



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Basel

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-20/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Scheidegger Stephan JT6FBK
17.02.2023
Info: admin.ch/esignature | validator.ch
Stephan Scheidegger
Stellvertretender Direktor

 Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023
Info: admin.ch/esignature | validator.ch
Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung.....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung.....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen.....	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	9
3.1	Eingangsprüfung.....	9
3.2	Prüfung der Grundanforderungen.....	9
4	Massnahmenbeurteilung.....	9
4.1	Angepasste Massnahmen	10
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	13
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen.....	13
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	16
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	16
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C.....	17
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	20
5	Programmbeurteilung	21
5.1	Gesamtnutzen	21
5.2	Gesamtkosten.....	22
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	22
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen.....	24
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	24
6.1.1	Allgemeines	24
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	26
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	27
	ANHANG 1	29
	ANHANG 2	31

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Basel bestehend aus:

- Hauptbericht, 16. April 2021
- Massnahmenband Landschaft und Siedlung, 16. April 2021
- Massnahmenband Verkehr, 16. April 2021
- Kartenband, 16. April 2021
- Korridorbericht, 16. April 2021
- Bericht zur politischen Beschlussfassung, 16. April 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Basel nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
 - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation festzulegen:

40%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation (AP) baut auf den früheren Generationen auf und entwickelt diese kohärent weiter. Mit der Koordination über drei Länder und vier Kantone hinweg muss die Agglomeration mit schweizweit einzigartigen Voraussetzungen umgehen. Es löst die damit verbundenen Herausforderungen insgesamt gut. Die vertiefte Zusammenarbeit auf Ebene der neun Korridore unterstützt die gezielte Abstimmung von Siedlung und Verkehr und trägt wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel bei. Das Agglomerationsprogramm zeichnet sich durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelingt zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Gelungene Beispiele sind in diesem Kontext das Areal klybeckplus, das Schwerpunktgebiet Dornach/Aesch mit den Entwicklungsgebieten Birmatt und Widen oder auch die Papierfabrik in Zwingen. Allerdings wird insbesondere im Korridor Saint-Louis Agglomération die Siedlungsentwicklung unzureichend konzentriert, sodass auch in Zukunft eine Bündelung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) schwierig bleiben wird. Über den gesamten Agglomerationsperimeter hinweg ist jedoch das System des ÖV mehrheitlich gut mit den Entwicklungsschwerpunkten abgestimmt. Die nationalen Planungen sind im Agglomerationsprogramm mitgedacht, deren Planungsstand aber noch zu wenig berücksichtigt.

Das Agglomerationsprogramm Basel entfaltet eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Es besteht eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen. Diese sehen vorrangig vor, die Verkehrszunahme kleiner zu halten als das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum, die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) zu erhöhen, den Strassenverkehr siedlungsverträglich und sicher abzuwickeln sowie Angebote zur kombinierten Mobilität zur Verfügung zu stellen. Die grossräumige Erschliessung wird in Abstimmung mit den übergeordneten Massnahmen zwar deutlich verbessert, das Agglomerationsprogramm verpasst es aber, eine klare Priorisierung der Verkehrsmittel

für die verschiedenen Teilräume vorzunehmen. So wird in allen Teilräumen ein Ausbau aller Verkehrsmittel angestrebt.

Zur Förderung der Intermodalität werden verschiedene Massnahmen präsentiert. In den deutschen und insbesondere französischen Agglomerationsteilen mit hohen Anteilen an motorisiertem Individualverkehr (MIV) werden die Potenziale zur intermodalen Erschliessung der Kernagglomeration noch zu wenig ausgeschöpft. Umweltfreundliche neue Mobilitätsformen werden durch das Konzept und die konkrete Massnahme für E-Ladestationen in der Kernagglomeration gefördert. Der Charta zur Parkraumbewirtschaftung unter den 15 beteiligten Kommunen rund um die Kernstadt kann im momentanen Konkretisierungsgrad vorerst nur eine schwache Wirkung auf die MIV-Nachfrage attestiert werden. In der restlichen Agglomeration sind kaum Push-Massnahmen ersichtlich. Ausserdem wird in den Entwicklungsgebieten mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen nur punktuell mittels verbindlicher Mobilitätskonzepte oder ähnlicher Vorgaben Einfluss auf den Modalsplit genommen.

Eine Stärke des Programms sind die umfassende Analyse des ÖV-Systems und die daraus abgeleitete Strategie für den gesamten Agglomerationsperimeter. Die entsprechenden Tramassnahmen und Taktverdichtungen im S-Bahn-Netz sowie die Massnahmen zur Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV entfalten eine starke Wirkung. Die umfassende Elektrifizierung trägt zudem zu einem verträglichen ÖV-Angebot bei. Ebenfalls positiv bewertet werden die Aufwertungen einzelner Haltestellen und die Berücksichtigung des ÖV im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK). Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch in keinem STEP Ausbauschnitt gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, bis zu dessen Inbetriebnahme aussehen soll.

Das klar hierarchisierte Strassennetz wird mit einzelnen gezielten Ausbauten sinnvoll optimiert. Die Ausbauten in Laufen und Münchenstein dienen der lokalen Entlastung von Siedlungsgebieten und kommen dort dem FVV und dem ÖV zugute. Diverse BGK entfalten ebenfalls eine positive Wirkung. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den FVV wird aber zu wenig mit griffigen Verkehrslenkungsmassnahmen umgesetzt, insbesondere ausserhalb der Kernstadt. Für den urban geprägten grenzüberschreitenden Raum Bachgraben wird eine gesamtverkehrliche Erschliessungslösung, welche den Fokus auf flächeneffiziente und siedlungsverträgliche Massnahmen legt, noch zu wenig klar aufgezeigt.

Aufbauend auf einer überzeugenden Gesamtstrategie wird eine Palette an Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs präsentiert. Auch im Rahmen der BGK wird dem FVV eine bedeutende Rolle zugesprochen. Insgesamt tragen die Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr bei. Zu bemängeln ist, dass das erwünschte Netz im französischen Teil der Agglomeration einzig in Saint-Louis eine Vorzugsrouten enthält. Angesichts der eher lokalen Massnahmen, die in diesem Teil vorgeschlagen sind, ist zudem nicht klar, bis wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann.

Im Siedlungsbereich entfaltet das Agglomerationsprogramm eine sehr starke Wirkung. Mit den vorgesehenen Siedlungsmassnahmen kann ein grosser Teil des Bevölkerungswachstums im Agglomerationszentrum und im inneren Korridor verortet werden. Abgesehen von einigen Ausnahmen gelingt es dem Programm über den gesamten Perimeter hinweg, qualitätsvolle Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen aufzuzeigen. Die Massnahmen sind mehrheitlich gut verortet und die Nutzungen grösstenteils auf die aktuelle und künftige Erschliessung abgestimmt. Eine gute Abstimmung der Massnahmen auf die zukünftige Entwicklung scheint insbesondere in der Kernstadt sowie im Birstal zu gelingen. Dagegen werden beispielsweise im Korridor Ergolzthal/Frenkentäler kaum Massnahmen aufgezeigt, welche das prognostizierte respektive angestrebte Wachstum durch die Siedlungsentwicklung nach innen aufnehmen könnten.

Zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume tragen mehrere der Siedlungsentwicklungen in den Schwerpunktgebieten bei. Der Umgang mit dem Freiraum wird jedoch nicht für alle Schwerpunktgebiete systematisch aufgezeigt. Verschiedene verkehrliche Massnahmen leisten ebenfalls einen Beitrag für die Schaffung und Erhaltung der öffentlichen Siedlungsfreiräume. Hierzu zählen verschiedene BGK, aber auch Tramassnahmen wie das Tram Letten.

Im Bereich Verkehrssicherheit erzielt das Agglomerationsprogramm eine eher starke Wirkung. Es besteht eine eigenständige Querschnittsstrategie zur Verkehrssicherheit: Diese zielt darauf ab, die

jeweiligen Gebietskörperschaften bei ihren Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu unterstützen. Auf Massnahmenebene tragen verschiedene BGK sowie viele FVV-Massnahmen zur Verkehrssicherheit bei. Der aufgezeigte Handlungsbedarf wird jedoch noch nicht konsequent genug angegangen.

Auf die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung hat das Agglomerationsprogramm eine starke Wirkung. Vor allem grössere ÖV-Massnahmen wie die Erweiterung des Tramnetzes wirken sich positiv aus, da sie den Modalsplit zugunsten des ÖV verschieben. Auch die Massnahmen zur Elektrifizierung der Busflotte sowie die E-Ladestationen im öffentlichen Raum helfen, Luft- und Lärmbelastungen zu vermindern. Über die Verstetigung des Verkehrsflusses tragen zudem verschiedene BGK wie die Hauptstrasse in Aesch dazu bei. In einigen Korridoren sind die Siedlungsmassnahmen aber noch nicht ausreichend mit der ÖV-Erschliessung abgestimmt. Insbesondere in Saint-Louis Agglomération und Wiesental, vereinzelt auch in Hochrhein, kann die Verkehrsbelastung durch den MIV kaum reduziert werden.

In manchen peripheren Gebieten, vor allem in Frankreich und Deutschland, beanspruchen die Entwicklungsgebiete wichtige Landwirtschaftsflächen. Die Landschaftsmassnahmen tragen zwar zur Aufwertung des Naherholungsraums, kaum aber zur ökologischen Aufwertung der Landschaft bei.

Der Umsetzungsstand der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist zwar teilweise verzögert, aber insgesamt auf Kurs. Verzögerungen bei Massnahmen werden plausibel begründet. Der Umsetzungsbericht ist vollständig und klar geschrieben, er äussert sich jedoch eher knapp zum Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen. Insgesamt wird der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation als genügend bewertet.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
2701.4.001	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	19.90	19.62	7.85	
2701.4.003	4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20.96	20.67	8.27	
2701.4.004	4Ö4	BL: Tram Letten	76.60	75.53	30.21	
2701.4.006	4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	5.05	4.98	1.99	
2701.4.007	4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	56.60	54.66	21.86	
2701.4.008	4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	6.10	5.89	2.36	
2701.4.009	4Ö9	BS: Haltestellen Schifflande/Marktplatz	17.00	16.42	6.57	
2701.4.010	4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0.89	0.86	0.34	
2701.4.013	4Ö12.1	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1.77	1.75	0.70	

2701.4.014	4Ö12.2	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0.18	0.17	0.07
2701.4.017	4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	20.50	19.80	7.92
2701.4.018	4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	14.00	13.52	5.41
2701.4.019	4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3.30	3.19	1.28
2701.4.020	4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0.85	0.82	0.33
2701.4.021	4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2.76	2.67	1.07
2701.4.023	4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0.23	0.22	0.09
2701.4.038	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	16.00	15.45	6.18
2701.4.039	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	15.00	14.49	5.80
2701.4.040	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	20.00	19.32	7.73
2701.4.041	4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	42.16	40.72	16.29
2701.4.042	4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4.80	4.64	1.86
2701.4.043	4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0.24	0.23	0.09
2701.4.044	4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	36.00	15.50****	6.20
2701.4.045	4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	9.00	6.02****	2.41
2701.4.067	4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1.43	1.38	0.55
2701.4.068	4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0.63	0.61	0.24
2701.4.069	4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	1.05	1.01	0.40
2701.4.076	4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	14.00	13.52	5.41
2701.4.077	4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	12.00	11.59	4.64
2701.4.078	4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	15.00	14.49	5.80
2701.4.079	4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	20.00	19.32	7.73
2701.4.081	4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4.55	4.39	1.76
2701.4.082	4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1.25	1.21	0.48
2701.4.083	4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	16.00	15.45	6.18

2701.4.084	4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	8.00	7.73	3.09
2701.4.111	4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	5.00	4.83	1.93
2701.4.152	4LV10.58	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	5.60	5.41	2.16
2701.4.158	4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	1.00	0.97	0.39
2701.4.374	LV-A	Paket LV A-Liste	68.40	71.05	28.42
2701.4.375	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0.28	0.30	0.12
2701.4.376	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	32.02	33.83	13.53
Summe			596.10	564.23	183.64
			42.07		

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation; **** Kosten im Benchmark gekürzt

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Basel sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

4.1 Angepasste Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
2701.4.086	4LV10.1_1	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe 1	3.96
2701.4.087	4LV10.1_2	BS: Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe 2	3.28
2701.4.088	4LV10.2_1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz 1	1.31
2701.4.089	4LV10.2_2	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz 2	4.03
2701.4.090	4LV10.3_1	BS: Velostationen 1	3.86
2701.4.091	4LV10.3_2	BS: Velostationen 2	0.39
2701.4.092	4LV10.4	BL: Radweg Buus - Maisprach	1.45
		BL: Pratteln - Augusta Raurica, Netzlückenschluss	
2701.4.093	4LV10.5	Ergolzradweg	4.73
2701.4.094	4LV10.6	BL: Radroute Aesch - Duggingen	2.90
2701.4.095	4LV10.7	BL: Oberwil, Querung Tram/Bottmingerstrasse	0.48
2701.4.096	4LV10.8_1	Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim 1	0.01
		Hégenheim: Aménagement d'un parking vélo sur la placette de l'Europe à Hégenheim 2	
2701.4.097	4LV10.8_2		0.04
2701.4.098	4LV10.9	Pratteln: LV-Achsen Bredella	1.35
2701.4.099	4LV10.10	Birsfelden: LV-Brücke über die Birs	2.61
		Birsfelden: Öffentliche gedeckte Veloabstellplätze im Zentrum	
2701.4.100	4LV10.11		1.55
2701.4.101	4LV10.12	Kaiseraugst: Ausbau Angebot an Veloabstellanlagen	0.08
2701.4.103	4LV10.14	Kaiseraugst: Verbreiterung Bahnweglein für LV-Nutzung	0.06
	4LV10.15_	Möhlin: Verbesserung LV-Achsen und Zugänge zum	
2701.4.104	1	Bahnhof 1	0.97

2701.4.106	4LV10.16_ 1	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen 1	0.82
2701.4.107	4LV10.16_ 2	Reinach: Ergänzungen Fuss- und Velowege inkl. Veloabstellanlagen 2	0.05
2701.4.108	4LV10.17	Arlesheim: LV-Unterführung SBB inkl. Fusswegverbindung bis Griebengasse (Tramhaltestelle)	2.97
2701.4.109	4LV10.18	Arlesheim: «Spitzerweglein» und Trottoirverlegung im Tal inkl. Knotenanpassung Birseckstrasse/Mattweg	0.11
2701.4.112	4LV10.21	Dornach: Erweiterung Personenunterführung Bahnhof Dornach-Arlesheim für Langsamverkehr	2.90
2701.4.113	4LV10.22	Dornach: Fussverkehr - Behebung Schwachstellen	0.15
2701.4.114	4LV10.23	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	0.97
2701.4.115	4LV10.24	Dornach: LV-Verbindung Bahnhof Dornach-Arlesheim - Reinach (Stöcklin Areal)	0.73
2701.4.116	4LV10.25	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	0.14
2701.4.117	4LV10.26	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	1.45
2701.4.119	4LV10.27_ 2	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen 2	2.12
2701.4.120	4LV10.27_ 3	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen 3	1.64
2701.4.121	4LV10.28	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	0.14
2701.4.122	4LV10.29	Binningen: Fussweg Benkenstrasse	0.07
2701.4.123	4LV10.30	Binningen: Veloabstellanlagen	0.10
2701.4.124	4LV10.31	Binningen: Lückenschluss Blumenstrasse	0.58
2701.4.125	4LV10.32_ 1	Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr 1	0.17
2701.4.127	4LV10.33	Rodersdorf: Ausbau Fusswegnetz	1.16
2701.4.128	4LV10.34	SLA: Liaison cyclable Sierentz - Waltenheim	0.42
2701.4.129	4LV10.35	SLA: Liaison cyclable Leymen - Biel-Benken	0.58
2701.4.130	4LV10.36	SLA: Liaison cyclable Folgensbourg - Wentzwiller	0.58
2701.4.131	4LV10.37	SLA: Liaison cyclable Hésingue - Saint-Louis	0.29
2701.4.132	4LV10.38	SLA: Liaison cyclable Geispitzen - Waltenheim	0.30
2701.4.133	4LV10.39	SLA: Liaison cyclable Attenschwiller - Wentzwiller	0.31
2701.4.134	4LV10.40	SLA: Liaison cyclable Huningue Rue du Rhin	0.23
2701.4.135	4LV10.41	SLA: Liaison cyclable Kappelen - Helfrantzkirch	0.50
2701.4.136	4LV10.42	SLA: Liaison cyclable Koetzingue - Waltenheim	0.52
2701.4.137	4LV10.43	SLA: Liaison cyclable Leymen - Hagenthal-le-Bas	0.72
2701.4.138	4LV10.44	SLA: Liaison cyclable Village-Neuf - Saint-Louis	0.64
2701.4.139	4LV10.45	SLA: Liaison cyclable Michelbach-le-Haut - Blotzheim	0.64
2701.4.140	4LV10.46	SLA: Liaison cyclable Hégenheim - Parc des Carrières - Saint-Louis - Bourgfelden	0.72
2701.4.141	4LV10.47	Saint-Louis: Liaison cyclable rue de l'Aéroport - rue du Canal	0.64
2701.4.142	4LV10.48	Saint-Louis: Liaison cyclable le long des voies SNCF, entre la rue de Seville et la Gare	1.70
2701.4.143	4LV10.49	Saint-Louis: Abris couverts pour les vélos	0.10
2701.4.144	4LV10.50	Saint-Louis: Liaison cyclable avenue de Bâle	0.11
2701.4.145	4LV10.51	Ferrette: Création d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le nouveau quartier multifonction Robelin de Ferrette	0.07
2701.4.147	4LV10.53	Durmenach: Elargissement des trottoirs dans la rue de Ferrette, la rue du Château et la rue du Chemin de Fer	0.35
2701.4.148	4LV10.54	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6351	2.90

		Lörrach: Trennung Fuss- und Veloweg entlang der Wiese (Pendlerroute West)	4.83
2701.4.149	4LV10.55		
2701.4.150	4LV10.56	Schopfheim: Umgestaltung Radweg Wiesendamm	1.26
		"Zell im Wiesental: Ertüchtigung des Wiesentalradweges in Richtung Hausen bis zur Gemeinde-Gemarkungsgrenze Hausen"	0.03
2701.4.151	4LV10.57		
		Bad Säckingen: Radwegelückenschliessung im Ortsteil Wallbach und Veloabstellanlagen an Bahnhöfen	0.63
2701.4.153	4LV10.59		

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2701.4.047	4M11.1	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	4.83
2701.4.048	4M11.2	BS: Sicherheit Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse	1.86
2701.4.049	4M11.3	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1.55
2701.4.050	4M11.4	Riehen: Aufwertung und Umgestaltung Kirchplatz	0.34
		Rheinfelden (CH): Umsetzung erste Priorisierung KGV T30/T20 definitive Gestaltung	4.49
2701.4.051	4M11.5		
2701.4.052	4M11.6	Rheinfelden (DE): Aufwertung Rheinbrückstrasse	4.52
		Kaiseraugst: Niveaufreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsachse Ost-West, Teil Strasse	0.48
2701.4.053	4M11.7		
		Kaiseraugst: Erhöhung Sicherheit und Umgestaltung Junkholzweg	0.68
2701.4.054	4M11.8		
2701.4.055	4M11.9	Kaiseraugst: Umgestaltung Bahnhofstrasse und Vorplatz	0.68
2701.4.056	4M11.10	Reinach: Aufwertung Strassenraum Dornacherweg	0.58
2701.4.057	4M11.11	Arlesheim: Aufwertung und Umgestaltung Ermitagestrasse	1.69
		Bottmingen: Aufwertung, Umgestaltung und Sicherheitserhöhung Burggartenstrasse	1.27
2701.4.058	4M11.12		
		Binningen: Im Tschuppbaumacker, Aufwertung und Umsetzung Begegnungszone	0.68
2701.4.059	4M11.13		
2701.4.061	4M11.15	Attenschwiller: Aménagement voirie	0.48
2701.4.062	4M11.16	Hésingue: Aménagement de la rue de Folgensbourg	2.93
		Ferrette: Création d'une zone pacifiée à la sortie du quartier multifonction Robelin	0.16
2701.4.063	4M11.17		
2701.4.064	4M11.18	Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung	1.16
2701.4.065	4M11.19	Laufen: Umgestaltung Amthausplatz	0.38
2701.4.066	4M11.20	Frenkendorf: Neugestaltung Dorfkern	3.19
	4LV10.32_		
2701.4.126	2	Bottmingen: Behebung Schwachstellen Fussverkehr 2	0.07

Tabelle 4-1b

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Bus A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2701.4.015	4Ö12.3	Binningen: Aufwertung Bushaltestellen	0.12
2701.4.016	4Ö12.4	Allschwil: Aufwertung ÖV-Haltestellen	0.16

Tabelle 4-1c

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV⁶) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2701.4.236	4L1	Tüllinger Berg	As
2701.4.237	4L2	Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	As
2701.4.238	4L3	Rheinuferrundweg «extended»	As
2701.4.239	4L4	Birspark Landschaft	As
2701.4.240	4L5	Parc des Carrières	As
2701.4.241	4L6	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	As
2701.4.242	4L7	Landschaft für 1 Stunde	As
2701.4.249	4S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung	Bs
2701.4.250	4S2.2	Areal klybeckplus	Bs
2701.4.251	4S2.3	Weil am Rhein	Bs
2701.4.252	4S2.4	Zone d'activité Huningue Sud	Bs
2701.4.253	4S2.5	ZAC du canal - Huningue	Bs
2701.4.254	4S2.6	Campus Novartis	As
2701.4.255	4S2.7	Weil Friedlingen	Bs
2701.4.256	4S2.8	Friche Sterling - Rive du Rhin	As
2701.4.257	4S2.9	Quartier les Jetées - Huningue	As
2701.4.259	4S3.1	Areal Felix-Platter-Spital	As
2701.4.260	4S3.2	VoltaNord	As
2701.4.261	4S3.3	Campus Schällenmätteli (Hochschulareal St. Johann)	As
2701.4.262	4S3.4	Universitätsspital Basel	As
2701.4.264	4S4.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	As
2701.4.265	4S4.2	Entwicklungsgebiet Binneringerstrasse	As
2701.4.266	4S4.3	Zone d'activité Hégenheim	Bs
2701.4.268	4S5.1	Dreispitz	Bs
2701.4.269	4S5.2	Bernoulli/Walkeweg	As
2701.4.270	4S5.3	Wolf-Nord	As
2701.4.271	4S5.4	Umfeld Bahnhof SBB	As

⁶ SR 725.116.21

2701.4.273	4S6.1	Gartenstadt	As
2701.4.274	4S6.2	Dychrain	As
2701.4.276	4S7.1	Gstad	As
2701.4.278	4S8.1	Kägen/Neureinach	As
2701.4.279	4S8.2	Hinterkirch	As
2701.4.280	4S8.3	Stöcklin	As
2701.4.281	4S8.4	Reinach Ortszentrum	Bs
2701.4.283	4S9.1	Aesch-Nord	As
2701.4.285	4S10.1	Birsmatt	Bs
2701.4.286	4S10.2	Widen	Bs
2701.4.288	4S11.1	Papierfabrik	Bs
2701.4.290	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	As
2701.4.291	4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	As
2701.4.292	4S12.3	Entwicklungsgebiet Dürrenboden	As
2701.4.294	4S13.1	Hafen Birsfelden	As
2701.4.295	4S13.2	Sportplatz	Bs
2701.4.296	4S13.3	Stadtentwicklung Birsfelden	Bs
2701.4.298	4S14.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	As
2701.4.299	4S14.2	Muttenz Areal Hagnau	As
2701.4.301	4S15.1	Salina Raurica-Pratteln	As
2701.4.302	4S15.2	Salina Raurica-Augst	As
2701.4.303	4S15.3	Bahnhofsgebiet Pratteln	As
2701.4.305	4S16.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	Bs
2701.4.306	4S16.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden (Baden)	Bs
2701.4.307	4S16.3	Neue Mitte in Grenzach	Bs
2701.4.308	4S16.4	Kapellenbach Ost	As
2701.4.310	4S17.1	ESP Kaiseraugst (Teil des ESP Kaiseraugst/Rheinfelden)	As
2701.4.312	4S18.1	Teile des ESP Rheinfelden-Ost/Möhlin	Bs
2701.4.314	4S19.1	ESP Sisslerfeld	Bs
2701.4.315	4S19.2	Brühl	As
2701.4.316	4S19.3	Rifeld-Ost	As
2701.4.317	4S19.4	Rifeld-West	As
2701.4.319	4S20.1	Bahnhof Liestal	As
2701.4.321	4S21.1	Gelterkinden-Eifeld	As

2701.4.322	4S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	As
2701.4.324	4S22.1	Hohe Strasse	As
2701.4.325	4S22.2	Haltingen-Ost	Bs
2701.4.326	4S22.3	Im Rad	Bs
2701.4.327	4S22.4	Heldelinger Boden	Bs
2701.4.328	4S22.5	Unterer Brommacker	Bs
2701.4.329	4S22.6	Verdichtungspotential Kernstadt	As
2701.4.330	4S22.7	Otterbach-Süd	Bs
2701.4.332	4S23.1	Stettenfeld	Bs
2701.4.334	4S24.1	Südlich Ötlinger Strasse	Bs
2701.4.335	4S24.2	Brühl III	As
2701.4.336	4S24.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	As
2701.4.337	4S24.4	Schöpflin-Areal, Haagen	Bs
2701.4.338	4S24.5	Belist, Haagen	As
2701.4.339	4S24.6	Siegmeer, Hauingen	Bs
2701.4.341	4S24.8	MMZ (Areal Weberei Conrad)	As
2701.4.342	4S24.9	Wohn- und Geschäftshaus LÖ	As
2701.4.343	4S24.10	Buchmatte	As
2701.4.345	4S25.1	Auf hinter Hofen	As
2701.4.346	4S25.2	Stalten	As
2701.4.347	4S25.3	Bahnhof Zell	As
2701.4.349	4S26.1	Quartier Fernet-Branca	As
2701.4.350	4S26.2	Rue de la Fraternité - Saint Louis	As
2701.4.351	4S26.3	Quartier Neuweg Sud - Saint-Louis	As
2701.4.352	4S26.4	Quartier Forum - Saint-Louis	Bs
2701.4.353	4S26.5	Quartier Casino - Saint-Louis	Bs
2701.4.354	4S26.6	Quartier Parc Hess - Saint-Louis	As
2701.4.356	4S27.1	Pôle de développement Quartier du Lys	As
2701.4.357	4S27.2	Zone de développement Technoport	Bs
2701.4.359	4S28.1	Zone d'activités aéroportuaires - Blotzheim	Bs
2701.4.360	4S28.2	Réserve foncière - Aménagement Sud - RD105 - Hésingue	Bs
2701.4.361	4S28.3	Extension zone industrielle - Blotzheim	Bs
2701.4.362	4S28.4	ZAC Hattel - Bartenheim	As
2701.4.370	4S1.1	Erlenmatt	As

2701.4.371	4S1.2	Messe Basel	As
2701.4.372	4S1.3	Areal Roche	As
2701.4.373	4S1.4	Areal Rosental Mitte	Bs
Verkehrsmassnahmen			
2701.4.187	4Ü-Ö1	Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel (Planfeststellungsabschnitte 9.2 und 9.3)	Av
2701.4.195	4Ü-Ö9	Bahnanbindung EuroAirport	Bv
2701.4.196	4Ü-Ö10	Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) für den SPNV	Bv
2701.4.197	4Ü-Ö11	Kapazitätserweiterung/Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	Bv
2701.4.201	4Ü-Ö15	S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum	Bv
2701.4.205	4Ü-Ö19	S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach	Bv
2701.4.206	4Ü-Ö20	S-Bahn Haltestelle Bad Säckingen Wallbach	Bv
2701.4.219	4Ü-M2	Ortsumgehung Grenzach	Av
2701.4.225	4Ü-M8	A98, Abschnitt Rheinfelden - Schwörstadt (Unterabschnitt A 98.5), 1. Fahrbahn	Bv
2701.4.235	4Ü-GV3	Weiterentwicklung Hafengebäude Kleinhüningen	Bv

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.4.189	4Ü-Ö3	Wendegleis Liestal
2701.4.192	4Ü-Ö6	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Provisorische Passerelle)
2701.4.193	4Ü-Ö7	Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB (Zusätzliche Gleisquerung)
2701.4.194	4Ü-Ö8	Leistungssteigerung Basel SBB
2701.4.198	4Ü-Ö12	Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)
2701.4.199	4Ü-Ö13	Wendegleis Aesch
2701.4.200	4Ü-Ö14	Ausbau Publikumsanlagen Basel Bad Bf
2701.4.202	4Ü-Ö16	S-Bahn Haltestelle Basel Solitude
2701.4.204	4Ü-Ö18	S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee
2701.4.207	4Ü-Ö21	Beschleunigung Leimental - Basel
2701.4.208	4Ü-Ö22	Angebotsausbau Liestal - Waldenburg
2701.4.220	4Ü-M3	A3, Anschluss Rheinfelden West
2701.4.221	4Ü-M4	A3, Pannestreifenumnutzung, Verzw. Augst - Verzw. Rheinfelden
2701.4.223	4Ü-M6	Anschluss Angenstein/Aesch (Kurzfristige Optimierung)
2701.4.224	4Ü-M7	Engpassbeseitigung A2: Osttangente (Rheintunnel) und 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst
2701.4.233	4Ü-GV1	Terminal Gateway Basel Nord

Tabelle 4-4

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.

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
2701.4.005	4Ö5	BS: Tram Klybeck	61.00	Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Baubeginn ist 2028 und somit im B-Horizont vorgesehen.
2701.4.024	4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	5.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug: Der Nutzen muss klarer ausgewiesen werden. Die Drehscheibe ist nicht an eine S-Bahn-Haltestelle angebunden.

A → C				
2701.4.002	4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	157.00	Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Kosten für die weiteren Planungsarbeiten wurden in einer Volksabstimmung am 13.6.2021 abgelehnt.
2701.4.011	4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	2.59	Planungsstand ungenügend: Es ist noch nicht klar, auf welchen Streckenabschnitten welches Regime angewendet werden soll.
2701.4.060	4M11.14	Hégenheim: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim	1.25	In Abhängigkeit mit der gesamtverkehrlichen Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue
2701.4.118	4LV10.27 _1	Allschwil: Ausbau und Verbesserung LV-Achsen inkl. Veloabstellanlagen 1	1.62	Möglicher Konflikt im Bereich Umwelt: Möglicher Konflikt mit IANB BL3 (Anhang 3 Obat, nicht definitiv bereinigtes Objekt) und mit Wald. Amphibienpopulationen, Laichgebiet und Wanderungen sind zu gewährleisten. Anhörung BAFU nötig.
2701.4.022	4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	10.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es ist nicht ersichtlich, was die Massnahme konkret umfasst; somit ist eine Beurteilung der Massnahme nicht möglich.
2701.4.036	4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	345.00	Handlungsbedarf für eine gesamtverkehrliche Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue ist anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Nutzen der Massnahme ist im Verhältnis zu ihren Kosten und mit Bezug auf ihre Einbettung in die Gesamtkonzeption noch nicht genügend ersichtlich. Es liegt keine fundierte Analyse möglicher Alternativen und ihrer Potenziale vor, z.B. die konsequente Förderung von Velo und ÖV bei gleichzeitigem Ausbau der Sharing-Angebote und kombiniert mit Verkehrsmanagement sowie PP-Bewirtschaftung.
2701.4.037	4M2	SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim	18.70	Handlungsbedarf für eine gesamtverkehrliche Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue ist anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Ein massgebender Nutzen in der Schweiz sowie die Einbettung in die Gesamtkonzeption sind nicht klar genug ersichtlich (leichte Entlastung Quartiere); Die Hauptwirkung fällt

				hauptsächlich lokal in Hésingue-Hégenheim an. Es liegt keine fundierte Analyse möglicher Alternativen und ihrer Potenziale vor, z.B. die konsequente Förderung von Velo und ÖV bei gleichzeitigem Ausbau der Sharing-Angebote und kombiniert mit Verkehrsmanagement sowie PP-Bewirtschaftung.
B → C				
2701.4.027	4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	3.83	Planungsstand ungenügend: Es ist noch nicht klar, welche konkreten Massnahmen umgesetzt werden sollen.
2701.4.029	4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	5.00	Planungsstand ungenügend: Die Planung ist noch unkonkret. Der Handlungsbedarf ist aber anerkannt, wenn die Siedlungsentwicklung und die Schule realisiert werden.
2701.4.070	4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	30.00	Massnahme sistiert aufgrund negativen Volksentscheides zum Tram Salina Raurica. Richtplaneintrag Tram bleibt vorerst bestehen, bis das weitere Vorgehen klar ist.
2701.4.071	4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	4.40	In Abhängigkeit mit der gesamtverkehrlichen Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue
2701.4.074	4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hésingue	2.30	In Abhängigkeit mit der gesamtverkehrlichen Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue
2701.4.075	4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	1.76	In Abhängigkeit mit der gesamtverkehrlichen Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue
2701.4.025	4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	120.00	Handlungsbedarf für eine gesamtverkehrliche Erschliessungslösung im Bereich Bachgraben – Allschwil – Hésingue ist anerkannt, Planungsstand ungenügend: Machbarkeit auf baselstädtischem Boden noch nicht nachgewiesen. Haltestellen sind noch nicht abschliessend definiert. Teil der verkehrsträgerübergreifenden Gesamtkonzeption Bachgraben – Allschwil – Hésingue.
2701.4.026	4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	74.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Eine Vorstudie ist noch ausstehend. Die Kosten sind noch nicht genügend

				genau nachgewiesen und der Variantenentscheid noch nicht definitiv gefällt.
2701.4.028	4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	9.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es wird aus den Unterlagen nicht ersichtlich, was die Massnahme beinhaltet.
2701.4.030	4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	5.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es ist noch nicht klar ersichtlich, was wo vorgesehen ist. Die Abgrenzung der Umsetzung BehiG und Verkehrsdrehscheibe ist nicht klar.
2701.4.032	4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	5.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Der Handlungsbedarf ergibt sich erst aus der neuen Haltestelle Morgartenring; diese ist noch in keinem STEP gesichert.
2701.4.033	4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	50.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Stossrichtung der Massnahme ist unbestritten, aber die Inhalte sind noch nicht genügend konkret und die Kostenschätzung nicht ausreichend genau.
2701.4.034	4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	50.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Stossrichtung der Massnahme ist unbestritten, aber die Inhalte sind noch nicht genügend konkret und die Kostenschätzung nicht ausreichend genau.
2701.4.157	4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	50.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Machbarkeit ist noch nicht nachgewiesen. Es liegt noch keine Studie vor. Der Korridor ist noch nicht bestimmt. Wirkung kann entsprechend noch nicht bestimmt werden.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration 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) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
2701.4.005	4Ö5	BS: Tram Klybeck	61.00	60.15	24.06
2701.4.024	4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdreh Scheibe Schifacker	5.00	4.83	1.93
2701.4.031	4MD12	AG: ÖV-Dreh Scheibe Bahnhof Frick	21.00	20.28	8.11
2701.4.035	4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint- Louis	1.87	1.81	0.72
2701.4.072	4M14	BS: Aeschenplatz	45.00	14.54***	5.82
2701.4.073	4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	6.60	5.00***	2.00
2701.4.080	4LV5	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	9.00	8.69	3.48
2701.4.154	4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	17.00	16.42	6.57
2701.4.155	4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2.70	2.61	1.04
2701.4.156	4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3.24	3.13	1.25
Summe			172.41	137.46	54.98

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Kosten im Benchmark gekürzt

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Basel ist als grosse Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des

⁷ SR 725.116.2

Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Basel der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	3
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	2
Summe (Nutzen)	9

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Basel belaufen sich auf 701.69 Mio. CHF). Für die grosse Agglomeration Basel werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

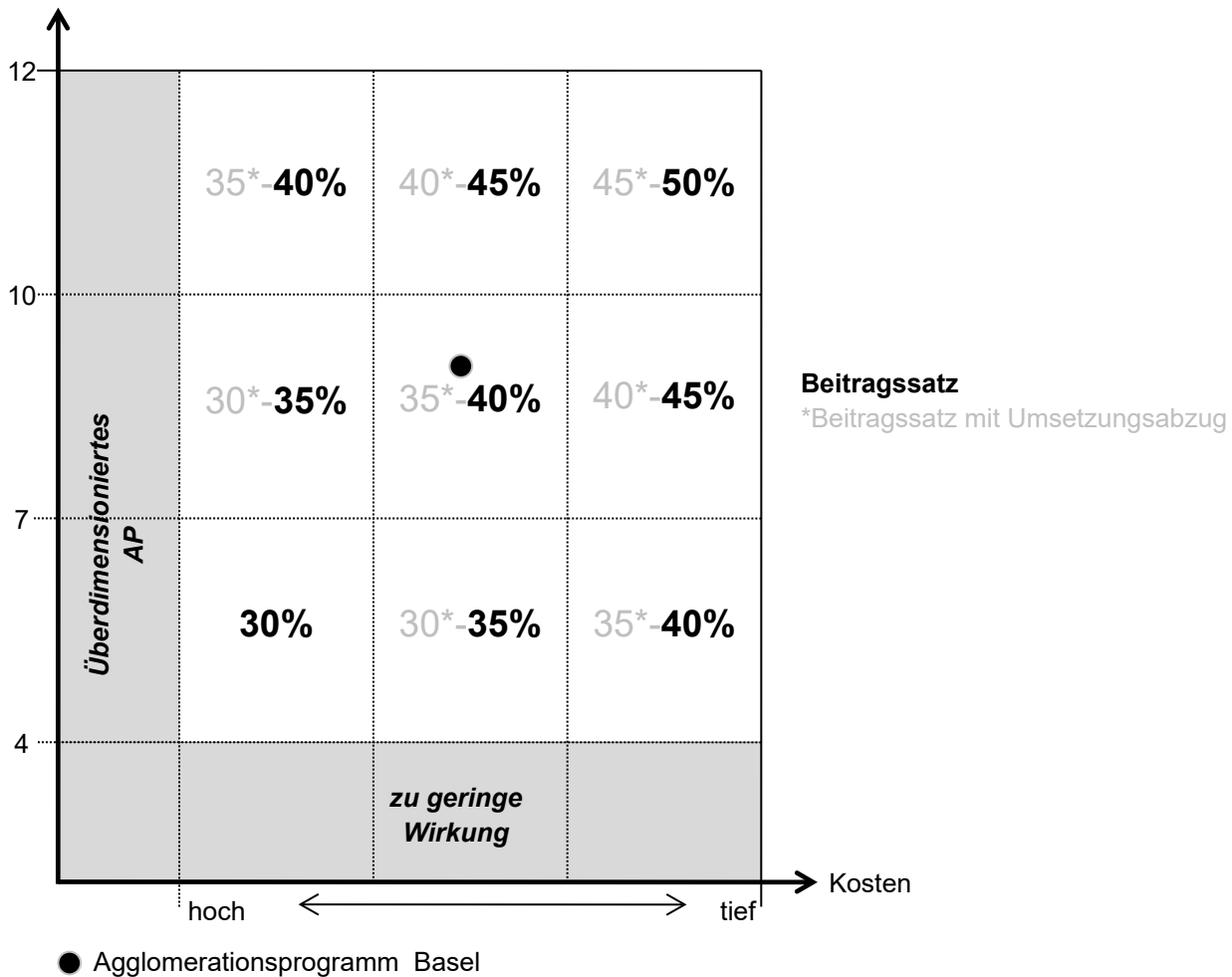
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁸

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 40%.

⁸ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2701.4.001	4Ö1	2-1	BS: Tram Petersgraben	A	Schutzwürdige Gehölze und Einzelbäume
2701.4.005	4Ö5	4-6	BS: Tram Klybeck	B	Schutzwürdige Gehölze, Einzelbäume und Baumallee
2701.4.038	4M3	2-1	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	A	Gewässerraum der Birs, schutzwürdige Ufergehölze, Gehölze und Ufervegetation
2701.4.039	4M4	2-1	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	A	Gewässerraum der Birs, schutzwürdige Ufergehölze und Ufervegetation
2701.4.077	4LV2	2-1	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	A	Schutzwürdige Hecken, Ufergehölze und Gewässerraum des Dorfbachs
2701.4.079	4LV4	2-1	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	A	Schutzwürdige Hecken, Ufergehölze, Gewässerraum der Birs und Wald

2701.4.047	4M11.1	4.1a	BS: Verbesserungsmassnahmen Inzlingerstrasse in Riehen	Pausch A	Amphibienwanderungen im Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 422); im Rahmen des Projekts zu sanieren
2701.4.094	4LV10.6	4.1a	BL: Radroute Aesch - Duggingen	Pausch A	Wald, schutzwürdige Ufergehölze und Gehölze; Gewässerraum der Birs; Amphibienwanderungen im Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 1693); im Rahmen des Projekts zu sanieren
2701.4.114	4LV10.23	4.1a	Dornach: Langsamverkehr Aufwertung Birsquerung	Pausch A	Schutzwürdige Ufergehölze und Ufervegetation, Gewässerraum der Birs
2701.4.117	4LV10.26	4.1a	Duggingen/Pfeffingen: Durchgehender Birsuferweg	Pausch A	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung BL-28, Gewässerraum der Birs und schutzwürdige Ufergehölze/Hecken und Ufervegetation; Wildtierkorridor ist heute durch eine nicht bewilligte Abstellfläche beeinträchtigt; im Rahmen des Projekts zu entfernen
2701.4.064	4M11.18	4.1b	Rodersdorf: Bahnhofplatzgestaltung	Pausch A	Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 1002); im Rahmen des Projekts zu prüfen und gegebenenfalls zu sanieren
2701.4.092	4LV10.4	4.1a	BL: Radweg Buus - Maisprach	Pausch A	Wildruhezone, Wald, schutzwürdige Hecken und Gewässerraum des Buuser Bach. Konkrete Auswirkungen im Bereich Amphibienwanderungen mit Verkehrskonflikten Nr. 1060 noch nicht bekannt: Im Rahmen des Projekts Amphibienwanderungen zu prüfen und die Situation sanieren, bzw. Amphibienwanderungen sichern.
2701.4.116	4LV10.25	4.1a	Laufen: Erschliessung Fussweg Bierkellerweg	Pausch A	Wald

Tabelle 6-1

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte weiter verbessert werden, indem die bestehenden (Teil-)Strategien mit mehr lenkungsstarken Push-Massnahmen, beispielsweise einem agglomerationsweiten Parkraummanagement, Verkehrslenkungsmassnahmen oder auch Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads unterstützt würden. Für eine folgende Generation könnte es sich lohnen, den Handlungsbedarf stärker zu priorisieren, insbesondere mit Blick auf die Rolle der Verkehrsmittel pro Korridor. Im nordwestlichen Teil der Kernagglomeration könnte sich die Chance bieten, ein Gesamtkonzept zur ganzheitlichen Mobilitätsabwicklung zu entwickeln, das auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse dieses Raums zugeschnitten ist und die Verkehrsmittel entsprechend priorisiert. Aufgrund der Siedlungsentwicklung und der Nutzungen in diesem Gebiet besteht das Potenzial hier auf attraktive ÖV- kombiniert mit Velo-Erschliessungen zu setzen und den MIV primär zu lenken und gezielte Ergänzungen vorzuschlagen. Es wird noch zu wenig dargelegt, welche gesamtverkehrlichen Alternativen zum Zubringer Bachgraben Allschwil (ZUBA) vertieft geprüft wurden und wie das gesamtverkehrliche Zusammenspiel der Verkehrsmittel künftig funktionieren wird. Die bestehenden Analysen zeigen, dass die Kosten deutlich über dem Nutzen des Gesamtprojekts liegen. Es ist deutlicher aufzuzeigen, wieso eine konsequente Förderung von ÖV und Velo inkl. Vorzugsrouten und Ausbau der Sharing-Angebote, kombiniert mit starken Lenkungsmassnahmen im Bereich von Verkehrsmanagement und PP-Bewirtschaftung, keine hinreichende Alternative darstellt. Der Nachweis, dass das Tram Bachgraben erst nach der Inbetriebnahme des ZUBA umgesetzt werden kann, ist abschliessend aufzuzeigen. Zudem lassen auch beim Tram Bachgraben die Kosten-Nutzen-Betrachtungen noch Fragen offen. Diese sollten eingebettet in eine abgestimmte und lenkende Gesamtmobilitätskonzeption für den Raum in einem nächsten Planungsschritt geschärft werden. Ein Teil der vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen könnte zudem unabhängig vom ZUBA schon vor dessen Inbetriebnahme umgesetzt werden.

Die Hauptwirkung der Massnahme Contournement Hésingue-Hégenheim entfaltet sich lokal auf französischem Boden (Entlastung Hésingue und Hégenheim). Der erkennbare in der Schweiz anfallende Nutzen ist entsprechend klein und wird durch die Nachteile der Massnahme (insbesondere Mehrverkehr im Schweizer Agglomerationskerngebiet durch ausgebaute strassenseitige Erschliessung des Bachgrabens) weiter vermindert. Es sollte deutlicher aufgezeigt werden, welchen Nutzen die Massnahme auch für die Anbindung des Gebietes Bachgraben an das übergeordnete Netz hat. Um Mehrverkehr auf Schweizer Agglomerationskerngebiete zu vermeiden, wäre aufzuzeigen, welche bereits geprüften oder neuen Massnahmen diesbezüglich zielführend sein könnten (z.B. Verkehrsdrehscheibe zur MIV Bündelung inkl. P+R an der Einfallsache).

Im Hinblick auf künftige Agglomerationsprogramme sollte daher die zeitliche und verkehrsträgerübergreifende Koordination im grenzüberschreitenden Raum Bachgraben – Allschwil – Hésingue optimiert und mit ihren Wechselwirkungen unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung umfassend dargestellt werden.

Bei den übergeordneten Massnahmen ist zukünftig deren Planungsstatus besser zu berücksichtigen. Beispielsweise ist das Herzstück Basel noch nicht gesichert und die Inbetriebnahme 2046 frühestmöglich vorgesehen. In künftigen Agglomerationsprogrammen könnte vertieft aufgezeigt

⁹ SR 700.1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
2701.4.001	4Ö1	BS: Tram Petersgraben	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.004	4Ö4	BL: Tram Letten	Zwischenergebnis	Festsetzung
2701.4.038	4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Zwischenergebnis	Festsetzung
2701.4.039	4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	-	Festsetzung
2701.4.040	4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	-	Festsetzung

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
2701.4.261	4S3.3	Campus Schällemätteli (Hochschulareal St. Johann)	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.262	4S3.4	Universitätsspital Basel	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.265	4S4.2	Entwicklungsgebiet Binningerstrasse	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.276	4S7.1	Gstad	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.290	4S12.1	Entwicklungsgebiet Bündten	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf
2701.4.291	4S12.2	Entwicklungsgebiet Nau	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch dargelegt werden, ob und wie das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig auch ohne diese funktioniert. Mehrere, teilweise auch grosse Massnahmen zum Ausbau multimodaler Drehscheiben wie die ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude und die beiden Massnahmen am Hauptbahnhof Basel, sind noch nicht auf dem erforderlichen Planungsstand. Auch bei den Tramprojekten ist der Planungsstand teilweise noch ungenügend, so dass eine Umpriorisierung in den C-Horizont vorgenommen werden musste, namentlich beim Tram Bachgraben und beim Tram 30 Grossbasel. Damit diese Massnahmen in den A- oder B-Horizont aufgenommen werden können, wäre in kommenden Generationen ein deutlicher Planungsfortschritt wichtig. Bezüglich des FVV könnten die französischen Agglomerationsteile besser in die Planung eingebunden werden, beispielsweise durch den Einbezug ins Vorzugsroutennetz.

Die Arbeit in den Korridoren zeigt insgesamt eine starke Wirkung. Es ist jedoch festzustellen, dass zwischen den Korridoren insbesondere hinsichtlich der Siedlungsentwicklung und den im Agglomerationsprogramm präsentierten Siedlungsmassnahmen erhebliche Unterschiede bestehen. Auch sollten die Siedlungsgebiete mit unzureichender ÖV-Erschliessung und grossem Flächenbedarf überprüft werden. Entsprechendes Verbesserungspotenzial besteht insbesondere in den Korridoren Saint-Louis Agglomération, Oberrhein, Wiesental sowie teilweise im Korridor Hochrhein. Für zukünftige Agglomerationsprogramme wäre ausserdem ein stärkerer Fokus auf die Aufwertung von natürlichen und landschaftlichen Werten und Grünräumen durch Landschaftsmassnahmen wünschenswert.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation setzt sich zum Ziel, die Raumnutzerdichte bis 2040 von 95.2 auf 105 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar zu erhöhen. Im gleichen Zeitraum soll der MIV-Anteil von 57% auf 50-52% im reduziert werden. Im Hinblick auf die 5.°Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreicht werden.¹⁰

¹⁰ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.1	170	Stück	691	40%	5%	8%	283	48'178
Veloabstellanlagen Kat.2	750	Stück	2'132	40%	5%	8%	875	656'371
Veloabstellanlagen Kat.3	920	Stück	5'000	40%	5%	8%	2'052	1'887'840
Fussgängerstreifenmarkierung	3	Stück	8'462	40%	5%	8%	3'473	10'418
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	25'000	40%	5%	8%	10'260	20'520
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	100'000	40%	5%	8%	41'040	41'040
Langsamverkehrsüberführungen	2'701	m2	5'134	40%	5%	8%	2'107	5'690'760
Langsamverkehrsunterführung	187	m2	14'157	40%	5%	8%	5'810	1'086'472
Längsführung Kat.1	28'535	m	304	40%	5%	8%	125	3'560'316
Längsführung Kat.2	12'255	m	727	40%	5%	8%	298	3'655'347
Längsführung Kat.3	11'505	m	1'321	40%	5%	8%	542	6'236'631
Längsführung Kat.4	5'420	m	2'481	40%	5%	8%	1'018	5'518'380

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	28.42
--	-----------------------------------	-------

Tabelle A1-a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	110'747	m2	298	40%	5%	8%	122	13'526'784

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	13.53
--	-----------------------------------	-------

Tabelle A1-b

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Aufw. Bushalt. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Haltestelle Bus Kat.1	13	Stück	23'077	40%	10%	8%	8'972	116'640

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.12
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des 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 Massnahmen			

Tabelle A2-1