

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

31. August 2022

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Die nachfolgenden Äusserungen berücksichtigen 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.

Die Stellungnahme gliedert sich nach dem Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Ja.

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

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] so nicht vorgesehen sei). Wir bedauern, dass Massnahmen aus den Bereichen Landschaft und Freiraum nicht mit anderen Mitteln unterstützt werden, womit die Erarbeitung und Umsetzung entsprechender Massnahmen stark vorangetrieben werden könnten. Dies wäre ein effektiver Beitrag an die Lebensqualität in den dicht besiedelten Agglomerationen.

Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

Keine Bemerkungen.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Wir sind mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation grundsätzlich einverstanden. Wir begrüßen die neu eingeführte Eingangsprüfung und rasche Bestätigung, dass die Kriterien erfüllt werden. Ausserdem haben wir das schnelle Eintreffen der ersten Fragen, deren unkomplizierte Beantwortung und die gute Zusammenarbeit mit dem Bund sehr geschätzt.

Verbesserungspotenzial sehen wir in der zeitlichen Koordination der Vernehmlassung und der Veröffentlichung der Entwürfe der Prüfberichte, insbesondere unter dem Blickwinkel, dass für die Vernehmlassung nur die minimale Dauer von drei Monaten und dies während der Sommerferien gewährt wird. Um gezielt zur Vernehmlassung des Bundes Stellung nehmen zu können, ist es entscheidend, die Inhalte des Prüfberichtsentwurfs zu kennen. Je nachdem in welche Staffel das Agglomerationsprogramm eingeteilt wurde, erhält die Agglomeration den Entwurf des Prüfberichts erst Wochen nach dem Vernehmlassungsstart. So wird die Zeit für die Erstellung der Stellungnahme sehr knapp, da diese mit einem politischen Beschluss verabschiedet werden muss. Hier liegt somit eine Ungleichbehandlung gegenüber den Agglomerationen vor, die den Prüfbericht bereits im Rahmen einer frühen Prüfstaffel erhalten. Wir schlagen vor, alle Entwürfe der Prüfberichte gleichzeitig zu verschicken oder mehr Zeit für die Vernehmlassung einzuräumen.

Im Prüfbericht ist nicht ersichtlich, wie viele Leistungseinheiten für die eingegebenen Massnahmen akzeptiert beziehungsweise gesprochen wurden. Hier bitten wir um eine Aufschlüsselung pro Massnahme, so dass allfällige Kürzungen von Leistungseinheiten nachvollziehbar sind.

Grosse Infrastrukturprojekte für mittlere Agglomerationen gelten meist als überdimensioniert. Wir wünschen uns eine Erklärung dazu, wie damit umgegangen werden soll.

Wir begrüßen die Einführung des Umsetzungsabzugs von 5 Prozentpunkten und nicht von Wirkungspunkten beim Umsetzungsreporting. Auch wenn die Bewertung des Umsetzungsreportings in seinen Grundzügen nachvollziehbar ist, so bestehen weiterhin Unklarheiten: Welche Kostenkategorien liegen für die Gewichtung nach Kosten der Einzelmassnahmen zu Grunde (vgl. Matrix in Abbildung 27 des Erläuterungsberichts)? Gibt es den Malus von fünf Prozentpunkten nur, wenn beide Umsetzungswerte (UR1 und UR2) ungenügend sind? Warum werden den Agglomerationen nicht die Werte von UR1 und UR2 mitgeteilt?

Für uns stellen sich zudem Fragen bei der quantitativen Bewertung des Umsetzungsreportings. Laut Erläuterungsbericht gibt es für diejenigen Agglomerationsprogramme einen Abzug von fünf Prozentpunkten, deren quantitativen Umsetzungsbeurteilung unterhalb des Benchmarks liegt. Der Benchmark wird aus dem Durchschnittswert der Umsetzungsbeurteilungen der eingereichten Agglomerationsprogramme gebildet. Es besteht die Gefahr, dass durch positiv gemeinte Umsetzungsrückmeldungen der Benchmark zu Ungunsten derjenigen Agglomerationen verschoben wird, die ein realistisches Umsetzungsreporting einreichen. Dadurch wird ein falscher Anreiz geschaffen: Agglomerationen könnten zum Beispiel Massnahmen als verspätet rapportieren, obwohl davon auszugehen ist, dass diese nicht mehr fristgerecht umgesetzt werden können. Damit geht unter anderem Spielraum für die verfügbaren Fondsgelder verloren.

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

Keine Bemerkungen.

6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

Keine Bemerkungen.

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

Keine Bemerkungen.

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

a) Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
siehe Beilage 1

b) Agglomerationsprogramm AareLand
siehe Beilage 2

c) Agglomerationsprogramm Basel
siehe Beilage 3

d) Limmattal

Wir stellen erfreut fest, dass der Bundesrat in seinem Botschaftsentwurf zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation die Bedeutung des Agglomerationsprogramms Limmattal anerkennt. Der vorgesehene Beitragssatz ist nachvollziehbar. Insbesondere begrüssen wir die Anerkennung des Vorhabens Veloschnellroute Limmattal (inklusive Zubringer) durch den Bund. Diese wird künftig, gemeinsam mit der Limmattalbahn, das kantonsübergreifende Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in diesem bedeutenden Wachstumsraum bilden.

Nach Einreichung des Agglomerationsprogramms Mitte 2021 haben sich jedoch einige Rahmenbedingungen für die Planung geändert, sodass Anpassungen an den Massnahmen vorzunehmen sind. Diese Anpassungen sind Spiegelbild des sehr komplexen Umfelds, in dem sich die Planungen bewegen. Nachfolgend stellen wir entsprechende Anträge zur Abgrenzung und Priorisierung von Massnahmen. Die Anträge sind mit dem Kanton Zürich abgestimmt.

Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon

Die Planung und Projektierung der Veloschnellroute Limmattal zwischen Schlieren und Dietikon ist komplex und von zahlreichen Randbedingungen abhängig. Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation haben sich abschnittsweise unterschiedliche Projektfortschritte ergeben.

