IIIIII KANTON solothurn

# Regierungsratsbeschluss

vom 27. September 2016

Nr. 2016/1720

**Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation**

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Die Agglomerationsprogramme wurden 2001 vom Bund als neues Instrument für die Unterstützung der Agglomerationen als Wirtschaftsmotoren der Schweiz lanciert. Der Bund unterstützt die Agglomerationen insbesondere im Hinblick auf die Lösung ihrer Verkehrsprobleme. Die Agglomerationsprogramme zeigen auf, wie der Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung, insbesondere auf die Siedlungsentwicklung, abgestimmt ist. Am 28. November 2004 wurden die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) an der Volksabstimmung angenommen. Damit legte der Bund die Basis für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs. Seit 2008 fliessen über einen Zeitraum von 20 Jahren 6 Mrd. Franken aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. Die Mittelzuteilung erfolgt nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen.

Um die zukünftige Mitfinanzierung der Projekte aus dem Agglomerationsprogrammen sowie die Fertigstellung und Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetz zu garantieren, will der Bundesrat einen unbefristeten „Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds“ (NAF) schaffen. Im Februar 2015 hat der Bundesrat die Botschaft zum NAF verabschiedet. Im September 2015 hat der Ständerat die NAF-Vorlage an die Kommission zurückgewiesen. Am 15. März 2016 hat der Ständerat die Vorlage erneut behandelt. Er hat sich u.a. für eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 4 Rappen zu Gunsten des Fonds entschieden. Als nächster Schritt wird die NAF-Vorlage nun in der vorberatenden Kommission des Nationalrates behandelt. Der Bund geht in seinen Planungen von der Inkraftsetzung des NAF per 1. Januar 2018 aus.

### 1.2 Agglomerationspolitik des Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Raumplanung, hat den Auftrag erhalten, die Agglomerationspolitik zu konkretisieren und im kantonalen Richtplan zu verankern. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung 1. Generation waren ein erster Schritt in diese Richtung.

Im Jahr 2007 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand (zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung des Kantons Basel-Stadt) der 1. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2007/2115 vom 11. Dezember 2007 und RRB Nr. 2007/2201 vom 18. Dezember 2007). Der Bund beteiligt sich mit 40 % (von möglichen 30-50%) an bestimmten Projekten.

Im Jahr 2012 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel der 2. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2012/1231 vom 18. Juni 2012, RRB Nr. 2012/1018 vom 22. Mai 2012 und RRB Nr. 2012/1019 vom 22. Mai 2012). Der Bund beteiligt sich mit 35-40 % an bestimmten Projekten.

Mitfinanziert werden Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen. Einzelne Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. Generation und 2. Generation werden zurzeit umgesetzt.

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation und 2. Generation erfüllten nicht sämtliche Anforderungen in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Verkehr. Der Kanton Solothurn erarbeitet deshalb seit 2012 die Agglomerationsprogramme 3. Generation Solothurn, AareLand (wiederum zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung der neu geschaffenen Geschäftsstelle Agglomeration Basel).

### 1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Solothurn stützt sich auf die Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation vom 16. Februar 2016.

Damit das Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt werden kann, müssen folgende sechs Grundanforderungen erfüllt sein. Der Detaillierungsgrad ist jeweils der Grösse der jeweiligen Agglomeration anzupassen.

- Partizipation gewährleistet;
- Bestimmung einer Trägerschaft;
- Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf;
- Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zum Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung derer (erkennbarer roter Faden);
- Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen;
- Controlling gesichert.

Die Wirkung der Agglomerationsprogramme wird vom Bund selber geprüft, damit ein Vergleich zu den anderen Programmen gemacht werden kann. Die Kantone können sich auf eine qualitative Beurteilung der Wirksamkeit beschränken.

Die wichtigsten neuen/veränderten Anforderungen im Vergleich zur 2. Generation sind:

- Das Umsetzungsreporting: Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation soll auf einem Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1. Generation und 2. Generation aufbauen und die Erfahrungen aus dem bisherigen Umsetzungsprozess inhaltlich und organisatorisch berücksichtigen. Der beschreibende Teil ist neu integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms;
- die Formulierung von Zielsetzungen in Bezug auf die vier Indikatoren zum Monitoring und Controlling (Modal Split, Unfälle, Einwohner nach ÖV-Güteklasse und Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse);

- die flächendeckende Erfassung der Unfallschwerpunkte;
- die Herleitung von Massnahmen im Bereich Landschaft wird empfohlen.

## 2. Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

### 2.1 Ziel

Die trinationale Agglomeration Basel ist eine der drei Grossagglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz - Deutschland - Frankreich ist sie von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt, wobei sich der regionale, nationale und internationale Personen- und Güterverkehr überlagert. Siedlungspolitisch ist die trinationale Agglomeration Basel mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert. Bei weiter steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnissen kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt für die Agglomeration Basel diese Aufgabe. Damit wird sichergestellt, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Um diese Ziele zu erreichen, beantragt die trinationale Agglomeration Basel mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP Basel 3G) nun konkret eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019.

### 2.2 Trägerschaft

Im Prüfbericht des Bundes zum 1. Agglomerationsprogramm Basel wurde die unvollständige Vertretung der nicht-Schweizer Teilräume der Agglomeration in Organisation und Massnahmen bemängelt. Es fehlte eine grenzüberschreitende, funktionale Sichtweise der Agglomeration. Daher wurde parallel zum Start der inhaltlichen Bearbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation die Einrichtung einer bikantonal gesteuerten Geschäftsstelle und eine trinationale Trägerschaft beschlossen.

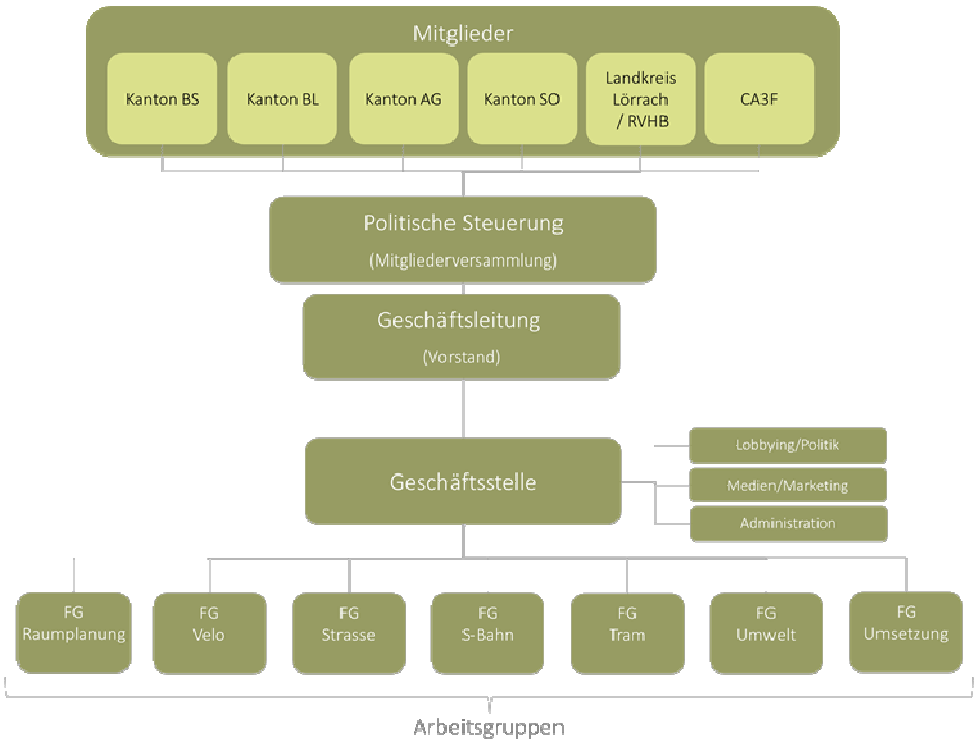
Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zum Verein „Agglo Basel“ wurde die Verankerung des Agglomerationsprogramms in der Region Basel gegenüber der 2. Generation nochmals deutlich gestärkt. Mit dieser Weiterentwicklung wurde die Basis geschaffen, damit trinationale Strategien im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung noch breiter abgestützt, Projekte noch zielführender umgesetzt und die ausländischen Partner vollumfänglich integriert werden können. Die Trägerschaftsstrukturen wurden den aktuellen Anforderungen des Bundes angepasst. Mit der Weiterentwicklung der Trägerschaft setzt die trinationale Agglomeration Basel ein wichtiges Zeichen gegenüber dem Bund bezüglich der 3. Generation.

Für die Erfüllung der Aufgaben gilt grundsätzlich, dass der Verein die Interessen des gemeinsamen Raums und nicht die Anliegen einzelner Mitglieder vertritt. Er stellt sicher, dass einzelne Regionen weder bevorzugt noch ausgegrenzt werden. Die Mitgliedschaft im Verein beeinträchtigt die verfassungsmässige Zuständigkeit und Autonomie der Mitglieder und ihrer Behörden nicht.

Alle Organe des Vereins streben einvernehmliche Entscheide an, im Wissen, dass dem Verein nur so Erfolg beschieden sein kann. Dem Verein gehören die folgenden Mitglieder an:

- Kanton Aargau
- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Basel – Landschaft
- Kanton Solothurn
- Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F)
- Landkreis Lörrach (gemeinsam mit Regionalverband Hochrhein-Bodensee; RVHB).

Die Trägerschaft besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie einer Geschäftsstelle. An die Trägerschaft angegliedert sind zudem diverse fachliche Begleitgruppen, die sich kantons- und länderübergreifend zusammensetzen.




## 2.3 Grundlagen und Vorgehen

Das AP Basel 3G baut auf den Arbeiten der 1. Generation und 2. Generation auf, beschränkt sich dabei aber nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente. Bereits kurz nach der Abgabe der 2. Generation an den Bund (30. Juni 2012) wurde das AP Basel 3G aufgegleist. Die Geschäftsstelle führte ein mehrstufiges Verfahren durch, um die Schwerpunktthemen des 3. Programms festlegen zu können.

Die wichtigsten Neuerungen bzw. Schwerpunkte von AP Basel 3G sind:

**Trägerschaft:** Die ausländischen Teilräume waren in der bisherigen Trägerschaft der Agglomeration Basel zwar präsent, aber ohne Stimmrecht und ohne Kostenbeteiligung. Im Herbst 2012 initiierte die Geschäftsstelle die Weiterentwicklung der Trägerschaftsorganisation. Ein umfassender Evaluationsprozess führte schliesslich zur Gründung des Vereins Agglo Basel nach Schweizerischem Recht (Art. 60 ff. Schweizerisches Zivilgesetzbuch, ZGB; SR 210). Damit konnte die Basis für effizientere und breiter abgestützte Entscheidungsstrukturen gelegt werden. Politische Steuerung und Geschäftsleitung wurden der neuen Trägerschaftsstruktur angepasst und die Fachgruppen (FG) ausgebaut (z.B. FG Raumplanung, FG Strasse, FG S-Bahn).

**Korridorprozesse:** Die Gemeinden spielen in der Umsetzung von Agglomerationsprogrammen eine entscheidende Rolle, insbesondere in raumplanerischen Belangen. In der trinationalen Agglomeration Basel kommen teilregionale Besonderheiten hinzu. Dies führte zum Beschluss, die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in acht Korridoren zu etablieren (Leimental, Birstal, Ergolztal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis). Der Verein Agglo Basel ist in zweifacher Weise aktiv geworden: in organisatorischer Hinsicht durch das Anbieten von Koordinationsplattformen, den sogenannten Korridor-Workshops, und in finanzieller Hinsicht durch die Bezuschussung von Studien, Konzepten, Leitbildern etc. Durch die Korridorprozesse wurde es im AP Basel 3G möglich, die Top-Down-Prozesse (Zukunftsbild, Richtplanung, S-Bahn und Strasse) mit den Bottom-Up-Prozessen (Arealentwicklungen, Fuss- und Velomassnahmen) zu koppeln.

**Trinationale S-Bahn Strategie**: Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms misst der trinationalen S-Bahn eine bedeutende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei und verpflichtet zu einer grenzüberschreitend abgestimmten Angebotsplanung. Die vom Agglomerationsprogramm ausgelöste Dynamik führte zur Gründung der „Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel“, in der sämtliche Bestellerbehörden (Kantone AG, BL, BS, SO, JU, Land Baden-Württemberg, Région Alsace) sowie das Bundesamt für Verkehr (BAV) vertreten sind. Im AP Basel 3G wurde ein trinationales Angebotskonzept für verschiedene Zeithorizonte entwickelt. Diese Arbeiten dienten gleichzeitig als grenzüberschreitend abgestimmte Grundlagen für die Eingaben der Nordwestschweiz zum Strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP AS 2030).

**Trinationale Strategie Strasse:** Das AP Basel 3G enthält erstmals eine trinational abgestimmte Strategie Strasse. Diese macht Aussagen zur Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs, auch für die Teilräume in Deutschland und Frankreich. Die Arbeitspakete umfassen (a) die Bestimmung eines gemeinsamen Zielnetzes und einer sich darauf beziehenden Schwachstellenanalyse, (b) die Untersuchung von Verkehrsmanagement-Ansätzen und (c) die Ableitung notwendiger infrastruktureller Massnahmen inkl. Zielnetz 2035 sowie (d) eine Situationsanalyse zu den trinationalen Parkierungsregimes in den einzelnen Teilräumen.

Die Gremien der Trägerschaft sowie die fachlichen Begleitgruppen sind kontinuierlich bei den einzelnen Arbeitsschritten miteinbezogen oder wurden um Stellungnahme zu den Ergebnissen gebeten. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess von AP Basel 3G.

| Akteure | Zukunftsbild | Analyse, SWOT, HB | Teilstrategien | Massnahmen | Wirkungen | Umsetzungsreporting | Gesamtkonzept AP3 | Überarbeitung Zukunftsbild | Korridorprozesse (9 Korridore) | S-Bahn-Planung | Strategie Strasse | Velokorridore | Mitwirkungsveranstaltungen | Verabschiedung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Politische Steuerung | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Geschäftsleitung | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Geschäftstelle | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Fachgruppe Raumplanung | X | X | X | X | | X | | X | X | | | | X | X |
| Strategiegruppe trinationale S-Bahn Basel | | X | X | X | | | | | | X | | | X | X |
| Fachgruppe Strasse | | X | X | X | | | | | X | | X | | X | X |
| Fachgruppe Velo | | X | X | X | | | | | X | | | X | | X |
| Fachgruppe Tram | | X | X | X | | | | | | | | | X | X |
| Fachgruppe Umwelt | | X | | | X | | | | | | | | | X |
| Fachgruppe Umsetzung | | | | | | X | | | | | | | | X |
| Weitere Fachstellen Verwaltungen | | | | | | X | | | | | | | | X |
| Städte und Gemeinden | | | | | | | | | X | | | X | X | X |
| Verbände, Organisation, Institutionen | | | | | | | | | | | | | X | X |
| Teilnehmer Mitwirkungsveranstaltungen | | | | | | | | | | | | | X | X |

## 2.4 Mitwirkung

Der gesamte Erarbeitungsprozess und alle wichtigen Meilensteine des AP Basel 3G wurden von einem trinational breit abgestützten Mitwirkungsverfahren begleitet: In bisher sechs grossen Mitwirkungsveranstaltungen über den Zeitraum von rund 3,5 Jahren mit jeweils zwischen 130 und 180 Teilnehmern aus dem gesamten trinationalen Agglomerationsgebiet konnten sich alle Akteursgruppen über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren und ihr Wissen und ihre Anliegen einbringen.

## 2.5 Herleitung und Priorisierung der Massnahmen

Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. In einem ersten Schritt wurden mit den Gebietskörperschaften die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss Wirkungskriterien des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) priorisiert.

## 2.6 Übersicht über die Massnahmen und Kosten

Die Agglomerationsprogramme enthalten eine Gesamtschau der für die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erforderlichen Massnahmen. Neben den eigentlichen mitfinanzierten Projekten des Agglomerationsprogramms werden auch weitere, nicht-infrastrukturelle Massnahmen sowie sogenannte Eigenleistungen und übergeordnete Massnahmen aufgeführt, die in einem engen räumlichen, funktionalen oder planerischen Zusammenhang mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind. Diese Projekte werden jedoch nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert.

**Übergeordnete Massnahmen:** Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen (üM) des Bundes und der angrenzenden Länder Deutschland und Frankreich, sowohl schienen- wie strassenseitig. Sie werden nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert (z.B. Kapazitätsausbau Eisenbahninfrastruktur), sind jedoch gerade in der Agglomeration Basel Voraussetzung für die Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms.

**Massnahmen Siedlung und Landschaft:** Diese sind nichtinfrastrukturelle Daueraufgaben, die durch die Kantone und Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen.

**A-Massnahmen:** A-Massnahmen werden beim Bund für die Periode 2019 bis 2022 zur Mitfinanzierung beantragt.

**B-Massnahmen:** Für sie können im Rahmen des vorliegenden AP Basel 3G beim Bund noch keine Mitfinanzierungsbeiträge beantragt werden. Sie werden allerdings für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und damit bei der Festsetzung des Beitragssatzes mitberücksichtigt. Der Bund „merkt sich diese Massnahmen vor“: Sie können in der 4. Generation (2023 - 2027) zu A-Massnahmen werden.

Das Programm ist so ausgestattet, dass die Finanzierung der Projekte unter der Annahme einer finanziellen Unterstützung des Bundes in der Gesamtheit für den Kanton und die Gemeinden tragbar ist. Die Agglomeration Basel erreichte für die Massnahmen des 1. Agglomerationsprogramms einen Beitragssatz von 40 % und in der 2. Generation von 35 %. Die Räume ausserhalb des Agglomerationsperimeters werden durch die Umsetzung des Agglomerationsprogramms nicht benachteiligt.

Die Gesamtkosten (inkl. Projektierungskosten) aller Massnahmen der A- und B-Listen des Agglomerationsprogramms Basel liegen ohne Finanzierungsanteil des Bundes in folgender Grössenordnung. Es handelt sich dabei um Grobkostenschätzungen, d.h. die Angaben können bis zu +/- 30 % variieren.

| **AP Basel Kosten in Mio. Franken** | | **ÖV** | **MIV** | **LV** |
|---|---|---|---|---|
| A-Liste (2019-2022) | 631.1 | 333.7 | 198.5 | 99.0 |
| B-Liste (2023-2027) | 557.7 | 151.5 | 344.3 | 61.9 |
| **Total** | **1’188.8** | **485.2** | **542.8** | **160.9** |

Für den Kanton Solothurn ergibt sich folgender Kostenanteil

| **Kanton SO Kosten in Mio. Franken** | | **ÖV** | **MIV** | **LV** |
|---|---|---|---|---|
| A-Liste (2019-2022) | 28.2 | 0 | 28.2 | 0 |
| B-Liste (2023-2027) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **28.2** | **0** | **28.2** | **0** |

## 2.7 Bedeutung der Massnahmen für Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn hat ein A-Projekt im AP Basel 3G eingegeben: M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach (Kosten: 28.2 Mio. Franken).

Mit dem Zubringer wird die Anbindung des Wohn- und Gewerbeareals Widen / Birsmatte (Massnahme S10) an die Hochleistungsstrasse A18 wesentlich verbessert. Dies ermöglicht die direkte Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit verbunden die Entlastung der Siedlungsgebiete im Bereich Dornach Brugg (SO), Bruggstrasse und Dornacherstrasse (BL). Durch eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Die vom Verkehr entlasteten Strassenräume werden gestalterisch aufgewertet. Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr werden auf der Ortsdurchfahrt bevorzugt und erhalten mehr Strassenfläche.

Um das Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung im Areal Widen / Birsmatte bewältigen zu können, ist zusätzlich die S-Bahn-Haltestelle Dornach „Öpfelsee“ von Bedeutung. Diese ist daher als übergeordnete Massnahme im AP Basel 3G aufgeführt. Es erfolgt keine Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm. Die Finanzierung wird über ein anderes Programm geprüft (STEP 2030).

Der Zubringer Dornach / Aesch an die A18 und die S-Bahn-Haltestelle „Öpfelsee“ sind im Richtplan des Kanton Solothurn als Festsetzung bzw. als Zwischenergebnis aufgenommen.

## 2.8 Übersicht Unterlagen zum Beschluss

Der definitive Schlussbericht für die Eingaben am 31. Dezember 2016 enthält folgende Berichtsteile:

a. Band 1: Hauptbericht

b. Band 2: Kartenband

c. Band 3: Massnahmenband mit einzelnen Massnahmenblättern

d. Korridorberichte aus acht Korridoren.

### 2.8.1 Band 1

Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des AP Basel 3G.

### 2.8.2 Band 2

Der Kartenband enthält alle Abbildungen mit Bezug zum Hauptbericht (Band 1).

### 2.8.3 Band 3

Der Massnahmenband beschreibt ausführlich alle im Programm enthaltenen Projekte. Der Massnahmenband enthält die mitzufinanzierenden Verkehrsmassnahmen (A-Horizont). Die Siedlungs- sowie Natur- und Landschaftsmassnahmen bilden weitere, wichtige Teile dieses Berichts. Sie begründen die Verkehrsmassnahmen von der Siedlungs- und Landschaftsseite. Die Bezüge zwischen den Verkehrs- und Siedlungs- resp. Natur- und Landschaftsmassnahmen verdeutlichen die mit dem Agglomerationsprogramm angestrebte Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf ganz konkrete Weise. Die Verkehrsmassnahmen des B- und C-Horizonts bringen zum Ausdruck, dass man mit dem Agglomerationsprogramm nicht nur kurzfristig denkt, sondern die A-Massnahmen in einer mittel- und langfristigen Planung eingebettet sind.

### 2.8.4 Korridorberichte

Es handelt sich hierbei prioritär um ein Dokument für die kommunale Ebene der einzelnen Korridore. Es weist die geleistete Arbeit aus. Ausserdem dienen die Korridorberichte dem Informations- und Erfahrungsaustausch unter den Korridoren. Des Weiteren erläutern die Berichte gegenüber dem Bund, wie die Agglomeration die Vertiefung/ Weiterentwicklung des Zukunftsbilds der Agglomeration an die Hand genommen hat. Zudem können die Zusammenhänge von verschiedenen Massnahmen (Bereich Siedlung und Verkehr) gezielter dargestellt werden als in den Massnahmenblättern.

Die Unterlagen sind unter folgenden Links aufgeschaltet:

Band 1: Hauptbericht: https://login.agglobasel.org/public_links/gQZhMFQ7gbFkQRV5h8Nlgg

Band 2: Kartenband: https://login.agglobasel.org/public_links/Lk3GLJ6TYXtegf-e_6j_hA

Band 3: Massnahmenband Siedlung und Landschaft:
https://login.agglobasel.org/public_links/PbBuMQgI9vlXegzoLe7BUA

Band 3: Massnahmenband Verkehr:
https://login.agglobasel.org/public_links/_muzbOFU4fFmTjest40uCA

Band 4: Korridorberichte: https://login.agglobasel.org/public_links/Lq1RmR5-5EkFWLo2Z2iovw.

## 3. Weiteres Vorgehen

### 3.1 Politische Beschlüsse

Die inhaltliche Erarbeitung des AP Basel 3G ist weitgehend abgeschlossen und die endgültigen Inhalte sowie Projektlisten wurden in der Sitzung vom 9. Juni 2016 durch die trinationale politische Projektsteuerung bereits beschlossen.

Im Zeitraum von Juli bis Oktober 2016 sind in den Teilräumen zahlreiche politische Beschlüsse (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Kreistag Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F), Pays de Saint-Louis, alle Gemeinden mit A-Projekten und auch grenzüberschreitende Organisationen etc.) zur Einreichung des gemeinsamen AP Basel 3G beim Bund bis zum 31. Dezember 2016 vorgesehen.

Zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung werden gleichzeitig die Berichte sowie die französische Übersetzung erstellt. Die Inhalte und Massnahmen des AP Basel 3G bleiben aber unverändert.

### 3.2 Kommunikation

Bis Ende Dezember 2016 ist das AP Basel 3G beim Bund einzureichen. Wenn alle politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel vorliegen, wird in einer gemeinsamen Medienmitteilung - in Absprache mit den Informationsdiensten der Mitglieder - informiert.

## 3.3 Prüfung Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der entsprechenden Weisung zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme festgehalten sind. Sie werden in Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien eingeteilt. Sofern die Grundanforderungen erfüllt sind, wird das gesamte Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung hin geprüft. Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Dieser liegt zwischen 30 % und 50 %.

Das ARE wird im Rahmen dieses Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen z.B. zum Nutzen-Kostenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten einfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm voraussichtlich bis zum Frühling 2018 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung, dass einzelne Projekte nicht oder nur teilweise durch den Bund finanziert werden. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A- und B-Projekte vor.

Im Vergleich zur 1. Generation und 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen und es ist von einer noch grösseren Konkurrenz zwischen den eingereichten Agglomerationsprogrammen auszugehen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme der 3. Generation wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2018 eine Botschaft unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

## 3.4 Umsetzung Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Die Umsetzung erfolgt je nach Projektstand unterschiedlich:

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste (bau- und finanzreif für die Realisierung 2019-2022) sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2019-2022 erfolgen kann.

Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste (bau- und finanzreif für Realisierung 2023-2027) gilt das Gleiche für den Zeitraum 2023-2027.

Mit der Aufnahme der Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan wird die Verbindlichkeit des Planungsinstrumentes auf Behördenstufe erwirkt. Damit wird eine Grundanforderung des Bundes erfüllt. Grössere Projekte der A-Liste (Massnahmenbündel bzw. Einzelmassnahmen) mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden im Richtplan in der entsprechenden Abstimmungskategorie aufgenommen.

## 4. Beschluss

4.1 Das AP Basel 3G wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

4.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm koordiniert mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau sowie den Ländern Deutschland und Frankreich bis Ende Dezember 2016 beim Bund einzureichen und die weiteren beteiligten Stellen mit den Unterlagen zu bedienen.

4.3 Mit der Information über die Einreichung des AP Basel 3G wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle „Agglomerationsprogramm Basel“ - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - mit einer gemeinsamen Medienmitteilung.

4.4 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, die Massnahmen / Projekte der A-Listen des AP Basel 3G voranzutreiben, so dass die Finanz- und Baureife für den Zeitraum 2019 bis 2022 erreicht wird.

Andreas Eng
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung (as, BS) (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Amt für Finanzen
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Wirtschaft und Arbeit, Wirtschaftsförderung
Amt für Gemeinden
Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Dufourstrasse 40, 4001 Basel
Landkreis Lörrach, Landratsamt Lörrach, Dezernat II, Palmstraße 3, D-79539 Lörrach
Communauté d’Agglomération des Trois Frontières, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières, Place de l'Hôtel de Ville, BP 50199, F-68305 Saint-Louis Cedex