



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 als 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 zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz sowie durch die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- und Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

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 Siedlungs- und Landschaftsentwicklung abgestimmt werden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Gesamtverkehrssystem bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsmittel und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität.

Um 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. Es stellt damit sicher, dass die räumliche Entwicklung ganzheitlich betrachtet wird und Verkehrsinfrastrukturen auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und untereinander koordiniert werden. Damit können heutige und künftige Mobilitätsbedürfnisse bestmöglich gesteuert werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit wird sichergestellt, und die Lebensqualität in der Agglomeration wird erhöht.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert die Schweizer Eidgenossenschaft in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Konkret beteiligt sich der Schweizer Bund im Rahmen des Programms finanziell an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. 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. Basis des Programms Agglomerationsverkehr bildet der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der am 30. September 2016 vom eidgenössischen Parlament unbefristet geschaffen wurde.¹ Zeitgleich wurde das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)² mit Änderungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer, für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener

1 BBl 2016 7587: Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016.

2 SR 725.13: Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (Stand 1. Januar 2018).



Mittel (MinVG)³ beschlossen. Am 12. Februar 2017 wurde von Volk und Ständen die Teilrevision der Bundesverfassung deutlich angenommen.

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden Kantonsgrenzen überschreitend in der Nordwestschweiz, aber auch Landesgrenzen überschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben den Projektfinanzierungen ist das Programm in der Agglomeration Basel auch zu einem zentralen Instrument der Planungscoordination 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 5. Generation umfasst Massnahmen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von CHF 2,86 Mrd. (A-, B- und C-Horizont). Zur Mitfinanzierung beantragt die trinationale Agglomeration Basel rund CHF 295 Mio. für die zentralen Verkehrsmassnahmen im Umsetzungszeitraum ab 2028 (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 8 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 einschliesslich Bewirtschaftung der Einzelmassnahmen, namentlich Entscheid über Ersatzmassnahmen und Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, namentlich Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen sowie Entscheid über Ersatzmassnahmen
- 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 (Linienetz und Fahrplankontakt S-Bahn- und Regionalverkehr)
- Koordination der Bestelltätigkeiten der Mitglieder, nicht aber die Angebotsbestellung
- Vertretung der trinationalen Agglomeration Basel bei den für die Angebotsplanung, -finanzierung und -bestellung zuständigen Behörden, soweit diese nicht Mitglieder des Vereins im Aufgabenbereich trireno sind
- Vertretung der trinationalen Agglomeration Basel 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

³ SR 725.116.2: Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (Stand 1. Januar 2020).

