



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Basel

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0114

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	10
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	13
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	19
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	24
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	25
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	25
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	26
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	28
ANHANG 1	29
ANHANG 2	30

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Basel bestehend aus:

- Teil 1 – Hauptbericht, 30. Juni 2012
- Teil 2 – Massnahmenbericht, 30. Juni 2012
- Teil 3 – Kartenband, 30. Juni 2012
- Teil 4 – Umsetzungsbericht, 30. Juni 2012
- Strategie 2030, Trinationale Agglomeration Basel

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 30. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Die Agglomeration Basel ist in der Zusammenarbeit und Planung über die Grenzen von vier Kantonen und drei Staaten hinweg mit einer äusserst komplexen Ausgangslage konfrontiert. In der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wurden mit der Schaffung einer trinationalen Trägerschaft und bei der Erarbeitung eines gemeinsamen Zukunftsbildes, der Teilstrategien in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft und in agglomerationsweiten Massnahmen seit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation weitere Fortschritte gemacht. Die länderübergreifende Abstimmung der Verkehrssystementwicklung kann aber noch vertieft werden. Trotz deutlichen Abhängigkeiten von zahlreichen übergeordneten Projekten schafft es die Agglomeration mit ihren Planungen, eine gute Wirkung bei der Verbesserung des Verkehrssystems zu erzielen.

Die überzeugende Stärke des Agglomerationsprogramms Basel liegt in der Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems. Im Umgang mit den Abhängigkeiten von zahlreichen übergeordneten Massnahmen wird ein zweckmässiger pragmatischer Weg eingeschlagen. Insbesondere das Tramnetz wird im Kernbereich und in einzelnen inneren Korridoren zweckmässig ausgebaut. Beim Langsamverkehr werden konkrete Massnahmen ergriffen und die Intermodalität gezielt gestärkt. Die Erreichbarkeit des Agglomerationskerns und einiger Entwicklungsgebiete wird verbessert. Weiter ist im Bereich Siedlung die über die Staats- und Kantonsgrenzen hinausgehende gemeinsame Konkretisierung von Entwicklungsvorstellungen, insbesondere mit einer Konzentration auf definierte innere Korridore als Stärke zu nennen.

Eine Schwäche des Agglomerationsprogramms liegt in den noch zu wenig lenkungsstarken Massnahmen zur Verringerung der Zersiedelung namentlich im äusseren Perimeter sowie in Deutschland und Frankreich. Dies wird durch den wenig intensiven Einbezug der kommunalen Ebene in allen Staaten nochmals verstärkt. Verkehrsseitig sind die lediglich in lokalen Massnahmen erkennbare Lenkung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der geringe Stellenwert nachfrageseitiger Massnahmen als Schwächen zu nennen.

Die Verbesserung der Sicherheit ist kein Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms, es können jedoch aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen lokal positive Wirkungen erzielt werden.

Durch die Massnahmen beim ÖV und Langsamverkehr kann eine Veränderung des Modal Splits zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr erwartet werden, die jedoch durch die noch zu wenig entwickelten Massnahmen beim MIV wieder etwas relativiert wird. Gesamthaft kann nur eine geringe Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen erwartet werden. Die noch ungenügende Flächendeckung konkreter Massnahmen gegen die Zersiedelung lassen hingegen kaum einen positiven Effekt in Bezug auf den Ressourcenverbrauch zu.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Basel belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 899.29 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 685.04 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 214.25 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
2701.2.021	Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	98.00	87.82	30.74
2701.2.029	Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	6.00	5.84	2.04
2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	8.00	7.78	2.72
2701.2.055	M2	Basel-Dreispez: Knotenanpassungen	25.00	24.32	8.51
2701.2.056	M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	48.00	46.69	16.34
2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	20.00	5.40***	1.89
2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	15.00	4.49***	1.57
2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	19.00	7.20***	2.52
2701.2.072	LV1-1	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	6.00	5.84	2.04
2701.2.075	LV1-4	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	6.81	2.38
2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	1.46	0.51
2701.2.084	LV1-13	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	5.00	4.86	1.70
2701.2.092	LV1-21	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5.00	4.86	1.70
2701.2.097	LV1-26	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	7.78	2.72
2701.2.098	LV1-27	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	4.00	3.89	1.36
2701.2.142	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.43	6.25	2.19
2701.2.149		LV A-Liste (Anhang 1)		11.45	4.01
	Summe			242.74	84.94

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehrs durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
2701.2.022	Ö16	Tramverlängerung Stücki - Kleinhüningen	41.00	36.74	12.86
2701.2.023	Ö18a	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	80.00	71.69	25.09
2701.2.024	Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“ / Binningen	25.00	22.40	7.84
2701.2.039	Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz	60.00	53.77	18.82
2701.2.040	Ö18b	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	60.00	53.77	18.82
2701.2.041	Ö20	Tramverlängerung Allschwil-Letten	20.00	17.92	6.27
2701.2.042	Ö21	Expresstram Linie 10	20.00	17.92	6.27
2701.2.043	Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben	20.00	17.92	6.27
2701.2.046	Ö33	Linienschiffahrt auf dem Rhein	6.00	5.84	2.04
2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	45.00	16.12**	5.64
2701.2.068	M3	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	40.00	38.91	13.62
2701.2.070	M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	4.00	1.50**	0.53
2701.2.071	M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	12.00	1.80**	0.63
2701.2.076	LV1-5	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	2.00	1.95	0.68
2701.2.090	LV1-19	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.50	2.43	0.85
2701.2.110	LV2-2	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	8.00	7.78	2.72
2701.2.113	LV2-5	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	2.00	1.95	0.68
2701.2.114	LV2-6	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	10.00	9.73	3.40
2701.2.115	LV2-7	Basel: Seevogelbrücke	8.00	7.78	2.72
2701.2.116	LV2-8	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	17.00	16.54	5.79
2701.2.118	LV2-10	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	2.00	1.79	0.63
2701.2.119	LV2-11	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	10.00	9.73	3.40
2701.2.120	LV2-12	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-	5.00	4.86	1.70
2701.2.121	LV2-13	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	16.00	15.56	5.45
2701.2.123	LV2-15	Fuss-und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel	4.50	4.38	1.53
2701.2.150		LV B-Liste (Anhang 1)		1.52	0.53
	Summe			442.30	154.78

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Basel handelt es sich um eine grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich die Kantone und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität des ÖV-Systems wird deutlich gesteigert. Insbesondere das Tramnetz wird systematisch erweitert und die zentralen grenzüberschreitenden Beziehungen werden verbessert. Massnahmen im Kern der Agglomeration helfen, das Netz zu stabilisieren und flexibel zu gestalten. Die Abstimmung zwischen dem ÖV-Rückgrat und dem Feinverteiler sowie dem Regionalbussystem ist allerdings kaum aufgezeigt. Eine deutliche, auch grenzüberschreitende Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes ist strategisch angegangen, jedoch ist der Konkretisierungsgrad der Massnahmen noch ungenügend. Die Zusammenarbeit mit den ausländischen Partnern ist weiter auszubauen, um die Plausibilität der Entwicklung des künftigen S-Bahnnetzes zu erhöhen. ▪ Die Intermodalität wird weiter gefördert, insbesondere durch Verbesserungen an multimodalen Umsteigepunkten (u.a. Basel Badischer Bahnhof, Saint-Louis, Muttenz). Diese tragen zur Attraktivierung der Transportkette bei. In Augst werden durch die Verbindung der Tramlinie mit dem Bushof weitere Potenziale genutzt. Ein einheitlicher verbesserter Tarifverbund über die Grenzen hinweg wird trotz anerkanntem Handlungsbedarf nicht angegangen. ▪ Im Langsamverkehr werden die flächendeckend erhobenen Schwachstellen im Hauptnetz angegangen. Die Trennwirkungen des Rheins und der Bahninfrastrukturen werden auf wichtigen Verbindungen vermindert. Auch die systematische Erhebung und Behebung kleinerer Schwachstellen in lokalen Netzen tragen zur laufenden Verbesserung des Systems bei. Die konkrete Umsetzung

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

durch die Gemeinden ist jedoch im Agglomerationsprogramm kaum erläutert. In den äusseren Korridoren, in Frankreich und Deutschland werden kaum Massnahmen vorgesehen.