- Für den Teilabschnitt Limmatbrücke bis Neue Niederholzstrasse liegt ein Beschluss des Kantonsrats für die Bewilligung des Objektkredits vor. Der Teilabschnitt wird im Rahmen von zwei Massnahmen in der ersten beziehungsweise dritten Generation des Agglomerationsprogramms umgesetzt. Die Gesuche für die Finanzierungsvereinbarung sind beim Bund eingereicht und hängig.
- Für den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse ist eine Vorstudie (2021) vorhanden. Die Strasse wird mit Lichtsignalanlage (LSA) versehen und mit der Veloschnellroute ausgebaut. Die Kostenschätzung beträgt 15 Millionen Franken, wobei ein Baubeginn bis 2027 möglich ist.
- Für den Teilabschnitt Goldschlägistrasse – Überlandstrasse liegt eine Studie (2020) vor. Die Grobkostenschätzung liegt bei 35 Millionen Franken. Ein Baubeginn bis 2027 ist nicht realistisch.

Die Planung der Veloschnellroute führt beim Pontonierweg über privates Industriegebiet und dauert länger. Es ist zudem eine alternative Linienführung über die Goldschlägistrasse zu prüfen. Der Bau der neuen Hochbrücke über der bestehenden Eisenbahnbrücke ist technisch anspruchsvoll und erfordert einen längeren Prozess. Deshalb kann der Teilabschnitt erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation als A-Massnahme eingebracht werden.

Antrag

Die Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon wird auf den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse beschränkt und das Investitionsvolumen von 50 Millionen Franken auf 15 Millionen Franken reduziert. Der Teilabschnitt Golschlägistrasse – Überlandstrasse soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation als A-Massnahme eingereicht werden.

Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg

Der Umsetzungshorizont bis 2028 wird nach neuesten Erkenntnissen als kritisch beurteilt, da der Planungsprozess in Dietikon länger als angenommen dauert. Die Massnahme soll als A-Massnahme ins Agglomerationsprogramm Limmattal der fünften Generation aufgenommen werden.

Antrag

Die Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg ist neu der Priorität B zuzuweisen.

Massnahme FVV6: Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen – Weiningen

Der Teilabschnitt im Bereich der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) errichteten Autobahnüberdeckung Weiningen (Abschnitt "Überdeckung") muss entsprechend dem Baufortschritt des ASTRA noch vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm der vierten Generation (voraussichtlich Frühjahr 2023) begonnen werden. Gemäss Aussagen des Bundes am Fachgespräch vom 2. August 2022 kann zu gegebener Zeit ein Antrag auf vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

Massnahme GV3: Oberengstringen – Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK

Die Planung der Massnahme ist fortgeschritten, jedoch wird das bestehende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufgrund der im Juli 2022 festgelegten neuen "Standards Strassen" des Tiefbauamts des Kantons Zürich überarbeitet. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, da die Siedlungsverträglichkeit des Zentrums nicht gegeben ist. Ein Realisierungsbeginn vor 2032 ist sehr wahrscheinlich, sodass die Massnahmenpriorität B realistisch ist.

Antrag

Die Massnahme ist der Priorität B und nicht der Priorität C zuzuweisen.

Kostenkategorien für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags bei Massnahmenpaketen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum

Bei den Massnahmen, die im Rahmen dieses Pakettyps umgesetzt werden sollen, besteht eine sehr grosse Spannweite betreffend die Kosten pro Leistungseinheit. Somit resultiert für gewisse Massnahmen ein sehr tiefer Beitragssatz (< 10 %), wohingegen andere Massnahmen überfinanziert werden (bis 250 %). Das stösst bei den Massnahmenträgern auf Unverständnis. Eine interne Umverteilung durch die Trägerschaft sehen wir aufgrund des grossen administrativen Aufwands als unverhältnismässig an. Gemäss Erläuterungsbericht zum Prüfbericht (Seite 17) soll mit der Unterteilung der Kostenkategorien in Unterkategorien eben gerade verhindert werden, dass solch starke Kürzungen beziehungsweise zu hohe Bundesbeiträge ausfallen. Das Paket Aufwertung und Sicherheit

Strassenraum ist das einzige, wo keine Unterteilung der Kostenkategorie in Unterkategorien vorgenommen wird.

Antrag

Für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags im Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist die Kostenkategorie in Unterkategorien aufzuteilen.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilagen

- Beilage 1: Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
- Beilage 2: Agglomerationsprogramm AareLand
- Beilage 3: Agglomerationsprogramm Basel

Kopie

- info@are.admin.ch

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Verkehr

15. August 2022

**BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE VERPFLICHTUNGSKREDITE AB 2024 FÜR BEITRÄGE AN
MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHR**

Stellungnahme Agglomeration Aargau-Ost

Die Agglomeration Aargau-Ost bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Agglomerationen werten wir als sehr positiv.

Die Anträge sind mit allen betroffenen Gemeinden koordiniert.

Frage 8: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Die Agglomeration Aargau-Ost nimmt den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht wohlwollend zur Kenntnis, insbesondere die Attestierung der hohen Wirkung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und den hohen Mitfinanzierungsgrad von 45 %. Grundsätzliche Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm haben wir keine. Bei einzelnen Massnahmen beantragen wir eine Überprüfung der Priorisierung. Es handelt sich dabei um Folgende:

a) Massnahme 4021.4.003, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg (ÖV4)

Die Bahnhofsplanung Lenzburg beschäftigt die Stadt Lenzburg und den Kanton Aargau seit mehr als 40 Jahren, die aufgrund sich verändernden Rahmenbedingungen schon mehrmals neu aufgelegt werden musste. Die Planungen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm begannen 2006 mit einer Studie zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Daraus wurde die in der 1. Generation des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost eingegebene Massnahme (4021.063, Ausbau Bahnhof Lenzburg) abgeleitet. Das Bauprojekt wurde in den folgenden Jahren erarbeitet und soweit vorangetrieben, dass die Finanzierungsbeschlüsse von Stadt und Kanton für einen geplanten Baubeginn im Jahre 2016 vorlagen. Das Projekt wurde allerdings 2014 obsolet, als die SBB bekannt gaben, dass für verschiedene Ausbauten an den Bahnanlagen (unter anderem barrierefreie Publikumsanlagen, verbesserte Einbindung Nationalbahn) mehr Platz benötigt wird als ursprünglich vorgesehen. Unter den neuen Randbedingungen wurde rasch klar, dass die bisher im Agglomerationsprogramm eingegebene Massnahme 4021.063 in keiner Weise den Anforderungen an das neu auszuarbeitende Projekt gerecht wurde. Im Rahmen der 3. Generation wurde deshalb die ursprüngliche Massnahme 4021.063 um vier weitere Einzelmassnahmen (eine davon im B-Horizont) ergänzt.

Bei der Ausarbeitung der vierten Generation zeigte sich, dass die SBB-Bauarbeiten für den Umbau des Bahnhofs Lenzburg erst Mitte 2024 starten und bis Mitte 2030 dauern werden. Die Platzverhältnisse im Bahnhofumfeld werden während der Bauphase des SBB-Projekts derart beengt sein (der Bahnhof braucht an sich mehr Platz und die Installationsflächen sowie die Betriebsprovisorien wäh-

rend der Bauphase beanspruchen viel Platz), dass die städtischen und kantonalen Projekte (=Agglomerationsmassnahmen) realistischer Weise nicht vor Ende der Hauptarbeiten der SBB gestartet werden können. Diese zwingenden Abhängigkeiten nahmen Stadt und Kanton zum Anlass, das bisherige Flickwerk verschiedener Einzelmassnahmen und Projekte durch die Auflage eines Gesamtprojekts abzulösen. Dadurch erhoffen sich alle Beteiligten ein in sich schlüssiges Vorhaben, das die Kernanliegen der multimodalen Mobilität aufnimmt und eine bessere Wirkung aufweist, da die Bedürfnisse in sich abgestimmt und städtebaulich integriert sind. In Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung wurden bei der Eingabe der 4. Generation die bisherigen Agglo-Massnahmen rund um den Bahnhof Lenzburg abgemeldet und eine neue, ganzheitliche Massnahme (4021.4.003, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg) im B-Horizont eingereicht.

Aufgrund terminlicher Vorgaben rund um die Erarbeitung und Einreichung der 4. Generation musste das dazugehörige Massnahmenblatt auf Basis der funktionalen Studie Verkehr (März 2019) im Herbst 2020 erstellt werden. Seither wurden die Planungen stetig vorangetrieben, ein wichtiger Meilenstein wurde am 18. Mai 2021 mit dem Abschluss der Testplanung erreicht: In mehreren Varianten wurden die städtebaulichen Elemente und die Verkehrsinfrastruktur rund um den Bahnhof in einem offenen Workshop-Verfahren geprüft. Darauf aufbauend wurden zwei Vertiefungsstudien für den Bushof und den Bearbeitungsperimeter Ost lanciert. In beiden Fällen liegt nun ein konsolidierter Vorschlag auf Stufe Vorstudie vor. Die vorliegende Bearbeitungsstufe erlaubt es, die Investitionskosten sowohl beim Bearbeitungsperimeter Ost wie auch beim Bushof für öffentliche Bauten auf $\pm 30\%$ zu schätzen. Aus Sicht der Agglomeration Aargau-Ost entspricht der Planungsstand der Massnahme somit den Anforderungen, die der Bund an eine B-Massnahme dieser Grössenordnung stellt (Abbildung 1 Planungsstand Abbildung 1).

Der Bahnhof Lenzburg ist bereits eine wichtige intermodale Drehschreibe in der Agglomeration Aargau-Ost. In dieser Funktion soll der Bahnhof Lenzburg in Zukunft deutlich ausgebaut werden. Damit ist die Massnahme ein Leuchtturmprojekt, das für einen starken öV in der Agglomeration Aargau-Ost steht. Die Aufnahme der Massnahme in den B-Horizont ist ein wichtiges Zeichen, insbesondere gegenüber der Stadt Lenzburg. Es lässt sich schwer erklären, warum nach der Abmeldung von mehreren A- und B-Massnahmen die Nachfolgemassnahme im C-Horizont priorisiert wird. Mit dem B-Horizont würde ein kohärenter Terminplan von Agglomeration, SBB und BAV sichergestellt werden. Ausserdem kann so erreicht werden, dass die Massnahme von allen beteiligten Projektpartnern im erforderlichen Tempo weiter vorangetrieben wird und ab 2030 (nach Fertigstellung der Arbeiten von Seiten SBB) umgesetzt werden kann.

	Anforderung	Erfüllung	
Planungsstand 1	Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.	Gemäss Entwurf Prüfbericht ist Handlungsbedarf anerkannt	✓
	Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind.	Massnahmenbeschrieb benennt Umfang der Verkehrsdrehscheibe ausführlich; Massnahmenblatt benennt klar die nächsten Umsetzungsschritte	✓
	Die verkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt.	Die verkehrlichen Auswirkungen sind sehr allgemein im Sinn der grundlegenden Wirkung einer Verkehrsdrehscheibe umschrieben; für die Personenflüsse auf dem Bahnhofvorbereich wurde aufgrund der kritischen Platzverhältnisse eine Mikrosimulation durchgeführt und damit die Auswirkungen bildlich aufgezeigt (nicht im Massnahmenblatt dargestellt).	✓
	Die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.	Die Kosten wurden anhand eines einfachen Mengengerüsts pro Teilmassnahme grob geschätzt. Inzwischen wurden die Kosten auf Basis eines verfeinerten Mengengerüst gemäss Testplanung weiter auf ca. ± 30 % eingegrenzt.	✓
Planungsstand 2	Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 30 %), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.	Die Machbarkeit in verkehrlicher Hinsicht wurde bereits mit der funktionalen Studie Verkehr erbracht. Eine Vorstudie / Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt mit der Synthese der Testplanung vor. Die Kosten wurden auf Basis eines verfeinerten Mengengerüsts gemäss Testplanung weiter eingegrenzt und erfüllen die Schätzgenauigkeit von ca. ± 30 %. Im vorliegenden Bericht wurden die vorläufigen Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit, der Umwelt und der Betriebskosten gemacht.	✓
	Variantevergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor.	Die Testplanung im Varianzverfahren (offenes Workshopverfahren) trägt dem Variantenstudium und den Projektoptimierungen Rechnung. Durch das mehrstufige, iterative Workshopverfahren wurden die intermodalen Varianten berücksichtigt.	✓

Abbildung 1 Planungsstand

Antrag: Umpriorisierung von C → B

b) Massnahme 4021.4.010, Fussgängersteg zwischen Künten und Fischbach-Göslikon (FVV 5.3)

Mit dem geplanten Fussgängersteg über die Reuss soll eine Lücke im Fuss- und Velowegnetz im mittleren Reusstal geschlossen werden. Die Standortwahl wurde mit den verschiedenen Gemeinden im betroffenen Gebiet eng koordiniert. Der gewählte Standort zwischen den beiden benachbarten Gemeinden Fischbach-Göslikon und Künten schloss am besten ab, da dort der Eingriff in die sensible Auenlandschaft des Reusstals geringgehalten werden kann. Durch den Steg wird das für die Agglomeration Aargau-Ost wichtige Naherholungsgebiet Reusstal für den Fuss- und Veloverkehr deutlich besser erschlossen. Der Steg verbindet zudem zwei Standorte eines Schulverbands und kann künftig auch für den Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo genutzt werden. Die Massnahme bettet sich ausserdem hervorragend in das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost ein, dass eine gut ausgebaute Fuss- und Veloinfrastruktur sowie eine massvolle Nutzung der Natur- und Erholungsräumen in Siedlungsnähe vorsieht.

Damit der Steg möglichst schonend und nachhaltig in der schützenswerten Landschaft des Reusstals zu liegen kommt, wurde bei der Standortwahl und der Projektierung des Stegs auf die nationalen Schutzgebiete Rücksicht genommen:

- Bei der Standortwahl wurde darauf geachtet, die möglichen Konflikte zum BLN-Objekt 135 ("Reusslandschaft") zu minimieren. So kommt der Steg an einem Uferabschnitt gelegen, der auf beiden Seiten durch Eingriffe wie einen Campingplatz oder bis ans Ufer reichende Bewirtschaftung geprägt ist. Durch diese bereits bestehenden Nutzungen sind keine schützenswerten Biotope betroffen. Die, für die Reusslandschaft typischen Elemente, wie Mäander, Altwasser oder ursprüngliche Uferwälder befinden sich nicht im unmittelbaren Projektperimeter.
- Die schützenswerten Kerne des Auengebiets 88, die "tote Reuss" und die "alte Reuss", werden durch den geplanten Steg nicht berührt. Der betroffene Bereich des Auengebiets ist dagegen heute schon in seiner schützenswerten Funktion eingeschränkt. Zur grossmöglichen Schonung des Gebiets wurde die Spannweite der Brücke so erweitert, dass keine Stütze im Auengebiet zu liegen kommt.
- Auch das im Projektperimeter gelegene Amphibienlaichgebiet AG202 wird vom Steg überspannt und ist nur während der Bauphase beeinträchtigt. Die Bauphase wird daher auf die Laichzeit der betroffenen Amphibien abgestimmt.

Zusammen mit den Naturschutzverbänden Pro Natura, WWF und BirdLife sind die Gemeinden Künten und Fischbach-Göslikon bestrebt, für die bereits minimierten Beeinträchtigungen, ökologische Ausgleichsflächen zu finden.

Antrag: Umpriorisierung von C → A

c) Massnahme 4021.4.013, Neuer Fussweg vom Erlismattweg in die Reussebene (FVV 5.6)

Bei der geplanten Massnahme handelt es sich nicht um einen weiteren Feldweg. Im Gegenteil, sie besteht aus einer Treppe und einem Mergelfussweg. Die Treppe liegt innerhalb der Bauzone. Der Mergelweg wird auf einem bereits existierenden Trampelpfad errichtet. Die Massnahme kommt damit den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute. Im Einklang mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost wird dank dieser Verbindung die Infrastruktur für den Fussverkehr gestärkt und die Reussebene als lokales Naherholungsgebiet besser erschlossen. Dies kommt insbesondere auch künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der geplanten Überbauung am Ortsrand von Eggenwil zugute.

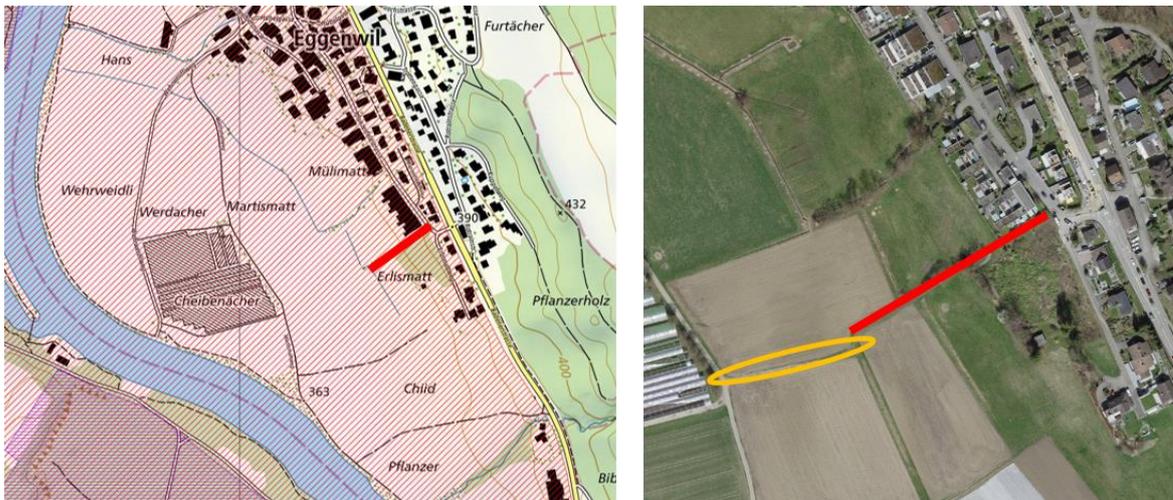


Abbildung 2: Massnahme in Rot eingezeichnet, in Orange ist der bestehende (Feld-)Weg eingezeichnet. Treppe befindet sich im östlichsten Teil. Auf dem Satellitenbild ist zudem der bestehende Trampelpfad erkennbar.