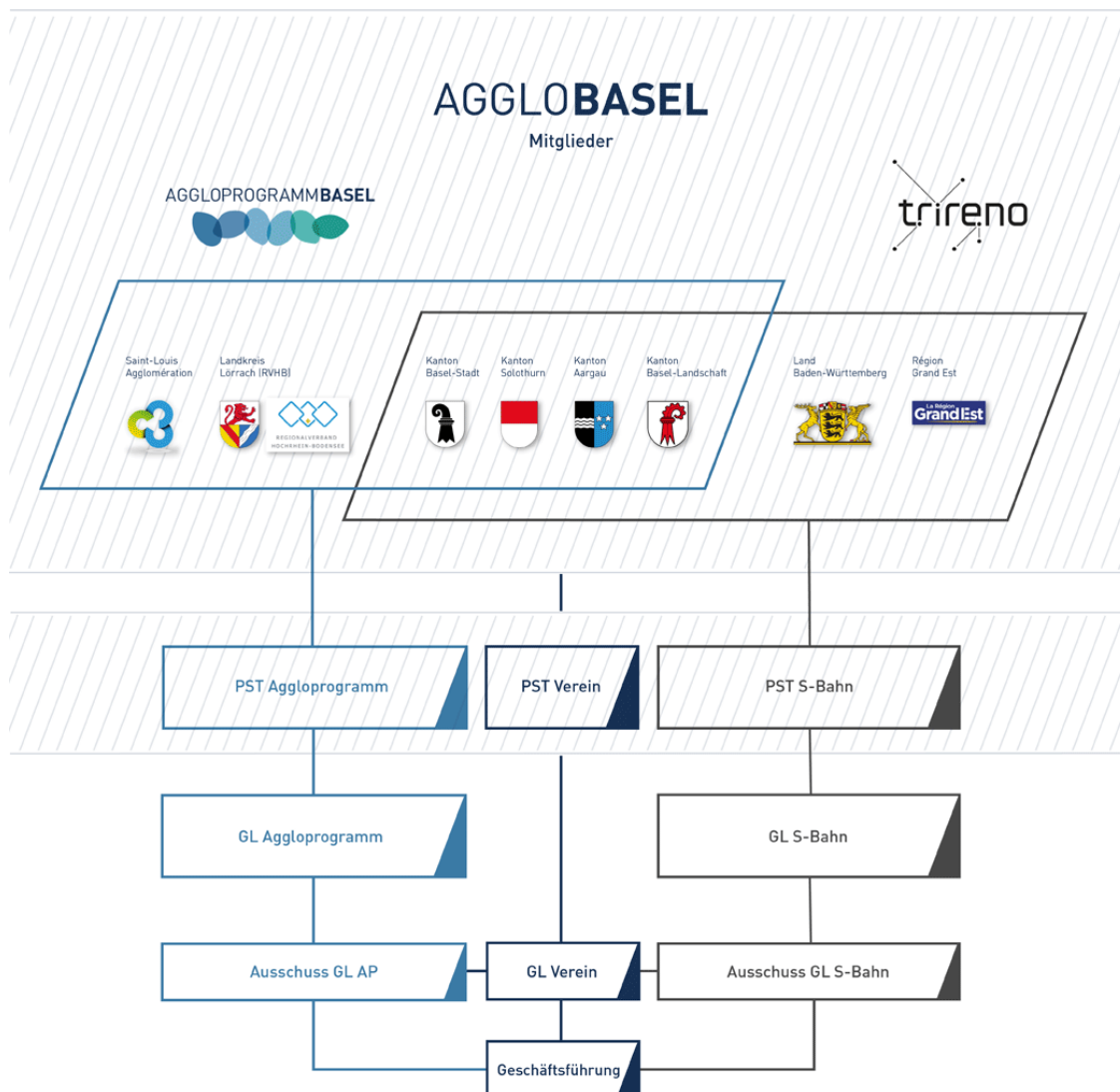


Dem Verein gehören die folgenden **Mitglieder** an:

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

Die Trägerschaft für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle. An die Trägerschaft angegliedert sind zudem diverse fachliche Begleitgruppen, die sich kantons- und länderübergreifend zusammensetzen. Die Mitglieder des Aufgabenbereichs Aggloprogramm verpflichten sich, bei der Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen. Damit ist auch die Gemeindeebene indirekt in die Trägerschaft mit einbezogen.

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 22. November 2017 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) sowie in der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) beschrieben. Von zentraler Bedeutung ist die neue Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), die für eine effiziente und zielgerichtete Erarbeitung des Programms zu beachten ist.

In den gesetzlichen Grundlagen ist 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.

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) baut auf den Arbeiten der 1. bis 4. Generation auf. Die Überarbeitung des Programms beschränkt sich aber nicht nur auf die inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt neue Akzente. Die **wichtigsten Neuerungen** von AP5 gegenüber der Vorgängergeneration sind:

- **Perimeter:** In der Mineralölsteuerverordnung (MinVV, Anhang 4) sind in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen die Namen der Agglomerationen Basel und Stein aufgeführt. In der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) sind im Anhang die beitragsberechtigten Städte und Gemeinden, der beiden Agglomerationen Basel und Stein, aufgelistet. Die Städte und Gemeinden beider Agglomerationen wurden in der 5. Generation im vorliegenden Agglomerationsprogramm Basel zusammengefasst. Der noch bis zur 4. Generation gültige Perimeter musste aufgrund von diversen kleineren Änderungen für die 5. Generation angepasst werden. Gegenüber der 4. Generation kommen damit 7 zusätzliche Kommunen hinzu. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 175 Städte und Gemeinden in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich.
- **Zukunftsbild:** Das Zukunftsbild wurde überarbeitet, um die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ins Agglomerationsprogramm zu integrieren. Dazu zählen unter anderem:
 - die Ausweitung des Zukunftsbilds infolge des neuen Perimeters der 5. Generation;
 - die neue Formulierung des Leitsatzes und der Grundsätze, um der Bedeutung der Klimathematik gerecht zu werden;
 - die Ergänzung der raumspezifischen Ziele für jede Raumkategorie um ein neues Kriterium Klimaschutz und Klimaanpassung;
 - die Ergänzung der Ziele zu den Landschaftselementen um Aussagen zu Klimaschutz und Klimaanpassung;
 - die Umbenennung der Erschliessungsziele in Mobilitätsziele und die gezielte Ergänzung um klimarelevante Aussagen.
- **Handlungsbedarf:** Wie bereits in AP4 ist der Handlungsbedarf nach Korridoren gegliedert, um der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärkeres Gewicht beizumessen. Dabei wird zwischen Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen (aber noch dauernder Umsetzung) und verbleibendem Handlungsbedarf unterschieden. Diese Gliederung in «bereits Erreichtes» und «verbleibenden Handlungsbedarf» wurde neu in AP5 eingeführt.
- **Querschnittsstrategie Klima:** Das Agglomerationsprogramm Basel unterstützt und ergänzt die Klimaschutzstrategien und Klimaschutzmassnahmen der Mitglieder mit einer grenzüberschreitenden Querschnittsstrategie Klima. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Klimaschutz- und Klimaanpassungsmassnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass die durch das Agglomerationsprogramm geförderten Entwicklungen zukunftsfähig sind.
- **Querschnittsstrategie Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben (Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben):** Das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben typi-



siert und verortet die relevanten multimodalen Drehscheiben der Agglomeration Basel. Es wird differenziert zwischen ÖV-ÖV-Drehscheiben (ÖV-ÖV-VDS), die vorrangig durch den Umstieg zwischen ÖV-Angeboten charakterisiert sind, und MIV-ÖV-Drehscheiben (MIV-ÖV-VDS), an denen hauptsächlich der Umstieg zwischen MIV und ÖV erfolgen soll. Zudem legt das Trinationale Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben Qualitätsanforderungen für die einzelnen Typen multimodaler Drehscheiben fest.

- **Trinationale Strategie Strasse:** Das Zielnetz Strasse bildet das Kernelement der Teilstrategie Strasse und zeigt den Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strasseninfrastruktur auf. Im Rahmen der Aufdatierung des Ist-Netzes, wurde zuerst ein Zustand 2025 inklusive aller seit der 4. Generation erfolgten sowie der bis 2025 beschlossenen und finanzierten Netzänderungen erarbeitet. Das Netz unterscheidet vier Netzhierarchiestufen, die sogenannten Verbindungstypen. Jedem Verbindungstyp werden die in den drei Ländern der Agglomeration Basel vorhandenen Strassentypen zugeordnet. Basierend auf dem festgelegten Netz erfolgte mittels Analyse-Indikatoren eine Identifikation von Schwachstellen. Die Plausibilisierung und Konsolidierung der Schwachstellenanalyse wurde in Workshops mit Fachstellen aus den Korridoren sowie mittels einer agglomerationsweiten Befragung aller Gemeinden und Regionen durchgeführt.
- **Umsetzung:** Die Organisation und Koordination der Umsetzung in der trinationalen Agglomeration Basel stellt hohe Ansprüche an die Governance. Deshalb beschäftigte sich die Geschäftsstelle Agglo Basel bereits früh mit der kohärenten Organisation der Prozesse. Nachdem im Jahr 2021 mit der Teilrevision der Statuten einhergehend, ein Reglement zur Bewirtschaftung der Pauschalmassnahmen (Schwerpunkt: Zuweisung Bundesmittel) verabschiedet wurde, folgte im Jahr 2023 die Überarbeitung und Ergänzung des Reglements mit dem Fokus auf Ersatzmassnahmen und. Dank dieses Reglements konnte ein Prozess zur Ab- und Anmeldung von Massnahmen geschaffen werden. Die potenziellen Massnahmenträger werden hierzu in einem halbjährlich erscheinenden Baubulletin über den Stand der Umsetzung informiert und erhalten eine Übersicht der offenen Leistungseinheiten, für die sie sich bewerben können. Dieses Vorgehen ist in der Agglomeration breit abgestützt und anerkannt und wird rege genutzt. Ebenfalls mit dem Überarbeitungsschritt 2023 wurde ein neues Reglement Einzelmassnahmen beschlossen. Darin wird die Bewirtschaftung aller Einzelmassnahmen geregelt. Neben dem Controlling der Verkehrsmassnahmen wird darin neu auch das Controlling der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen festgelegt. Auf Basis dieser beiden neuen Reglemente, wird mit jedem Massnahmenträger der 4. Generation eine Umsetzungsvereinbarung abgeschlossen. Diese beinhaltet die Pflichten und Rechte und behandelt Themen wie Ausführungsfristen, Massnahmenänderungen, Reporting und Controlling etc.
- **Prozesse und Lupen:** Bei der Erarbeitung der 5. Generation, konnte dank der gut etablierten Teilstrategien der Fokus auf dringende Prozesse und räumlichen Vertiefungen (Lupen) gelegt werden. Diese Lupen sind örtlich in der Agglomeration verteilt und meist durch ein konkretes Verkehrsprojekt ausgelöst. Im Rahmen dieser Vertiefungen wurden Mitwirkungsverfahren mit Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung durchgeführt. Solche Verfahren wurden etwa durch die Verlängerung der Tramlinie 8 bis zum Läublinpark (Zukunft Tram 8+) und durch den Zubringer Dornach/Aesch (Zukunft Birsraum) ausgelöst. Andere lokale Vertiefungen ohne Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung umfassen die Testplanung Riehen (Doppelspur Riehen) und die Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (u. a. Zubringer Bachgraben–Allschwil). Alle diese Prozesse laufen zusätzlich zu den Korridorprozessen ab und sind eminent wichtig zur Klärung der lokalen und regionalen Herausforderungen. Sie tragen damit wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Teilstrategien bei.

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 5. Generation wurde zudem von einem trinational 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) sowie Fachsymposien und Erfahrungsaustausch (v.a. für Städte und Gemeinden). Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Beteiligung der verschiedenen Akteure am Erarbeitungsprozess von AP5.

Tabelle 1: Übersicht der beteiligten Akteure nach Themenfeldern

Akteure	Berichtsteile								Themen																	
	Ist- und Trendanalyse	Zukunfts bild	Handlungsbedarf	Teilstrategien	Massnahmen	Wirkungsnachweis	Umsetzungsreporting	Korridorbericht	Gesamtkonzept AP5/AP6	Weiterentwicklung Trägerschaft	Zukunfts bild 2040	Klima	Landschaft und Freiräume	Siedlung	S-Bahn Basel	Tram/Bus	Kombinierte Mobilität	Parkraumbewirtschaftung	Strategie Strasse	Verkehrsmanagement	Güterverkehr	Velo/Fussverkehr	AGGLO-Foren	Fachsymposien	Behördenvernehmlassung	
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
Politische Steuerung trireno		X		X	X					X	X				X										X	
Politische Steuerung Verein										X																
Arbeitsgruppe Governance										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
Geschäftsleitung trireno		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 Siedlung	X	X	X	X	X		X	X	X		X		X	X										X	X	X
Fachgruppe Landschaft (ab AP6)																										
Fachgruppe Klima	X	X		X									X											X	X	
Fachgruppe Umwelt	X																							X	X	
Fachgruppe Veloverkehr	X		X	X	X																		X	X	X	
Fachgruppe Fussverkehr	X		X	X	X																		X	X	X	
Fachgruppe Tram/Bus	X	X	X	X	X						X				X	X	X						X	X	X	
Fachgruppe Kombinierte Mobilität	X		X	X	X										X	X	X						X	X	X	
Fachgruppe Strasse	X	X	X	X	X						X							X	X	X				X	X	
Fachgruppe Güterverkehr	X	X	X	X	X																X		X	X	X	
Fachgruppe Umsetzung							X																X	X	X	
Arbeitsgruppe Parkraumbewirtschaftung	X																	X							X	
Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement	X		X	X																					X	
Arbeitsgruppe Trinationale Logistikflächenstrategie																					X		X			
Weitere Fachstellen Verwaltungen																									X	
Städte und Gemeinden			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

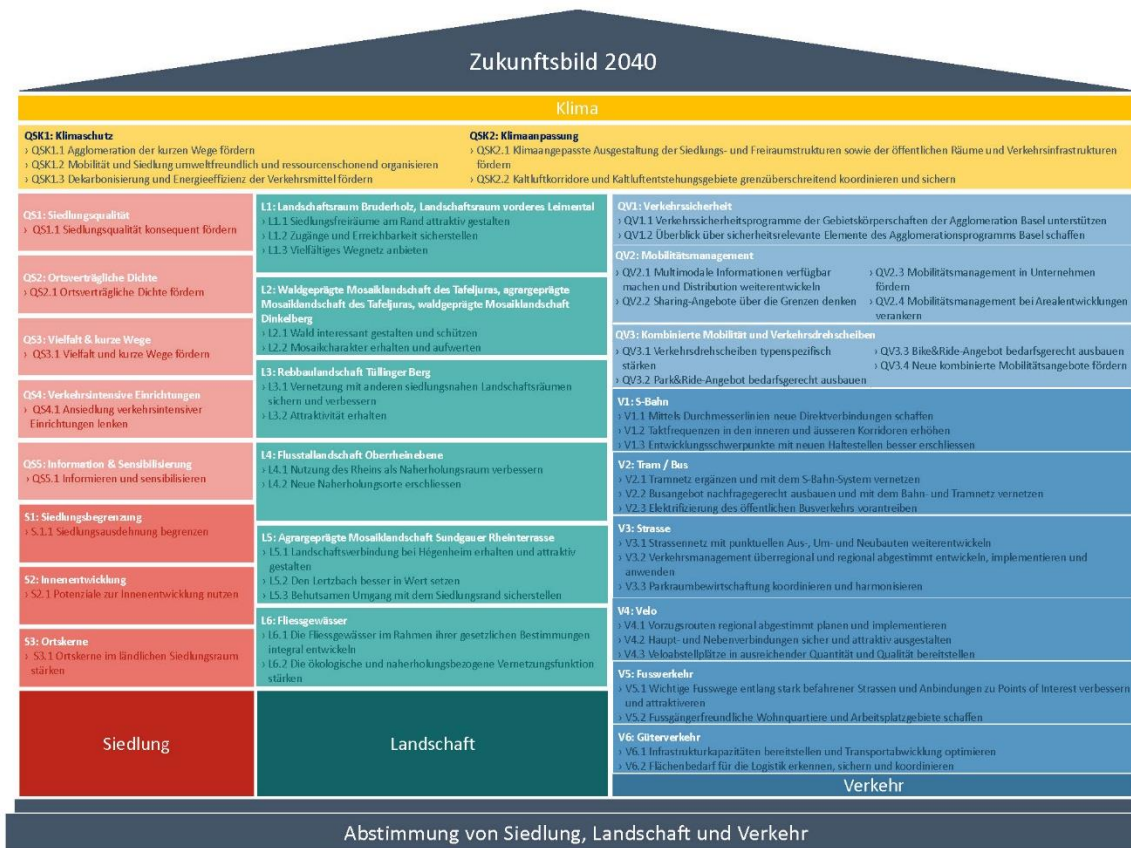
3.3 Strategischer Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

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.

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 5. Generation



Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Erläuterung der Abkürzungen: S: Siedlung, L: Landschaft, V: Verkehr, QS: Querschnittsstrategie Siedlung, QV: Querschnittsstrategie Verkehr, QSK: Querschnittsstrategie Klima

3.4 Berichtsaufbau

3.4.1 Inhalte des Agglomerationsprogramms

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation wurde zur besseren Orientierung in sechs Teilberichte unterteilt. Er umfasst folgende Hauptbestandteile:

- Teil 1 – Hauptbericht
- Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung
- Teil 3 – Massnahmenband Verkehr
- Teil 4 – Kartenband
- Teil 5 – Korridorbericht
- Teil 6 – Organisation und Prozesse

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

Teil 1: Hauptbericht

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



den einleitenden Kapiteln (1–2) geben Kapitel 3 (Situations- und Trendanalyse) und Kapitel 4 (Umsetzungsstand) einen umfassenden Einblick in den aktuellen Stand der trinationalen Agglomeration Basel. Kapitel 5 (Zukunftsbild 2040), Kapitel 6 (Handlungsbedarf), Kapitel 7 (Teilstrategien) und Kapitel 8 (Massnahmen und Wirkungsnachweis) bilden den inhaltlichen Kern des Hauptberichts der 5. Generation. Zum Abschluss wird in Kapitel 9 ein Ausblick auf mögliche Weiterentwicklungen und Schwerpunkte der kommenden Programmgeneration gegeben.

Teil 2: Massnahmenband Landschaft und Siedlung

Dieser Berichtsteil beinhaltet die Massnahmenblätter Landschaft und Siedlung inklusive der Massnahmentabellen und Übersichtskarten. Jedes Schwerpunktgebiet wird in einer Übersicht textlich beschrieben sowie kartografisch dargestellt. Die einzelnen Areale eines Schwerpunktgebietes werden in den Massnahmenblättern ausführlich beschrieben.

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 Veloverkehr (FVV)
- 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 Korridoren, der Kernstadt sowie dem Agglomerationszentrum zusammen. In diesem zusammenfassenden Bericht werden die Aktivitäten auf der Ebene der Städte und Gemeinden in den einzelnen Korridoren dargestellt. Damit dient der Korridorbericht auch dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Weiter wird gegenüber dem Bund aufgezeigt, wie die Korridore die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbildes in die Hand nehmen und wie die verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr in den Korridoren zusammenhängen.

Teil 6: Organisation und Prozesse

Dieser Berichtsteil dokumentiert die Organisation der Trägerschaft und der Umsetzungsprozesse. Darüber hinaus beschreibt er den Erarbeitungsprozess und die politische Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation.



4 Weiteres Vorgehen

4.1 Agglomerationsebene

Die inhaltliche Erarbeitung des AP 5 ist weitgehend abgeschlossen und die endgültigen Inhalte sowie Projektlisten wurden in der Sitzung vom 31. Januar 2025 durch die trinationale politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel bereits beschlossen. 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 Mitte April 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 30. Juni 2025 vorgesehen.

4.2 Bundesebene

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 5. 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 2026 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise zu finanzieren. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A-(Realisierung ab 2028) und B-Projekte (Realisierung ab 2032) vor. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2027 eine Botschaft zur 5. Generation der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

Die Kantone, der Landkreis und die Saint-Louis Agglomération (SLA) müssen, wie andere Projektträger auch, alles daran setzen, die geplanten und vom Bund mitfinanzierten Projekte umzusetzen.



5 Massnahmen AP Basel 5. Generation

5.1 Übersicht

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

Gegenüber AP4 ist das Massnahmenpaket im A-Horizont von AP5 deutlich kleiner. Das hat primär damit zu tun, dass sich diverse Massnahmen in der Agglomeration derzeit in frühen Planungsphasen befinden und die erforderliche Reife und Finanzierung erst in den kommenden Jahren erreichen werden. Hinzu kommen staatsrechtliche Fragen im Falle des Zubringers Bachgraben–Allschwil. In der Folge resultiert ein sehr umfangreiches Massnahmenpaket im B- und C-Horizont. Diese Prioritätensetzung ist nicht zuletzt das Resultat des einleitend beschriebenen strengeren Herleitungsverfahrens der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Die beantragten A-Massnahmen sind mit rund CHF 295 Mio. deutlich geringer als noch in den Vorgängergenerationen.

Beim **öffentlichen Verkehr** zeigt der A-Horizont einen klaren Schwerpunkt bei den Verkehrsdrehscheiben. Damit kann die kombinierte Mobilität und Vernetzung der ÖV-Systeme weiter gefördert werden. Geografisch liegen einige dieser Massnahmen im Grenzraum (Laufenburg (DE), Bad Säckingen, Saint-Louis), womit auch ein Beitrag geleistet wird, um den hohen MIV-Anteil im grenzquerenden Verkehr zu reduzieren. Der Schwerpunkt Verkehrsdrehscheiben ist nicht zuletzt eine Folge der strategisch-konzeptionellen Grundlagen, die für AP5 neu erarbeitet wurden. Ergänzt werden die ÖV-Massnahmen um verschiedene Bus-Massnahmen, seien dies Wendeschleifen, Busspuren oder Aufwertungen an Haltestellen. Schliesslich umfasst AP5 auch ein Pauschalpaket zur Aufwertung von Haltestellen. Auch diese Massnahmen sind geografisch auf alle drei Länder verteilt und helfen, die ÖV-Nutzung attraktiver zu machen. Im Gegensatz zu den bisherigen AP-Generationen ist kein Tramausbau im A-Horizont geplant. Einerseits sind die Planungen noch nicht reif genug, andererseits muss zuerst die Umsetzung bereits beschlossener Tramprojekte vorangetrieben werden.

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

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


Tabelle 2: A-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation
A-Massnahmen (2028–2032)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten (CHF inkl. MwSt.)	Prio. AP5
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	Verkehrsdrehscheiben	SO	7 100 000	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof – Basis und Zugang Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	BL	12 500 000	A
5VDS3	Bad Säkingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	3 350 000	A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	4 000 000	A
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 150 000	A
5VDS6	Landkreis Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 767 000	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	Verkehrsdrehscheiben	FR	21 000 000	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	3 000 000	A
5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	Verkehrsdrehscheiben	FR	2 037 120	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	Verkehrsdrehscheiben	BS	5 000 000	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	Verkehrsdrehscheiben	BS	10 000 000	A
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	Bus / ÖV-Infrastrukturen	DE	222 150	A
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	Bus / ÖV-Infrastrukturen	FR	3 250 000	A
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus / ÖV-Infrastrukturen	BL	7 000 000	A
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	Bus / ÖV-Infrastrukturen	AG	360 000	A
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Bus / ÖV-Infrastrukturen	-	4 055 000	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025-2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus / ÖV-Infrastrukturen	BS	9 391 000	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	70 000	A
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	Elektromobilität im Individualverkehr	AG	100 000	A
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse - Thiersteinallee	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	A
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Brombacherstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	31 000 000	A
5M5	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	51 105 920	A
5FV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	Fuss- und Veloverkehr	SO	16 000 000	A
5FV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	Fuss- und Veloverkehr	BS	7 800 000	A
5FV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	Fuss- und Veloverkehr	BL	10 000 000	A
5FV6	BL: Fuss- und Veloverkehrsmassnahme Nau / Norimatt	Fuss- und Veloverkehr	BL	7 000 000	A
5FV7	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (A-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	48 782 930	A
Summe				295 041 120	A



