

Regierungsratsbeschluss

vom 1. April 2025

Nr. 2025/535

Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine grosse Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zugutekommen. 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 geschaffen. 2006 wurde mit dem Infrastrukturfonds vorerst eine bis 2027 befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst. In seinem Bericht «Agglomerationspolitik und Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete» von 2024 bestätigte der Bundesrat die bisherigen Stossrichtungen der Agglomerationspolitik des Bundes. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) bildet dabei ein zentrales Element dieser Politik.

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 vier Generationen der Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel erarbeitet. In der vierten Generation wurde zum ersten Mal auch ein Agglomerationsprogramm Grenchen erarbeitet. In der ersten Generation beteiligte sich der Bund mit 40% an den vereinbarten Projekten, in der zweiten bis vierten Generation betrug der Bundesanteil je nach Agglomerationsprogramm 35% bzw. 40%. Die Massnahmen werden zurzeit umgesetzt.

Seit 2021 erarbeitet der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme 5. Generation Solothurn, AareLand und Basel. Die Agglomeration Grenchen verzichtet auf die Einreichung eines Agglomerationsprogramms 5. Generation.

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) vom 20. Dezember 2019 sowie die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 5. Generation vom 1. Februar 2023.

Damit das Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt wird, sind verschiedene formale Anforderungen zu erfüllen, die im Rahmen einer Eingangsprüfung geprüft 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.
- Der Massnahmenteil enthält ein Massnahmenblatt für jede Massnahme des A- und B-Horizonts. Zusätzlich zur Tabelle mit den Massnahmen des A- und B-Horizonts des Agglomerationsprogramms umfasst der Massnahmenteil auch eine Tabelle mit den Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Darüber hinaus sind vier Grundanforderungen 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 5. Generation

2.1.1 Ausgangslage

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Durch die Lage im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz sowie durch die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- und Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration 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, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsmittel 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 Basel übernimmt diese Aufgabe. Es 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 Agglomerationsprogramm Basel ist heute beim Verein Agglo Basel angegliedert und ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Im Verein Agglo Basel haben sich aktuell acht Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben.

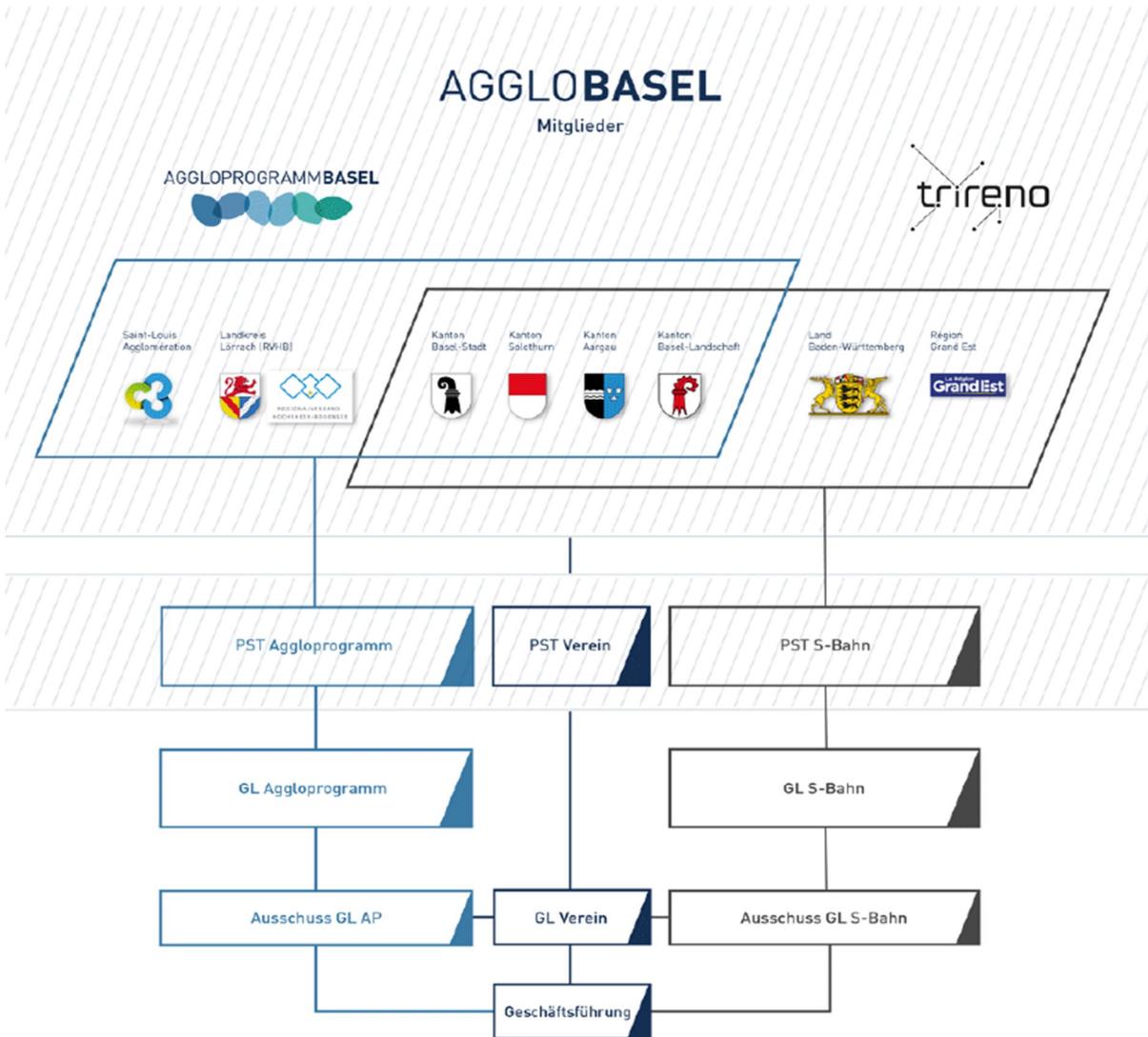
Der Verein verfügt über 2 Aufgabenbereiche mit jeweils unterschiedlichen Aufgaben:

- Aggloprogramm
- Trinationale S-Bahn Basel bzw. trireno

Dem Verein gehören die folgenden Mitglieder an:

- Kanton Basel-Stadt: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno
- Kanton Basel-Landschaft: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno
- Kanton Aargau: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno
- Kanton Solothurn: vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm und trireno
- Saint-Louis Agglomération (FR): vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm
- Région Grand Est (FR): vertreten im Aufgabenbereich trireno
- Landkreis Lörrach (DE): vertreten im Aufgabenbereich Aggloprogramm
- Land Baden-Württemberg (DE): vertreten im Aufgabenbereich 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

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation baut auf den Arbeiten der 1. bis 4. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich aber nicht nur auf die inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt neue Akzente. Die wichtigsten Neuerungen gegenüber der Vorgängergeneration sind:

Perimeter: Der Bearbeitungsperimeter der trinationalen Agglomeration Basel wurde auf Basis der neuen Mineralölsteuerverordnung (MinVV) angepasst. Die Städte und Gemeinden der Agglomerationen Basel und Stein wurden in der 5. Generation im vorliegenden Agglomerationsprogramm Basel zusammengefasst. Der noch bis zur 4. Generation gültige Perimeter musste aufgrund von diversen kleineren Änderungen für die 5. Generation angepasst werden. Neu umfasst

der Bearbeitungsperimeter 175 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.

Zukunftsbild: Das Zukunftsbild wurde überarbeitet, um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ins Agglomerationsprogramm zu integrieren. Dazu wurden unter anderem neue Leit- und Grundsätze formuliert und die raumspezifischen Ziele für jede Raumkategorie, die Ziele zu den Landschaftselementen sowie die Mobilitätsziele um Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung ergänzt.

Handlungsbedarf: Wie bereits in der 4. Generation ist der Handlungsbedarf nach Korridoren gegliedert, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Dabei wird zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden. Diese Gliederung in «bereits Erreichtes» und «verbleibenden Handlungsbedarf» wurde in der 5. Generation neu eingeführt.

Querschnittsstrategie Klima: Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Klimaschutzmassnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass die durch das Agglomerationsprogramm geförderten Entwicklungen zukunftsfähig sind.

Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben: Das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben typisiert und verortet die relevanten multimodalen Drehscheiben der Agglomeration Basel. Zudem werden Qualitätsanforderungen für die einzelnen Typen multimodaler Drehscheiben festgelegt.

Trinationale Strategie Strasse: Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Im Rahmen der Aufdatierung des Ist-Netzes, wurde zuerst ein Zustand 2025 inklusive aller seit der 4. Generation erfolgten sowie der bis 2025 beschlossenen und finanzierten Netzänderungen erarbeitet. Basierend auf dem festgelegten Netz erfolgte mittels Analyse-Indikatoren eine Identifikation von Schwachstellen. Die Plausibilisierung und Konsolidierung der Schwachstellenanalyse wurde in Workshops mit Fachstellen aus den Korridoren sowie mittels einer agglomerationsweiten Befragung aller Gemeinden und Regionen durchgeführt.

Umsetzung: Die Organisation und Koordination der Umsetzung in der trinationalen Agglomeration Basel stellt hohe Ansprüche an die Governance. Nachdem im Jahr 2021 ein Reglement zur Bewirtschaftung der Pauschalmassnahmen (Schwerpunkt: Zuweisung Bundesmittel) verabschiedet wurde, folgte im Jahr 2023 die Überarbeitung und Ergänzung des Reglements mit dem Fokus auf Ersatzmassnahmen. Dank dieses Reglements konnte ein Prozess zur Ab- und Anmeldung von Massnahmen geschaffen werden. Ebenfalls mit dem Überarbeitungsschritt 2023 wurde ein neues Reglement Einzelmassnahmen beschlossen. Darin wird die Bewirtschaftung aller Einzelmassnahmen geregelt. Neben dem Controlling der Verkehrsmassnahmen wird darin neu auch das Controlling der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen festgelegt. Auf Basis dieser beiden neuen Reglemente wird mit jedem Massnahmenträger eine Umsetzungsvereinbarung abgeschlossen. Diese beinhaltet die Pflichten und Rechte und behandelt Themen wie Ausführungsfristen, Massnahmenänderungen, Reporting und Controlling etc.

Prozesse und Lupen: Bei der Erarbeitung der 5. Generation, konnte dank der gut etablierten Teilstrategien der Fokus auf dringende Prozesse und räumlichen Vertiefungen (Lupen) gelegt werden. Diese Lupen sind örtlich in der Agglomeration verteilt und meist durch ein konkretes Verkehrsprojekt ausgelöst. Im Rahmen dieser Vertiefungen wurden Mitwirkungsverfahren mit Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung durchgeführt. Solche Verfahren wurden etwa durch die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (Zukunft Tram 8+) und durch den Zubringer

Dornach/Aesch (Zukunft Birspace) ausgelöst. Andere lokale Vertiefungen ohne Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung umfassen die Testplanung Riehen (Doppelspur Riehen) und die Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (u. a. Zubringer Bachgraben - Allschwil). Alle diese Prozesse laufen zusätzlich zu den Korridorprozessen ab und sind eminent wichtig zur Klärung der lokalen und regionalen Herausforderungen. Sie tragen damit wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Teilstrategien bei.

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 5. Generation wurde zudem von einem trinationale breit abgestützten Mitwirkungsverfahren begleitet. Basierend auf den Erfahrungen der Vorgängergenerationen wurden folgenden Meilensteine für den Mitwirkungsprozess durchgeführt: Trinationale Behördenkonsultation, jährliche AGGLO-Foren (Grossveranstaltungen mit 150-200 Teilnehmer) sowie Fachsymposien und Erfahrungsaustausch (v. a. für Städte und Gemeinden).

2.1.6 Übersicht über die Massnahmen und Kosten

Das Zusammenstellen und die Priorisierung der Massnahmen erfolgten in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Herbeigezogen wurden auch die noch nicht finanzierten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1., 2., 3. und 4. Generation (z. B. aus den jeweiligen B-Horizonten). Von einzelnen Massnahmen der 1. bis 3. Generation wurde mittlerweile Abstand genommen, was beim Handlungsbedarf berücksichtigt wurde. Ergänzende Massnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Die eingegangenen Massnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen des Agglomerationsprogramms sowie in den beiden Geschäftsleitungen «Agglomerationsprogramm» und «trireno» auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft.

Gegenüber dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation ist das Massnahmenpaket im A-Horizont der 5. Generation deutlich kleiner. Das hat primär damit zu tun, dass sich diverse Massnahmen in der Agglomeration derzeit in frühen Planungsphasen befinden und die erforderliche Reife und Finanzierung erst in den kommenden Jahren erreichen werden. In der Folge resultiert ein sehr umfangreiches Massnahmenpaket im B- und C-Horizont. Diese Prioritätensetzung ist nicht zuletzt das Resultat des einleitend beschriebenen strengeren Herleitungsverfahrens der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 5. Generation.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von 2,86 Mrd. Franken (A-, B- und C-Horizont). Zur Mitfinanzierung beantragt die trinationale Agglomeration Basel insgesamt 295 Mio. Franken für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2028 (A-Horizont).

Die Gesamtkosten (inkl. Projektierungskosten) aller Massnahmen des A- und B-Horizonts des Agglomerationsprogramms Basel 5. 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. Fr.		ÖV	MIV	FVV
A-Horizont (2028-2032)	295,04	95,73	100,28	99,58
B-Horizont (2032-2036)	1'035,08	348,90	586,17	100,01
Total	1'330,12	444,63	686,45	199,59

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Im A-Horizont liegt der Schwerpunkt bei den Verkehrsdrehscheiben. Damit kann die kombinierte Mobilität und Vernetzung der ÖV-Systeme weiter gefördert werden. Geografisch liegen einige dieser Massnahmen im Grenzraum [Laufenburg (D), Bad Säckingen (D), Saint-Louis (F)], womit auch ein Beitrag geleistet wird, um den hohen MIV-Anteil im grenzquerenden Verkehr zu reduzieren. Der Schwerpunkt Verkehrsdrehscheiben ist nicht zuletzt eine Folge der strategisch-konzeptionellen Grundlagen, die für die 5. Generation neu erarbeitet wurden. Ergänzt werden die ÖV-Massnahmen um verschiedene Bus-Massnahmen, seien dies Wendeschleifen, Busspuren oder Aufwertungen an Haltestellen. Schliesslich umfasst das Agglomerationsprogramm der 5. Generation auch ein Pauschalpaket zur Aufwertung von Haltestellen. Auch diese Massnahmen sind geografisch auf alle drei Länder verteilt und helfen, die ÖV-Nutzung attraktiver zu machen. Im Gegensatz zu den bisherigen AP-Generationen ist kein Tramausbau im A-Horizont geplant. Einerseits sind die Planungen noch nicht reif genug, andererseits muss zuerst die Umsetzung bereits beschlossener Tramprojekte vorangetrieben werden.

Strasse (MIV): Die Massnahmen des A-Horizonts legen den Schwerpunkt auf die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums sowie auf die Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation schliesst hier an frühere Generationen an. Die (grösseren) Einzelmassnahmen konzentrieren sich geografisch auf Basel-Stadt. Hier ist der Handlungsdruck in den Gebieten Dreispitz, Güterstrasse und Riehenring besonders gross, und die Projekte sind planerisch reif. Im Rahmen des Pauschalpakets Aufwertung/Sicherheit Strassenraum kommen weitere Massnahmen hinzu. Diese liegen schwerpunktmässig in den Agglomerationsgemeinden der inneren Korridore, deren Ortsdurchfahrten, Ortskerne und teilweise auch Quartiere unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.

Fuss- und Veloverkehr (FVV): Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation beinhaltet erneut ein umfassendes Pauschalpaket von Velo- und Fussverkehrsmassnahmen im A-Horizont. Bei den wenigen (grösseren) Einzelmassnahmen geht es um bedeutende Netzlückenschlüsse in Dornach, Pratteln und Stein (AG). Auch die Velovorzugsrouten werden mit der Eingabe von zweiten Etappen weiter gefördert. Im Rahmen des umfangreichen Pauschalpaketes von knapp 49 Mio. Franken kommen zahlreiche Massnahmen in allen drei Ländern der trinationalen Agglomeration Basel hinzu. Geografische Schwerpunkte sind Weil am Rhein, die Saint-Louis Agglomération sowie das Birstal. Auch im Veloverkehr hat der Ausbau im grenzquerenden Verkehr ein überdurchschnittliches Verlagerungspotenzial.

B-Massnahmen: Die beantragten B-Massnahmen liegen mit rund 1,0 Mrd. Franken deutlich über dem Volumen aller Vorgängergenerationen. Das liegt nicht zuletzt an der konsequenten Berücksichtigung der Projektreife bei der Priorisierung. So erfolgt die etappenweise Weiterentwicklung des Tramnetzes im öffentlichen Verkehr im B-Horizont. Priorität haben dabei das Tram Bachgraben und das Tramprojekt Klybeck. Zudem sind diverse Ausbauten von Verkehrsdrehscheiben geplant (Schwerpunkt Hochrheinachse). Die mit Abstand teuerste MIV-Massnahme in der 5. Generation ist der neue Zubringer Bachgraben - Allschwil im B-Horizont. Das Projekt ist für die weitere Entwicklung des dynamischen Entwicklungsgebietes im Grenzraum Schweiz/Frankreich sehr wichtig und hat bereits eine hohe Planungsreife. Die zwei Strassennetzergänzungen (Zubringer Bachgraben - Allschwil und Umfahrung Héisingue/Hégenheim, neu «Boulevard Intercommunal Sud» genannt) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen

unterstützt (Velonetz ausbau und Strassenraumumgestaltungen). Darüber hinaus sind im B-Horizont weitere Strassengestaltungsprojekte geplant. Im Fuss- und Veloverkehr sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zum Ausbau von Velovorgangs- und Velohaupttrouten geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden.

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 des Bundes und der angrenzenden Länder Deutschland/Frankreich, sowohl schienen- wie strassenseitig. Diese haben i. d. R. mindestens nationale Bedeutung und sind dementsprechend auf Bundesebene der drei 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 die Massnahmen im Kanton Solothurn ergibt sich folgender Kostenanteil:

AP Basel Gesamtkosten in Mio. Fr.	ÖV	MIV	FVV	
A-Horizont (2028-2032)	23,40	7,10	0,00	16,30
B-Horizont (2032-2036)	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	23,40	7,10	0,00	16,30

Als Projekt des A-Horizonts unter kantonaler Federführung wird eine pauschale Massnahme für die Velohaupttroute Rodersdorf - Flüh - Bättwil - Therwil eingereicht. Vorgesehen ist eine Querungssicherung am Knoten Unterer Eggweg/Benkenstrasse in Bättwil. Die Massnahme hat einen Umfang von 0,3 Mio. Franken, die Machbarkeit wurde bereits nachgewiesen.

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.

Damit in Verbindung stehen zwei weitere Massnahmen: Die «Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee» (16,0 Mio. Franken) sowie die «Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee» (7,1 Mio. Franken). Beide Massnahmen liegen vollumfänglich im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Dornach. Mit der neuen Rad- und Fusswegunterführung wird eine Verbindung zwischen den Quartieren Oberdornach/Apfelsee und dem Entwicklungsareal Widen/Neuaesch geschaffen. Die Massnahme war bereits im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation als Pauschal-massnahme eingereicht worden, wird aufgrund von aktualisierten Kostenschätzungen nun jedoch als Einzelmassnahme erneut eingereicht. Im Massnahmenpaket «Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee» sind verschiedene weitere Massnahmen im Umfeld der neuen S-Bahn Haltestelle zusammengefasst (u.a. Strassenaufwertung, Buswendeplatz).

2.1.8 Übersicht der Unterlagen

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 5. 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 - Organisation und Prozesse

Zusätzlich umfasst die 5. Programmgeneration auch die elektronische Dokumentation und einen Flyer. Im Flyer sind zusammenfassend alle Massnahmenlisten der 5. Programmgeneration sowie eine Übersicht aller verpflichteten Massnahmen der Vorgängergenerationen enthalten.

Teil 1 - Hauptbericht: Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation. Er führt alle Fäden zusammen und beschreibt die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms.

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 Korridoren, der Kernstadt sowie dem Agglomerationszentrum zusammen. 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 - Organisation und Prozesse: Dieser Berichtsteil dokumentiert die Organisation der Trägerschaft und der Umsetzungsprozesse. Darüber hinaus beschreibt er den Erarbeitungsprozess und die politische Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation.

2.1.9 Weiteres Vorgehen

2.1.9.1 Politische Beschlüsse

Die inhaltliche Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation ist weitgehend abgeschlossen und die endgültigen Inhalte sowie Projektlisten wurden in der Sitzung vom 31. Januar 2025 durch die trinationale politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel bereits beschlossen.

Im Zeitraum von Anfang Februar 2025 bis Mitte April 2025 sind in den Teilräumen zahlreiche politische Beschlüsse (Regierungsratsbeschlüsse der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Kreistagsbeschluss des Landkreis Lörrach, Beschluss des Planungsausschusses des Regionalverband 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 zum 30. Juni 2025 vorgesehen.

2.1.9.2 Kommunikation

Das Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation ist bis zum 30. Juni 2025 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 5. 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 Beitragsatz 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 2026 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 2028) und B-Massnahmen (Realisierung ab 2032) vor.

Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2027 eine Botschaft zur 5. 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 5. Generation

Kantonale Infrastrukturprojekte des A-Horizonts sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2028-2032 erfolgen kann.

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden und im A-Horizont enthalten sind, 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 2027.

3. **Beschluss**

3.1 Das Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation wird verabschiedet.

- 3.2 Der Regierungsrat ermächtigt die Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements, die nötigen Schritte zur fristgerechten Eingabe (30. Juni 2025) des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglo Basel in die Wege zu leiten.
- 3.3 Die Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements 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 5. 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 2028 bis 2032 erreichen.
- 3.5 Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 5. 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
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für Gemeinden
Amt für Wald, Jagd und Fischerei
Standortförderung und Aussenbeziehungen
Amt für Finanzen
Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal