

Regierungsratsbeschluss

vom 16. März 2021

Nr. 2021/357

Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) abgelöst.

Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene zur unbefristeten Finanzierung gewannen die Agglomerationsprogramme nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke hin zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung trat damit noch stärker in den Vordergrund und erhielt eine langfristig planbare finanzielle Basis.

1.2 Agglomerationsstrategie des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Die Agglomerationsstrategie wurde auf dieser Grundlage konkretisiert und ist im kantonalen Richtplan verankert.

Seit 2007 hat der Kanton Solothurn drei Generationen der Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel erarbeitet. In der ersten Generation beteiligte sich der Bund mit 40% an bestimmten Projekten, in der zweiten und dritten Generation betrug der Bundesanteil jeweils 35-40%.

Seit 2017 erarbeitet der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme 4. Generation Solothurn, AareLand, Basel und zum ersten Mal Grenchen (zusammen mit dem Kanton Bern). Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der früheren Generationen werden zurzeit umgesetzt.

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme des Kantons Solothurn stützt sich auf die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV; SR 725.116.214) vom 20. Dezember 2019 sowie die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation vom 30. Januar 2020.

Damit das Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt wird, sind verschiedene formale Anforderungen zu erfüllen, die im Rahmen einer Eingangsprüfung kontrolliert werden:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptteil, Massnahmenteil und, falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden, Umsetzungstabellen.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs Bausteinen: Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsbericht, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen zu illustrieren.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Darüber hinaus sind vier Grundanforderungen (GA) zu erfüllen. In der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad sind sie den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration entsprechend anzupassen.

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling.

Bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms nimmt der Bund in einem ersten Schritt eine Massnahmenbeurteilung vor. Die Bestimmung der Programmwirkung stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms. Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung. Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem Prüfbericht festgehalten.

2. Erwägungen

2.1 Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

2.1.1 Ausgangslage

Die Agglomeration Basel ist eine der drei Grossagglomerationen der Schweiz und die einzige trinationale. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz - Deutschland - Frankreich ist sie von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt, wobei sich regionale, nationale und internationale Personen- und Güterverkehre überlagern. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration Basel mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr (ÖV), motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht.

2.1.2 Trägerschaft

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist heute beim Verein Agglo Basel angegliedert und ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Im Verein Agglo Basel haben sich aktuell neun Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben.

Der Verein verfügt über zwei Aufgabenbereiche mit jeweils unterschiedlichen Aufgaben:

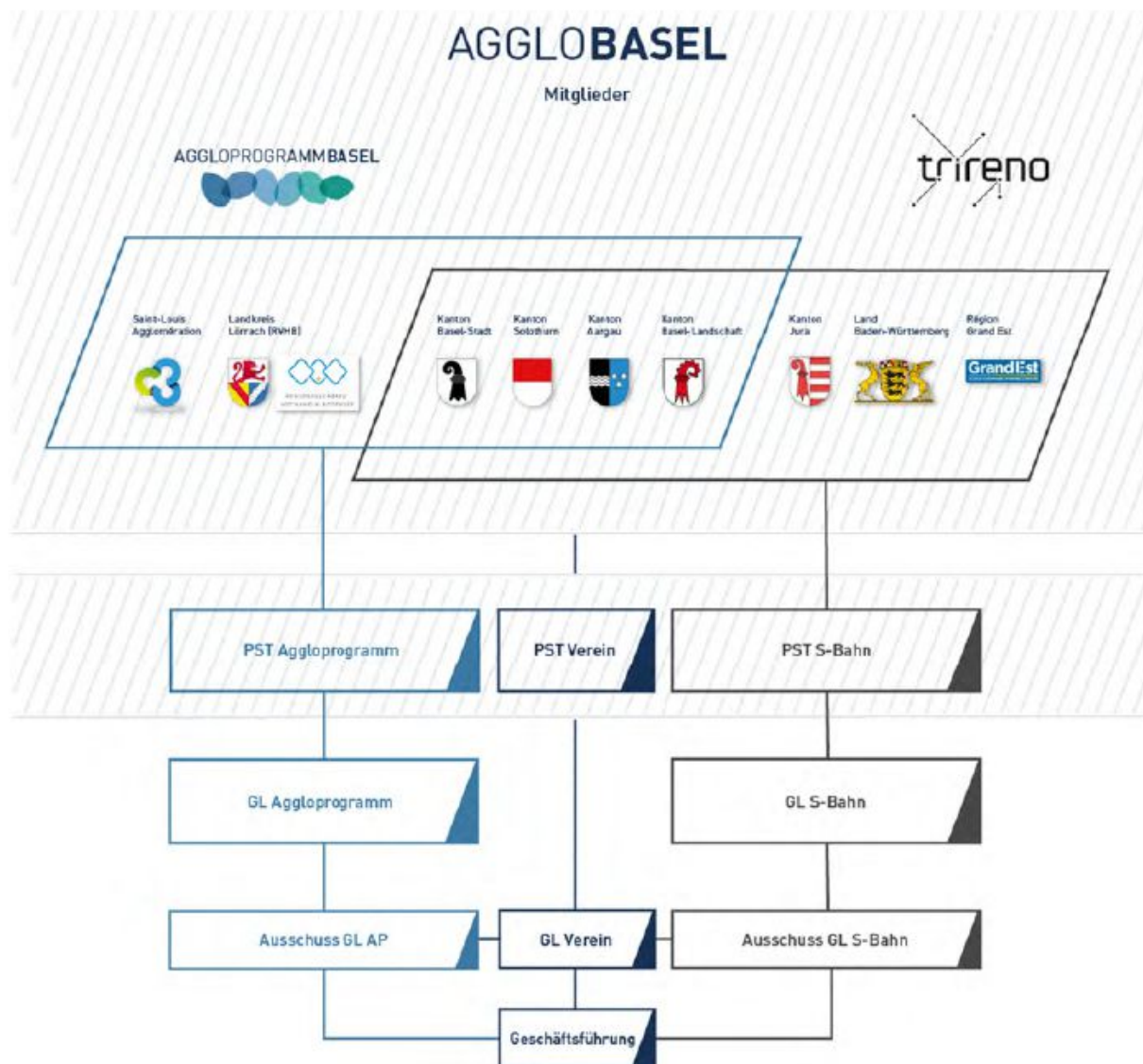
- Aggloprogramm
- Trinationale S-Bahn Basel bzw. Trireno.

Dem Verein gehören die folgenden Mitglieder an:

- Kanton Basel-Stadt: Aggloprogramm und trireno
- Kanton Basel-Landschaft: Aggloprogramm und trireno
- Kanton Aargau: Aggloprogramm und trireno
- Kanton Solothurn: Aggloprogramm und trireno
- République et Canton du Jura: trireno
- Saint-Louis Agglomération (FR): Aggloprogramm
- Région Grand Est (FR): trireno
- Landkreis Lörrach (DE): Aggloprogramm
- Land Baden-Württemberg (DE): trireno.

Die Trägerschaft für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle. An die Trägerschaft angegliedert sind zudem diverse fachliche Begleitgruppen, die sich kantons- und länderübergreifend zusammensetzen. Die Mitglieder des Aufgabenbereichs Aggloprogramm verpflichten sich, bei der

Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen. Damit ist auch die Gemeindeebene indirekt in die Trägerschaft mit einbezogen.



Organisation des Vereins Agglo Basel (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

2.1.3 Inhaltliche Schwerpunkte

Bereits kurz nach der Abgabe des Programms 3. Generation wurde mit dem Aufgleisen des Erarbeitungsprozesses der 4. Generation begonnen. Die Geschäftsstelle führte ein mehrstufiges Verfahren durch, um die Schwerpunktthemen des 4. Programms festlegen zu können. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) baut auf den Arbeiten der 1. bis 3. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich aber nicht auf die inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt wiederum neue Akzente. Die wichtigsten Neuerungen von AP4 gegenüber der Vorgängergeneration sind:

Perimeter: Der Bearbeitungsperimeter der trinationalen Agglomeration Basel wurde auf Basis der neuen Mineralölsteuerverordnung (MinVV; SR 725.116.21) angepasst. Der Perimeter wurde erweitert und u. a. die Agglomeration Stein/Säckingen in das Agglomerationsprogramm Basel integriert. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 168 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.

Trägerschaft: Die in der 3. Generation zum Verein Agglo Basel weiterentwickelte Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wurde in der 4. Generation umstrukturiert. Der Verein ist neu in zwei Aufgabenbereiche gegliedert: Agglomerationsprogramm Basel und Trinationale S-Bahn Basel (trireno). Drei neue Mitglieder im Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel Verein sind hinzugekommen, nämlich die Région Grand Est, das Land Baden-Württemberg und die République et Canton du Jura. Der Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ist in seiner organisatorischen Struktur hingegen unverändert geblieben.

Zukunftsbild 2040: Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde komplett überarbeitet und hat an Klarheit und Aussagekraft gewonnen. Die Raumkategorien wurden anhand fester Kriterien überprüft und neu charakterisiert. Das Gebiet der Agglomeration Basel wird neu in die sechs Raumkategorien Agglomerationszentrum, innere Korridore, äussere Korridore, ländlicher Siedlungsraum, Korridorzentren und Ankergemeinden unterteilt. Die verkehrlichen Elemente des Zukunftsbilds und damit die bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden stärker betont.

Handlungsbedarf: Das Kapitel Handlungsbedarf wurde in Anlehnung an die neuen Richtlinien des Bundes (RPAV) deutlich ausgebaut. Es erfolgt neu eine Gliederung nach Korridoren, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Zudem wird neu zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden.

Schwachstellenanalysen Fuss- und Veloverkehr: Die Geschäftsstelle Agglo Basel hat zusammen mit den Korridoren und Gemeinden erstmals systematische Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Beim Veloverkehr wurden zusätzliche Wunschlinienanalysen vorgenommen. Der Prozess der Schwachstellenanalysen nach Gemeinden ist noch nicht abgeschlossen und wird bis zum AP5 weitergeführt.

Verfeinerung der Teilstrategien: Die Grobstruktur der Teilstrategien wurde gegenüber AP3 angepasst. Für die Bereiche Siedlung und Verkehr wird neu zwischen Teilstrategien und Querschnittsstrategien unterschieden. Mit den Querschnittsstrategien (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben) werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- oder Verkehrsaspekte beziehen. Die Strategien sollen möglichst handlungsorientiert sein, deshalb werden jeweils die Rollen der verschiedenen Akteure aufgeführt. Im Bereich Siedlung wurden die strategischen Aussagen grundlegend überarbeitet und geschärft. Mit der neuen Teilstrategie Landschaft und Freiräume wird auf die angepassten Anforderungen des Bundes reagiert und der Fokus auf die Naherholung mit starkem Bezug zur Siedlungsentwicklung gerichtet. Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien als Folge der neuen trinationalen Grundlagen überarbeitet. Insbesondere wurden ein neues Angebotskonzept Trinationale S-Bahn Basel 2040 sowie eine Tramnetzentwicklung 2040 erstellt und der kombinierten Mobilität und den multimodalen Drehscheiben ein noch grösseres Gewicht eingeräumt. Die Teilstrategie Fussverkehr und die Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit sind neu hinzugekommen. Die Teilstrategie Velo wurde durch ein neues Velozielnetz geschärft und durch Velovorzugsrouten ergänzt.

Trinationales Güterverkehrskonzept: Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens in der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier substanziell voranzukommen, wurde im Rahmen des Prozesses zum vorliegenden Agglomerationsprogramm ein breit abgestimmtes regionales Güterverkehrskonzept Basel erstellt. Dieses Konzept wurde von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation konnte sichergestellt werden, dass die Belange der Praxis (aus Logistik und Transport) mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt wurden.

2.1.4 Erarbeitungsprozess

Neben den Gremien der Trägerschaft sowie der direkt und kontinuierlich einbezogenen Fachgruppen wurden zahlreiche weitere Akteure (Fachstellen, Städte und Gemeinden u.a.) bei der Erarbeitung einzelner Arbeitsschritte miteinbezogen oder um Stellungnahme zu den Ergebnissen gebeten.

2.1.5 Mitwirkung

Der gesamte Erarbeitungsprozess und alle wichtigen Meilensteine des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation wurde zudem von einem trinationale breit abgestützten Mitwirkungsverfahren begleitet.

Basierend auf den Erfahrungen der Vorgängergenerationen wurden folgenden Meilensteine für den Mitwirkungsprozess vorgesehen: Trinationale Behördenkonsultation, jährliche AGGLO-Foren (Grossveranstaltungen mit 150-200 Teilnehmer), Arbeitstagen (Grossveranstaltungen v.a. für Städte und Gemeinden), Exkursionen in unterschiedlichen Raumtypen und bestimmten Themen (v.a. für Städte und Gemeinden).

Bis zum Februar 2020 konnte das Mitwirkungskonzept der 4. Generation nach Plan durchgeführt werden. Danach erschwerten die Einschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie die Zusammenarbeit und zwangen die Trägerschaft das bis Mitte 2021 ausgelegte Mitwirkungskonzept zu flexibilisieren und laufend an das Mögliche anzupassen. Durch unterschiedliche Mitwirkungsmöglichkeiten (kleinere spezifische Veranstaltungen, verstärkte Information mittels E-Mails, aktuelle Webinformationen) hatten die Akteure trotzdem jederzeit die Gelegenheit, den Erarbeitungsprozess aktiv zu begleiten.

2.1.6 Übersicht über die Massnahmen und Kosten

Die Sammlung und Priorisierung der Massnahmen erfolgten in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation. Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Alle Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen (Raumplanung, Velo- und Fussverkehr, Strasse, Güterverkehr, Tram und Umsetzung), den Arbeitsgruppen zu Spezialthemen (Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsmanagement) sowie den Fachgremien von trireno auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren die Planungsreife und Finanzierbarkeit. Die aus diesen Fachgruppenprozessen resultierende Massnahmenliste wurde von der Geschäftsleitung und der Politischen Steuerung des Aggloprogramms verabschiedet.

Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,93 Mrd. (A-, B- und C-Horizont). Zur Mitfinanzierung beantragt die trinationale Agglomeration Basel insgesamt CHF 1,21 Mrd. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2024 (A- und B-Horizont).

Die Gesamtkosten (inkl. Projektierungskosten) aller Massnahmen der A- und B-Listen des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation 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 Gesamtkosten in Mio. CHF		ÖV	MIV (inkl. GV)	FVV
A-Liste (2024-2027)	1'209,58	469,81	547,45	192,32
B-Liste (2028-2031)	507,70	344,70	90,06	72,94
Total	1'717,28	814,51	637,51	265,26

Öffentlicher Verkehr: Im Zuge der neuen Tramnetzentwicklung 2040 (TNE) wurde in Basel-Stadt das Tramprojekt Klybeck, das die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlennmatt und Stüchi-Areal besser miteinander verbindet, mit einer sehr hohen Priorität eingestuft. Das Tram Klybeck dient als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende unterirdische S-Bahn-Haltestelle Klybeck im Rahmen des Herzstücks. Mit den zwei Tramverlängerungen an den Endpunkten der heutigen Linie 8 werden einerseits ein wichtiges Transformationsgebiet (Allschwil-Letten) und andererseits ein bedeutendes Pendler-Einzugs- und Einkaufsgebiet (Weil-Läublinpark) erschlossen. Das Tramprojekt - Salina Raurica - ist schon länger geplant. Verkehrsseitig ist die Planungsreife gegeben, und die Siedlungsentwicklung in den Gebieten entlang der Linie schreitet zügig voran. Die weiteren ÖV-Massnahmen im A-Horizont fokussieren auf den Ausbau von multimodalen Drehscheiben und bessere Vernetzungen mit dem Busangebot. Hinzu kommen städtische Umfeldgestaltungsmassnahmen im Bereich der neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude.

Strasse: Die strassenseitigen A-Massnahmen umfassen einerseits neue Strassenraumgestaltungsprojekte, andererseits sind die Massnahmen im Raum Allschwil - Saint-Louis (Bachgraben, Hégenheim, Hésingue) prägend. Der Handlungsbedarf in diesem Raum ist besonders gross. Die 2 Strassennetzergänzungen in diesem Raum (Zubringer Bachgraben-Allschwil und Umfahrung Hésingue/Hégenheim) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velo-netzausbau und Strassenraumumgestaltungen). Die Dringlichkeit dieser Strassenprojekte ist umso grösser, als die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Allschwil/Hégenheim (Bachgraben) sehr dynamisch verläuft. Dass die ÖV-seitige Neuerschliessung mit einem neuen Tram Bachgraben erst im B-Horizont erfolgt, ist auf die noch nicht genügende Planungsreife zurückzuführen. Zudem braucht es eine enge bauliche Abstimmung zwischen den zwei Vorhaben. Die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in diesem Raum ist jederzeit sicherzustellen, was ebenfalls ein sequenzielles Vorgehen begründet. In Kombination mit einer übergeordneten Massnahme (Réaménagement A35/RD105 Saint-Louis) soll mit der Umgestaltung der RD105 in Saint-Louis (Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue) die Zufahrt zur bereits in der 2. Generation realisierten multimodalen Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis markant verbessert werden bei gleichzeitiger Optimierung der Erschliessung des Siedlungsschwerpunktgebiets Euro3lys (Pôle de développement Quartier du Lys und Zone de développement Technoport).

Fuss-/Veloverkehr: Schliesslich umfasst die A-Liste auch in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel ein umfassendes Paket von Langsamverkehrsmassnahmen mit Schwerpunkten in den Korridoren Saint-Louis Agglomeration, Leimental, Birstal, Kernstadt, Hochrheintal sowie im Wiesental. Neu sind im A-Horizont auch diverse Strassenraumgestaltungsprojekte als Pauschalen geplant, mit Schwerpunkt in Gemeinden der Kantone Basel-Landschaft und Aargau sowie Saint-Louis Agglo.

B-Massnahmen: Die beantragten B-Massnahmen haben ein Volumen von rund CHF 508 Mio. ÖV-seitig umfassen sie weitere Projekte aus der Tramnetzentwicklung 2040. Dazu kommt ein umfassendes Paket von Aufwertungsmassnahmen an ÖV-Drehscheiben. Wichtige B-Massnahmen betreffen zudem die städtischen Begleitmassnahmen zu den übergeordneten STEP-Ausbauten Herzstück sowie die neuen S-Bahn-Haltestellen. Darüber hinaus sind weitere Strassengestaltungsprojekte vorgesehen. Im Fuss- und Veloverkehr sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken geplant, deren Planungsreife noch weiter vorangetrieben werden muss.

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 D/F, sowohl schienen- wie strassenseitig. Diese haben i.d.R. mindestens nationale Bedeutung und sind dementsprechend auf Bundesebene der unterschiedlichen Staaten verankert. 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: Hier werden sowohl die Aktivitäten im Zusammenhang mit den Schwerpunktgebieten Siedlung und den Schwerpunktgebieten Naturschutz-Naherholung dargestellt als auch die übergeordneten Siedlungsmassnahmen. Damit wird der Nachweis der Abstimmung von Siedlung und Verkehr geführt.

2.1.7 Bedeutung der Massnahmen für den Kanton Solothurn

Für den Kanton Solothurn ergibt sich folgender Kostenanteil:

AP Basel Gesamtkosten in Mio. CHF		ÖV	MIV (inkl. GV)	FVV
A-Liste (2024-2027)	28,32	0,00	1,20	27,12
B-Liste (2028-2031)	9,00	9,00	0,00	0,00
Total	37,32	9,00	1,20	27,12

Als A-Projekt unter kantonaler Federführung wird eine Einzelmassnahme eingegeben: Birstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn. Die Massnahme hat einen Umfang von CHF 16.0 Mio. und ist Bestandteil der mit dem Kanton Basel-Landschaft gemeinsam geplanten durchgängigen Velovorzugsroute im Birstal. Mit der Schaffung der Velovorzugsroute wird das Birstal direkt mit der Kernstadt (und angrenzenden Korridoren) verbunden. Damit wird die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV erhöht. Im Raum Dornach wird die Anbindung des Entwicklungsgebiets Widen / Birmatt sichergestellt. Zudem wird an den Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und zukünftig an der Haltestelle Dornach Apfelsee eine Verknüpfung mit dem regionalen öffentlichen Verkehrsnetz sichergestellt.

Die übergeordnete Massnahme S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee ist insbesondere für die weitere Entwicklung im Areal Widen / Birmatt von grosser Bedeutung. Die Massnahme wird jedoch nicht über das Agglomerationsprogramm, sondern über STEP finanziert.

Im pauschalen Massnahmenpaket Langsamverkehr sind fünf Massnahmen in der Gemeinde Dornach und eine Massnahme in der Gemeinde Rodersdorf enthalten. Vorgesehen sind Verbesserungen der Fussweg- und Veloverbindungen. Die Massnahmen liegen vollumfänglich im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Ebenfalls in der Zuständigkeit der Gemeinde Rodersdorf liegt die Massnahme zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes aus dem pauschalen Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum.

Als B-Massnahme eingegeben wird die «Mobilitätsdrehzscheibe Dornach Apfelsee». Mit dem geplanten 15-Minuten-Takt und nur 15-Minuten Reisezeit nach Basel SBB wird die neue S-Bahn Haltestelle die Anbindung von Dornach, unter anderem des Entwicklungsgebiets Widen / Birmatt, und der Gemeinde Aesch erheblich verbessern. Im Einklang mit der etappenweisen Realisierung des Wohnschwerpunkts soll die S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee zu einer multimodalen Drehzscheibe weiterentwickelt werden. Dazu ist es erforderlich, dass gleichzeitig mit der Planung des Entwicklungsgebiets Widen / Birmatt schrittweise ein Konzept für die multimodale

Drehscheibe erarbeitet und die zahlreichen Vorhaben kontinuierlich aufeinander abgestimmt werden.

2.1.8 Übersicht der Unterlagen

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde zur besseren Orientierung in sechs Teilberichte unterteilt. Er umfasst folgende Hauptbestandteile:

- Teil 1 - Hauptbericht
- Teil 2 - Massnahmenband Landschaft und Siedlung
- Teil 3 - Massnahmenband Verkehr
- Teil 4 - Kartenband
- Teil 5 - Korridorbericht
- Teil 6 - Politische Beschlussfassung.

Darüber hinaus umfasst die 4. Programmgeneration auch einen zusammenfassenden Strategiebericht sowie einen Flyer.

Teil 1 - Hauptbericht: Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation. Er führt alle Fäden zusammen und beschreibt die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel.

Teil 2 - Massnahmenband Landschaft und Siedlung: Dieser Berichtsteil beinhaltet die Massnahmenblätter Landschaft und Siedlung inklusive der Massnahmentabellen und Übersichtskarten.

Teil 3 - Massnahmenband Verkehr: In diesem Berichtsteil befinden sich alle Massnahmenblätter der Verkehrsprojekte. Die Massnahmenblätter sind in den jeweiligen Kapiteln nach Horizonten sortiert.

Teil 4 - Kartenband: Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Hauptbericht entsprechend verwiesen wird.

Teil 5 - Korridorbericht: Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den 9 Korridoren sowie der Kernstadt zusammen. Im Gegensatz zur Vorgängergeneration werden die Korridorberichte nicht mehr einzeln produziert, sondern in einem Bericht zusammengefasst. In diesem zusammenfassenden Bericht werden die Aktivitäten auf der Ebene der Städte und Gemeinden in den einzelnen Korridoren dargestellt. Damit dient der Korridorbericht auch dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Weiter wird gegenüber dem Bund aufgezeigt, wie die Korridore die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbildes in die Hand nehmen und wie die verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr in den Korridoren zusammenhängen.

Teil 6 - Politische Beschlussfassung: Dieser Berichtsteil umfasst alle notwendigen Dokumente der politischen Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation.

2.1.9 Weiteres Vorgehen

2.1.9.1 Politische Beschlüsse

Die inhaltliche Erarbeitung des AP 4 ist weitgehend abgeschlossen und die endgültigen Inhalte sowie Projektlisten wurden in der Sitzung vom 29. Januar 2021 durch die trinationale politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel bereits beschlossen. Zum Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung werden auch die Berichtserstellung sowie die Erstellung der französischen Übersetzung abgeschlossen sein.

Im Zeitraum von Anfang Februar bis Ende März 2021 sind in den Teilräumen zahlreiche politische Beschlüsse (Regierungsratsbeschlüsse der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Kreistagsbeschluss des Landkreises Lörrach, Beschluss des Planungsausschusses des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee, Beschluss des Conseil Communautaire der Saint-Louis Agglomération, alle Kommunen mit A-Projekten und auch grenzüberschreitende Organisationen etc.) zur Einreichung des gemeinsamen Agglomerationsprogramms Basel beim Bund bis zum 15. Juni 2021 vorgesehen.

2.1.9.2 Kommunikation

Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation ist bis zum 15. Juni 2021 beim Bund einzureichen. Sobald alle politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel vorliegen, wird die Geschäftsstelle Agglo Basel in einer gemeinsamen Medienmitteilung, in Absprache mit den Informationsdiensten der Mitglieder, informieren.

2.1.9.3 Prüfung durch den Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) 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 zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Rahmen dieses Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen z.B. zum Nutzen-Kostenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten anfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm voraussichtlich bis zum Herbst 2022 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise zu finanzieren. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A-(Realisierung ab 2024) und B-Projekte (Realisierung ab 2028) vor.

Im Vergleich zu den Vorgängergenerationen der Agglomerationsprogramme sind in der 4. Generation höhere Anforderungen zu erfüllen und es ist von einer noch grösseren Konkurrenz der eingereichten Agglomerationsprogramme auszugehen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2023 eine Botschaft zur 4. Generation der Agglomerationsprogramme 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.

2.1.9.4 Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2024-2027 erfolgen kann. Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste gilt das Gleiche für den Zeitraum 2028-2031.

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden und in die A-Liste aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein, d.h. voraussichtlich im Sommer/Herbst 2023.

3. **Beschluss**

- 3.1 Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation wird verabschiedet.
- 3.2 Der Regierungsrat ermächtigt den Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes, die nötigen Schritte zur fristgerechten Eingabe (15. Juni 2021) des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglo Basel in die Wege zu leiten.
- 3.3 Der Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarungen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Stadt, dem Kanton Basel-Landschaft, dem Kanton Aargau, dem Kanton Solothurn und dem Verein Agglo Basel betreffend das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation und die darauf basierenden Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen.
- 3.4 Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2024 bis 2027 erreichen.
- 3.5 Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle Agglo Basel - nach Absprache mit den Informationsdiensten der Mitglieder von Agglo Basel - mit einem gemeinsamen Mediencommuniqué.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Amt für Raumplanung

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Umwelt

Amt für Finanzen

Volkswirtschaftsdepartement

Departementssekretariat, Standortförderung und Aussenkontakte

Amt für Gemeinden

Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal

Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung,
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Münsterplatz 11,
4001 Basel

Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Landkreis Lörrach, Landratsamt Lörrach, Dezernent II, Palmstraße 3, D-79539 Lörrach

Saint-Louis Agglomération (SLA), Place de l'Hôtel de Ville, CS 50199, F-68305 Saint-Louis Cedex