



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Basel Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I312-0059

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>8</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	8
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	12
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) .....</b>	<b>13</b>
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....	13
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	14
5.3	Eigenleistungen .....	14
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) .....	15
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	15
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	17
<b>6</b>	<b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen .....</b>	<b>18</b>
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	18
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	18
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>19</b>
<b>ANHANG</b> .....		<b>20</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Basel bestehend aus:

- Verkehr und Siedlung, Strategie und Massnahmen, Bericht an den Bund, 13. Dezember 2007
- Karten, Beilage zum Bericht an den Bund, 13. Dezember 2007
- Dossier Projekte der A-Liste, Beilage zum Bericht an den Bund, 21. Januar 2008

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei 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 Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Die Ausgangslage für das Agglomerationsprogramm Basel ist ausserordentlich komplex, muss es doch nicht nur vier Kantone, sondern auch drei Länder respektive deren Regionen koordinieren. Die gemeinsame Entwicklungsstrategie mit einem konsequent grenzüberschreitenden Handlungsansatz ist noch wenig fortgeschritten, entsprechend sind die Massnahmen noch zu stark auf den schweizer Teil der Agglomeration fokussiert. Die in Erarbeitung begriffenen Strategien des Trinationalen Eurodistricts Basel (z.B. Raum+) könnten dafür in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

Die besondere Stärke des Agglomerationsprogramms ist die konsequente Entwicklung eines gut funktionierenden Bus-, Tram- und S-Bahnsystems. Eine Vielzahl der vorgeschlagenen Massnahmen (Verkehrsmanagement, umsteigefreies Reisen mit dem ÖV nach Deutschland und Frankreich, Verbesserungen im Zugang zu ÖV Haltestellen) tragen direkt oder indirekt zu einem verbesserten Verkehrssystem bei. Hinsichtlich einer konzentrierten Siedlungsentwicklung nach innen stechen Basel-Stadt aber auch Basel-Landschaft mit einzelnen Gebietsentwicklungsprojekten wie z.B. Erlenmatt oder Salina-Raurica hervor. Für Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist bei der ESP- und VE-Politik ein angemessener Umgang festzustellen. Insgesamt kann aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen, insbesondere ausserhalb der Kernstadt, von einer Verschiebung des Modal Splits gegenüber dem Trend zu Gunsten des ÖV ausgegangen werden, was im Umweltbereich positive Effekte hat.

Eine Schwäche des Programms ist das Fehlen eines starken grenzüberschreitenden Konzepts einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, das steuernd und gestaltend auf die Politiken der beteiligten Regionen, Kantone und Gemeinden einwirkt. Lenkungsmassnahmen für ESP und VE sowie weitere Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind im Agglomerationsprogramm nicht und über die Richtpläne der Kantone jeweils nur für Teile der Agglomeration und in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Die im Programm angeführten Massnahmen sind nicht in einem konzeptionellen Rahmen eingebettet bzw. abgeleitet, sondern wirken als Auflistung von vorhandenen Vorhaben, die eine gute grenzüberschreitende Koordination auch zwischen den beteiligten Kantonen vermissen lassen. Zudem beschränkt sich das Agglomerationsprogramm mit Ausnahme einzelner Infrastrukturmassnahmen auf den schweizerischen Teil der Agglomeration. Diese Schwächen manifestieren sich vor allem ausserhalb des Agglomerationszentrums. Im Bereich Verkehrssicherheit wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms nur wenige Massnahmen ergriffen. Im Bereich des Langsamverkehrs fehlt auf Ebene Agglomeration ein systematischer Ansatz, der eine konsequente Stärkung des LV ermöglichen würde.

Aufgrund der Vorinvestitionen in das S-Bahn-System und der konsequenten Weiterentwicklung des Tramsystems wird der Agglomeration Basel ein Vorleistungspunkt im Verkehrsbereich anerkannt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Basel auf Fr. 651.59 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine grosse Agglomeration derzeit als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%
-----

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

### A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
Ö11b	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	35.65	30.93	12.37
Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	19.00	16.48	6.59
Ö102	Busbahnhof Laufen	8.05	6.94	2.77
M27	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	17.00	14.64	5.85
M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	11.40	9.81	3.93
M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	31.00	26.69	10.68
M93	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse	11.50	11.25	4.50
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	59.00	50.80	20.32
LV 7	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park - Huningue	10.00	8.62	3.45
Ö11b	Konzept LV_A-Liste		38.09	15.24
Summe			214.25	85.70

