierung als übergeordnete Massnahme (ÜM) geht die Trägerschaft APBS von einem Baubeginn des Projekts nicht vor dem Jahr 2024 aus. Demgegenüber verfügt der Kanton Basel-Landschaft über ein rechtskräftiges Bauprojekt mit Möglichkeit zum Baustart ab 2019/2020. Die Rechtskraft des Bauprojekts ist nach Einschätzung der Trägerschaft Agglo Basel und gemäss bisherigen Äusserungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bei einer Umpriorisierung als ÜM (NEB) in Frage gestellt. Vor diesem Hintergrund ist der Kanton Basel-Landschaft bereit, ca. 60% der Investitionskosten des Projekts selbst zu finanzieren, wenn das Projekt als A-Projekt der 3. Generation des AP priorisiert wird. Ausschlaggebend ist, dass das Projekt für die Region von zentraler Bedeutung ist und dass eine schnelle Realisierung entscheidend ist.

ARE-Code:	2701.3.085
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 55.4 Mio. (CHF 22.2 Mio.) *
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	ÜM (NEB)
Antrag:	A (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

Mit der Entwicklung des Areals „klybeckplus“ entsteht ein neues Wohn- und Arbeitsquartier auf einem rund 30 Hektar grossen bisherigen Industrieareal im Norden Basels. Die verdichtete Nutzung dieses Transformationsareals in der Kernstadt unterstützt als wahres Leuchtturmprojekt die Zielsetzungen des Zukunftsbildes des AP's und trägt dazu bei, die Zunahme des Pendlerverkehrs einzudämmen. Die Firmen Novartis und BASF, die Eigentümer des Areals, führten im Jahr 2017 gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt eine Testplanung zur Ermittlung des städtebaulichen Potenzials durch. Bis etwa ins Jahr 2040 rechnen wir demnach mit bis zu insgesamt 20'000 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen in einem dicht genutzten, vielfältigen und urbanen Stadtteil im Zentrum der Agglomeration.

Bei der Erschliessung des Areals kommt dem öffentlichen Verkehr eine tragende Rolle zu. Direkt abgestimmt auf die städtebaulichen Studien zur Entwicklung des Areals treibt der Kanton Basel-Stadt daher den Bau einer rund 1,1 km langen Tram-Neubaustrecke zwischen dem Riehenring quer durch das Areal bis zur Gärtnerstrasse (Haltestelle Ciba) voran. Hier ist mittelfristig die Verknüpfung mit der neuen unterirdischen S-Bahnstation «Klybeck» geplant, die im Zuge der für die



trinationale S-Bahn Basel zentrale Neubaustrecke Basel SBB - Basel St. Johann - Basel Bad Bhf («Herzstück», Ü22) erstellt wird. Die frühzeitige, zentrale Erschliessung des Areals mit einer leistungsfähigen Tramlinie soll als Entwicklungsmotor für die Siedlungsentwicklung dienen. Dies ist umso wichtiger als noch unsicher ist, ob der Bund in seiner Botschaft zum Ausbau der Bahninfrastruktur (STEP 2030/35) ein klares Bekenntnis zum Herzstück der S-Bahn Basel abgeben wird; im Entwurf der Botschaft war dies noch nicht der Fall.

Die Sinnhaftigkeit, den Raum Basel-Nord mit einer weiteren Tramachse zu erschliessen, hat der Bund bereits mit dem Entwurf seiner Botschaft zum APBS der 2. Generation anerkannt. Da sich zum damaligen Zeitpunkt die neuen Entwicklungsperspektiven für das Klybeckareal bereits abzeichneten, beschloss der Kanton Basel-Stadt, die Chancen einer Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung optimal zu nutzen und hierfür die Streckenführung der Tramstrecke (damals „Klybeck-Kleinhüningen“ genannt) zu überarbeiten. Beibehalten wurde dabei eine Streckenführung entlang des Westrands der Erlenmatt, um auch dieses Entwicklungsareal (alleine im westlichen Teil entstanden dort 700 neue Wohnungen) mit einer zusätzlichen Haltestelle besser ans Tramnetz der Agglomeration Basel anzubinden.

Die Vorstudie zur Streckenführung des Trams Klybeck-Kleinhüningen ist weit fortgeschritten, insbesondere in denjenigen Abschnitten, in denen kritische Machbarkeitsfragen zu klären waren. Innerhalb des Areals besteht bei der genauen Ausgestaltung des Projekts noch Spielraum, da die Gestaltung der Bebauung und des künftigen öffentlichen Raums nur in Teilen vorgegeben sind.

Mit der drohenden Rückstellung des Projekts in den B-Horizont steht ein zentrales Leuchtturmprojekt des APBS der 3. Generation auf dem Spiel, welches insbesondere im Hinblick auf die Abstimmung von Arealentwicklung und Verkehrsanbindung Vorbildcharakter hat. Eine Priorisierung als A-Projekt wird der Arealentwicklung einen Schub verleihen. Dies gilt auch für die spätere Ausbaustufe (Verlängerung Richtung Hafensareal und 3Land, wo ebenfalls eine sehr enge Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung angestrebt wird).

Zudem bestehen wichtige Synergien zum bereits in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates als A-Projekt priorisierten Projekt Tram Claragraben (Ö3). Zusammen bilden diese beiden Projekte die zentrale Strategie zur Aufwertung der Trammerschliessung von Kleinbasel Nord. Zum Projekt Tram Klybeck – Kleinhüningen besteht ein breiter politischer Konsens. Die Grundstückseigentümer BASF und Novartis unterstützen das Vorhaben. Die entsprechende Richtplananpassung zur Siedlungsentwicklung wurde im Rahmen der Mitwirkung positiv aufgenommen.

ARE-Code:	2701.3.109
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 60.3 Mio. (CHF 24.1 Mio.) *
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	B (AP)
Antrag:	A (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Kürzungen der Investitionskosten aufgrund von Benchmarks (diverse Projekte)

In diesem Antrag geht es nicht um «Umpriorisierungen» von Massnahmen, sondern um das Sicherstellen eines fairen Bundesbeitrags.

Bei vier Projekten des APBS der 3. Generation wurden aufgrund der Benchmarkberechnungen im Rahmen des Prüfprozesses des Bundes teilweise massive Kürzungen der Investitionskosten vorgenommen. Dies führt zu sehr stark reduzierten Bundesbeiträgen. Betroffen sind folgende Projekte:

- ARE-Code: 2701.3.115 Ö15: Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt
- ARE-Code: 2701.3.103 M4: Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- ARE-Code: 2701.3.106 M7: Basel: Heuwaage-Binnerstrasse
- ARE-Code: 2701.3.095 M19: Basel: Aeschenplatz (B-Projekt)

Eine Analyse der Trägerschaft Agglo Basel im Zusammenhang mit diesen Kürzungen hat ergeben, dass teilweise veraltete oder ungenaue Kennziffern bei den Benchmarks verwendet wurden. Die Kennziffern der vier oben genannten Projekte wurden daraufhin überprüft. In der nachfolgenden Tabelle sind die bisher verwendeten Datengrundlagen für die Benchmarkberechnungen den neuen, überprüften Datengrundlagen gegenübergestellt:



ARE-Code	Nr.	Bisher verwendete Datengrundlagen			Überprüfte Datengrundlagen		
		m ²	Investitions- kosten	Investitionskosten gemäss Benchmark	m ²	Investitions- kosten	Differenzbetrag Benchmark zu Investitionskosten
		Quelle: Zusatzfragen, 2. Fragerunde im Mai 2017	Quelle: Eingabe AP3 Dezember 2016	Quelle: Prüfbericht AP3, Januar 2018 (m ²)*510CHF	Stand Januar 2018		
		(m ²)	[Mio. CHF]		(m ²)	[Mio. CHF]	[Mio. CHF]
2701.3.103	M4	4'500	6.03	2.30	8'200	4.18	1.89
2701.3.106	M7	13'000	17.08	6.63	17'100	8.72	2.09
2701.3.115	Ö15	33'000	44.00	16.83	35'200	17.95	1.12
2701.3.095	M19	30'000	30.14	15.30	40'000	20.40	5.10

Projektträger: Kanton Basel-Stadt / Kanton Basel-Landschaft

Antrag: Überprüfung der Kostenkürzungen (Benchmarks)

Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 nach Läublinpark

Die verlängerte Tramlinie 8 erschliesst die Stadt Weil am Rhein, welche unmittelbar an den Agglomerationskern grenzt und im inneren Korridor liegt, optimal mit dem ÖV. Die dicht und gemischt genutzten Areale entlang der Hauptachse der Stadt verfügen damit über eine Anbindung an den Bahnhof und an die Kernstadt Basel. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein nimmt dadurch weiter zu. Mit dem Entscheid, die Tramstrecke über die Haltestelle Berliner Platz bis zum Läublinpark zu verlängern, können die beiden Stadtteile Leopoldshöhe und Weil-Ost mit den Entwicklungsgebieten Messeplatz und Hohe Strasse und insgesamt rund 15'000 Einwohnern direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein und dem Zentrum Basels verbunden und eine bessere Einbindung in das weit in die Korridore des Landkreises Lörrach hinein reichende Busnetz erreicht werden. In einer späteren Ausbaustufe würden danach auch die Entwicklungsgebiete im Norden der Stadt optimal angebunden. Mit dem Tramprojekt wird auch eine Aufwertung der Hauptstrasse geplant. Gemäss Verkehrsdatenauswertung der Stadt Weil am Rhein passieren zwischen 9'000 und 11'000 Fahrzeuge die Hauptstrasse pro Tag. Zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz ist eine Fussgängerzone vorgesehen.

Die in der Zwischenzeit abgeschlossenen Kosten-Nutzen-Analyse nach deutscher Methodik (Standardisierte Bewertung) weist für das Projekt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aus (Wert = über 1). Die Aussage im Entwurf des Prüfberichtes zum Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation wonach das Projekt einen ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist, ist also nicht korrekt.

Eine Nichtberücksichtigung des Projekts im A-Horizont des APBS der 3. Generation ist grundsätzlich für die Trägerschaft nachvollziehbar, jedoch ist die nun vorgenommene Priorisierung als C*-Projekt auch aufgrund des nun nachgewiesenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht gerechtfertigt. Vor allem im Hinblick auf die Sicherung der Finanzierungsanteile weiterer beteiligten Behörden auf deutsche Seite ist eine Priorisierung als B-Projekt vorzusehen. Dies würde dem Vorhaben eine Perspektive geben, um weiter an der Projektierung zu arbeiten.

ARE-Code: 2701.3.142

Kosten (Bundesbeitrag): CHF 19.6 Mio. (CHF 7.8 Mio.) *

Projektträger: Stadt Weil am Rhein

Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016: A (AP)

Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018: C* (AP)

Antrag: B (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.



M5: Laufen, Verlegung Naustrasse

Beim Projekt «Laufen, Verlegung Naustrasse (M5)» handelt es sich um fünf Teilmassnahmen (Verlegung Naustrasse inkl. kommunale Projekte), die im Zusammenhang mit einem Siedlungsverdichtungsprojekt (Areal Nau) ergriffen werden sollten. Im Herbst 2016 wurde in einer Referendumsabstimmung der Stadt Laufen zum Areal Nau die Entwicklungsplanung vom Stimmvolk abgelehnt. In der Gemeindeversammlung im April 2016 war das Projekt noch deutlich gutgeheissen worden. Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung im September 2016 war das APBS der 3. Generation bereits politisch beschlossen und die Berichte befanden sich in der Produktion. Bis zum Sommer 2017 wurde zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Stadt Laufen nach Lösungen für das Teilprojekt der Verlegung der Naustrasse gesucht. Seit Sommer 2017 ist nun klar, dass es keine Verlegung der Birsbrücke geben wird, sondern ein Neubau der Brücke an gleicher Stelle erfolgt. Einzelne Teilprojekte des Massnahmenpakets sind weiterhin sinnvoll und sollen realisiert werden. Die Trägerschaft des APBS schlägt deshalb in Absprache mit der Stadt Laufen folgendes Vorgehen zu den Teilprojekten vor:

- TP 1: Verlegung Naustrasse (CHF 12 Mio.): Vorgehensvorschlag: Vollständig streichen.
- TP 2: Bahnunterführung Schliffweg (CHF 2,9 Mio.): Die Bahnunterführung wird nicht verändert, jedoch soll die Situation in der Vorzone und mit einem durchgehenden Trottoir in der Unterführung verbessert werden. Vorgehensvorschlag: Projekt von CHF 2,9 Mio. auf CHF 0,5 Mio. redimensionieren.
- TP 3: Ergänzung kommunales Netz (CHF 0,6 Mio.): Es wird zwar auch zukünftig eine Erschliessung geben, diese wird sich aber nicht am ursprünglich geplanten Gesamtkonzept orientieren. Vorgehensvorschlag: Vollständig streichen.
- TP 4: Öffentliche Parkierungsanlage (CHF 1,5 Mio.): Die Stadt Laufen möchte diese Anlage weiterhin realisieren, wobei diverse Zielsetzungen der ursprünglichen Anlage (verkehrsfreees Quartier Nau) damit nicht mehr verfolgt werden können. Die Grösse der Anlage ist daher anzupassen. Vorgehensvorschlag: Von CHF 1,5 Mio. auf CHF 1 Mio. redimensionieren.
- TP 5: Langsamverkehrsbrücke (CHF 1,5 Mio.): Diese hat für die Stadt Laufen weiterhin grosse Bedeutung, auch um die Areale Nau / Sportanlagen / Bleiche (via Diebachstrasse) zu verbinden. Vorgehensvorschlag: Die CHF 1,5 Mio. sind zu belassen.

ARE-Code:	2701.3.104
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 18,6 Mio. (7,44 Mio.) *
Projekträger:	Stadt Laufen
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	A (AP)
Antrag:	<p>A (AP) → Aufspaltung und Redimensionieren von CHF 18,5 Mio. auf ca. CHF 3,0 Mio.</p> <p>Anträge zu den Einzelprojekten der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ TP 1: A (AP) CHF 12 Mio. → vollständig streichen ○ TP 2: A (AP) CHF 2,9 Mio. → A (AP) CHF 0,5 Mio. ○ TP 3: A (AP) CHF 0,6 Mio. → vollständig streichen ○ TP 4: A (AP) CHF 1,5 Mio. → A (AP) CHF 1 Mio. ○ TP 5: A (AP) CHF 1,5 Mio. → belassen.

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen

Gegenüber dem mit dem APBS der 3. Generation Ende 2016 eingegebenen Projekt haben sich grundlegende Rahmenbedingungen verändert. Das Projekt wird unter Umständen nicht wie eingegeben realisiert werden können. Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat in der Zwischenzeit entschieden, dass der Standort des neuen Zentralklinikums im Norden von Lörrach (Entenbad) inkl. einer neuen S-Bahn-Haltestelle bevorzugt wird. Darüber hinaus laufen derzeit Abklärungen im Rahmen des Bahnausbau schritts FABI STEP AS 2030/35 zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), Agglo Basel und dem Landkreis Lörrach etc. betreffend eine Taktverdichtung werktags zu Hauptverkehrszeiten auf vier Züge pro Stunde und Richtung auf der Strecke der S6 im Wiesental (Riehen/Lörrach/Zell). Der S-Bahn-Haltepunkt Lörrach-Zollweg (Stettenfeld) wird in diesem Zusammenhang in einer fahrplantechnischen Untersuchung neu bewertet und geniesst voraussichtlich nicht mehr höchste Priorität. Die kurz- bis mittelfristige Realisierung der S-Bahn-Haltestelle ist damit stark in Frage gestellt. Zudem hat eine im Jahr 2017 durchgeführte Simulation mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel ergeben, dass die im Projekt vorgesehene Verlegung der Tramhalteschleife über die Grenze nach Lörrach kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Aufgrund dieser geänderten Rahmenbedingungen ist eine Realisierung des nun im A-Horizont vorgesehenen Projekts mit Grössenordnung von CHF 30 Mio. unrealistisch. Daher beantragen wir eine Rückstufung in den B-Horizont.



