



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



Inhalt

Management Summary	3
1 Einleitung	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage	5
3 Beantwortung der Fragen	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage.....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation	8
3.3 Weitere Bemerkungen	15
4 Schlusswort	16



Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit neun Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragssatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), als auch des Zubringers Bachgraben – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie der dazugehörige FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

In den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage haben sich die Bundesbehörden bereit erklärt, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin, Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BL/BS: Tram Bachgraben ▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) ▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen 2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hégenheim: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim ▪ Hésingue: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim ▪ Saint-Louis: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen 2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen 3) nicht programmrelevant (NPR) → C
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



		2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schifflacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d’une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		<p>1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen.</p> <p>2) Umpriorisieren von C → B:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme) ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring



1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Vereins Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder beschlossen.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit neun Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV's über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass es eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine hohe konzeptionelle Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundeseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen



den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental, erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus der Life-Sciences-Branche erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse ist, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Mit diesem Massnahmenbündel wird die Erschliessung des Entwicklungsgebietes gewährleistet, Verlagerungspotenziale eröffnet und damit die Entlastung der Wohngebiete insbesondere in Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel ermöglicht. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - werden nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen «Plan B» für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht



«Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022¹). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd ein gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität und erheblichem Mehrverkehr auf den Strassen, gravierenden Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance, einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund, die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

3 Beantwortung der Fragen

3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV

¹ https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf



auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung der Agglomerationsprogramme mit den Bundesinstrumenten gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.

Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird aus unserer Sicht zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte abgestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist gemäss Prüfbericht, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hin-



sichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp zwei Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss auf den Zusammenhang zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu begrüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrythmus) ist eine Einschätzung des Bundes jedoch unerlässlich.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem gebe das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes – langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf die Forderung nach dem Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht («...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...») zu streichen.



Velomassnahmen im Teilraum Frankreich:

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.

Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurden in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht wie im französischen. Mehr als ein Drittel dieser Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz des AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses?

Nein.

Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen?

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und die neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letzterer Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme einzugehen.

Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten?

Nein.



Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit, die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren und verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage sind die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist auch bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es, dass spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährden die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezzone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bachs und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und das Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
Antrag:	C → A

4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und der damit verbundenen S-Bahn-Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
Antrag:	B → A

4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden vom motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
Antrag:	B → A

4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
Antrag:	A → B



4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
Antrag:	A → C

4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme nicht wie geplant realisiert werden. Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet zur Überquerung der Bahnlinien für Fussgänger besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgegleist werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
Antrag:	NPR → C

Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV's durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll».
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert».

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
Antrag:	Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Betroffene Projekte:	4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring
Antrag:	Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme) ▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme) ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

3.3 Weitere Bemerkungen

Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.



4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

Isaac Reber

Präsident Verein Agglo Basel
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller

Vize-Präsidentin Agglo Basel
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann

Landrätin des Landkreises Lörrach

Jean-Marc Deichtmann

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

Stephan Attiger

Regierungsrat Kanton Aargau

Sandra Kolly

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)