- Die Erweiterungen des ÖV-Systems, die Verbesserungen der Langsamverkehrsverbindungen im Innenstadtbereich und in den inneren Korridoren wie auch die Verstetigung des MIV durch Umgestaltungen des Strassenraums erhöhen gezielt die Erreichbarkeit von zentralen Lagen im Agglomerationsperimeter (u.a. Dreispitz, Salina Raurica) und ermöglichen die Konzentration von Wohn- und Arbeitsplätzen an optimal erschlossenen Lagen. Umgekehrt bleibt die Erreichbarkeit wichtiger Entwicklungsgebiete, so im Birstal (Raum Aesch/Reinach/Dornach), im aargauischen Fricktal oder ausserhalb des Zentrums von Saint-Louis, zu sehr MIV-orientiert.

Schwächen

- Die Gesamtverkehrsstrategie, insbesondere die Abhängigkeiten zwischen über- und untergeordnetem Netz und zwischen ÖV und MIV sind für den Agglomerationskern sowie zentrale Teilräume der Agglomeration nicht klar aufgezeigt. Auch das angestrebte grenzüberschreitende S-Bahn-Angebot und die damit verbundenen Netzergänzungen sind zu konkretisieren und noch vertiefter mit der Gesamtentwicklung abzustimmen.
- In den ausländischen Teilen der Agglomeration wird die Steuerung und Lenkung des MIV nicht angegangen. Auch der Umgang mit dem MIV aus den äusseren Korridoren am Übergang zu den inneren Korridoren und zum Agglomerationskern wird noch nicht genügend thematisiert. Es verbleiben dennoch einzelne Massnahmen mit punktuell positiver Wirkung (z.B. Quartier Gundeldingen).
- Nachfrageseitig werden trotz der komplexen Ausgangslage gute Ansätze angestrebt. Der Konkretisierungsgrad der Massnahmen ist aber ungenügend. Auch das Parkplatzangebot und die Parkplatzbewirtschaftung sind noch zu wenig konkret, insbesondere für die inneren und äusseren Korridore.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Die künftige Siedlungsentwicklung ist im Zukunftsbild sowie in den Teilstrategien Siedlung sowie Landschaft und Grünräume dargestellt, Massnahmen dazu wurden erarbeitet. Die Teilstrategie Siedlung ist eine über die Staats- und Kantonsgrenzen hinausgehende gemeinsame Konkretisierung von Entwicklungsvorstellungen, insbesondere mit einer Konzentration auf definierte innere Korridore. Die konkreten Aussagen sind wichtige erste Ansätze, deren Lenkungscharakter und Etappierung jedoch noch wesentlich weiterentwickelt werden müssen.
- Die Massnahmen zu den Schwerpunktgebieten unterstützen die Konzentration der Entwicklungen in den inneren Korridoren. Zu den angestrebten Gebietsentwicklungen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (Erlenmatt, Salina Raurica) kommen weitere (z.B. Hafen Kleinhüningen/3Land) hinzu. Die räumliche Ausdehnung der vorgeschlagenen Schwerpunktgebiete in den inneren Korridoren muss jedoch in gewissen Gebieten (wie Sundgau, Birstal, Fricktal) noch verfeinert werden, um die gewünschte lenkende Wirkung zu entfalten.

Schwächen

- Die Massnahme einer Siedlungsbegrenzungsstrategie (Stufe Richtplanung) wird als wichtiger Schritt in die richtige Richtung gewertet. Eine konkrete Len-

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

	<p>kungswirkung kann jedoch erst in wenigen Teilgebieten erreicht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiedene Themen wie Verkehrsintensive Einrichtungen, Bauzonen, innere Verdichtung oder Hochhäuser sind grundsätzlich behandelt oder der Umgang in den Ländern oder Kantonen erläutert. Damit sind erste gute Ansätze zur Innenverdichtung ersichtlich. Es fehlt jedoch noch eine konsequente und konkrete Lenkung zu einer Siedlungsentwicklung nach innen oder zu einer Verringerung der Zersiedlung. Konkrete Massnahmen zur Reduktion von Bauzonen, Neueinzonungsregelungen oder Kompensationsmechanismen werden noch nicht ergriffen. ▪ Punktuelle Umgestaltungen, Verkehrsmanagement- sowie Langsamverkehrsmassnahmen in einzelnen städtischen Gebieten wie Basel City, Gundeldingen und Liestal sowie Aufwertungen von Ortsdurchfahrten in den inneren Korridoren tragen zu Verbesserungen der Gestaltung im öffentlichen Raum bei. Es fehlt jedoch noch eine agglomerationsweite Strategie zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume.
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In einzelnen Gebieten werden Massnahmen zur besseren Koexistenz der Verkehrsteilnehmer getroffen und Unfallschwerpunkte entschärft. Damit kann eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Agglomeration nutzt das Agglomerationsprogramm nicht als Instrument zur konsequenten Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen. ▪ Die Agglomeration verfügt zwar über eine flächendeckende Analyse der Unfallschwerpunkte, wenn auch nach einer je nach Kanton oder Staat unterschiedlichen Definition. Es fehlt jedoch ein Programm mit flächendeckenden und systematisch abgeleiteten Massnahmen zur Entschärfung von Verkehrsachsen und -knoten mit Unfall- und Konfliktpotential.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die konsequente Umsetzung von Massnahmen im ÖV-System der Agglomeration werden nochmals gewisse Verbesserungen des Modal Split gegenüber dem Trend vor allem in den inneren Korridoren der Agglomeration erwartet. Ferner tragen Massnahmen zur Verstetigung des MIV in einzelnen Gebieten lokal zur Minderung von Luftschadstoff- und Lärmbelastungen bei. In den Randbereichen der Agglomeration und insbesondere in Frankreich und Deutschland besteht jedoch ein hoher Handlungsbedarf, der noch nicht entsprechend angegangen wird. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trotz der Teilstrategie Landschaft und Grünräume wirken Massnahmen zur Aufwertung von Landschafts- und Naturräumen nur äusserst lokal. Eine abgestimmte agglomerationsweite Massnahmenplanung ist noch ausstehend. ▪ Mit den im Agglomerationsprogramm ausgewählten Siedlungsentwicklungsgebieten in den inneren Korridoren und einzelnen Planungen auf Umsetzungsebene werden Ansätze zur Minderung des Flächenverbrauchs sichtbar. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind jedoch, insbesondere in den Gebieten mit starkem Handlungsbedarf, noch zu wenig lenkungsstark.

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

Umsetzungs- bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Basel und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).
------------------------	---

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 685.04 Mio. zuzüglich von CHF 214.25 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 899.29 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

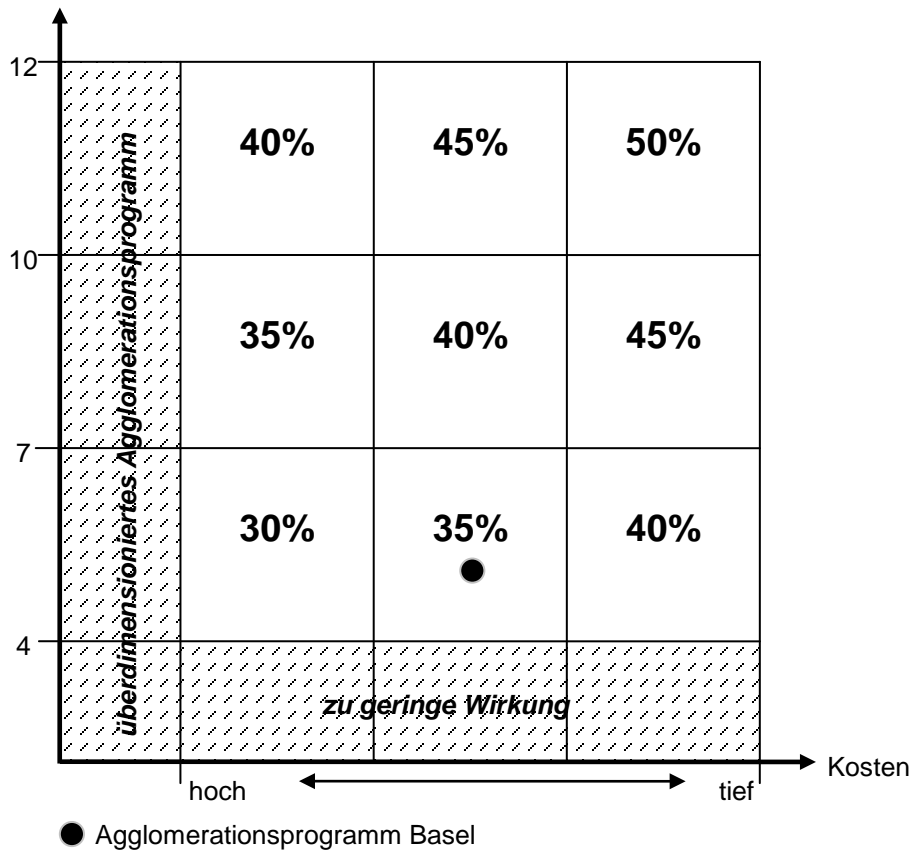


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
2701.2.011	Ü3	Entflechtung Pratteln, Wendegleis Rheinfelden	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2701.2.147, Entflechtung Pratteln, CHF 510 Mio., nicht durch den IF mitfinanziert, siehe Tab. 5-5 ▪ 2701.2.148, Wendegleis Rheinfelden, CHF 690 Mio., keine Priorisierung
2701.2.028	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2701.2.142, ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R, CHF 6.43 Mio., Priorität A ▪ 2701.2.143, ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhofsanlage, CHF 2.57 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
2701.2.030	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2701.2.144, ÖV-Drehscheibe Laufen - öV-Drehscheibe, CHF 39.60 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-7 ▪ 2701.2.145, ÖV-Drehscheibe Laufen - Veloabstellplätze, CHF 0.40 Mio., Priorität A1 ▪ ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz, CHF 15.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
2701.2.126	S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	A	Es handelt sich um Siedlungsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
2701.2.127	S2	Schwerpunktgebiet Basel-West / St. Johann	A	
2701.2.128	S3	Schwerpunktgebiet Allschwil	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
2701.2.129	S4	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispez	A	
2701.2.130	S5	Schwerpunktgebiet Birsstadt	A	
2701.2.131	S6	Schwerpunktgebiet Muttenz / Pratteln	A	
2701.2.132	S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica / Kaise- raugst	A	
2701.2.133	S8	Schwerpunktgebiet Rheinfeldern	A	
2701.2.134	S9	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal	A	
2701.2.135	S10	Schwerpunktgebiet Basel Ost / Riehen	A	
2701.2.136	S11	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	A	
2701.2.137	S12	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen / 3Land	A	
2701.2.138	S13	Schwerpunktgebiet Liestal	A	
2701.2.139	S14	Agglomerationsweite Siedlungsverdich- tungsstrategie	A	
2701.2.140	S15	Agglomerationsweite Siedlungsbegren- zungsstrategie	A	
2701.2.141	S16	Agglomerationsweite Hochausstrategie	A	
Verkehrsmassnahmen				
2701.2.064	V1	Harmonisierte Park- raumbewirtschaftung	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
2701.2.065	V2	Aufbau Mobilitätsma- nagement	A	
2701.2.066	V3	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	A	
2701.2.105	LV1-34	Velo Oberrhein	A	Die Massnahmen werden im ausländischen Teil des BFS-Perimeters umgesetzt. Ihre Wirkungen auf den Schweizer Teil der Agglomeration sind zu gering, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
2701.2.107	LV1-36	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerel- le Huningue	A	
2701.2.108	LV1-37	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
2701.2.125	LV2-17	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	B	
2701.2.143	Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - Anpassungen der Bahnhoferanlage	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
2701.2.025	Ö34	ÖV-Priorisierung und Busspuren	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
2701.2.027	Ö37	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer- /Belforterstrasse - Bachgraben- Allschwil	A	
2701.2.044	Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	B	
2701.2.045	Ö25	Tramknoten Schützenhaus	B	
2701.2.057	M7	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	A	
2701.2.063	M15	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	A	
2701.2.085	LV1-14	Münchenstein: Fuss- und Radweg Loogstrasse	A	
2701.2.086	LV1-15	Münchenstein: Fuss- wegverbindung Känelmattstrasse	A	
2701.2.100	LV1-29	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher- Strasse - Theodor Herzl-Strasse	A	
2701.2.101	LV1-30	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob- Dreispietz	A	
2701.2.102	LV1-31	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispietz	A	
2701.2.103	LV1-32	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	A	
2701.2.104	LV1-33	Basel: Veloverbindung	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
Lange Erlen				
2701.2.106	LV1-35	Velostation Lörrach	A	

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
2701.2.031	Ö31	ÖV-Drehscheibe Breitenbach	A	2.00
2701.2.062	M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	A	22.00
2701.2.077	LV1-6	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	A	0.20
2701.2.087	LV1-16	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	A	2.50
2701.2.094	LV1-23	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	A	1.50
2701.2.111	LV2-3	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	B	0.30
2701.2.146	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz	A	15.00

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
----------	--------	-----------	------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
2701.2.001	Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etap- pe)	390.00	STEP 1. Ausbauschnitt
2701.2.002	Ü5	Schienernanbindung an EuroAirport	265.00	Mit HGV-A sind 25 Mio. finanziert.
2701.2.006	Ü16	Entflechtung Liestal	320.00	ZEB
2701.2.009	G3	Schienernanbindung Süd Auhafen Muttenz	19.00	LV 2013-2016
2701.2.010	Ü2	Entflechtung Basel- Muttenz (Vollausbau)	450.00	STEP 1. Dringlichkeit > 2025
2701.2.013	Ü6	Ausbau Doppelspur Laufental	170.00	STEP 1. Dringlichkeit > 2025
2701.2.026	Ö36	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	28.00	LV 2013-2016
2701.2.147	Ü3	Entflechtung Pratteln	510.00	STEP 1. Dringlichkeit
--	--	N2 STOT (Strukturver- besserung Osttangente Basel), Schwarzwald- tunnel - Hagnau ("alte Variante")	915.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2
2701.2.003	Ü9	ABAC, Autobahn- schluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundel- dinger-Tunnel)	612.00	Netzvollendung
2701.2.019	Ü11	Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	420.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
2701.2.004	Ü12	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)
2701.2.005	Ü13	H18 Vollanschluss Aesch
2701.2.016	Ü14	H18 Muggenbergtunnel
2701.2.017	Ü15	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen
2701.2.058	M8	Knoten Angenstein / Aesch

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
A → B				
2701.2.022	Ö16	Tramverlängerung Stückli - Kleinhüningen	41.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Der Handlungsbedarf ist für diese Tramverlängerung noch nicht ausreichend nachgewiesen. Die Siedlungsentwicklung verläuft weniger dynamisch als erwartet, so dass eine Realisierung im B-Horizont angemessen ist.
2701.2.023	Ö18a	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	80.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Der Handlungsbedarf ist für diesen Abschnitt allein nicht genügend nachgewiesen. Auch ist der Nutzen der 1. Etappe zu gering, als dass eine Etappierung sinnvoll erschiene.
2701.2.024	Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, Spiesshöfli / Binningen	25.00	Reifegrad: genügend Die Massnahme begründet sich primär mit der Schaffung der notwendigen Netzkapazitäten für die Realisierung eines neuen Angebotes mit Expresstrams auf der Linie 10 (vgl. Massnahme 2701.2.042), die von der Agglomeration im B-Horizont vorgesehen ist.
2701.2.076	LV1-5	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	2.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Planungsreife und dementsprechend die Verlässlichkeit der Kostenschätzung sind unzureichend, da die Variantenwahl noch aussteht.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
2701.2.090	LV1-19	Pratteln: Neubau Übergang Güter- /Hardmattstrasse	2.50	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Planungsreife und dementsprechend die Verlässlichkeit der Kostenschätzung sind unzureichend, da die Variantenwahl noch aussteht.
A → C				
2701.2.020	Ö1	Regio S-Bahn Elektrifizierung Hochrhein- strecke Basel- Waldshut (- Erzingen)	120.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Nutzen und die Potenziale einer Elektrifizierung der Hochrhein-strecke für den schweizer Perimeter der Agglomeration Basel kann noch nicht aufgezeigt werden. Die Planungen sind zu vertiefen und in einem abgestimmten Gesamtkonzept einer trinationalen S- Bahnplanung abzustützen. Zusätzlich ist die Kohärenz mit der Strategie und die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters noch nicht ersichtlich und zu vertiefen. Weiter wäre eine Finanzierung unter allen beteiligten Partnern sicherzustellen. Als Alternative für eine Elektrifizierung ist zudem der Einsatz von Rollmaterial mit gekoppeltem Diesel/elektrifiziertem Antrieb zu prüfen.
2701.2.144	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - öV- Drehscheibe	39.60	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Kohärenz mit der A1-Massnahme Ö102 Busbahnhof Laufen, welche bereits eine Verbesserung der Zugänge zur Bahn (sowie Veloabstellplätze) beinhaltet, ist nicht erläutert. Dementsprechend ist der Zusatznutzen nicht beurteilbar.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
B → C				
2701.2.032	Ö2	Regio S-Bahn Herzstück	1050.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Ein attraktives, grenzüberschreitendes S-Bahn-Angebot kann grundsätzlich einen hohen Nutzen aufweisen und zu einer siedlungs- und umweltgerechten Mobilität sowie zur Entlastung des Tramnetzes beitragen. Die Dringlichkeit des Herzstücks als äusserst kostenintensive Massnahme zur Einführung eines solchen S-Bahn-Angebots ist indessen noch nicht genügend erkennbar. Im Hinblick auf die Agglomerationsprogramme 3. Generation sollten u.a. die folgenden Punkte beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voraussetzung für einen hohen Nutzen eines S-Bahnangebots sind ein unter den verschiedenen Verkehrsmitteln abgestimmtes trinationales Gesamtverkehrsangebot. Die Koordination mit der Siedlungsentwicklung in der Gesamtagglomeration ist ebenso von Bedeutung, dies umso mehr, als es auch gilt, eine die Zersiedlung möglicherweise fördernde Wirkung eines S-Bahn-Ausbaus zu vermeiden. • Das bestehende S-Bahn-Angebot der Agglomeration Basel scheint auch ohne Herzstück ein Verbesserungspotenzial in Richtung eines attraktiveren grenzüberschreitenden Angebotes aufzuweisen, das ohne eine Realisierung des Herzstücks ausgenutzt werden könnte. Bereits hier ist auf die Abstimmung mit den übrigen Verkehrsmitteln und der Siedlungsentwicklung zu achten. <p>Für die Bearbeitung eines solchen Vorhabens und der trinationalen Finanzierung eines allfälligen grossen Infrastrukturprojektes erscheint eine in Bezug auf Intensität und Verbindlichkeit verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit unerlässlich.</p>
2701.2.034	4	Regio-S-Bahn Haltestelle Mor- gartenring	12.00	Reifegrad: ungenügend.
2701.2.035	5	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	23.00	Grundsätzlich wird der Handlungsbedarf anerkannt. Für diese Massnahmen wurde jedoch die technische Machbarkeit noch nicht nachgewiesen. Die Haltestellen sind mit den weiteren Planungen des S-Bahn-Netzes abzustimmen.
2701.2.036	6	Regio-S-Bahn Haltestelle Rie- hen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	1.00	
2701.2.037	7	Regio-S-Bahn Haltestelle Dor- nach Apfelsee	17.00	
2701.2.038	Ö9	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	9.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Der Nutzen der Linie wird im Quervergleich als gering beurteilt. Die bauliche Dichte ist mässig und das Entwicklungspotenzial des Gebiets wird zu wenig aufgezeigt.</p>

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
2701.2.069	M5	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	24.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Diese Massnahme und der damit verbundene übergeordnete Vollanschluss Aesch entlasten das Zentrum von Dornach zu wenig. Die Massnahme weist zudem wegen bedeutender Abhängigkeiten zum H18 Vollanschluss Aesch nicht die nötige Projektreife für die A- oder B-Liste auf (siehe Tab. 5.6).
2701.2.109	LV2-1	Bahnhof Rheinfelden: neue Fuss- und Velounterführung im Westen	2.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Nutzen der Unterführung, welche über den Siedlungsrand hinaus führt, ist nicht klar. Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und das Nachfragepotenzial südlich der Bahngleise sind nicht nachgewiesen.
2701.2.117	LV2-9	Velostationen Regional-schwerpunkt Innenstadt Basel	20.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Nutzenpotenzial und Handlungsbedarf sind im Agglomerationsprogramm noch nicht ersichtlich.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
2701.2.034	4	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	12.00
2701.2.035	5	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	23.00
2701.2.036	6	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	1.00
2701.2.037	7	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	17.00
2701.2.144	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - öV-Drehscheibe	39.60

Tabelle 5-8

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeithorizont	Hinweis Konflikt/Schwierigkeit
2701.2.005	Ü13	-	H18 Vollanschluss Aesch	--	Flächenverbrauch im Ausbreitungsgebiet Wald (REN)
2701.2.007	G1	-	Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerkverkehr	A	Im TWW-Objekt Bad. Bahnhof
2701.2.017	Ü15	-	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen	--	Massive Zerschneidung von zwei grossen, intakten Landschaftszellen und Beeinträchtigung des Amphibienlaichgebietes von nationaler Bedeutung Nr. BL593 'Uf Sal Tonwarenfabrik'
2701.2.057	M7	5-2	Aesch, Zubringer Pfefferring	A	Separates Trassee entlang bestehender Strasse.
2701.2.058	M8	5-6	Knoten Angenstein / Aesch	--	BLN Gempenplateau und ISOS Objekt 13501 sind ungeschmälert zu erhalten.
2701.2.076	LV1-5	2-2	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	B	Birsbrücke ist vorzuziehen
2701.2.101	LV1-30	5-2	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispietz	A	TWW ist zu berücksichtigen

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
2701.2.102	LV1-31	5-2	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz	A	TWW ist zu berücksichtigen

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.2.021	Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis
2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC
2701.2.056	M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.2.022	Ö16	Tramverlängerung Stücki - Kleinhüningen
2701.2.023	Ö18a	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)
2701.2.039	Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz
2701.2.040	Ö18b	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)
2701.2.041	Ö20	Tramverlängerung Allschwil-Letten
2701.2.043	Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben
2701.2.046	Ö33	Linienschiffahrt auf dem Rhein
2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier
2701.2.068	M3	Verkehrerschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.2.132	S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica / Kaiseraugst

Tabelle 6-

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentraler Aspekt der Überarbeitung wäre im Bereich Siedlung die Weiterentwicklung von agglomerationsweiten Massnahmen gegen die Zersiedlung, u.a. durch Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und stärkeren Einbezug der kommunalen Ebene. Im Bereich Verkehr sind die Überprüfung der Gesamtverkehrsstrategie und der damit in Zusammenhang stehenden grossen Infrastrukturvorhaben, aber auch die Verstärkung der Verkehrslenkung und nachfrageseitigen Massnahmen hervorzuheben.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
2701.2.073	LV1-2	Fussgänger Verbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	A	0.50	0.49
2701.2.074	LV1-3	Neubadrain, Abschnitt Allschwilerweg bis Paradiesstrasse	A	0.50	0.49
2701.2.078	LV1-7	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	A	1.10	1.07
2701.2.080	LV1-9	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal- und Ergolzuferweg	A	0.50	0.49
2701.2.081	LV1-10	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	A	2.00	1.95
2701.2.082	LV1-11	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	A	0.50	0.49
2701.2.083	LV1-12	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	A	0.50	0.49
2701.2.088	LV1-17	Oberwil: Veloabstellplätze im Zentrum (Schnittstelle LV-Tram/Bus)	A	0.10	0.10
2701.2.089	LV1-18	Oberwil: Lückenschluss kantonale Radroute Feldstrasse	A	0.40	0.39
2701.2.091	LV1-20	Pratteln: Veloabstellanlage Bahnhof und Tram	A	0.30	0.29
2701.2.093	LV1-22	Sissach-Itingen: Ausbau Fuss- und Radweg	A	1.50	1.46
2701.2.095	LV1-24	Zwingen: Neubau Radweg Tunnelportal Eggflue	A	2.50	2.43
2701.2.096	LV1-25	Gedekte Bike&Ride- Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel/Riehen	A	1.50	1.46
2701.2.099	LV1-28	Riehen: Bahnquerungen S-Bahnlinie	A	0.75	0.73
2701.2.112	LV2-4	Oberwil: Fuss-/Velo Verbindung: Vorderbergquartier-Mühlemattquartier	B	0.60	0.58
2701.2.122	LV2-14	Anbindung neue S-Bahn Haltestelle Riehen Grenze	B	0.75	0.73
2701.2.124	LV2-16	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühlenteich	B	0.33	0.32
	Summe	A/B-Liste		14.33	13.96

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:
Kürzung LV A-Liste: CHF 0.85 Mio.* / Kürzung LV B-Liste: CHF 0.11 Mio.*
Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 0.96 Mio.*

	LV A-Liste	A	11.45
	LV B-Liste	B	1.52

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV A-/B-Liste. Genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2