Antrag: Umpriorisierung von C → A

Massnahme 4021.4.017, Velovorzugsroute Abschnitt Baden A1-Esp (FVV 5.7)

Die Agglomeration Aargau-Ost will den Veloverkehr fördern, um dessen Anteil bei den zurückgelegten Gesamtstrecken deutlich zu erhöhen. Erreicht werden soll dieses Ziel unter anderem mit den geplanten Velovorzugsrouten. Mit einem entsprechend ehrgeizigen Zeitplan werden die Massnahmen vorangetrieben. Aufgrund weiterer Abklärungen musste bei der Velovorzugsroute FVV 5.7 (Baden A1-Esp) nun festgestellt werden, dass ein Baubeginn bis 2028 aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr realistisch ist. Bedingt ist diese Verzögerung unter anderem durch:

- Planerische Abhängigkeiten von anderen Projekten mit Verzögerung:
 - Umgestaltung Mellingerstrasse (SR4): Verzögerung um 2-3 Jahre (Umsetzung weiterhin in Generation 4 geplant)
 - Handlungs- und Schlüsselgebiet Galgenbuck (S2.1): Überbauung soll später erfolgen als geplant
- Abstimmung zwischen Kanton und Stadt Baden bezüglich Realisierung verschiedener Projekte im Massnahmenperimeter
- Im Rahmen der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung (rGVK Ostaargau [ehemals OASE]) wurde die Velovorzugsroute im Raum Baden noch nicht festgesetzt.

Da eine Fristerstreckung bei pauschalen Massnahmen nicht möglich ist, beantragen wir eine Zurückpriorisierung in den B-Horizont. Nichtsdestotrotz bleibt die Velovorzugsroute ein essentieller Bestandteil des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und soll im Rahmen der 5. Generation realisiert werden.

Antrag: Umpriorisierung von A → B

d) Massnahme 4021.4.017: Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch (FVV 5.10)

Die Velovorzugsroute von Windisch nach Gebenstorf ist eine Schlüsselmasnahme des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost. Sie wird zusammen mit der Fortsetzung nach Baden das zentrale Rückgrat für den Veloverkehr in der Agglomeration bilden. Die Linienführung soll möglichst direkt sein und die verkehrsreichen Hauptachsen umgehen. Nur durch solche schnellen und sicheren Verbindungen erreichen wir eine Änderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs. Die geplante Linienführung erfüllt diese Vorgaben. Das Vorhaben führt an den BLN-Objekten 1019 und 1305 sowie am Waldreservat 160-AG_W829 vorbei ohne deren Perimeter zu queren (Abbildung 3). Das IANB-Objekt AG881 wird im Osten berührt, es handelt sich aber nicht um ein (besonders schützenswertes) Laichgebiet. Das Auengebiet 37 wird von der geplanten Vorzugsroute durchquert, allerdings folgt die Velovorzugsroute dort der stark befahrenen Bahnlinie Brugg – Baden und wird auf bereits bestehenden (Feld-)Wegen errichtet. Die Beeinträchtigung des schützenswerten Auengebiets ist damit auf ein absolutes Minimum reduziert und die Velovorzugsroute steht nicht im Widerspruch zu den Schutzzielen der Auenverordnung (Art. 4). Im kantonalen Richtplan ist die Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf bereits festgesetzt.

