



| | | | |
|--|----------|----------------------|--------------|
| Sitzungsvorlage zur öffentlichen Sitzung | | Drucksache Nr | DSPA 06/21-Ö |
| des Planungsausschusses am | 09.03.21 | Aktenzeichen | 50.335 |

Zu Tagesordnungspunkt: 2.)

Agglomerationsprogramm Basel - 4. Generation

Beschluss zur Eingabe

- *beschließend*

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

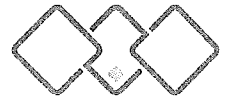
- | |
|---|
| <p>a) Der Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation durch die Politische Steuerung (PST) vom 29.01.2021 zur Eingabe beim Schweizer Bund wird zugestimmt.</p> <p>b) Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms durch den Verein „Agglo Basel“ zwecks Eingabe beim Schweizer Bund in die Wege zu leiten.</p> |
|---|

Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere für den Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikkreuzung von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert. 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.

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 Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt in der trinationalen Agglomeration Basel



diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie wechselseitig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht.

Die Agglomerationsprogramme sind ein Instrument des Bundes, um Agglomerationen im Bereich Siedlung und Verkehr zu unterstützen. Das Programm entwickelt, ausgehend von einer gemeinsamen Vision (Zukunftsbild) und Teilstrategien, Massnahmen (Siedlung und Verkehr), die dann auch jeweils umgesetzt werden. Der Bund legt pro Planungsgeneration einen Beitragssatz fest, mit denen er sich prozentual an den Investitionssummen beteiligt. Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene, vor allem zur unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme, gewann das Agglomerationsprogramm Basel nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke trat noch stärker in den Vordergrund, und der mit der 2. Generation gestartete Prozess zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung eines schlagkräftigen Agglomerationsprogramms Basel erhielt nun auch eine langfristig planbare finanzielle Basis.

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden grenzüberschreitend in der Nordwestschweiz, aber auch landesgrenzenüberschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben den Projektfinanzierungen ist das Programm in Basel auch zu einem zentralen Instrument der Planungskoordination geworden. Es bringt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten, was für eine abgestimmte und koordinierte Entwicklung entscheidend ist.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 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-Horizont).

Getragen wird das Agglomerationsprogramm Basel vom Verein „Agglo Basel“, einem Verein nach Schweizer Recht. Für die Erfüllung der Aufgaben gilt grundsätzlich, dass der Verein die Interessen des gemeinsamen Raums vertritt, nicht die Anliegen einzelner Mitglieder. 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.

„Agglo Basel“ gehören die folgenden Mitglieder an: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, Saint-Louis Agglomération und Landkreis Lörrach gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee.

Der Landkreis Lörrach und der RVHB engagieren sich seit Beginn des Aggloprogramms Basel intensiv für diese grenzüberschreitende Arbeit.

Weitere Details sind der **Anlage** zu entnehmen.

AGGLOPROGRAMMBASEL



Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation

Vorlage politische Beschlüsse Mitglieder

Stand 30.01.2021/Auszug RVHB 23.02.2021

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



Inhalt

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Ausgangslage | 3 |
| 2 | Trägerschaft..... | 4 |
| 3 | Inhaltliche Schwerpunkte und Erarbeitungsprozess | 5 |
| 4 | Weiteres Vorgehen..... | 10 |
| 5 | Massnahmen AP Basel 4. Generation | 11 |
| 6 | Berücksichtigung Inhalte Agglomerationsprogramm im Richtplan/Regionalplan/SCOT..... | 11 |



1 Ausgangslage

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Insbesondere für den Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung müssen die Standortbedingungen auf einem erstklassigen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

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.

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 Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

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

Die Agglomerationsprogramme sind ein Instrument des Bundes, um Agglomerationen im Bereich Siedlung und Verkehr zu unterstützen. Das Programm entwickelt, ausgehend von einer gemeinsamen Vision (Zukunftsbild) und Teilstrategien, Massnahmen (Siedlung und Verkehr), die dann auch jeweils umgesetzt werden. Der Bund legt pro Planungsgeneration einen Beitragssatz fest, mit denen er sich prozentual an den Investitionssummen beteiligt. Mit den richtungweisenden Entscheidungen auf Bundesebene, vor allem zur unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme, gewann das Agglomerationsprogramm Basel nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke trat noch stärker in den Vordergrund, und der mit der 2. Generation gestartete Prozess zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung eines schlagkräftigen Agglomerationsprogramms Basel erhielt nun auch eine langfristig planbare finanzielle Basis.

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden grenzüberschreitend in der Nordwestschweiz, aber auch landesgrenzenüberschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben den Projektfinanzierungen ist das Programm in Basel auch zu einem zentralen Instrument der Planungskoordination geworden. Es bringt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten, was für eine abgestimmte und koordinierte Entwicklung entscheidend ist.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 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-Horizont).



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 9 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

- Trägerschaft bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms
- Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms
- Vertretung des Agglomerationsprogramms gegenüber dem Bund
- Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen
- Interessenwahrung und Lobbyarbeit für die Agglomeration Basel
- Moderation von Prozessen
- Öffentlichkeitsarbeit

Trinationale S-Bahn Basel bzw. trireno

- Erarbeitung und Weiterentwicklung eines koordinierten grenzüberschreitenden Angebotskonzepts (Linien-netz und Fahrplankontakt S-Bahn- und Regionalverkehr)
- Koordination der Bestelltätigkeiten der Mitglieder, nicht aber die Angebotsbestellung
- Vertretung der trinationalen Agglomeration bei den für die Angebotsplanung, -finanzierung und -bestellung zuständigen Behörden, soweit diese nicht Mitglieder des Vereins im Aufgabenbereich trireno sind
- Vertretung der trinationalen Agglomeration im Rahmen der definierten Angebotsgrundsätze bei den für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörden und Unternehmen
- Einflussnahme auf den Ausbau der Infrastruktur entsprechend den Anforderungen der Angebotsplanung
- Interessenwahrung für die trinationale S-Bahn Basel
- Öffentlichkeitsarbeit

Dem Verein gehören die folgenden **Mitglieder** an:

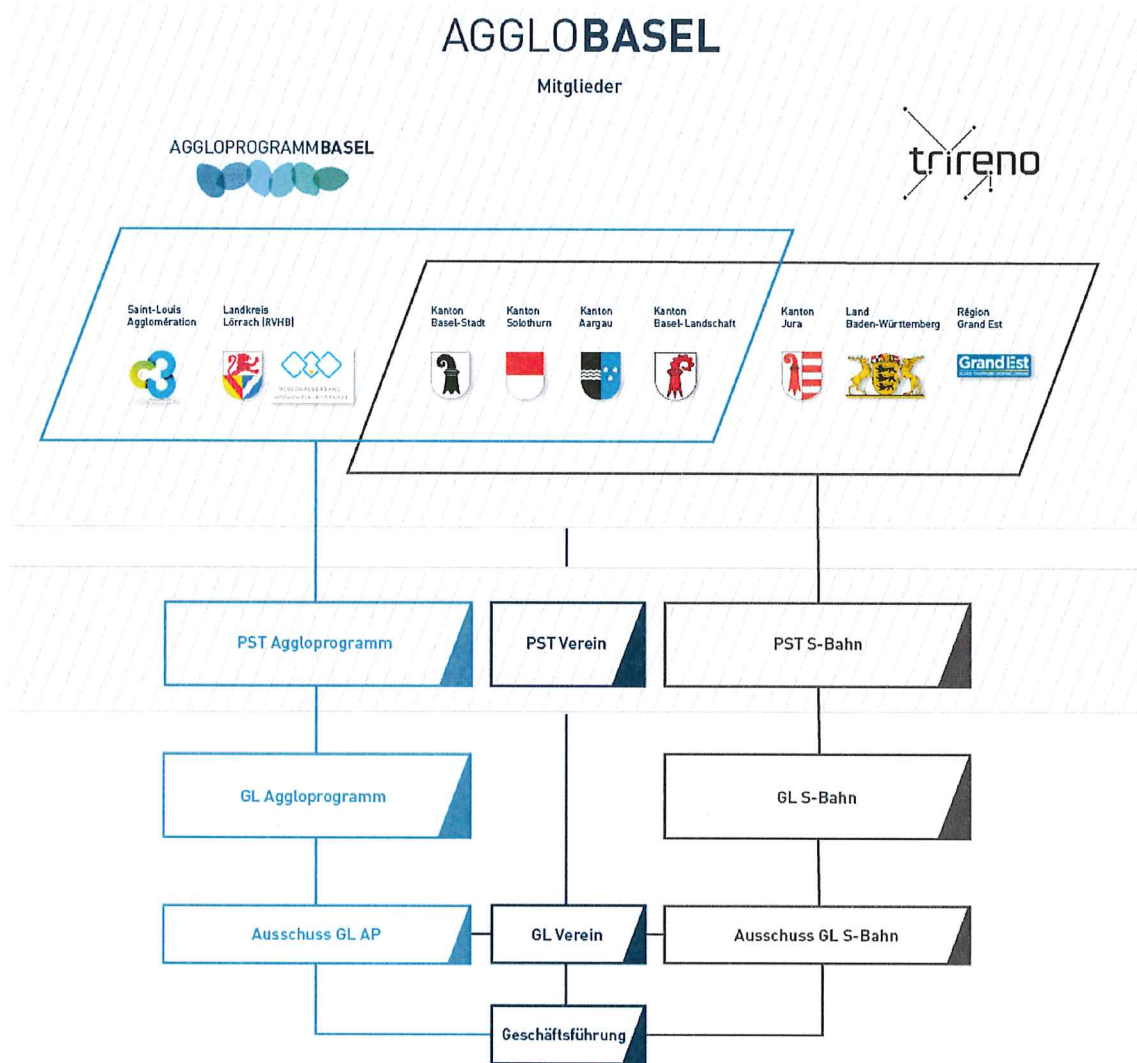
- | | |
|---|---------------------------|
| ▪ Kanton Basel-Stadt: | Aggloprogramm und trireno |
| ▪ Kanton Basel-Landschaft: | Aggloprogramm und trireno |
| ▪ Kanton Aargau: | Aggloprogramm und trireno |
| ▪ Kanton Solothurn: | Aggloprogramm und trireno |
| ▪ République et Canton du Jura: | trireno |
| ▪ Saint-Louis Agglomération (FR): | Aggloprogramm |
| ▪ Région Grand Est (FR): | trireno |
| ▪ Landkreis Lörrach (DE) ¹ : | 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.

¹ Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) ist zusammen mit dem Landkreis Lörrach Mitglied im Verein Agglo Basel vertreten.



Abbildung 1: Organisation des Vereins Agglo Basel



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

3 Inhaltliche Schwerpunkte und Erarbeitungsprozess

3.1 Inhaltliche Schwerpunkte

Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Erarbeitung, die Prüfung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind in der Verordnung vom 07. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)² sowie in der Verordnung des UVEK vom 01. Februar 2020 über das Programm Agglomera-

² SR 725.116.21: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 07. November 2007 (Stand am 01. Januar 2020)



tionsverkehr (PAVV)³ enthalten. Von zentraler Bedeutung ist die neue Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)⁴, die für eine effiziente und zielgerichtete Erarbeitung des Programms zu beachten ist. Zusammenfassend ist in den gesetzlichen Grundlagen festgehalten, dass die Mittelzuteilung des Bundes an die Agglomerationen nach der Wirksamkeit der geplanten Programme und Infrastrukturen erfolgt. Mit den Programmen wird aufgezeigt, dass die zur Mitfinanzierung beantragten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind sowie über eine hohe Gesamtwirkung verfügen.

Bereits kurz nach der Abgabe des 3. Programms (09. Dezember 2016) wurde mit dem Aufgleisen des Erarbeitungsprozesses der 4. Generation begonnen. Von der Geschäftsstelle wurde ein mehrstufiges Verfahren durchgeführt, 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) 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. Dem Verein gehören somit die folgenden Mitglieder an: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Aargau, Kanton Solothurn, République et Canton du Jura, Saint-Louis Agglomération (F), Région Grand Est (F), Landkreis Lörrach (D) zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein -Bodensee und das Land Baden-Württemberg (D).
- **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 verschiede-

3 SR 725.116.214: Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (Stand am 01. Februar 2020)

4 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr vom 30. Januar 2020



nen 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 Tramnetzstrategie 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 substantiell 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.

3.2 Erarbeitungsprozess

Neben den Gremien der Trägerschaft (siehe Kapitel 2) sowie der direkt und kontinuierlich einbezogenen Fachgruppen wurden zahlreiche weitere Akteure bei der Erarbeitung einzelner Arbeitsschritte miteinbezogen oder um Stellungnahme zu den Ergebnissen gebeten. 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: Trinationale Behördenkonsultation, jährliche AGGLO-Foren (Grossveranstaltungen mit 150-200 Teilnehmer), Arbeitstagungen (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. Die Einschränkungen in allen drei Ländern aufgrund der Covid-19-Pandemie erschwerten massiv die Zusammenarbeit und zwang die Trägerschaft das bis Mitte 2021 ausgelegte Mitwirkungskonzept zu flexibilisieren und laufend an das Mögliche anzupassen. Obwohl nicht alle Veranstaltungen – v.a. Grossveranstaltungen – durchgeführt werden konnten, war die Trägerschaft stets bemüht mit kleineren spezifischen Veranstaltungen, verstärkte Information mittels E-Mails und aktuelle Webinformationen die Mitwirkenden auf dem Laufenden zu halten. Durch diese unterschiedlichen Mitwirkungsmöglichkeiten hatten die Akteure trotzdem jederzeit die Gelegenheit, jeden einzelnen Entwicklungsschritt aktiv zu begleiten und in den einzelnen Phasen der Konkretisierung jeweils eigene Ideen und Interessen einzubringen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess von AP4.



Tabelle 1: Übersicht der beteiligten Akteure nach Themenfeldern

| | Berichtsteile | | | | | | | | Themen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|--------------|-----------------|----------------|------------|------------------|---------------------|---------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------|----------|--------------|----------|-------------------------|----------------------------------|-------------------|--------------------|--------------|-----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|---|---|
| | Ist- und Trendanalyse | Zukunftsbild | Handlungsbedarf | Teilstrategien | Massnahmen | Wirkungsnachweis | Umsetzungsreporting | Komdorbericht | Gesamtkonzept AP 4 | Weiterentwicklung Trägerschaft | Zukunftsbild 2040 | Landschaft und Freiräume | Siedlung | S-Bahn Basel | Tram/Bus | Multimodale Drescheiben | Parkraumbewirtschaftung (Charta) | Strategie Strasse | Verkehrsmanagement | Güterverkehr | Velofussverkehr | AGGLO-Foren | Arbeitsgruppen | Exklusionen | Vermehmaassung | | |
| Mitglieder Agglo Basel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Politische Steuerung AP | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Politische Steuerung S-Bahn | | X | | X | X | | | | | X | X | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| Politische Steuerung Verein | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geschäftsleitung AP | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Geschäftsleitung S-Bahn | | X | | X | X | | | | | X | X | | | X | | | | | | | | | X | | | | |
| Geschäftsleitung Verein | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geschäftsstelle | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | 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 | X | | | | | | | | | | X | X | X | X | X |
| Fachgruppe Veloverkehr | X | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X |
| Fachgruppe Fussverkehr | X | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X |
| Fachgruppe Strasse | X | X | X | X | X | | | | X | X | | | | | | | | | X | X | X | | X | | | | X |
| Fachgruppe Güterverkehr | X | X | X | X | X | | | | | | X | | | | | | | | X | | X | | X | | | | X |
| Fachgruppe Tram | X | X | X | X | X | | | | | | X | | | X | X | | | | | | | | X | | | | X |
| Fachgruppe Umwelt | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | X |
| Fachgruppe Umsetzung | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| Arbeitsgruppe Parkraumbewirtschaftung | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | X |
| Weitere Fachstellen Verwaltungen | | | | | | | X | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | X |
| Städte und Gemeinden | | | | | X | | X | X | | X | X | X | | | | | X | X | | | | X | X | X | X | X | X |
| Legislative der Mitglieder und Kommunen | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | X | X | | | X |

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

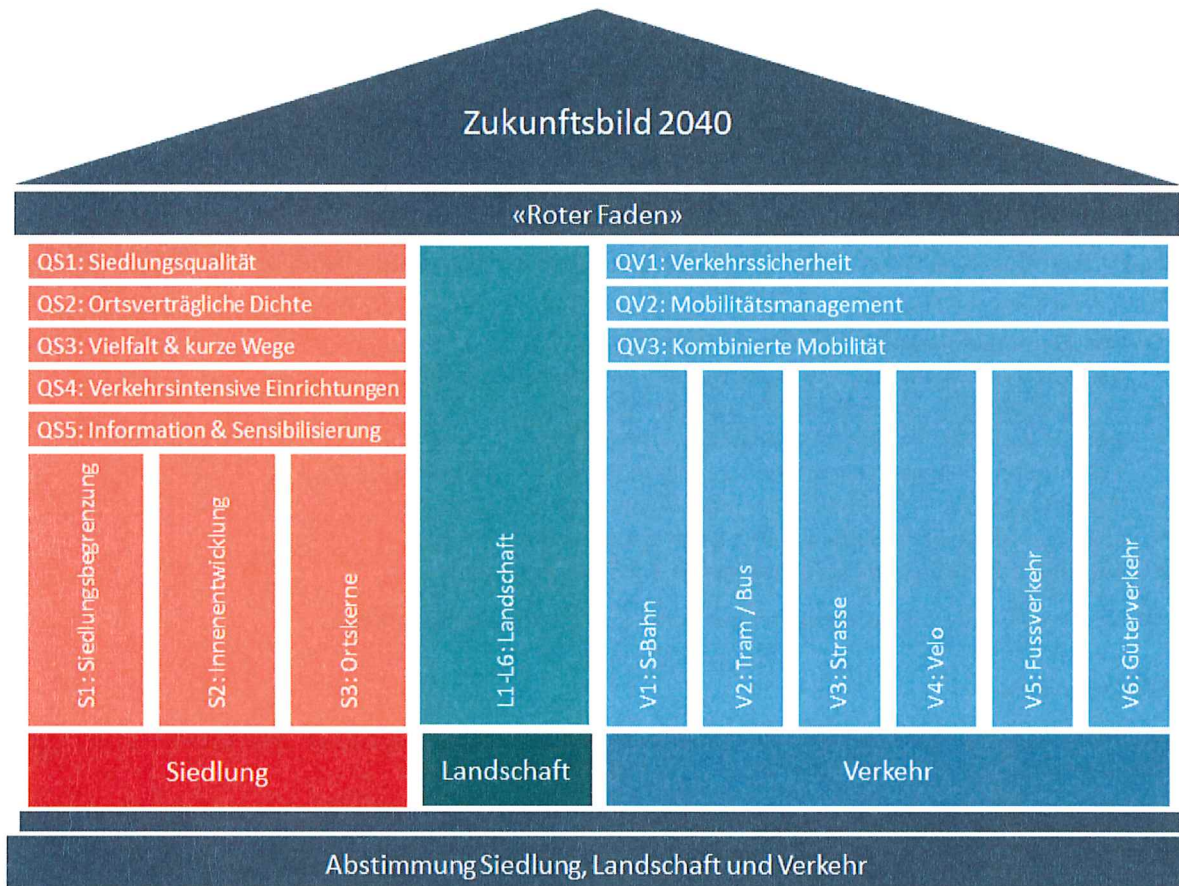
3.3 Strategischer Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation

Das Fundament des Agglomerationsprogramms bildet das Zukunftsbild 2040, das aufzeigt wo und wie sich die Agglomeration grundsätzlich weiterentwickeln soll. Es bildet die Basis für die Strategien in den Handlungsfeldern Siedlung, Landschaft und Verkehr, aus denen wiederum Teilstrategien und Querschnittsstrategien abgeleitet wurden. Allein im Handlungsfeld Verkehr wurden sechs Teilstrategien (nach Verkehrsmittel) erarbeitet. Sie werden ergänzt durch drei verkehrsmittelübergreifende Querschnittsstrategien (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Das Agglomerationsprogramm umfasst nicht also nur eine Dokumentation der Massnahmen, für die Bundesbeiträge beantragt werden. Die Liste der Massnahmen stützt sich auf umfangreiche Grundlagen ab, die zusammen mit den Massnahmen das Programm bilden und als Ganzes vom Bund geprüft und beurteilt werden.



Abbildung 2: Strategischer Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

3.4 Berichtsaufbau

Die Berichterstattung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde der besseren Lesbarkeit halber bewusst unterteilt. Sie umfasst folgende fünf Berichtsteile:

3.4.1 Inhalte Endprodukt Agglomerationsprogramm

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde zur besseren Orientierung in 6 Teilberichte unterteilt. Er umfasst folgende Hauptbestandteile:

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

Darüber hinaus umfasst die 4. Programmgeneration auch einen zusammenfassenden Strategiebericht sowie ein 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. Der Bericht ist wie folgt unterteilt:

- Übergeordnete Massnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Übergeordnete Massnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Übergeordnete Massnahmen: Güterverkehr (GV)
- Agglomerationsmassnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Agglomerationsmassnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Agglomerationsmassnahmen: Fuss- und Velomassnahmen (LV)
- Agglomerationsmassnahmen: Pauschale Massnahmen (P)
- Agglomerationsmassnahmen: Strategische Verkehrsmassnahmen (V)

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 Korridorebericht 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.

4 Weiteres Vorgehen

4.1 Agglomerationsebene

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 die Berichte weitgehend fertiggestellt sein und die französische Übersetzung ist dann in der Endphase.

Im Zeitraum von Anfang Februar bis Ende März 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 Agglomerationsprogramm Basel beim Bund zum 15. Juni 2021 vorgesehen.

4.2 Bundesebene

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der entsprechenden 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 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.

Der Kanton Basel-Stadt muss, wie andere Projektträger auch, alles daran setzen, die geplanten und vom Bund mitfinanzierten Projekte umzusetzen. Kann er die vom Bund gesetzte Frist für den Baubeginn dieser Vorhaben nicht einhalten, droht der ganzen Agglomeration bei künftigen Programmgenerationen ein Malus, also ein reduzierter Beitrag.

5 Massnahmen AP Basel 4. Generation

Hinweis durch Regionalverband Hochrhein-Bodensee:

Die Massnahmen dürfen erst mit der Einreichung des Aggloprogrammes am 11.06.2021 veröffentlicht werden. Alle Unterlagen inkl. der Massnahmen sind dann unmittelbar auf der Homepage von AggloBasel abrufbar.

6 Berücksichtigung Inhalte Agglomerationsprogramm im Richtplan/Regionalplan/SCOT

Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms ist die Übereinstimmung mit den behördenverbindlichen Planungsdokumenten: auf Schweizer Seite den kantonalen Richtplänen, auf deutscher Seite dem Regionalplan und auf französischer Seite dem SCOT (schéma de cohérence territoriale). Die wesentlichen Elemente eines Agglomerationsprogramms müssen in diesen Planwerken in der geforderten Verbindlichkeit verankert sein oder im Zuge einer Überarbeitung noch angepasst werden.

Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und damit Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und damit zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.



Beschluss

- ://: Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation wird verabschiedet.

- ://: Der Regierungsrat ermächtigt die Bau- und Umweltschutzdirektion, die nötigen Schritte zur fristgerechten Eingabe (15. Juni 2021) des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglo Basel in die Wege zu leiten.