



Auszug für die Beschlussfassung auf der D-Seite

(Kreistag Landkreis Lörrach und Planungsausschuss RVHB)

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (3. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 02. März 2018.

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org



1. Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins sowie den Gebietskörperschaften (Mitglieder) politisch beschlossen.

Agglo Basel erachtet das AP als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das AP ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. So ist es beispielsweise im Rahmen der 3. Generation gelungen mit den Korridorprozessen die Gemeinden aktiv einzubinden. Die Gemeinden leisten mit den, in den Korridoren angestossenen Projekten, wie Raumkonzepte, Zukunftsbilder etc. einen wichtigen Beitrag, um das Zukunftsbild der Agglomeration Basel schrittweise zu verfeinern und mittels konkreter Massnahmen, wie z.B. Velorouten, umzusetzen. Die administrativen Erleichterungen für kleinere Massnahmen, die mit dem Inkrafttreten der NAF-Gesetzgebung bzw. NAF-Verordnungen (MinVV, PAVV I etc.) eingeführt wurden, begrüssen wir.

Auch in Zukunft wird das AP für die Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung sein. Gemäss den aktuellen Prognosen werden die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration Basel deutlich zunehmen. Damit steigt auch das Mobilitätsbedürfnis. Die Verkehrsinfrastruktur in der trinationalen Agglomeration Basel ist bereits heute stark ausgelastet und an zahlreichen Stellen regelmässig überlastet. Der Bedarf an Massnahmen zur Optimierung und zum Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur ist in unserer Agglomeration schon heute sehr gross. Die mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nun langfristig gesicherte Finanzierung der AP's begrüssen wir vor diesem Hintergrund ausdrücklich.

2. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des APBS 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 des APBS der 3. Generation erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Die Inhalte eines AP's und die im Rahmen einer Generation erreichten Verbesserungen sind auch immer im jeweiligen Kontext zu sehen. Der Bund hat in seinem Prüfbericht die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel nun erstmals anerkannt und gewürdigt. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich.

Der Bund zeigt ausserdem Verständnis, dass programmatische Ziele in einem so komplexen Raum nur in einem schrittweisen Vorgehen erreichbar sind. Speziell gewürdigt werden die konzeptionellen Arbeiten, die in der Strategie Strasse und dem Konzept des S-Bahnangebots ihren Niederschlag finden. Auch die institutionelle Weiterentwicklung der Trägerschaft von Agglo Basel mit der Integration der Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn findet beim Bund Beachtung. Zudem wurde der mit den Korridorprozessen geglückte Ausbau der Zusammenarbeit mit den Gemeinden seitens Bund gewürdigt. Schlussendlich hebt der Bund im Rahmen der Prüfung der Grundanforderungen hervor, dass die Kohärenz der Planungen in den eingereichten Dokumenten gut darstellt ist – der rote Faden ist ersichtlich.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen APBS eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des APBS wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei den Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von Agglo Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 4. Generation, welches bereits von den Gremien des Vereins für die Jahre 2018-2021 beschlossen wurde.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

Die Trägerschaft des APBS begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 3. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,12 Mrd. Bundesbeiträge. Damit bewegt sich das finanzielle Engagement des Bundes auch nach der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in einer vergleichbaren Grössenordnung wie bei den bisherigen Agglomerationsprogrammen.

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

Ja.



Wie bereits mehrfach von Seiten der Agglomeration Basel im Rahmen der Austauschplattform des Bundes zwischen den Bundesbehörden ARE, BAV, ASTRA, BAFU, EFV sowie den Kantonen und Agglomerationen hingewiesen, sehen wir weiterhin grossen Optimierungsbedarf bei der Abstimmung und Koordination der beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's. Agglo Basel (bzw. «trireno», die S-Bahn Sparte des Vereins) hat bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 in Kapitel 2.2 (Methodenkritik) der Stellungnahme auf die fehlende verkehrsträgerübergreifende Sicht hingewiesen. Wir sind der Ansicht, dass der bisher praktizierte regelmässige Austausch unter den verantwortlichen Bundesämtern für diese komplexe Aufgabe nicht ausreicht.

Uns scheint dabei wichtig, dass den AP's im Vergleich zu den Ausbauprogrammen der Schiene und Strasse mehr Gewicht zukommt. Die AP's sind die strategischen Entwicklungsprogramme der Agglomerationen, sie schaffen die Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die in den AP's enthaltenen Zukunftsbilder, sind mit den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Richtpläne, Regionalplan, SCOT etc.) abgestimmt und stellen so die Leitlinien der zukünftigen Entwicklung dar. Dementsprechend sollten sich die nationalen Infrastrukturprogramme Schiene und Strasse nach den AP's richten und nicht umgekehrt.

Antrag:

- Die Koordination zwischen den beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's muss bundesseitig im Hinblick auf Folgegenerationen optimiert werden.
- Die AP's mit ihren Zukunftsbildern müssen im Bereich des Agglomerationsverkehrs gegenüber den Infrastrukturprogrammen Schienen (FABI STEP) und Strasse (Nationalstrassen STEP) mehr Gewicht erhalten.

3.2 Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

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

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Die Trägerschaft des APBS unterstützt die angewendete Methodik bei der Bewertung der Programme. Wir erachten die Wirksamkeitskriterien als zielführend und pragmatisch. Die Systematik des Prüfprozesses (Prüfung Grundanforderungen, Prüfung Priorisierung und Paketbildung, Prüfung Programmwirkung) ist aus unserer Sicht sachgerecht.

Obwohl in den vergangenen Jahren bereits deutliche Fortschritte erzielt wurden, sehen wir weiterhin Optimierungspotenzial beim Prozessablauf. Uns ist durchaus bewusst, dass in der aktuellen 3. Generation die Neuerungen im Zusammenhang mit der Schaffung des NAF (Pauschalen, Fristen etc.) grossen Einfluss auf die Prozessabläufe hatten. Zukünftig würden wir es sehr begrüessen, wenn die teilweise sehr gedrängten Abläufe, wie z.B. gerade aktuell im Zusammenhang mit dem Verhandlungsgespräch und dem Start der Vernehmlassung, nicht mehr vorkommen. Sie stellen insbesondere unsere Trägerschaft mit drei Ländern, vier Kantonen und zwei Sprachen vor extrem grosse Herausforderungen. Künftig sollte vor der Finalisierung der Vernehmlassungsvorlage gewährleistet werden, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zusammen mit den anderen Bundesämtern (BAV, ASTRA, BAFU etc.) die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert.

Ausserdem würden wir es sehr begrüessen, wenn die Vorgaben zur Erarbeitung der AP's den Trägerschaften früher kommuniziert werden. Im Idealfall erfolgt dies unmittelbar nach dem Abgabetermin einer Programmgeneration. Die Grundlagen hierfür muss das zuständige Bundesamt gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten und zwar bevor die Arbeiten für die nächste Programmgeneration anlaufen. In der trinationalen Agglomeration Basel fand der offizielle Auftakt zur Erarbeitung der 4. Generation im April 2018 statt. Die Grundlage für das 4. Programm – das inhaltliche Konzept – wurde bereits im Jahr 2017 erarbeitet und politisch beschlossen. Die aktualisierten Bundesvorgaben zur Erarbeitung der 4. Generation liegen jedoch nach aktuellem Zeitplan frühestens im Spätherbst 2018 vor (PAV VII). Dies ist für unsere Agglomeration eindeutig zu spät.

Antrag:

- Die Prozessabläufe müssen im Hinblick auf die Prüfprozesse der kommenden Generationen optimiert werden. Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Möglichkeit die Ergebnisse des Prüfprozesses zwischen Bundesbehörden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU etc.) und den Trägerschaften zu besprechen, bevor die Vernehmlassungsvorlage finalisiert wird.



- Vorgaben und Grundlagen (PAvV) für die Erarbeitung einer Generation müssen frühzeitig bereitgestellt werden - im Idealfall unmittelbar nach Abgabe der letzten Programmgeneration.

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

Nachfolgend werden die projektbezogenen Anträge aufgeführt, von denen die deutsche Seite betroffen ist. Alle weiteren Anträge bzgl. Massnahmen sind nicht aufgeführt, da sich diese in der Beschlussfassung der Mitglieder BS, BL, SO, AG und SLA befinden.

Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 nach Läublinpark

Die verlängerte Tramlinie 8 erschliesst die Stadt Weil am Rhein, welche unmittelbar an den Agglomerationskern grenzt und im inneren Korridor liegt, optimal mit dem ÖV. Die dicht und gemischt genutzten Areale entlang der Hauptachse der Stadt verfügen damit über eine Anbindung an den Bahnhof und an die Kernstadt Basel. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein nimmt dadurch weiter zu. Mit dem Entscheid, die Tramstrecke über die Haltestelle Berliner Platz bis zum Läublinpark zu verlängern, können die beiden Stadtteile Leopoldshöhe und Weil-Ost mit den Entwicklungsgebieten Messeplatz und Hohe Strasse und insgesamt rund 15'000 Einwohnern direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein und dem Zentrum Basels verbunden und eine bessere Einbindung in das weit in die Korridore des Landkreises Lörrach hinein reichende Busnetz erreicht werden. In einer späteren Ausbautetappe würden danach auch die Entwicklungsgebiete im Norden der Stadt optimal angebunden. Mit dem Tramprojekt wird auch eine Aufwertung der Hauptstrasse geplant. Gemäss Verkehrsdatenauswertung der Stadt Weil am Rhein passieren zwischen 9'000 und 11'000 Fahrzeuge die Hauptstrasse pro Tag. Zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz ist eine Fussgängerzone vorgesehen.

Die in der Zwischenzeit abgeschlossenen Kosten-Nutzen-Analyse nach deutscher Methodik (Standardisierte Bewertung) weist für das Projekt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aus (Wert = über 1). Die Aussage im Entwurf des Prüfberichtes zum Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation wonach das Projekt einen ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist, ist also nicht korrekt.

Eine Nichtberücksichtigung des Projekts im A-Horizont des APBS der 3. Generation ist grundsätzlich für die Trägerschaft nachvollziehbar, jedoch ist die nun vorgenommene Priorisierung als C*-Projekt auch aufgrund des nun nachgewiesenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht gerechtfertigt. Vor allem im Hinblick auf die Sicherung der Finanzierungsanteile weiterer beteiligten Behörden auf deutsche Seite ist eine Priorisierung als B-Projekt vorzusehen. Dies würde dem Vorhaben eine Perspektive geben, um weiter an der Projektierung zu arbeiten.

ARE-Code: 2701.3.142

Kosten (Bundesbeitrag): CHF 19.6 Mio. (CHF 7.8 Mio.) *

Projektträger: Stadt Weil am Rhein

Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016: A (AP)

Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018: C* (AP)

Antrag: B (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen

Gegenüber dem mit dem APBS der 3. Generation Ende 2016 eingegebenen Projekt haben sich grundlegende Rahmenbedingungen verändert. Das Projekt wird unter Umständen nicht wie eingegeben realisiert werden können. Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat in der Zwischenzeit entschieden, dass der Standort des neuen Zentralklinikums im Norden von Lörrach (Entenbad) inkl. einer neuen S-Bahn-Haltestelle bevorzugt wird. Darüber hinaus laufen derzeit Abklärungen im Rahmen des Bahnausbauschritts FABI STEP AS 2030/35 zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), Agglo Basel und dem Landkreis Lörrach etc. betreffend eine Taktverdichtung werktags zu Hauptverkehrszeiten auf vier Züge pro Stunde und Richtung auf der Strecke der S6 im Wiesental (Riehen/Lörrach/Zell). Der S-Bahn-Haltepunkt Lörrach-Zollweg (Stettenfeld) wird in diesem Zusammenhang in einer fahrplantechnischen Untersuchung neu bewertet und geniesst voraussichtlich nicht mehr höchste Priorität. Die kurz- bis mittelfristige Realisierung der S-Bahn-Haltestelle ist damit stark in Frage gestellt. Zudem hat eine im Jahr 2017 durchgeführte Simulation mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel ergeben, dass die im Projekt vorgesehene Verlegung der Tramhalteschleife über die Grenze nach Lörrach kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Aufgrund dieser geänderten Rahmenbedingungen ist eine Realisierung des nun im A-Horizont vorgesehenen Projekts mit



Größenordnung von CHF 30 Mio. unrealistisch. Daher beantragen wir eine Rückstufung in den B-Horizont.

Seit der Abgabe von AP3 hat das deutsche Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der Stadt Lörrach einen finanziellen Zuschlag für Planung und Bau von rund 5,3 Mio. Euro für das Projekt «Am Zoll Lörrach-Riehen» erteilt. Mit diesen Mitteln soll nun das Projekt neu geplant, ggf. redimensioniert und erneut als A-Projekt im APBS der 4. Generation eingegeben werden.

ARE-Code:	2701.3.147
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 30,14 Mio. (12.06 Mio.) *
Projektträger:	Stadt Lörrach
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	A (AP)
Antrag:	B (AP)

* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.