Tabelle 2-1 ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

### B-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	80.00	74.68	29.87
M53	H2, Umfahrung Liestal	90.00	77.49	30.99
M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	42.00	36.16	14.46
Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	57.50	49.88	19.95
M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	4.60	3.96	1.59
Ö55	Entflechtung Basel-Muttenz **	75.00	65.07	26.03
Ö99	Überwerfung Pratteln **	75.00	65.07	26.03
Ö100	Ausbau Doppelspur Laufental **	70.00	60.73	24.29
	Konzept LV_B-Liste		4.31	1.72
Summe			437.35	174.93

Tabelle 2-2 ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt., \*\* Die Kosten beziehen sich auf den Teil Agglomerationsverkehr (S-Bahn), der provisorisch auf 50% gesetzt ist)

### Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter

festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

Hinweis zur Trägerschaft: Die Absicht, die Gemeinden vermehrt in die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms einzubeziehen, wird begrüsst und wird als unabdingbar für eine erfolgreiche Umsetzung des Agglomerationsprogramms betrachtet. Deshalb sind die Gemeinden nicht nur „soweit als möglich“ einzubeziehen (vgl. § 8 Abs. 3 Entwurf Staatsvertrag). Der Staatsvertrag ist bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung gemäss den kantonalen Verfahren zu unterzeichnen und zu ratifizieren.

### 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. 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.

#### 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits- kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Ausbau des Tram-, Bus- und S-Bahn-Systems in der gesamten Agglomeration trägt wesentlich zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme bei. Ferner werden im strassengebundenen ÖV Busspuren und Busbevorzugungen eingerichtet und die Vertaktung in der gesamten Agglomeration erhöht. Eine wichtige Qualitätssteigerung in grenzüberschreitenden Gebieten sind die Verlängerungen der Tramlinien nach Weil am Rhein sowie die Errichtung einer neuen Tramlinie nach St. Louis. Sie ermöglichen ein umsteigefreies, verkürztes Reisen in die französischen und deutschen Agglomerationsteile. Einzelne neue ÖV Verbindungen (z.B. Leimental-Basel Bahnhof) sowie Qualitätssteigerungen an Bahnhöfen (z.B. intermodaler Knoten Busbahnhof Laufen) werden vorgesehen.</li> <li>▪ Die Agglomeration Basel hat aufgrund des bisherigen Standards des ÖV Systems einen beachtlichen Modal-Split erreicht (vgl. Agglomerationsbenchmark). Die vorgeschlagenen ÖV-Systemausbauten unter Berücksichtigung der Umsetzung der übergeordneten Projekte wie die</li> </ul>

Entflechtung Basel-Muttenz, die Überwerfung Pratteln und der Ausbau der Doppelspur Laufental ermöglichen, dass der Modal-Split auf hohem Niveau gehalten (Kernagglomeration) bzw. verbessert (restliche Agglomeration) werden kann. Unterstützend wirken dabei wichtige flankierende Massnahmen wie die Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring oder die Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörracherstrasse.

- Das Agglomerationsprogramm verfolgt insbesondere für die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Basel-Stadt (Erlenmatt) und Basel-Landschaft (Salina-Raurica) eine ÖV Strategie, die eine gute Anbindung und verbesserte Erreichbarkeit anstrebt (weitere Beispiele sind das Areal CityGate und verschiedene Bahnhofsgebiete wie Dornach-Arlesheim und Pro-Volta).
- Die Massnahmen zur LV-Anbindung an S-Bahn Haltestellen in allen Agglomerationsteilen wirken zusammen mit den Bahnhofsgebietsentwicklungen positiv auf die Intermodalität. Die geplante Velo- und Fussgängerbrücke SNCF sowie die Velo-/Fussverbindung im St. Johann-Park sind wichtige Lückenschlüsse/Barriereabbauten im grob- bzw. feinmaschigen Radnetz der Agglomeration.