Die beantragten B-Massnahmen liegen mit rund CHF 1,0 Mrd. deutlich über dem Volumen aller Vorgängergenerationen. Das liegt nicht zuletzt an der konsequenten Berücksichtigung der Projektreife bei der Priorisierung. So erfolgt die etappenweise Weiterentwicklung des Tramnetzes im **öffentlichen Verkehr** im B-Horizont. Vier Projekte haben dabei Priorität: Mit dem Tram Bachgraben wird das gleichnamige, grosse Entwicklungsgebiet im Grenzraum CH/FR neben dem neuen Strassenzubringer auch ÖV-seitig deutlich besser erschlossen. Das Tramprojekt Klybeck verbindet die Entwicklungsgebiete Klybeck, Erlenmatt und Stücki-Areal besser miteinander sowie mit der Basler Innenstadt und dem Bahnhof SBB. Ausserdem dient das Tram Klybeck als wichtiger Zubringer für die später zu realisierende unterirdische S-Bahn-Haltestelle Klybeck im Rahmen des Herzstücks. Auch im B-Horizont sind diverse Ausbauten von Verkehrsdrehscheiben geplant. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Hochrheinachse. Hier sind gleich vier Verkehrsdrehscheiben in Bad Säckingen, Frick, Rheinfelden und Pratteln vorgesehen. Die beiden Letzteren wurden bereits in Vorgängergenerationen genehmigt (AP3 bzw. AP4). Die Planung wurde vorangetrieben, sodass nun den heutigen Gegebenheiten überarbeitete Projekte vorliegen.

Die mit Abstand teuerste **MIV-Massnahme** in AP5 ist der neue Zubringer Bachgraben–Allschwil. Das Projekt ist für die weitere Entwicklung des dynamischen Entwicklungsgebietes im Grenzraum CH/FR sehr wichtig und hat bereits eine hohe Planungsreife. Die definitive Linienführung konnte aber noch nicht festgelegt werden. Die aus fachlicher Sicht verfolgte Bestvariante tangiert französisches Territorium, weshalb zurzeit staatsrechtliche Abklärungen laufen und sich die Umsetzung verzögert. Der Handlungsdruck in diesem Raum ist jedoch sehr gross. Die zwei Strassennetzergänzungen (Zubringer Bachgraben–Allschwil und Umfahrung Hésingue/Hégenheim, neu «Boulevard Intercommunal Sud» genannt) werden durch zahlreiche flankierende Massnahmen unterstützt (Velonetausbau und Strassenraumumgestaltungen). Zudem erfolgt parallel die tramseitige Erschliessung. Auch der B-Horizont ist im Strassenverkehr von weiteren Strassengestaltungsprojekten geprägt. Schwerpunkte sind hier Projekte in Basel-Landschaft (Binningen, Aesch) und Basel-Stadt (Denkmal-Grosspeter-Dreispietz, Heuwaage, Margarethenstrasse und Wolfareal). Diese Projekte betreffen durchwegs Strassenabschnitte mit grosser Verkehrsbelastung und haben aufgrund der hohen Siedlungsdichte bedeutendes Aufwertungspotenzial für die Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerschaft.

Im **Fuss- und Veloverkehr** sind im B-Horizont bedeutende Einzelmassnahmen zur Schliessung von Netzlücken und zum Ausbau von Velovorzugs- und Velohaupttrouten geplant. Deren Planungsreife muss noch weiter vorangetrieben werden.

