



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

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

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org



Management Summary

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

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

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

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

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

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

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

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



1. Einleitung

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

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

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

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

2. Gesamtwürdigung der Vorlage

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

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

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

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

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



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

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

3. Beantwortung der Fragen

3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

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

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

Ja.

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

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

Antrag:

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

3.2 Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

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

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.



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

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

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

Antrag:

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

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

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

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

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

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

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

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



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

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

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

Antrag:

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



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

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

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

Anträge zu Umpriorisierungen von Massnahmen und Benchmarks

M1: Vollanschluss Aesch

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

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

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

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

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

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

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

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



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

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

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

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

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

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

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Kürzungen der Investitionskosten aufgrund von Benchmarks (diverse Projekte)

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

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

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

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



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

Projektträger: Kanton Basel-Stadt / Kanton Basel-Landschaft

Antrag: Überprüfung der Kostenkürzungen (Benchmarks)

Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 nach Läublinpark

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

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

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

ARE-Code: 2701.3.142

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

Projektträger: Stadt Weil am Rhein

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

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

Antrag: B (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.



M5: Laufen, Verlegung Naustrasse

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

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

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

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen

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



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

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

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 3. Generation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Antrag:

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

Anträge zu den Einzelprojekten:

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Weitere Bemerkungen

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.



4. Schlusswort

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

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

Sabine Pegoraro

Präsidentin Verein Agglo Basel
Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft

Marion Dammann

Landrätin des Landkreises Lörrach

Hans-Peter Wessels

Vize-Präsident Verein Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Jean-Marie Zoellé

Vice-Président Saint-Louis Agglomération (SLA)

Stephan Attiger

Regierungsrat Kanton Aargau

Roland FÜRST

Regierungsrat und Landammann Kanton Solothurn

Kopie:

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