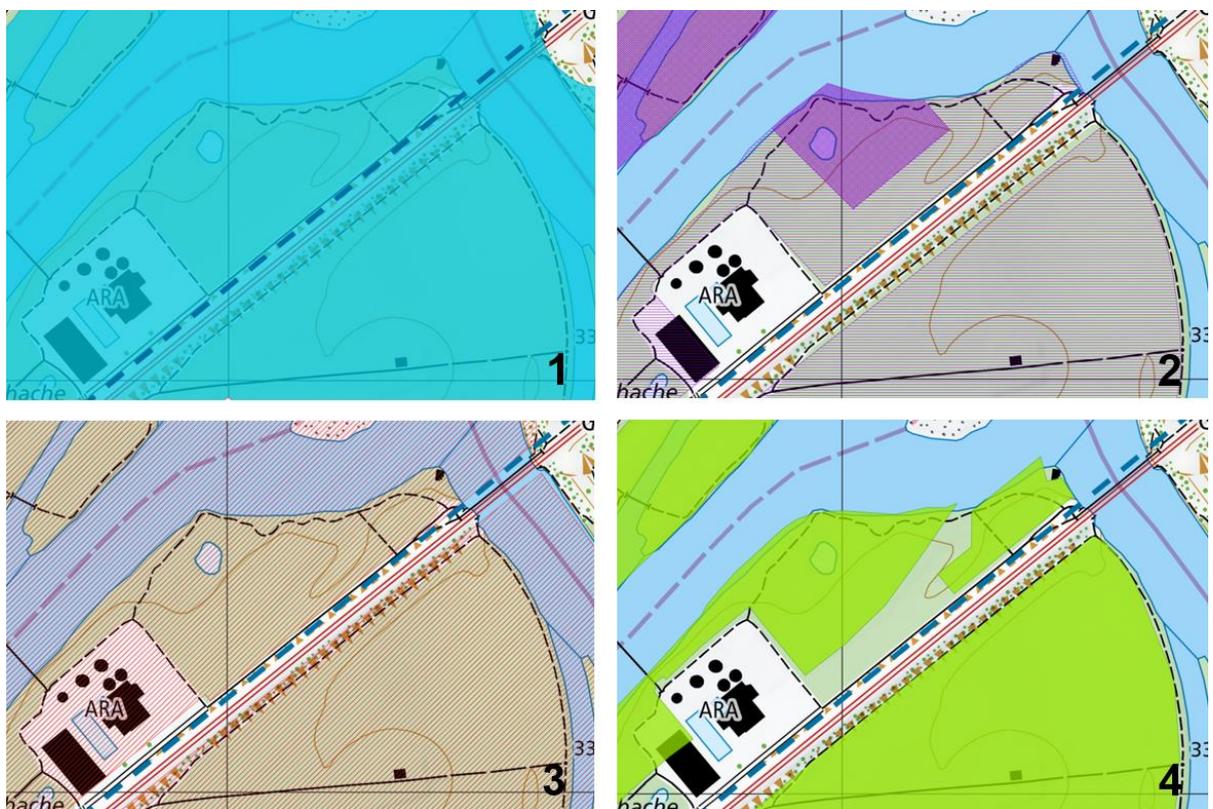


Abbildung 3: Die Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch (FVV 5.10) inkl. Brücke (FVV 5.11), blau gestrichelte Linie, im landschaftlich sensiblen Gebiet des Wasserschlosses. Bild 1 zeigt das Auengebiet (blau), Bild 2 die ANB Amphibiengebiete (dunkelviolett Laichgebiet, hellviolett Nährstoffpufferzone und enger Lebensraum), Bild 3 zeigt das BLN-Gebiet und Bild 4 den Perimeter des Waldreservats.

Antrag: Umpriorisierung von C → B

e) Massnahme 4021.4.018, Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch, Brücke über die Reuss (FVV 5.11)

Die Reussbrücke ist ein essentieller Bestandteil der Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf (FVV 5.10). Diese wird zusammen mit der Fortsetzung nach Baden das zentrale Rückgrat für den Veloverkehr in der Agglomeration bilden. Die Linienführung soll möglichst direkt sein und die verkehrsreichen Hauptachsen umgehen. Nur durch solche schnellen und sicheren Verbindungen erreichen wir eine Änderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs. Die geplante Linienführung erfüllt diese Vorgaben. Das Vorhaben führt an den BLN-Objekten 1019 und 1305 sowie am Waldreservat 160-AG_W829 vorbei ohne deren Perimeter zu queren (Abbildung 3). Die Brücke FVV 5.11 liegt im Auengebiet 37, allerdings wird die Fuss- und Velobrücke an die bestehende, viel befahrene Reussbrücke der SBB angebaut (das heisst es wird keine zusätzliche Brücke errichtet). Die Beeinträchtigung des schützenswerten Auengebiets wird damit auf ein absolutes Minimum reduziert, ein Widerspruch zu den Schutzziele der Auenverordnung (Art. 4) ist nicht zu erkennen. Im kantonalen Richtplan ist die Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf inklusive Brücke bereits festgesetzt.

Antrag: Umpriorisierung von C → B

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.



Carlo Degelo
Leiter Abteilung Verkehr



Jonas Lucas
Projektleiter

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
062 835 33 30
verkehr.aargau@ag.ch
www.ag.ch/bvu

BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT

Amt für Raumplanung

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

11.08.2022

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Stellungnahme der Agglomeration AareLand

Die Kantone Aargau und Solothurn bedanken sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Agglomerationen werden positiv angesehen.

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand gemeinsam Stellung zur Frage 8.

Frage 8: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht wohlwollend zur Kenntnis, insbesondere die Attestierung der guten Wirkung des Agglomerationsprogramms AareLand, die hohe Wirkung der eingebrachten Massnahmen und den Mitfinanzierungsgrad von 35 %. Bei einzelnen Massnahmen wird eine Überprüfung der Priorisierung gewünscht. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

VERAS

a) Massnahme 2581.4.006, Suhr, VERAS

Antrag

Teilumpriorisierung von B → A

Begründung und Vorschlag

Aufteilung des Projekts VERAS in zwei Abschnitte entsprechend ihrer Dringlichkeit, ihrer verkehrlichen Wirkung, der Entlastungswirkung des Siedlungsraums (Zentrum von Suhr, Helgefild-Quartier) sowie der bau- und verkehrstechnischen Umsetzbarkeit der Abschnitte.

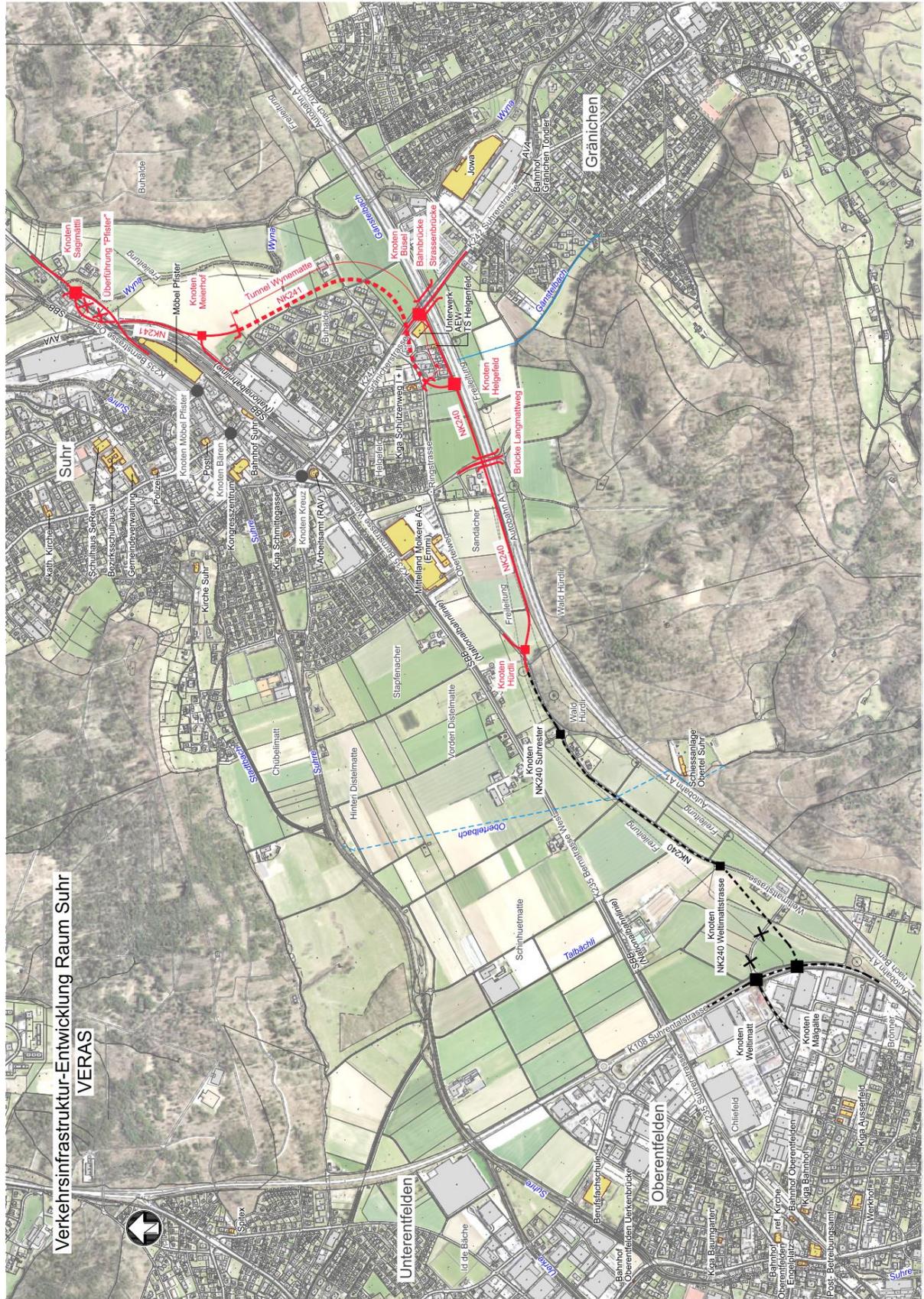


Abbildung 1: Übersicht VERAS

a.a) Abschnitt Ostumfahrung

(Abbildung 1: Darstellung rot; Knoten Sagemätteli, Überführung SBB Pfister, Knoten Meierhof, Tunnel Wynematte, Knoten Helgeföld, Knoten Büsel Bahn- und Strassenbrücke A1, NK 240, Brücke Langmattweg, Knoten Hürdli, Verbindung Bernstrasse Ost-Gränicherstrasse inkl. Brücke über A1 und Anbindung an Weltimattstrasse im Bereich Hürdli)

Unterantrag

Umpriorisierung von B → A

Begründung und Vorschlag

Mit dieser Massnahme können das Zentrum von Suhr entlang der bestehenden Kantonsstrassen K235 (Bernstrasse Ost und West bis Kreisel Kreuz) sowie die K242 (Gränicherstrasse) wirkungsvoll entlastet werden. Zudem trägt die Massnahme zur Förderung der Quartierentwicklung Helgeföld im Bereich der heutigen Gemeindestrasse (Ringstrasse – Obertelweg) bei. Die durch den geplanten Kapazitätsausbau auf der SBB-Linie Zofingen–Lenzburg verursachten zusätzlichen Schliesszeiten am Bahnübergang werden mit der Überquerung der SBB-Linie durch das Brückenbauwerk aufgefangen. Dies dient neben dem MIV auch dem Veloverkehr auf der Kantonalen Radroute Suhr–Hunzenschwil.

Der Ausführungszeitraum der Baumassnahmen der Ostumfahrung ist gemäss der aktuellen Planung 2026–2031.

Die Investitionskosten betragen 178,1 Millionen Franken.

a.b) Abschnitt Südumfahrung

(Abbildung 1: Darstellung schwarz gestrichelt; Knoten Hürdli bis Anbindung an Suhrentalstrasse)

Unterantrag

Umpriorisierung von B → C

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme beinhaltet insbesondere eine Umgestaltung der Anschlussituation der heutigen Gemeindestrasse an die Suhrentalstrasse K108 sowie einen, dem prognostizierten höheren Verkehrsaufkommen angemessenen Ausbaustandard der heutigen Gemeindestrasse. Gemäss Richtplanbeschluss des Kantons Aargau wird diese Gemeindestrasse mit dem Beschluss des Verpflichtungskredits für die Bauausführung von VERAS zur Kantonsstrasse. Die Anschlusslösung an die Suhrentalstrasse soll auch in Zusammenhang mit der Flankierenden Massnahme "2581.4.024, Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (Velo)" nochmals gründlich geklärt werden und die Massnahme soll gemäss Vorschlag des provisorischen Prüfberichts im C-Horizont verbleiben.

Die ursprünglichen Investitionskosten für VERAS von 207 Millionen Franken verringern sich dadurch um 28,9 Millionen Franken auf 178,1 Millionen Franken.

VERAS FlaMa

b) Massnahme 2581.4.032, Suhr, Einmündung Schmittegasse (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von B → A

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme ist als flankierende Massnahme zu VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen. Sie zielt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Veloverkehrs.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

c) Massnahme 2581.4.033, Suhr / Gränichen / Oberentfelden, Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von B → A

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme ist unabhängig vom Projekt VERAS. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs durch bessere Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern (Mobilitätsdrehscheibe) und sollte baldmöglichst umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

d) Massnahme 2581.4.017, Suhr, Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von C → A

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme kann unabhängig vom Projekt VERAS als flankierende Massnahme umgesetzt werden und zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

e) Massnahme 2581.4.018, Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von C → A

Begründung und Vorschlag

Massnahme sollte als flankierende Massnahme zu VERAS möglichst rasch umgesetzt werden. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Die Massnahme ist in Koordination mit VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,15 Millionen Franken.

f) Massnahme 2581.4.021, Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)

Antrag

Umpriorisierung von C → B

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme ist koordiniert im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

g) Massnahme 2581.4.036, Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

Antrag

Umpriorisierung von C → B

Begründung und Vorschlag

Die heutigen Rampenneigungen sowie die verfügbaren Verkehrsflächen (Breite der bestehenden Unterführung) entsprechen nicht den Anforderungen aus dem BehiG und denen einer kantonalen Veloroute. Das Verkehrsvolumen wird zudem in den kommenden Jahren aufgrund der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Zusammenarbeit von Gränichen und Suhr im Schulbetrieb weiter zunehmen. Diese Massnahme steht in engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit von SBB und Aargau Verkehr AG (AVA) für die Umsetzung des BehiG bis Ende 2023 (Zugang zu den Perrons und Anpassung Perronkante Bahnhof Suhr). Das BAV erwartet von SBB und AVA die Umsetzung der BehiG-Massnahme, hat ihnen jedoch signalisiert, dass bei einer Verschiebung des Umsetzungszeitpunkts aufgrund eines gemeinsamen Projekts ein Entgegenkommen möglich ist.

Die Gemeinde Suhr, SBB, AVA und BVU erarbeiten aktuell gemeinsam ein solches Projekt. Im Rahmen dieses Projekts werden auch flankierende Massnahmen als Teil von VERAS auf der Bernstrasse Ost Gegenstand der Betrachtungen sein.

Mit Blick auf die Dringlichkeit der Umsetzung des BehiG sowie der Umsetzung von flankierenden Massnahmen zu VERAS ist diese Massnahme daher in die Priorität B zu setzen.

Die Investitionskosten betragen 17,0 Millionen Franken.

h) Massnahme 2581.4.040, Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von C → B

Begründung und Vorschlag

Die Massnahme steht in verkehrlichem Zusammenhang mit VERAS, Priorisierung Veloverkehr und Reduktion Durchfluss auf Kantonsstrasse im Innerortsbereich, parallel mit Umsetzung von VM-Massnahme zur Durchflusssteuerung. Sie muss mit der Realisierung der neuen Brücke über die SBB umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 1,0 Millionen Franken.

i) Massnahme 2581.4.041, Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von C → B

Begründung und Vorschlag

Massnahme zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden und sollte daher in Prio. B umgesetzt werden. Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

j) Massnahme 2581.4.042, Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)

Antrag

Umpriorisierung von C → B

Begründung und Vorschlag

Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,65 Millionen Franken.

AARAU, FUSS- UND VELOVERBINDUNG AARENAU – TELLI

k) Massnahme 2581.4.023, Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli

Antrag

Umpriorisierung von C → A

Begründung und Vorschlag

Bewertung erfolgte nach Planungsstand 2 (wie im Massnahmenblatt angekreuzt), notwendig ist jedoch bis 10 Mio. nur Planungsstand 1, welcher erfüllt ist.

Die Investitionskosten betragen 10 Millionen Franken.

ENTLASTUNG OENSINGEN

l) Massnahme 2581.4.019, Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt

Antrag

Wir bitten den Bund um eine Handlungsempfehlung, auf was wir besonders achten müssen, damit diese Massnahme bei der Prüfung der 5. Generation auch wirklich in der Priorität A eingestuft werden kann.

Begründung und Vorschlag

Der Antrag ist methodisch bedingt. Der Bund kombiniert bei der Beurteilung verschiedene Methoden, wobei für Oensingen wie beantragt eine Einstufung im Horizont B resultiert. Die Trägerschaft beabsichtigt diese Massnahme weiterzuentwickeln und in der 5. Generation im A-Horizont einzureichen, womit auch ein entsprechendes Prüfungsergebnis angestrebt wird. Sie bittet den Bund daher um entsprechende Hinweise für die weitere Planung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

Carlo Degelo
Leiter Abteilung Verkehr

Sacha Peter
Chef Amt für Raumplanung



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



Inhalt

Management Summary.....	3
1 Einleitung.....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage	5
3 Beantwortung der Fragen.....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation	8
3.3 Weitere Bemerkungen.....	15
4 Schlusswort.....	16



Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit 9 Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser unermüdliches Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragsatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserungen der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BL/BS: Tram Bachgraben ▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) ▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen 2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hégenheim: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim ▪ Hésingue: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim ▪ Saint-Louis: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen 2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen 3) nicht programmrelevant (NPR) → C



4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt 2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schifflacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen. 2) Umpriorisieren von C → B: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme) ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring



1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Verein Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder besprochen (Regierungen, Parlamente etc.), formale Beschlüsse der Mitglieder (RRB's etc.) waren hingegen nicht in allen Fällen möglich.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über 10 Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen unsere Agglomeration grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel 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 der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit 9 Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass das Programm eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen 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 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundesseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen



Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie- Branche, ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life-Sciences-Bereich erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute der Entwicklung hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse sein sollte, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - wird nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen Plan B für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022¹). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen

¹ https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf



Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität, gravierende Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund hier seiner Verantwortung gerecht zu werden und die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

3 Beantwortung der Fragen

3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

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

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zu den Strategien des Bundesrats, zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Agglomerationsprogrammen werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.



Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

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

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird insbesondere zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte gestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, gemäss Prüfbericht keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramm Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hinsichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp 2 Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu be-



grüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrhythmus) ist eine Einschätzung des Bundes diesbezüglich jedoch unerlässlich.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem soll das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu geben, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022»). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf den Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomerationsmassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht (...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...) zu streichen.

Velomassnahmen im Teilraum FR:

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des FVV im Rahmen von BGK ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.



Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurde in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht, wie in Frankreich. Mehr als 1/3 dieser Massnahmen liegen auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz vom AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses

Nein.

Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und den neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letztere Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme eingehen.

Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten

Nein.



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 zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren, verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzudenken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist insbesondere bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden, als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährdet die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bach und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
Antrag:	C → A

4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und damit verbundene S-Bahn Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
Antrag:	B → A

4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden durch den motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf den ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
Antrag:	B → A

4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
Antrag:	A → B



4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projekträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
Antrag:	A → C

4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme aus dem Programm entfernt werden (nicht programmrelevant (NPR) → C). Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgegleist werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projekträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
Antrag:	NPR → C

Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und es nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll.»
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert»

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
----------------------	--

Antrag: Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Betroffene Projekte:
 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude
 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Antrag:
 Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen:
 ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
 ▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
 ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
 ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring
 Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B:
 ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
 ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
 ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

3.3 Weitere Bemerkungen

Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.



4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramm Basel 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.

Isaac Reber

Präsident Verein Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller

Vize-Präsidentin Agglo Basel
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann

Landrätin des Landkreises Lörrach

Jean-Marc Deichtmann

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

Stephan Attiger

Regierungsrat Kanton Aargau

Sandra Kolly

Regierungsrätin 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 im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)