Seit der Abgabe von AP3 hat das deutsche Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der Stadt Lörrach einen finanziellen Zuschlag für Planung und Bau von rund 5,3 Mio. Euro für das Projekt «Am Zoll Lörrach-Riehen» erteilt. Mit diesen Mitteln soll nun das Projekt neu geplant, ggf. redimensioniert und erneut als A-Projekt im APBS der 4. Generation eingegeben werden.

ARE-Code:	2701.3.147
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 30,14 Mio. (12.06 Mio.) *
Projektträger:	Stadt Lörrach
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	A (AP)
Antrag:	B (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 3. Generation

Formulierungen im Prüfbericht zu MIV-Projekten im Horizont C* und „nicht Programmrelevant“

In diesem Antrag geht es nicht um «Umpriorisierungen» der Massnahmen, sondern um eine Anpassung der Formulierungen im Prüfbericht Basel der 3. Generation.

Die Trägerschaft des APBS kann im Grundsatz die Einstufung der nachfolgenden Projekte in den Horizont C* aufgrund der Projektreife zum Stand Ende 2016 nachvollziehen. Allerdings müsste im Prüfbericht ergänzt bzw. verdeutlicht werden, dass sich diese Bewertung bzgl. der Projektreife auf den Stand Ende 2016 bezieht. Zudem sollen einzelne Formulierungen aus Sicht der Agglomeration Basel angepasst werden, da sie nicht zutreffend sind. Folgende Projekte sind betroffen:

- ARE-Code: 2701.3.089 M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente
- ARE-Code: 2701.3.090 M14 : Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- ARE-Code: 2701.3.091 M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- ARE-Code: 2701.3.093 M17: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt
- ARE-Code: 2701.3.105 M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue

So wurde beispielsweise bei den Projekten Zubringer Bachgraben – Nordtangente (M13), Contournement Est Hésingue-Hégenheim (M14) und Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue (M6) in den vergangenen 12 Monaten, nicht zuletzt aufgrund des enormen Problemdrucks, zügig an der Projektierung gearbeitet. Dabei wurden grosse Fortschritte erzielt. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden politischen Prozesse in den jeweiligen Teilräumen (Basel-Landschaft, Saint-Louis Agglomération (SLA) und dem Departement Haut-Rhin etc.) im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Projekte, wäre eine Anpassung der Formulierungen hilfreich.

Auch die beiden Projekte M15 und M17 in Laufen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Für die Kernumfahrung (M15) sind zahlreiche vertiefende Untersuchungen vorgenommen worden. Sie konnten im Januar 2018 abgeschlossen werden, so dass Grundlagen für ein Vorprojekt vorliegen. Für die Verbindungsstrasse Stangimatt (M17) sind Abstimmungen mit dem Umfeld erfolgt und es ist vorsorglich Landerwerb getätigt worden. Aktuell wird das Vorprojekt vorbereitet. Dementsprechend scheint uns der Hinweis auf den Stand Ende 2016 wichtig. Betreffend M15 ist in diesem Kontext darauf hinzuweisen, dass der Nutzen mit zunehmender Projektreife deutlicher wird und klarer aufgezeigt werden kann.

Formulierungsvorschlag für M15 im Prüfbericht: Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend (gemäss Massnahmenblatt; Stand Ende 2016). Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Der Nutzen wird in Anbetracht der relativ hohen Kosten noch zu wenig aufgezeigt. Die flankierenden Massnahmen etc. (gemäss Kommentar Prüfbericht).

Das Projekt Verbindungsstrasse Stangimatt (M17) ist entgegen der Darstellung im Prüfbericht nicht von der Kernumfahrung Laufen abhängig, sondern eine Massnahme, die auch für sich allein stehend sinnvoll ist. Formulierungsvorschlag M17 im Prüfbericht: Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend (gemäss Massnahmenblatt; Stand Ende 2016). Der Nutzen als eigenständige, unabhängige Massnahme wird noch zu wenig aufgezeigt. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.

Für die Projekte Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue (M6) und die Contournement Est Hésingue-Hégenheim (M14) wird unter anderem angemerkt, dass der Hauptnutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration nachgewiesen werden muss. Wir beantragen eine abgeschwächte Formulierung. Wie bereits in Kapitel 3.2 erläutert würden wir gerne ein strategisches Gespräch zum Thema «Hauptnutzen in der Schweiz» mit den Bundesbehörden führen.

Ebenfalls Anpassungsbedarf bzgl. der Formulierung besteht beim Projekt M11, Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof (ARE-Code: 2701.3.087). Die Begründung für die Umpriorisierung des Projektes vom A-Projekt zu «nicht programmrelevant» kann nicht nachvollzogen werden. In den mit ÖV-Angeboten ausgestatteten Agglomerationen ergänzt Park+Ride den



strassengebundenen ÖV und ermöglicht einen Wechsel des Verkehrsmittels auf der relevanten (zentrumsnäheren) Teilstrecke für Fahrten, die sonst komplett mit dem MIV zurückgelegt würden. Mit Park+ Ride geht es um die Schaffung bzw. Optimierung eines angemessenen Angebots gerade auch für ländlichere Räume; dies sollte nicht per se als „Förderung der Zersiedelung“ qualifiziert werden.

Projektträger: Kanton Basel-Landschaft / Saint-Louis Agglomération (SLA)

Antrag:

Anpassung der Formulierungen im Prüfbericht Basel der 3. Generation bei den genannten Projekten.

Anträge zu den Einzelprojekten:

- M13: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016
- M14: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Formulierung bzgl. Nutzen abschwächen.
- M15: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Vorschlag: „Der Nutzen wird in Anbetracht der Kosten noch zu wenig aufgezeigt.“ statt „Die Kosten sind im Quervergleich zu anderen Agglomerationen zu hoch.“
- M17: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Korrektur, dass Massnahme ohne Kernumfahrung Laufen zweckmässig.
- M6: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Formulierung bzgl. Nutzen abschwächen.
- M11: Klärung der Argumentation im Hinblick auf die Funktion von P+R als Ergänzung zum ÖV.

Ergänzungen im Kapitel 5.3 des Prüfberichts (Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierte Massnahmen)

Im APBS der 3. Generation hat die Trägerschaft grossen Wert auf eine möglichst vollständige Übersicht aller Projekte der Kategorie «Übergeordnete Massnahmen (ÜM)» gelegt.

In Kapitel 5.3 des Prüfberichtes (Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierte Massnahmen) werden in der Tabelle zahlreiche übergeordnete Schienenprojekte (ÜM) aus den Ausbausritten ZEB, STEP AS 2025 und AS 2030/35 aufgeführt. Auf folgende als A- oder B-Projekte eingegebene ÜM-Schienenprojekte wird hingegen nicht eingegangen:

- Ü7: Neubaustrecke EuroAirport
- Ü8: Elektrifizierung Basel Bad Bf - Erzingen (Baden)
- Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental
- Ü10: S-Bahn-Haltestelle Solitude
- Ü11: S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee
- Ü12: Wendeschleife Bottmingen
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB - Basel St. Johann / - Basel Bad Bf (Herzstück Basel)
- Ü23: Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)
- Ü24: Vierspurausbau zwischen Basel St. Johann - St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
- Ü25: Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- Ü26: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden
- Ü27: Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB - Aesch
- Ü29: S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring

Die Trägerschaft des APBS geht davon aus, dass es sich hierbei um einen Fehler handelt, der korrigiert werden sollte.

Antrag: Erwähnung der ÜM-Schienenprojekte die im Entwurf der Botschaft zu FABI STEP AS 2030/35 aufgeführt bzw. erwähnt sind.

3.3 Weitere Bemerkungen

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.



4. Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2. und 3. Generation des APBS geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

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

Sabine Pegoraro

Präsidentin Verein Agglo Basel
Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft

Marion Dammann

Landrätin des Landkreises Lörrach

Hans-Peter Wessels

Vize-Präsident Verein Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Jean-Marie Zoellé

Vice-Président Saint-Louis Agglomération (SLA)

Stephan Attiger

Regierungsrat Kanton Aargau

Roland FÜRST

Regierungsrat und Landammann Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg (Mitglied FG Strasse)
- Département du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports, Département du Haut-Rhin (Mitglied FG Strasse)
- DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Mitglied FG Strasse)
- Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg (Mitglied FG Strasse)



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion



Antrag an den Regierungsrat

Überweisungs-Nr. 12345
KR-Nr. 12345

vom:

B

UVEK - Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (Schreiben an das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation)

(...)

Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

- I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, in einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem zuständigen Mitglied des Regierungsrates des Kantons Aargau in Bezug auf das Agglomerationsprogramm Limmattal folgende Änderungsanträge zur Botschaft über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zu stellen:

Wir stellen erfreut fest, dass der Bundesrat in seinem Botschaftsentwurf zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation die Bedeutung des Agglomerationsprogramms Limmattal anerkennt. Der vorgesehene Beitragssatz ist nachvollziehbar. Insbesondere sind wir erfreut über die Anerkennung des Schlüsselvorhabens Limmattalbahn 2. Etappe.

Wir mussten jedoch feststellen, dass einige, für beide Kantone sehr wichtige Massnahmen in der Priorität verschoben wurden. Nachfolgend stellen wir entsprechende Anträge zur Anpassung der vom Bund vorgenommenen Bewertung von Massnahmen auf. Wir verzichten an dieser Stelle auf die Beantwortung der Fragen 1 bis 5 sowie 7 gemäss dem

vom Bund vorgesehenen Fragebogen und verweisen diesbezüglich auf die separaten Stellungnahmen der beiden Kantone. (...)

Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.023 (MIV1), Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung

Die vom Bund vorgenommene Rückstufung von Priorität A in B ist nicht nachvollziehbar. In der 2. Programmgeneration wurde der Ausbau der Engstringerkreuzung bereits mit Priorität B aufgenommen und damit für die Mitfinanzierung in der 3. Generation vorgemerkt. Die Massnahme ist essentiell für das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems Strasse (MIV, Velo) und Limmattalbahn. Gerade dieser Ansatz wird im Prüfbericht als Stärke (WK1) beurteilt, wobei die Strategie zur Verkehrsverlagerung auf die Bern-/ Überlandstrasse mittels gezielten Ausbauten im Strassennetz anerkannt wird. Der Kapazitätsausbau ist zwingende Voraussetzung, damit die durch die Limmattalbahn wegfallende Kapazität für den MIV beim neu gestalteten Stadtplatz Schlieren kompensiert werden kann. Die Massnahme weist zudem eine genügende Projektreife auf: die Projektierung ist im Gang und der Baubeginn ist ab 2020/2021 unmittelbar nach Inbetriebnahme der 1. Etappe der Limmattalbahn vorgesehen. Auch die Finanzierung des Kantonsanteils ist gesichert und war in der vom Volk angenommenen Kreditvorlage für die Limmattalbahn enthalten.

Antrag: Die Massnahme ist der Priorität A zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.022 (LV9), Würenlos/Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler und Massnahme 0261-2.3.009 (LV10), Würenlos/Neuenhof – Limmatsteg

Antrag: Die Massnahmen sind der Priorität A zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.016 (LV3), Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr und Massnahme 0261-2.3.017 (LV4), Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse

Antrag: Die Massnahmen sind der Priorität A zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.021 (LV8), Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof

Antrag: Die Massnahme ist der Priorität A zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.002 (GV2a), Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A

Antrag: Die Massnahme ist der Priorität A zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.002 (GV2b), Spreitenbach –
Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B*

Antrag: Die Massnahme ist der Priorität B zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.006 (GV4), Spreitenbach –
Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz*

Antrag: Bei der Kostenbeurteilung dieser Massnahme sind die schwierigen Bau-
verhältnisse zu berücksichtigen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal: Massnahme 0261-2.3.025 (ÖV1), Kantone Zürich
und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren-Killwangen)*

Antrag: Die Massnahme Limmattalbahn 2. Etappe ist aus dem Kapitel 6.2 des
Prüfberichtes (Abstimmung mit kantonalen Richtplänen) zu streichen.

- II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, diesen Beschluss den an den
Agglomerationsprogrammen beteiligten bzw. betroffenen Stellen
(Massnahmenträger) zusammen mit den dem Bund eingereichten
Antragsdokumenten mitzuteilen. Zusätzlich sind die beteiligten Stellen über deren
berücksichtigte und nicht berücksichtigte Anträge in Kenntnis zu setzen.
- III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die
Volkswirtschaftsdirektion.

Volkswirtschaftsdirektion