### **Schwächen**

- Eine grosse Herausforderung im Agglomerationsprogramm Basel ist die Entwicklung eines kantons- und landesübergreifenden Gesamtverkehrskonzepts mit entsprechend abgestimmten Massnahmen. Ein solches ist im Moment noch nicht ersichtlich. Dies betrifft z.B. im ÖV die erst im Aufbau befindliche Abstimmung zwischen Tram- und Bussystem im grenzüberschreitenden Kontext.
- Das Agglomerationsprogramm setzt stark auf die Verbesserung der Kapazitätssituation der Hochleistungsstrassen im Agglomerationsgebiet. Eine agglomerationsweite stringente Konzeption mit daraus abgeleiteten Massnahmen für Aufwertungen, Umgestaltungen oder Verkehrsmanagementmassnahmen ist nicht ersichtlich.
- Die Massnahme „Umsetzung des kantonalen Radroutennetzes“ erscheint für die Kernstadt sowie für die dicht besiedelten Agglomerationsteile in Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau eher ungenügend. Für ein attraktives Angebot im LV in der gesamten Agglomeration (Schweiz, Deutschland und Frankreich) fehlen Massnahmen zur konsequenten Umsetzung eines guten, feinmaschigen LV-Netzes.

---

### **WK2:**

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

### **Stärken**

- Mit den geplanten Verbesserungen im ÖV System können vor allem Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine merkliche Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen an hochwertigen ÖV Haltestellen verzeichnen. In den Agglomerationsteilen Basel-Stadt, Basel-Landschaft aber auch Solothurn werden gezielt Anstrengungen unternommen, eine Konzentration an Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten zu erreichen. So sind die Massnahmen zur Entwicklung der Bahnhofsgebiete oder Einzelprojekte wie Erlenmatt in Basel-Stadt und Salina-Raurica in Basel-Landschaft gute Beispiele der Siedlungsentwicklung nach innen.
- Die Priorisierung von ESP und VE in den Agglomerationsteilen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird positiv bewertet.
- Die geplanten LV Massnahmen (Velo-/Fussgängerbrücke SNCF) sowie die Velo-/Fussverbindung in St. Johann-Park - Huningue (Rheinpromenade) sind wichtige Infrastrukturen zur Verbindung qualitätvoller innerstädtischer Agglomerationsräume, welche auch den Abbau von bestehenden Barrieren im Kernstadtbereich unterstützen.

---

### Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm enthält zwar einige Infrastrukturmassnahmen im benachbarten Ausland. Bei den Siedlungsmassnahmen fehlt eine aktive gemeinsame Projektentwicklung mit dem Ausland. Auch im schweizerischen Teil der Agglomeration nimmt das Agglomerationsprogramm kaum steuernde Aufgaben in der Siedlungsentwicklung wahr. Es beschränkt sich darauf, die verschiedenen kantonalen Ansätze aneinander zu reihen. Eine koordinierte grenzüberschreitende Siedlungsentwicklung nach innen fehlt. Dieser Mangel wird in den Massnahmen Siedlungsachse/arc urbain Lörrach, Entwicklungspol Saint-Louis West, teilweise ESP Rheinfelden Ost mit Möhlin und ESP Sisslerfeld sichtbar.
- Griffige Regelungen für Neueinzonungen in der gesamten Agglomeration Basel fehlen. Allerdings sollen mit den Richtplänen der Kantone Basel-Stadt und teilweise auch Basel-Landschaft sowie der Übersicht des Kantons Basel-Landschaft zu den Nutzungsreserven gute Grundlagen geschaffen werden, um die Siedlungsentwicklung nach Innen wirkungsvoll zu unterstützen.
- Ansätze zur Förderung von ESP und zur Lenkung von VE sind im Agglomerationsprogramm nicht und für Teile der Agglomeration in den kantonalen Richtplänen in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Die vorgeschlagenen Regelungen der beiden Basel sind noch ungenügend, im Kanton Aargau fehlt eine kohärente Strategie für Standortfestsetzungen. Lediglich Solothurn hat Kriterien für VE im Richtplan festgelegt.
- Neben kleineren Einzelmassnahmen, wie der Durchführung von Wettbewerben (v.a. Basel-Stadt), wurden keine weiteren nennenswerte Verbesserungen zur Aufwertung der städtebaulichen Qualität und Lebensqualität im Agglomerationsprogramm ergriffen. Die Palette an möglichen Massnahmen v.a. ausserhalb der Kernstadt wurde nicht ausgeschöpft. Insbesondere betrifft dies Massnahmen wie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten.

---

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

### Stärken

- An einigen neuralgischen Stellen werden Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (Verkehrssteuerung/-management) und zum Abbau von Gefahrenstellen (Knotensanierungen) ergriffen. Damit kann eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

### Schwächen

- Es wurde keine systematische Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen durchgeführt.
- Im Agglomerationsprogramm ist kein Konzept mit entsprechenden Massnahmen zur Entschärfung von konflikträchtigen Verkehrsachsen und -knoten ersichtlich.
- Ein systematisches Vorgehen (Analyse, aufzeigen des Handlungsbedarfs und das Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.

---

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

### Stärken

- Durch die konsequente Umsetzung von Massnahmen im ÖV System der Agglomeration werden nochmals massgebliche Verbesserungen des Modal Splits insbesondere ausserhalb des Agglomerationskerns gegenüber dem Trend erwartet. Ferner tragen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zur Minderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen bei. Die Anwendung des Fahrtenmodells in einzelnen ESP (z.B. Stücki Areal, City Gate) führt ebenfalls zu positiven Effekten im Umweltbereich.

- Erste Ansätze einer gemeinsamen Konzeption der TEB im Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsbereich sind vorhanden. In einzelnen Projektkooperationen sind gewisse Abstimmungserfolge feststellbar.

**Schwächen**

- Im Umweltbereich wären insbesondere bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wie Basel abgestimmte Konzepte mit griffigen Massnahmen dringend erforderlich. Diese gehen aus dem Agglomerationsprogramm nicht hervor. Insbesondere im Bereich Siedlung und Landschaft sind gemeinsame Strategien erst ansatzweise ersichtlich.
- Neben der Förderung von ESP reichen die Instrumente für eine konsequente Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen nicht aus, um zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beizutragen.
- Das Agglomerationsprogramm zeigt zu wenig konkretisierte konzeptionelle Vorstellungen der Koordination von Landschaftsentwicklungen und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen im kantons- und länderübergreifenden Bereich auf.

Vorleistungen WK 1-4	Die Agglomeration Basel hat das Tramsystem konsequent weiterentwickelt. Der hohe Anteil ÖV im Modal Split im schweizerischen Teil der Agglomeration ist hierfür ein deutlicher Indikator. Zudem wurden mit dem Bund grosse Investitionen für eine erste Etappe des S-Bahn-Systems getätigt. Die geleisteten Anstrengungen im ÖV Bereich werden vom Bund mit einem Vorleistungspunkt honoriert.
----------------------	--

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>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
<b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>

Tabelle 4-2

## 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 651.59 Mio. für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

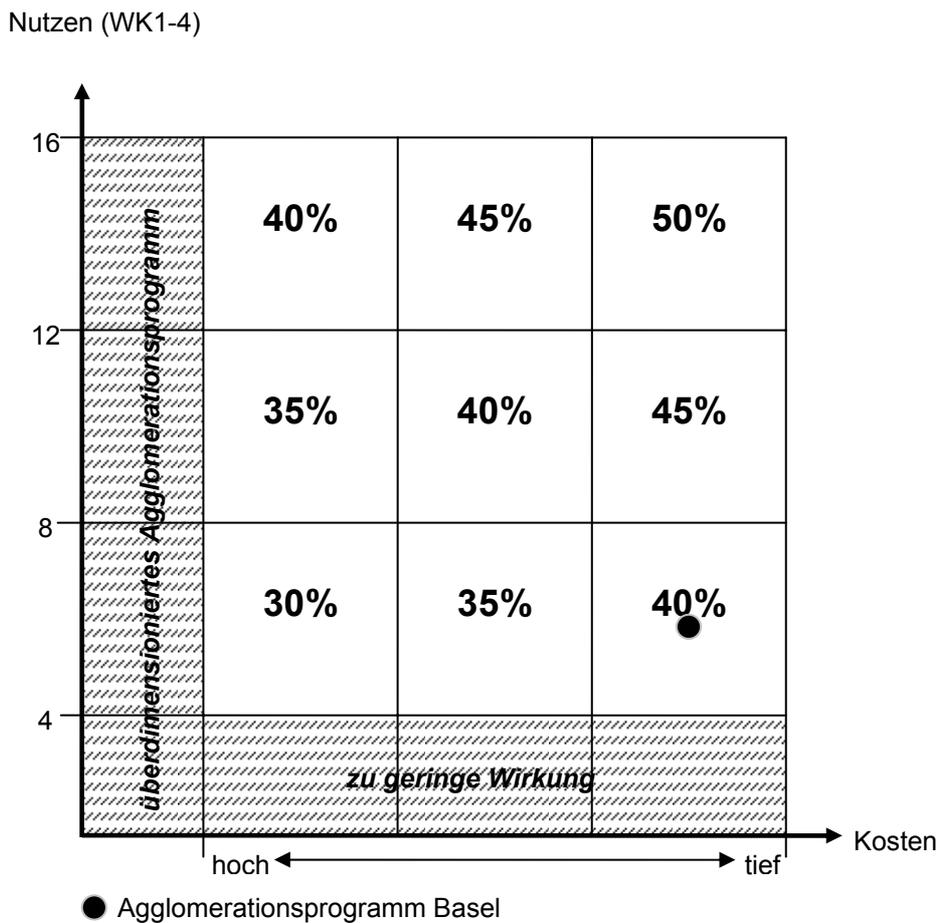


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

### 5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

<i>Massnahmen- (paket) gemäss AP</i>	<i>Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung</i>
M54: H18 Vollanschluss Aesch M70: Neue Birsbrücke Aesch – Dornach	Die neue Birsbrücke Aesch-Dornach bedingt den Vollanschluss Aesch. M54 und M70 werden daher als ein Massnahmenpaket behandelt.
LV 7 Velo- /Fussverbindung S. Johann-Park - Huningue	Der Handlungsbedarf wird anerkannt, jedoch erscheinen die Kosten zu hoch. Zudem beinhaltet der Betrag nicht nur Verkehrsinfrastrukturen. Der Bund unterstützt das Vorhaben, um eine Durchgängigkeit dieser wichtigen LV-Verbindung zu ermöglichen. Daher wird diese Massnahme in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LV7 Teil 1 Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park - Huningue, Priorität A, 10.00 Mio</li> <li>▪ LV7 Teil 2 Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park - Huningue, nicht Infrastrukturfonds relevant, Restbetrag</li> </ul>
M27 Umgestaltung Luzerner- /Wasgenring	Die Massnahme beinhaltet Vorleistungen. Die Massnahmen wurde wie folgt geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ M27 Teil 1 Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring, Vorleistung, 12.95 Mio</li> <li>▪ M27 Teil 2 Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring, Priorität A, 17.00 Mio</li> </ul>

Tabelle 5-1

## 5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
LV 7 Teil 2	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park - Huningue	Die Massnahme LV7 Teil 1 wird mit 10.00 Mio (eigene Schätzung von 2 km, 10m Breite, a Fr. 500/qm) in Priorität A unterstützt. Der übrige Betrag dient primär der Landschaftsgestaltung und nicht der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Er beinhaltet keine infrastrukturelevanten Kosten.

Tabelle 5-2

## 5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Ö11a	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen	A	3.30
Ö104	Busspuren auf Strasse	A	1.15
Ö105	öV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	A	0.69
M19	Strassenerschliessung Erlenmatt	A	21.05
M62	Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	A	17.60
M81	Kunimatt Pratteln: 3 Kreisel	A	6.90
M83	Knotenpunkte in Kaiseraugst	A	3.50
M84	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	A	1.60
M91	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Campus Novartis)	A	11.50
M99	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	A	2.10
M101	Umbau Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse	A	23.00
M96	Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg	B	3.00
M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	B	10.00

Tabelle 5-3

## 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Ö101	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	11.50	Ordentliches Budget Transportunternehmen

Tabelle 5-4

## 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) mit Blick auf die verfügbaren Mittel aufgrund der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
M32	P+R in Saint-Louis	13.80	A → C	C: siehe Erläuterungsbericht
M53	H2, Umfahrung Liestal	90.00	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Der Ansatz einer verstärkten Nutzung der bestehenden Umfahrung H2 zur Entlastung des Zentrums von Liestal, mittels eines neuen Anschlusses, ist richtig. Die Entlastungswirkung kann jedoch noch optimiert und verstärkt und somit ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreicht werden (vgl. Quervergleiche im Erläuterungsbericht). Hierfür sind im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm der 2. Generation folgende Punkte entscheidend: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die flankierenden Massnahmen auf dem Strassennetz sind auf die nördliche Durchfahrt Liestals sowie auf die Ost- und Westzufahrt zum Zentrum von Liestal auszuweiten. Die Priorisierung des öV ist entsprechend auf weitere kritische Knoten und Achsen auszuweiten.</li> <li>▪ Integrierter Bestandteil des Massnahmenpakets ist ein alle relevanten Gemeinden der Region umfassendes harmonisiertes Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement, um die Entlastungswirkung zu verstärken.</li> </ul>
M65	H3 Verlegung Rheinstrasse	42.00	A → B	B: Entsprechend dem Stand der Gebietsentwicklung wird die Priorität angepasst

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
(Salina-Raurica)				
M54, M70	Neue Birsbrücke Aesch – Dornach und H18 Vollanschluss Aesch an H18	82.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Angesichts der beträchtlichen Kosten ist die Entlastungswirkung zu gering (vgl. Quervergleiche im Erläuterungsbericht).
M94	P+R Weil am Rhein	3.80	A → C	C: siehe Erläuterungsbericht
Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	80.00	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Entsprechend dem Stand der Gebietsentwicklung wird die Priorität angepasst. Entscheidend für eine künftige Mitfinanzierung durch den Bund wird zudem eine verstärkte grenzüberschreitende Herangehensweise Siedlung und Verkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sein. (vgl. Quervergleiche im Erläuterungsbericht)
Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	57.50	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis gut, Handlungsbedarf anerkannt. Reife ungenügend.
Ö31	Neue Tramverbindung Dreispietz – Heiligholz (40-75 Mio)	86.25	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Ein Handlungsbedarf kann sich mittelfristig im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Schnelltramkonzepts und/oder mit der Entwicklung/Umnutzung des Gebietes ergeben.
Ö53	Tangentialverbin- dung Reinach – Dornach	34.50	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Tangentialverbindung als zukünftiger Entwicklungsträger im betroffenen Gebiet ist noch zu wenig ersichtlich. Das derzeitige Potential ist zu gering. Ein ÖV- Bedienungskonzept ist noch zu konkretisieren.
M66	Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	10.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Entlastungswirkung ist zu gering.
Ö97	Neue Regio-S- Bahn Haltestellen	115.00	B → C	C: Der Reifegrad der Massnahme ist ungenügend, da die genauen Standorte noch zum grössten Teil nicht eruiert sind.

Tabelle 5-5

## 5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

### C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	57.50
Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz – Heiligholz (40-75 Mio)	86.25
Ö97	Neue Regio-S-Bahn Haltestellen (Standorte noch offen)	115.00

\* Hinweis zur Übereinstimmung Sachplan Verkehr: Die Massnahme muss unter dem Aspekt einer langfristigen sichergestellten Koordination zwischen den Verkehrsträgern einerseits und zwischen regionalem und überregionalem Verkehr andererseits geplant werden.

Tabelle 5-6

## 6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

### 6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

### 6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

#### A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Ö11b	BS09, M1.3 d): FS	
Ö19	BS09, M1.3 a2): ZE	
Ö47	BS09, M1.3 h): FS BL09, V2.3: FS	
Ö102		RP-Relevanz prüfen
M100	BL09, V2.2: FS od. VO (Übernahme von Gem.-Str.)	
M101	BL09: V2.1 H2: FS	

Tabelle 6-1

#### B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Ö18	BS08, M1.3 a1): FS	
M53	BL09, V2.1: FS	
M65	BL 09, G1.4:FS	
Ö90	BL07, V2.3: VO	

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung weist der Bund im folgenden auf die wichtigsten Stärken und Schwächen des heute vorliegenden Agglomerationsprogramms hin.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass dem Programm ein verbessertes, grenzüberschreitend abgestimmtes Konzept zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu Grunde gelegt wird und Massnahmen daraus kohärent und nachvollziehbar abgeleitet werden. Die ausländischen Teile der Agglomeration sind vollumfänglich und nicht nur bezogen auf einzelne Massnahmen einzubeziehen.

## ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*/**</i>
LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	A	4.60	3.96
LV2	Velo- und Fussgängerbrücke SNCF	A	3.45	2.97
LV4	Velostation Bahnhof Dornach-Arlesheim	A	1.15	0.99
LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	A	35.00	30.16
LV13	LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	B	5.00	4.31
Summe	LV_A/B-Liste		49.20	42.39

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A		38.09
	Konzept LV_B-Liste	B		4.31

Tabelle Anhang (\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; \*\* Eine Differenz zwischen Summe LV\_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV\_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV\_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)