Tabelle 3: B-Massnahmen Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel der 5. Generation

B-Massnahmen (2032–2036)

Nr.	Name	Massnahmenkategorie	Teilraum	Kosten (CHF inkl. MwSt.)	Prio. AP5
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	19 950 000	B
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof – Bushof und Velounterführung	Verkehrsdrehscheiben	BL	34 500 000	B
5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Verkehrsdrehscheiben	AG	26 800 000	B
5VDS15	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	5 500 000	B
5VDS16	Bad Säckingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	Verkehrsdrehscheiben	DE	1 750 000	B
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	Verkehrsdrehscheiben	BS	20 000 000	B
5VDS18	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	Verkehrsdrehscheiben	FR	1 500 000	B
5ÖV6	BS: Binnergerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	Tram / Stadtbahnen	BS	10 000 000	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	Tram / Stadtbahnen	BS	60 000 000	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram/Stadtbahnen	BS	160 000 000	B



5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus / ÖV-Infrastrukturen	BL	7 400 000	B
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	Bus / ÖV-Infrastrukturen	FR	1 500 000	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil	Kapazität Strasse	BL	405 000 000	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	Kapazität Strasse	FR	18 000 000	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105-RD201 et RD105-fret EAP	Kapazität Strasse	FR	4 800 000	B
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Kapazität Strasse	BL	15 000 000	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	7 800 000	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BL	30 000 000	B
5M12	BS: Heuwaage-Binnerstrasse, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	30 000 000	B
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	14 000 000	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	18 000 000	B
5M15	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	BS	32 200 000	B
5M16	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	-	7 365 000	B
5VM1	Pauschalpaket: Verkehrsmanagement (B-Horizont)	Verkehrsmanagement	-	4 000 000	B
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Fuss- und Veloverkehr	BS	20 000 000	B
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	Fuss- und Veloverkehr	BS	15 000 000	B
5FVV10	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Fuss- und Veloverkehr	BL	8 000 000	B
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	Fuss- und Veloverkehr	BL	14 000 000	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Fuss- und Veloverkehr	BL	2 000 000	B
5FVV13	Riehen: Fuss- und Veloverkehr Stettenfeld	Fuss- und Veloverkehr	BS	1 730 000	B
5FVV14	Landkreis Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 150 000	B
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	Fuss- und Veloverkehr	DE	12 000 000	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	Fuss- und Veloverkehr	DE	5 000 000	B
5FVV17	Pauschalpaket: Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	Fuss- und Veloverkehr	-	17 130 000	B
Summe				1 035 075 000	B

Übergeordnete Massnahmen: Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Massnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Massnahmen (üM) des Bundes und der angrenzenden Länder D/F, sowohl schienen- wie strassenseitig. Diese haben i.d.R. mindestens nationaler Bedeutung und sind dementsprechend auf Bundesebene der unterschiedlichen Staaten verankert. Sie werden nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert (z.B. Kapazitätsausbau Eisenbahninfrastruktur), sind jedoch gerade in der Agglomeration Basel Voraussetzung für die Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms.

Massnahmen Siedlung und Landschaft: Hier werden sowohl die Aktivitäten im Zusammenhang mit den Schwerpunktgebieten Siedlung und den Schwerpunktgebieten Naturschutz-Naherholung dargestellt als auch die übergeordneten Siedlungsmassnahmen: Damit wird der Nachweis der Abstimmung von Siedlung und Verkehr geführt.



6 Kosten

Die Gesamtkosten (inkl. Projektierungskosten) aller Massnahmen der A- und B-Liste des Agglomerationsprogramms Basel, 5. Generation liegen ohne Finanzierungsanteil des Bundes in folgender Grössenordnung. Es handelt sich dabei um Grobkostenschätzungen, d.h. die Angaben können bis zu +/-30% variieren.

Tabelle 4: Übersicht Kosten von AP5 nach Verkehrsträgern

Horizont	Kosten in Mio. CHF	ÖV	MIV	FVV
A-Projekte (2028-2032)	295,04	95,73	100,28	99,58
B-Projekte (2032-2036)	1 035,08	348,90	586,17	100,01
Total ca. Mio. CHF	1 330,12	444,63	686,45	199,59

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel

Tabelle 5: Übersicht Kosten von AP5 nach Verkehrsträgern und Teilräumen

A-Projekte (Mio. CHF)

Horizont	BS	BL	AG	SO	DE	FR
ÖV	26,16	20,18	0,36	7,10	11,30	30,09
MIV	57,42	21,63	10,42	0,00	10,81	0,00
FVV	25,31	41,00	4,02	16,30	8,96	4,00
Total ca. Mio. CHF	108,88	82,81	14,80	23,40	31,06	34,09

B-Projekte (Mio. CHF)

Horizont	BS	BL	AG	SO	DE	FR
ÖV	250,00	41,90	46,75	0,00	7,25	3,00
MIV	94,20	457,80	0,00	0,00	6,30	27,87
FVV	50,86	24,00	3,00	0,00	22,15	0,00
Total ca. Mio. CHF	395,06	523,70	49,75	0,00	35,70	30,87

Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel