

Nr.: 176/2016

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	31.08.2016
■ Fachbereich		
■ Verfasser/-in	Hoehler, Ulrich	
■ Telefon	07621 410-3000	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	nicht öffentlich	05.10.2016
Kreistag	öffentlich	19.10.2016

Tagesordnungspunkt

Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation Eingabe beim Schweizer Bund

Beschlussvorschlag

- 1.) Der Verabschiedung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation und der termingerechten Einreichung zur Prüfung beim Schweizer Bund zum 31.12.2016 wird zugestimmt.
- 2.) Der Kreistag 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.
- 3.) Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, sodass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2019 bis 2022 erreichen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Ein zukunftsorientiertes bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt.

Leistungsziel /
angestrebtes Ergebnis
(Was müssen wir dafür tun?)

Zielerreichungskriterium
(Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
		€	€	
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	€

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2015	2016	2017	2018	ab 2019
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2015	2016	2017	2018	ab 2019
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

AUSGANGSLAGE

Als einzige trinationale Großagglomeration der Schweiz hat die Agglomeration Basel eine große Verantwortung für den Wirtschaftsstandort Schweiz und das angrenzende Ausland. Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt große Chancen für alle Seiten. Sie bringt aber auch besondere Herausforderungen mit sich, insbesondere bezüglich Zusammenarbeit und gesamträumlicher Planung. Am nördlichen Gateway der Schweiz gilt es, die regionalen, nationalen und internationalen Personen- sowie Güterverkehre zu koordinieren. Planungsrechtliche Herausforderungen stellen sich im Rahmen der Abstimmung unterschiedlicher Rechtssysteme auf allen institutionellen Ebenen. Ein gemeinsames trinationales Handeln ist deshalb Voraussetzung für eine gezielte Weiterentwicklung der trinationalen Agglomeration Basel.

Vor diesem Hintergrund sowie 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 Fahrradverkehr 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 Landschaft, Siedlung und Verkehr notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt für die Agglomeration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Die Agglomerationsprogramme sind ein Instrument des Schweizer 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 dem **Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (AP 3)** beantragt die trinationale Agglomeration Basel nun konkret eine Mitfinanzierung zentraler Infrastrukturmaßnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019 zur Erreichung dieser Ziele.

Getragen wird das Agglomerationsprogramm Basel vom **Verein „Agglo Basel“**, einem Verein nach Schweizer Recht, der mit Blick auf die Erarbeitung einer neuen Generation um deutsche und französische Mitglieder verstärkt wurde. 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, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières und Landkreis Lörrach (gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-

Bodensee). Die Vereinsstrukturen und Aufgabenverteilung können der Abb. 1 in Anlage 1 entnommen werden.

Über die Hintergründe und den Zwischenstand des AP 3 wurde seitens der Geschäftsstelle von „Agglo Basel“ in der Sitzung des Umweltausschusses am 17.11.2015 ausführlich berichtet.

INHALTLICHE SCHWERPUNKTE UND ERARBEITUNGSPROZESS DES AP 3

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgt gemäß den Anforderungen des Schweizer Bunds, die pro Generation (AP1 – AP3) in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme definiert werden. Das AP3 baut auf den Arbeiten der 1. und 2. Generation auf, beschränkt sich dabei aber nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen komplett neue Akzente. Bereits kurz nach der Abgabe des 2. Programms (30.06.2012) wurde ein mehrstufiges Verfahren gestartet, um die Schwerpunktthemen des 3. Programms festlegen zu können. Die **wichtigsten Neuerungen bzw. Schwerpunkte** des AP 3 sind:

Trägerschaft: Mit der Gründung des Vereins „Agglo Basel“ konnte die Basis gelegt werden für effizientere und breiter abgestützte Entscheidungsstrukturen. Politische Steuerung und Geschäftsleitung wurden der neuen Trägerschaftsstruktur angepasst und die Fachgruppen ausgebaut (z.B. FG Raumplanung, FG Straße, FG S-Bahn).

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

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

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

Besonderes Gewicht bei der Erarbeitung des AP 3 erhielt eine **umfassende Akteursbeteiligung**. So wurden nicht nur die Gremien der Trägerschaft und die fachlichen

Begleitgruppen beteiligt, sondern auch weitere Akteure bei einzelnen Arbeitsschritten miteinbezogen oder um Stellungnahme zu den Ergebnissen gebeten.

Der gesamte Erarbeitungsprozess und alle wichtigen Meilensteine des AP 3 wurden zudem von einem trinational breit abgestützten Mitwirkungsverfahren begleitet: In sieben großen Mitwirkungsveranstaltungen über den Zeitraum von dreieinhalb Jahren mit jeweils zwischen 130 und 180 Teilnehmern aus dem gesamten trinationalen Agglomerationsgebiet konnten sich alle Akteursgruppen über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren und ihr Wissen und ihre Anliegen einbringen (vgl. auch Abb. 2 in Anlage 1).

BERICHTSAUFBAU FÜR DAS AP 3

Die Berichterstattung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation ist bewusst in verschiedene Berichte unterteilt. Es umfasst folgende fünf Berichtsteile:

Teil 1 – Hauptbericht: Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des AP 3. Im Hauptbericht werden die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms beschrieben, womit der rote Faden gewährleistet ist.

Teil 2 – Maßnahmenband Landschaft & Siedlung: Dieser Bericht beinhaltet die Maßnahmenblätter Landschaft und Siedlung inkl. Maßnahmentabellen und Übersichtskarten.

Teil 3 – Maßnahmenband Verkehr: In diesem Bericht befinden sich alle Maßnahmenblätter der Verkehrsprojekte. Der Bericht, jeweils sortiert nach Zeithorizonten, ist wie folgt unterteilt:

- › Übergeordnete Maßnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- › Übergeordnete Maßnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- › Übergeordnete Maßnahmen: Güterverkehr (GV)
- › Agglommaßnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- › Agglommaßnahmen: Maßnahmen im Bereich Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- › Agglommaßnahmen: Fuß- und Velomaßnahmen (LV)

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

Teil 5 – Korridorberichte: Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den neun Korridoren zusammen. Es handelt sich prioritär um ein Dokument für die kommunale Ebene der einzelnen Korridore. Es weist die im Rahmen des AP 3 geleistete Arbeit aus. Außerdem dienen die Korridorberichte dem Informations- und Erfahrungsaustausch unter den Korridoren. Des Weiteren erläutern die Berichte gegenüber dem Schweizer Bund, wie die Agglomeration die Vertiefung/Weiterentwicklung des Zukunftsbilds vorangetrieben hat. Zudem können die Zusammenhänge von Maßnahmen (Bereich Siedlung und Verkehr), gezielter dargestellt werden als in den Maßnahmenblättern.

MAßNAHMEN DES AP 3

Die Maßnahmen im AP 3 sind hinsichtlich ihrer Umsetzung auf die drei Horizonte „A“ (2019 – 2022), „B“ (2023 – 2026) und „C“ (2027 – 2030) verteilt. Bei den sog. Übergeordneten Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang hinsichtlich der Gesamtstrategie und der verkehrlichen Wirkung mitbetrachtet werden, handelt es sich um solche ohne Finanzierungsantrag über das Agglomerationsprogramm (übergeordnete Finanzierung aus anderen Töpfen). Die Priorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess unter Berücksichtigung der Planungen der Gebietskörperschaften, der Kohärenz zum Zukunftsbild und zu den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien sowie des planerischen Reifegrads. Entscheidend sind letztlich die Wirkungskriterien des schweizerischen Bundesamts für Raumentwicklung.

Die **beantragten A-Maßnahmen** liegen mit ca. 630 Mio. Franken leicht geringer als beim AP 2. Im A-Horizont werden ÖV-seitig drei Tram-Projekte beantragt (u. a. die Verlängerung der Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark). Vier weitere Tramprojekte im A-Horizont sind über STEP Ausbauschnitt 2030 zur Finanzierung beim Schweizer Bund angemeldet. Die S-Bahn-Projekte werden konsequent als Übergeordnete Maßnahmen ausgewiesen bzw. sind Bestandteil des STEP 2030. Die **beantragten B-Maßnahmen** liegen mit ca. 560 Mio. Franken deutlich weniger hoch als im AP 2. Dies liegt primär daran, dass die Schienenprojekte (namentlich das „Herzstück“ S-Bahn Basel) im Rahmen von STEP beantragt werden. Schließlich beinhaltet das AP 3 umfassende Fuß- und Veloverkehrspakete für die Horizonte A und B. In diesem Bereich sind die Einzelprojekte in sog. Korridorpaketen zusammengefasst.

Als Agglo-Maßnahmen in eigener Verantwortung des Landkreises wurden im AP 3 allein Radverkehrsprojekte (in den Korridoren Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Wiesental) angemeldet, wie sie sich aus dem aktuellen Radverkehrskonzept des Landkreises und der beschlossenen Priorisierung ergeben:

Nr.	Projektname	Teilraum	Projektleitung	Prio	Währung	Kosten (Schätzung)	Baubeginn
LV 16	Neubau Radweg Rheinfelden, K6333	DE	FB 31	A	CHF	350.000	2019
LV 68	Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	DE	FB 31	B	CHF	900.000	2023
LV 69	Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	DE	FB 31	B	CHF	850.000	2024
LV 73	Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336	DE	FB 31	A	CHF	300.000	2020
LV 74	Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg	DE	FB 31	A	CHF	50.000	2021

Darüber hinaus haben **Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden, Schopfheim, Zell i. W., Kandern und Steinen** verschiedene Verkehrsprojekte in unterschiedlichen Prioritäten in das AP 3 eingebracht. Die gesamte Maßnahmenliste Verkehr wird in [Anlage 2](#) wiedergegeben (nur Umweltausschuss/*nicht-öffentlich*). In [Anlage 3](#) sind die Gesamtkosten aller Maßnahmen der A- und B-Liste des AP 3 (ohne den beantragten Finanzierungsanteil des Schweizer Bunds) dargestellt.

Neben den zur Bezuschussung eingereichten Verkehrsinfrastrukturprojekten enthält das Agglomerationsprogramm auch weitere Maßnahmen, die in engem räumlichem, funktionalem oder planerischem Zusammenhang mit den Maßnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind:

Maßnahmen Siedlung & Landschaft: Hier werden sowohl die Aktivitäten im Zusammenhang mit den Schwerpunktgebieten Siedlung und den Schwerpunktgebieten Naturschutz-Naherholung dargestellt als auch die übergeordneten Siedlungsmaßnahmen, um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr nachzuweisen.

Übergeordnete Maßnahmen: Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Maßnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der ÜM des Schweizer Bunds und aus Deutschland und Frankreich, sowohl schienen- wie straßenseitig. Diese haben i.d.R. mindestens nationaler Bedeutung und sind dementsprechend auf Bundesebene der verschiedenen 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. Besonders bedeutsame Beispiele auf deutschem Territorium sind **die Hochrheinelektrifizierung, das 3./4. Gleis am Oberrhein, der Ausbau der Wiesental-S-Bahn, die A 98, die Ortsumfahrungen Wyhlen und Grenzach sowie der Ausbau der B 317.**

Eigenleistungen Verkehr: Darunter sind Infrastrukturmaßnahmen zu verstehen, die als Einzelmaßnahmen für sich stehen oder nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, die im Rahmen des Infrastrukturfonds nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen sind (vgl. hierzu ebenfalls Anlage 2).

FAZIT

Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und auf diese Weise – mit unmittelbarem Nutzen für die Bevölkerung im Landkreis Lörrach – Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen. Die hier formulierten Beschlussvorschläge entsprechen den Erfordernissen des Agglomerationsprogramms und sind für die CH-Kantone, die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, die verantwortliche Stelle für den französischen SCOT für Huningue und Sierentz sowie den Regionalverband Hochrhein-Bodensee vergleichbar.

Im Sinne des Erfolgs des Gesamtantrags soll die Kommunikation zur Einreichung des AP 3, abgestimmt mit den Vereinsmitgliedern, ausschließlich durch die Geschäftsstelle „Agglo Basel“ erfolgen, insbesondere mit Blick auf die Maßnahmenliste.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlagen
 - Vereinsstruktur und Aufgabenverteilung von „Agglo Basel“; Beteiligte Akteure
 - Maßnahmenliste Verkehr Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (nur Umweltausschuss/*nicht-öffentlich*)
 - Gesamtkosten Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation