



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Basel

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/10/6

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	10
4	Beurteilung der Programmwirkung	13
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	14
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	18
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	19
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	19
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	22
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	22
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	26
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	27
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	28
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	31
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	33
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	33
6.1.1	Allgemeines	33
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	33
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	35
6.3	Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte	36
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	37
	ANHANG 1	38

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Basel** bestehend aus:

- Teil 1 – Hauptbericht, 24. Oktober
- Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung, 24. Oktober 2016
- Teil 3 – Massnahmenband Verkehr, 24. Oktober 2016
- Teil 4 – Kartenband
- Teil 5- Korridorberichte / Kernbericht, 24. Oktober 2016
- Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation, 23. Oktober 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 23. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Die Herausforderungen des Agglomerationsprogramms Basel mit drei beteiligten Ländern und vier Schweizer Kantonen sind schweizweit einzigartig und komplex. Die Agglomeration Basel meistert diese Herausforderungen auf Programmebene in bemerkenswerter Weise und weist auf konzeptioneller Ebene einen sehr guten Planungsstand auf. Das Agglomerationsprogramm nimmt die Inhalte aus den Vorgängergenerationen auf, überarbeitet diese und führt die Arbeiten zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr kohärent und konsequent weiter. Die Trägerschaft wurde weiterentwickelt und institutionell gestärkt. Dank den Korridorprozessen wurden die Gemeinden stärker in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einbezogen, erste konkrete Ergebnisse liegen vor.

Das Zukunftsbild zeigt die angestrebte Konzentration des Bevölkerungswachstums auf die Kernstadt, die inneren Korridore und Regionalzentren neben der fingerartigen Grünraumstruktur gut auf. Allerdings wird der Bereich Verkehr weniger deutlich dargestellt. Aus dem Zukunftsbild werden kohärente Teilstrategien entwickelt und Massnahmen abgeleitet. Dabei ist ein roter Faden vorhanden und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird deutlich.

Stärken zeigt das Programm insbesondere auf konzeptioneller Ebene bei der länderübergreifenden Gesamtverkehrsplanung. Mit der Strategie Strasse und der Konzeption des S-Bahnangebots liegen wichtige trinationale Planungsgrundlagen vor. Auf der Massnahmenebene werden das Tramnetz sowie das Haupt- und Korridornetz des Veloverkehrs konsequent ausgebaut.

Obwohl auf konzeptioneller Ebene viel geleistet wurde, sind teilweise noch keine konkreten Massnahmen vorhanden, insbesondere im Verkehrsmanagement und in der Parkraumbewirtschaftung. Zudem müssen die Strassennetzergänzungen noch stärker vor dem Hintergrund der Strategie Strasse priorisiert und begründet werden. Auf Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen des Agglomerationsprogramms und den zentralen übergeordneten Infrastrukturausbauten wird zu wenig eingegangen. Im ÖV lässt das Agglomerationsprogramm noch offen, welche Konsequenzen die Entscheide zum Herzstück auf das S-Bahn-Konzept und das Tramnetz haben werden (Etappen mit / ohne Herzstück).

Siedlungsseitig liegt die Stärke des Agglomerationsprogramms in einer guten Gesamtsicht zum Stand der Siedlungsentwicklung im trinationalen Perimeter und in wichtigen Fortschritten zur Koordination der verschiedenen Planungsinstrumente. Die Entwicklung zentraler Umstrukturierungsgebiete in Abstimmung mit der Verkehrserschliessung wird konsequent und mit konkreten Planungsschritten forciert. Damit leistet das Agglomerationsprogramm einen wichtigen Impuls zur Innenentwicklung. Einzelne Entwicklungsareale sind allerdings eher peripher gelegen und schlecht mit dem ÖV erschlossen. Eine Priorisierung der Arealentwicklungen über den Agglomerationsperimeter liegt noch nicht vor. Eine deutliche Schwäche ist, dass das Siedlungswachstum in den äusseren Korridoren und im ländlichen Raum mit dem Agglomerationsprogramm nicht begrenzt wird. Die in peripheren Gebieten vorhandenen Bauzonenreserven werden nicht konsequent begrenzt oder etappiert. Das Programm verfügt somit noch nicht über wirkungsvolle Massnahmen zur Eindämmung der Zersiedlung.

Obwohl das Agglomerationsprogramm die Verkehrssicherheit nicht strategisch angeht, wird insbesondere mit Massnahmen im Langsamverkehr und mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten eine gewisse Verbesserung der Sicherheit erreicht.

Insgesamt wird eine deutliche Veränderung des Modal Splits und damit eine Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr erwartet. Im Bereich Landschaft definiert das Agglomerationsprogramm einige Massnahmen, die vor allem entlang der Flussufer eine Aufwertung bewirken. Einzelne Arealentwicklungen sowie Strassenprojekte beanspruchen allerdings Fläche oder tangieren bedeutende Schutzobjekte.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Basel ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms Basel auf CHF 1275.55 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 300.93³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 243.17⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene grosse Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

40 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
2701.3.005	LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.78	9.82	3.93	
2701.3.006	LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.50	6.53	2.61	
2701.3.011	LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.50	1.51	0.60	
2701.3.012	LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.00	6.03	2.41	
2701.3.018	LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.00	3.01	1.20	
2701.3.023	LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.00	7.03	2.81	
2701.3.032	LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.00	4.02	1.61	
2701.3.085	M1	Vollanschluss Aesch	55.40	55.65	22.26*****	
2701.3.096	M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.25	28.38	11.35	
2701.3.103	M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	6.00	2.30****	0.92	
2701.3.106	M7	Basel: Heuwaage- Binnigerstrasse	17.00	6.63****	2.65	
2701.3.107	M8	Basel: Freiburgerstrasse	7.14	7.17	2.87	

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

2701.3.110	Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.00	2.01	0.80
2701.3.111	Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.25	2.26	0.90
2701.3.112	Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.10	5.12	2.05
2701.3.113	Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	7.80	3.39****	1.36
2701.3.114	Ö14	Rheinfelden: Eigentrossierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.30	4.32	1.73
2701.3.115	Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	43.80	16.83****	6.73
2701.3.131	Ö3	Tram Claragraben	25.00	25.11	10.04
2701.3.149	Ö8	Bushof Grellingen	1.35	1.36	0.54
2701.3.150	Ö9	Bushof Frenkendorf	2.00	2.01	0.80
2701.3.329	-	Paket LV A-Liste	62.38	58.93	23.57
2701.3.330	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	20.75	16.33	6.53
Summe			328.30	275.75	80.17
					30.10

Tabelle 2-1 *Preisstand April 2016, **Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1, **** Kosten im Benchmark gekürzt; ***** Der Baubeginn dieser Massnahme muss zwingend bis Ende 2019 erfolgen. Bei ausbleibender Umsetzung geht die Massnahme ab 2020 in das Eigentum und die Zuständigkeit des Bundes über. Eine Mitfinanzierung über das Programm Agglomerationsverkehr ist dann nicht mehr möglich.

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundesbeitrag **</i>
2701.3.026	LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3.00	3.01	1.20
2701.3.027	LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1.50	1.51	0.60
2701.3.078	LV8	Basel: Sevogelbrücke	7.78	7.82	3.13
2701.3.092	M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16.80	16.88	6.75
2701.3.095	M19	Basel: Aeschenplatz	30.00	15.30***	6.12
2701.3.109	Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.00	60.28	24.11
2701.3.120	Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.50	81.87	32.75

2701.3.125	Ö24	Bushof Zwingen	2.00	2.01	0.80
2701.3.126	Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	7.00	7.03	2.81
2701.3.127	Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1.00	1.00	0.40
2701.3.147	Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.00	30.14	12.06
2701.3.148	Ö7	Bushof Bottmingen	7.00	7.03	2.81
2701.3.175	Ü31	Tram Salina Raurica	174.20	175.00	70.00
2701.3.331	-	Paket LV B-Liste	46.82	46.82	18.73
Summe			468.60	455.70	182.28

- Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung/en) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation als trinationale Agglomeration mit vier Schweizer Kantonen ist einzigartig komplex. Es ist entsprechend sehr umfangreich, verfügt über einen hohen Detaillierungsgrad und weist eine Fülle von zusätzlichen Informationen wie z. B. die Korridorberichte auf. Seine klare Struktur und seine grafische Aufbereitung erleichtern den Zugang zum Agglomerationsprogramm. Das Agglomerationsprogramm hat für die dritte Generation die Projektträgerschaft auf Organisationsebene neu strukturiert und bildet das Lenkungsinstrument im komplexen Umfeld. Trotz eines umfangreichen Programms überzeugt das Agglomerationsprogramm mit einer guten Struktur und einem gut lesbaren und nachvollziehbaren Aufbau.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Mit dem neu gegründeten Verein Agglo Basel sind neu auch die französischen und deutschen Partner gleichwertig beteiligt. Zudem wird die Bestellorganisation der S-Bahn integriert. Die Organisation stellt mit verschiedenen Fachgruppen die Integration aller wesentlichen Behörden sicher.
- Der Korridorprozess stellt auf systematische Weise eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in acht Korridoren sowie den stärkeren Einbezug der Gemeindeebene in das Agglomerationsprogramm sicher. Sämtliche Behörden innerhalb des Perimeters konnten sich zudem im Rahmen der Behördenvernehmlassung äussern.
- Die Mitwirkung wurde anhand von sieben Veranstaltungen, welche sich an den Meilensteinen (Zwischenergebnissen) ausrichtete, strukturiert. Zu den Mitwirkungsveranstaltungen wurden jeweils Vertreter aus den betroffenen Kantonen, Gemeinden und zahlreichen Organisationen, Institutionen und Parteien eingeladen.
- Die Bevölkerung wurde über eine eigenständige Internetplattform sowie systematische Medienarbeit laufend über den Stand der Arbeiten informiert.
- Der Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms der dritten Generation wird detailliert dargelegt.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

Stärken

- Der Hauptbericht weist eine logische Struktur und einen stringenten Aufbau auf. Der rote Faden zieht sich durch sämtliche Teilbereiche des Berichts. Zu Beginn jedes Kapitels werden die wichtigsten Kernaussagen des jeweiligen Kapitels dargelegt. Dies ermöglicht einen schnellen Überblick über die wesentlichen Inhalte. Die Entwicklung von der 1. bis zur 3. Generation wird gut nachgewiesen.
- Die Analyse ist ausführlich und stellt die Bezüge zur übergeordneten Richt- und Regionalplanung her. Die planerischen Rahmenbedingungen auf deutscher und französischer Seite werden erläutert und ermöglichen eine bessere Einbettung des Agglomerationsprogramms in den trinationalen Kontext.
- Die Analyse erfolgt sowohl nach funktional-räumlichen Kriterien als auch landschaftlich-topographisch nach Korridoren, was das Verständnis von Ist-Zustand und Entwicklungstrend erleichtert.
- Das Zukunftsbild ist gut lesbar und für die Grösse der Agglomeration auf einem angemessenen Abstraktionsgrad. Es gibt die wesentlichen Grundzüge der angestrebten Entwicklung wieder. Seine Weiterentwicklung seit der 2. Generation ist nachvollziehbar erläutert. Die Karte zum Zukunftsbild ist allerdings nur unter Bezug des Textes im Hauptbericht verständlich. Dies könnte optimiert werden, indem die Kernaussagen zum Zukunftsbild in die Legende integriert werden.
- Die verschiedenen Teilstrategien konkretisieren das Zukunftsbild weiter. Die Teilstrategien sind graphisch gut dargestellt. Texte und Abbildungen sind auf geeignete Weise miteinander verknüpft.
- Dank der Systematik und der Struktur der Massnahmenblätter sind trotz vergleichsweise wenig Text ausreichende Angaben zum Verständnis der Massnahmen zu finden. Die Bezüge zum Zukunftsbild, zu den Teilstrategien und zu anderen Massnahmen der aktuellen Generationen werden in den Massnahmenblättern systematisch ausgewiesen.
- Im Bereich Siedlung wird für jedes Areal ein eigenes Massnahmenblatt erarbeitet. Die Massnahmenblätter der Areale sind in einer Übersicht zu jedem Schwerpunktgebiet zusammengefasst, die zudem den Bezug zu den entsprechenden Verkehrsmassnahmen der aktuellen Generation herstellt.
- Die übergeordneten Massnahmen werden ausführlich im Agglomerationsprogramm erläutert.

Schwächen

- Mit einer kartographischen Darstellung ausgewählter Analyseergebnisse (z.B. potenzielle Verdichtungsgebiete) würde die Ableitung des Handlungsbedarfs noch besser nachvollziehbar.
- Die Herleitung / Methodik zur Priorisierung der Massnahmen wird nicht erläutert. Zudem werden der Finanzierungsschlüssel und die Tragbarkeit der Massnahmen nicht ausgewiesen.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Die Umsetzungskontrolle ist durch die Geschäftsstelle mit der Fachgruppe Umsetzung sichergestellt. Der Nachweis zum Stand der Umsetzung wird nach Themenbereichen dargelegt und kurz erläutert.
- Die Betriebskosten werden wo möglich in den Massnahmenblättern ausgewiesen.

Schwächen

- Die Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich geplanten Zeitplan sind im Bericht nicht ersichtlich.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium

Beurteilung mit Begründung

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- In der dritten Generation wird auf konzeptioneller Ebene die Gesamtverkehrsplanung mit der Strategie Strasse und der Konzeption des S-Bahnangebots länderübergreifend weiterentwickelt, was als beachtliche Leistung anerkannt wird.
- Die Konkretisierung der trinationalen S-Bahn-Angebotsplanung ist eine wesentliche konzeptionelle Weiterentwicklung, obwohl übergeordnete Entscheide zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramm zu den dafür nötigen Infrastrukturausbauten (Herzstück inkl. Entflechtungen) noch ausstehend sind. Die Angebotsverbesserung zwischen Basel und Liestal zum Viertelstundentakt ist mit dem Ausbauschnitt STEP 2025 bereits beschlossen und stärkt das ÖV-Rückgrat. Darauf aufbauend werden mit diversen Tramnetzausbauten die Entwicklungsgebiete Klybeck-Kleinhüningen, Roche und Salina Raurica leistungsfähig mit dem ÖV erschlossen. Der Lückenschluss im Claragraben schafft Netzredundanzen und erhöht die Betriebsstabilität des Tramsystems. Im Busnetz werden gewichtige Fahrzeitverluste im Hochrheinkorridor und auf der Tangentialachse zwischen Hochrhein-, Birs- und Leimental mit Busspuren und Buspriorisierung beseitigt.
- Im Rahmen der trinationalen Strategie Strasse wird das Strassennetz einheitlich nach Funktionen hierarchisiert. Damit liegt eine wichtige Grundlage für die zukünftige Abstimmung und optimale Bewirtschaftung des regionalen Strassennetzes vor.
- Der Strassenraum wird auf zentralen Achsen und Plätzen in der City (Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt, Heuwaage-Binningerstrasse, Aeschenplatz) und auf gewissen Ortsdurchfahrten in Korridor Gemeinden und regionalen Zentren mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet.
- Mit dem Zubringer Dornach und dem Vollanschluss Aesch kann das Arbeitsplatzgebiet Widen/Birsmatte direkter an die A18 angeschlossen werden und die Ortsdurchfahrt Dornachbrugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden. In Laufen entlastet die neue Birsbrücke die Bahnhofstrasse merklich.
- Einzelne Ausbauten von Multimodalen Drehscheiben im Leimen- und Birstal sowie in Rheinfelden und Möhlin fördern die Intermodalität. Die neue Drehscheibe am Zollweg in Riehen/Lörrach erschliesst zudem neue Potenziale für den ÖV im Grenzgebiet. Eine agglomerationsweite P&R-Strategie ist jedoch erst in Erarbeitung.
- Im LV werden gestützt auf eine umfassende Analyse systematisch Schwachstellen im Haupttruten- und Korridornetz behoben. So wird ein flächendeckendes und zusammenhängendes Netz über den ganzen Agglomerationsperimeter entwickelt. In der Kernstadt werden die radialen und tangentialen sowie ringförmigen Haupttruten weiter ausgebaut. In den Korridoren werden Entwicklungsgebiete und Bahnhöfe besser mit dem Velo erschlossen.

Schwächen

- Die Gesamtkonzeption der verschiedenen Verkehrsträger basiert insbesondere für die Kernagglomeration auf dem Ausbau des übergeordneten Strassen- und Schienennetzes. Auf Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen des Agglomerationsprogramms und den zentralen übergeordneten Infrastrukturausbauten wird zu wenig eingegangen.
- Die Teilstrategie ÖV stützt sich auf die Realisierung des Herzstücks, ohne aufzuzeigen, wie bei einem negativen Entscheid im Rahmen von STEP AS 2030/35 die verkehrlichen Herausforderungen gelöst werden sollen. Die ÖV-Strategie äussert sich auch nicht dazu, wie das Tramnetz auf das Herzstück ausgerichtet werden könnte. Die Tramnetzstrategie ist zudem aktuell noch in Überarbeitung, was einen Einfluss auf die bereits eingegebenen Tramausbauten haben kann.

- Auch auf der Strasse richten sich die Lösungsansätze zu stark an einem Ausbau des übergeordneten Netzes aus. Das Agglomerationsprogramm zeigt z.B. nicht auf, wie die Überlastungen bis zum Bau des Rheintunnels kurz- und mittelfristig mit nachfrageseitigen Lösungen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement oder Parkplatzbewirtschaftung entschärft werden könnten. Zwar wurde ein erstes Verkehrsmanagementkonzept entwickelt, dieses zeigt aber noch keine konkreten Steuerungs- und Lenkungsmassnahmen auf.
- Die Massnahmen der Strategie Strasse sind noch nicht aus einer strategischen Gesamtsicht der Agglomeration beurteilt und priorisiert worden.
- Im französischen Teil der Agglomeration fokussieren in der 3. Generation die kurz- bis mittelfristigen Planungen noch zu einseitig auf eine Verbesserung des MIV. Die wenigen grenzüberschreitenden Angebotsverbesserungen im Busverkehr genügen nicht zur Erhöhung des tiefen ÖV-Anteils. Ein einheitlicher Tarifverbund ist nicht vorhanden.

WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen

Stärken

- Die Agglomeration hat seit der letzten Generation dank den gemeindeübergreifenden Korridorprozessen grosse Fortschritte erzielt. Zum Teil liegen schon konkrete Ergebnisse vor. Insbesondere mit der Koppelung von top-down- und bottom-up-Ansätzen gelingt so eine sehr gute kantons- und staatsübergreifende Planung in einem äusserst komplexen Raum. Damit nimmt das Agglomerationsprogramm eine wichtige koordinierende und sensibilisierende Rolle über die Landesgrenzen hinweg ein.
- Es besteht eine gute Gesamtsicht zur Siedlungsverdichtung und -begrenzung. Mit der neuen Trägerschaft und den Korridorprozessen wurden wichtige Schritte gemacht, um die unterschiedlichen Instrumente auf Agglomerationsebene zu koordinieren und die Planungspartner zu sensibilisieren.
- Im Programm wird sehr systematisch vorgegangen. Der rote Faden vom Handlungsbedarf über die Analyse bis zu den Massnahmen ist ersichtlich. Im Zukunftsbild wird die Wichtigkeit der Verdichtung bebauter Bauzonen in den inneren Korridoren hervorgehoben. Die Teilstrategien werden mit den strategischen Siedlungsmassnahmen aufgegriffen.
- Für die Entwicklung von zentralen Schlüsselarealen wird die Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung aufgezeigt. Vielerorts sind schon sehr konkrete Planungsschritte aufgezeigt. Umstrukturierungsgebiete werden aktiv gefördert. Teilweise ist die Formulierung der Massnahmen noch etwas vage. Aufgrund der erkennbaren Fortschritte in den Korridorprozessen scheint die Umsetzung dieser Massnahmen aber realistisch.
- Die Arbeiten zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume werden fortgesetzt, sie sind jedoch auf agglomerationsweiter Strategieebene kein Kernthema. Eine Palette von Massnahmen trägt zu einer deutlichen Aufwertung des öffentlichen Raumes bei, beispielsweise mit Strassenraumgestaltungen auf Ortsdurchfahren (MuttENZ, RheinfeldEN) oder auf zentralen Achsen und Plätzen (Aeschenplatz, Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt, Heuwaage-Binningerstrasse).

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm enthält einige grossflächige, eher peripher gelegene Entwicklungsgebiete v.a. im Hochrheintal (MöhlIN, Stein). Einzelne Entwicklungsgebiete, insbesondere einige Schwerpunktgebiete Typ 3, sind noch nicht gut mit dem ÖV erschlossen. Das Agglomerationsprogramm hat zudem noch keine aus einer Gesamtsicht hergeleitete Priorisierung der Entwicklungsgebiete vorgenommen. Eine Priorisierung ist im Rahmen der Korridorprozesse geplant.
- Im Agglomerationsprogramm sind keine einheitliche Definition und kein proaktiver, lenkender Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen ersichtlich. Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich darauf, die Standorte zu beschreiben und auf die in den jeweiligen Gebietskörperschaften geltenden Vorgaben zu verweisen.
- Gegenüber den Anforderungen der kantonalen Richtpläne sieht das Agglomerationsprogramm keine wirksameren Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung

vor (wie z.B. ergänzende Erschliessungsanforderungen, Etappierung von Bauzonen oder ein Kompensationsmechanismus zwischen inneren und äusseren Korridoren). Die Agglomeration beschränkt sich darauf, mit dem Vorantreiben der Entwicklungsgebiete im Zentrum und in den inneren Korridoren Anreize zur Innenverdichtung zu setzen. Es bleibt aber offen, wie gross die Lenkungswirkung dieser Massnahmen ausfallen wird. Das Risiko einer weiteren Zersiedlung in den äusseren Gebieten der Agglomeration und im ländlichen Raum bleibt bestehen, insbesondere im Kanton Baselland mit vergleichsweise grossen Bauzonenreserven (v.a. Laufental/Thierstein, Ergolzthal).

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Unfallschwerpunkte werden konsequent über den gesamten Agglomerationsperimeter analysiert und behoben. Vorbildlich ist dabei der Kanton Basel-Stadt.
- Verschiedene Massnahmen im Langsamverkehr (Ausbau Velohaupttrouten in der Kernstadt) sowie die Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Ortsdurchfahrten und Aeschenplatz) tragen zur Verbesserung der Sicherheit bei.

Schwächen

- Es gibt keine eigentliche Sicherheitsstrategie im Agglomerationsprogramm. Den Themen der Verkehrsberuhigung und der Aufwertung von Strassenräumen wird auf strategischer Ebene kaum Gewicht gegeben.
- Es ist noch kein flächendeckender und systematischer Ansatz ersichtlich zur Einführung von Tempo 30 Zonen für alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter.

WK4: Umwelt-
belastung und
Ressourcen-
verbrauch

Stärken

- Die konsequente Weiterentwicklung von Massnahmen vor allem im ÖV (Tramausbauten, Multimodale Drehscheiben), aber auch im LV sowie die Erschliessung zentraler Entwicklungsareale mit dem ÖV und dem LV haben eine deutlich positive Wirkung auf den Modal Split. Deshalb ist auch mit einer Verminderung von Luft- und Lärmemissionen zu rechnen, wobei diese im Laufental und im Pays de Saint-Louis geringer ausfällt. Für eine zusätzliche lokale Reduktion der Luft- und Lärmemissionen in dicht besiedelten Gebieten sorgen die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie die Verkehrsentlastung in Dornachbrugg durch den Zubringer zur A18. So wird an zentralen Orten lokal eine gewisse Reduktion der Luft- und Lärmemissionen erreicht.
- Die verschiedenen Landschafts- und Freiraumprojekte im Zusammenhang mit der IBA haben grosses Potenzial, die Umwelt positiv zu beeinflussen. Eine Wirkung ist vor allem entlang der Flussufer zu erwarten, in der Schweiz bspw. im Birstal mit dem „Birsark Landschaft“, in Frankreich mit der île du Rhin und in Deutschland mit dem Landschaftspark Wiese. Mehrere kurzfristig geplante Renaturierungsprojekte dienen der Erhöhung der Biodiversität und der Stärkung des ökologischen Netzwerks bis in die Bauzonen (Renaturierung der Wiese an verschiedenen Standorten, Pflege der schon realisierten Revitalisierung der Rheinarmer in Île du Rhin und Espace des Carrières).

Schwächen

- Verschiedene, flächenmässig bedeutende Arealentwicklungen führen zu erheblichem Flächenverbrauch (Entwicklungspol Saint-Louis West in Frankreich, Haltingen-Ost, Heldelinger Boden und Unterer Brommacker in Weil am Rhein; ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost und Flächennutzungsplan Rheinfelden im Hochrheintal).
- Einzelne neue Strassen- und LV-Projekte tangieren Landschafts- und Flussräume (Aesch/Dornach, Laufen).

<p>UR: Umsetzungs- reporting</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umsetzungskohärenz ist gegeben und der Programmgedanke gewahrt. Die Weiterentwicklung der Massnahmen und deren Abgrenzung von Massnahmen der Vorgängergenerationen sind nachvollziehbar dargestellt. Beispielsweise legt der Hauptbericht für die drei strategischen Siedlungsmassnahmen die Weiterentwicklung gut und ausführlich dar. ▪ Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist gut nachvollziehbar und übersichtlich in den Hauptbericht integriert. Ergänzende Informationen sind beigefügt. Besonders positiv fällt die Aufbereitung des Umsetzungsstands pro Areal bei den Siedlungsmassnahmen auf. ▪ Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation ist insgesamt zufriedenstellend. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen ist ungenügend. Insbesondere die B-Liste der zweiten Generation weist grossmehrheitlich eine grosse zeitliche Verzögerung auf. Nennenswerte Verzögerungen sind z.B. bei der Verkehrssteuerung im Gundeldinger Quartier, bei der Tramverlängerung Allschwil-Letten oder bei der Verkehrserschliessung Hafen-Kleinhüningen vorhanden. Allerdings wird die in den Vorgängergenerationen attestierte Programmwirkung dadurch nicht gefährdet. ▪ Die Abweichungen bei der Umsetzung sind in den Umsetzungsreporting-Tabellen nicht immer nachvollziehbar oder gar nicht begründet. Oft wird lediglich angeführt, dass ein Projekt später oder nicht umgesetzt wird, aber nicht weshalb (bspw. Sistierung einer Etappe der Sanierung Ortsdurchfahrt Augst (M67)). ▪ Der Umsetzungsstand der Massnahmen vorangehender Generationen wird bei der Analyse des Handlungsbedarfs, der Erarbeitung von Teilstrategien und der Entwicklung neuer Massnahmen zu wenig mitberücksichtigt.
--	--

Tabelle 4-1

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	2
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 731.45 Mio. einschliesslich CHF 122.08 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 544.10 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

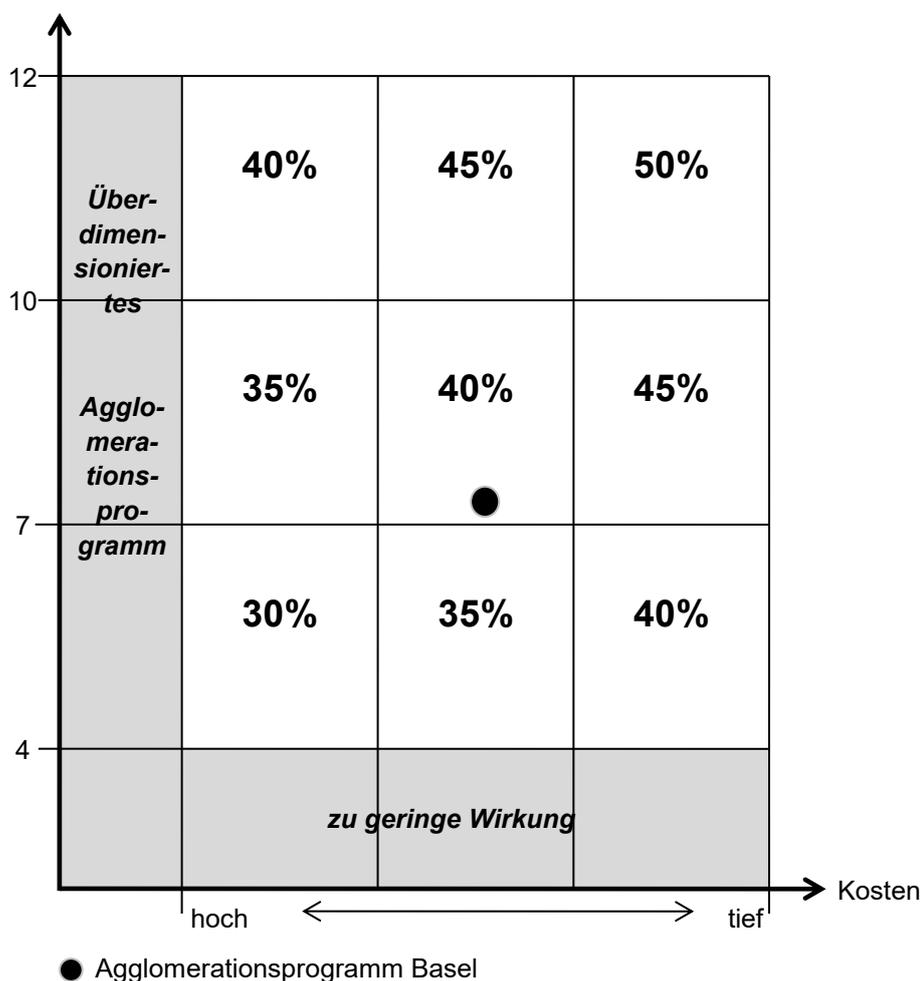


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁴. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap.2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
2701.3.104	M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2701.3.332, Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV, 2.00 Mio. AP, Priorität Pauschale A Bund ▪ 2701.3.333, Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil Strasse, 16.50 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund

Tabelle 5-1

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2701.3.001	LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe	15.07
2701.3.007	LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)	3.52
2701.3.008	LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038	0.35
2701.3.010	LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm (Bhf SBB - Haltestelle Augarten)	1.51
2701.3.013	LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	0.80
2701.3.014	LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof	0.75
2701.3.015	LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten	0.50
2701.3.016	LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage	0.22
2701.3.017	LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	0.05
2701.3.019	LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln	3.01
2701.3.020	LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	3.01
2701.3.021	LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg	1.54
2701.3.022	LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg	0.71
2701.3.024	LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen	0.65
2701.3.033	LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwierweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB	3.01
2701.3.036	LV41	Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf	2.21
2701.3.037	LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)	0.20
2701.3.040	LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	1.04
2701.3.042	LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker	0.25
2701.3.043	LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	0.40
2701.3.044	LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord	1.51
2701.3.046	LV50	Laufen: Fussweg Norimatt	0.30
2701.3.047	LV51	Grellingen: Langenmattbrücke	0.50
2701.3.051	LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières	1.00
2701.3.052	LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT	0.90
2701.3.053	LV57	Binningen: Benkenstrasse	0.06
2701.3.054	LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg	0.06
2701.3.057	LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	3.01
2701.3.058	LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	1.71
2701.3.059	LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	1.11
2701.3.060	LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	0.60

2701.3.062	LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung	0.50
2701.3.063	LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen	0.10
2701.3.064	LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendlerroute in Otterbach	0.05
2701.3.071	LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031	0.30
2701.3.072	LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024	0.05
2701.3.073	LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus	1.51
2701.3.074	LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg	1.51
2701.3.076	LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese	0.59
2701.3.077	LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung	0.50
2701.3.079	LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen	0.00
2701.3.080	LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke	1.00
2701.3.332	M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV	2.01

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2701.3.009	LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse	5.02
2701.3.035	LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal	2.51
2701.3.039	LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	1.36
2701.3.041	LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	0.80
2701.3.050	LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz	2.51
2701.3.075	LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)	1.00
2701.3.086	M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	3.01
2701.3.108	M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	3.01

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2701.3.028	LV34	Möhliln: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)	1.00
2701.3.029	LV35	Möhliln: Velo-/Fussverbindung Möhliln Bahnhof - Rheinfelden (D)	1.00
2701.3.030	LV36	Möhliln: Veloabstellanlage Bahnhof Nord	1.00
2701.3.031	LV37	Möhliln: Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum	0.50
2701.3.038	LV43	Liestal: Neuorganisation Radrouten entlang Eisenbahn	1.00
2701.3.048	LV52	Laufen: Fuss- und Radweg Schliffweg - Birsuferweg	1.51
2701.3.055	LV59	Binningen: Verbindung Paradiesstrasse - Weinbergstrasse	0.15
2701.3.056	LV6	Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe	15.07
2701.3.061	LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	0.76

2701.3.065	LV68	Lk Lörrach: Neubau Radweg Egringen - Holzen (Kandern), Lückenschluss K6151	0.90
2701.3.066	LV69	Lk Lörrach: Neubau Radweg in Bad Bellingen, Lückenschluss K6347	0.85
2701.3.067	LV7	Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	20.09
2701.3.068	LV70	Weil am Rhein: Rheinuferweg / Radwegverknüpfungen	2.21
2701.3.069	LV71	Weil am Rhein: Radhaus	0.35
2701.3.070	LV72	Weil am Rhein: Querung der B3 in Haltingen	0.10
2701.3.083	LV84	Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleiteich	0.33

Tabelle 5-1c

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵ und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
2701.3.202	L0	Erarbeiten von Landschafts- und Freiraumkonzepten in den Korridoren	As
2701.3.203	L1	Tüllinger Berg	As
2701.3.204	L10	Landschaftsraum Wiese - Landschaft & Fluss = Wiesionen2	As
2701.3.205	L2	Landschaftsraum Wiese - Landschaftspark Wiese mit Revitalisierung der Wiese	As
2701.3.206	L3	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferweg extended	As
2701.3.207	L4	Birspark Landschaft	As
2701.3.208	L5	L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne	As
2701.3.209	L6	Kiesgruben 2.0	As
2701.3.210	L7	Rheinufer - Bad Bellingen rückt an den Rhein	As
2701.3.211	L8	Landschaftsraum Wiese - Vom Gewässer zur Lebenswelt	As
2701.3.212	L9	Landschaftsraum Wiese - 24 stops am Rehberger-Weg	As
2701.3.213	S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	As
2701.3.214	S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	As
2701.3.215	S0.3	Hochhausstrategie	As
2701.3.216	S1	Saint-Louis	As
2701.3.217	S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West	As
2701.3.218	S1.2	Entwicklungspol EuroAirport ("Technoport")	As

¹⁵ SR 725.116.21

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

2701.3.219	S10	Widen/Birsmatt	As
2701.3.220	S10.1	Birsmatt	As
2701.3.221	S10.2	Widen	As
2701.3.222	S11	Muttenz	As
2701.3.223	S11.1	Bahnhofsgebiet Muttenz	As
2701.3.224	S11.2	Muttenz Areal Hagnau	As
2701.3.225	S12	Salina Raurica	As
2701.3.226	S12.1	Salina Raurica - Pratteln	As
2701.3.227	S12.2	Salina Raurica - Augst	As
2701.3.228	S13	Kaiseraugst	As
2701.3.229	S13.1	ESP Kaiseraugst	As
2701.3.230	S14	Gstad/Schoren/Untere Widen	As
2701.3.231	S14.1	Gstad	As
2701.3.232	S14.2	Untere Widen/Schoren	As
2701.3.233	S15	Reinach/Dornachbrugg /Stöcklin	As
2701.3.234	S15.1	Kägen	As
2701.3.235	S15.2	Hinterkirch	As
2701.3.236	S15.3	Stöcklin	As
2701.3.237	S16	Birsfelden	As
2701.3.239	S16.2	Sternenfeldallee	Bs
2701.3.240	S17	Aesch Nord	As
2701.3.241	S17.1	Aesch Nord	As
2701.3.242	S18	Münchenstein	As
2701.3.243	S18.1	Gartenstadt	As
2701.3.244	S18.2	Dychrain	As
2701.3.245	S19	Rheinfelden	As
2701.3.246	S19.1	Stadtentwicklung Rheinfelden (AG)	As
2701.3.247	S19.2	Flächennutzungsplan Rheinfelden	As
2701.3.248	S2	Basel Nord	As
2701.3.249	S2.1	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	As
2701.3.250	S2.2	Industrie Klybeck (CH)	As
2701.3.251	S2.3	Weil am Rhein (D)	Bs
2701.3.252	S2.4	Huningue Sud (F)	Bs
2701.3.253	S2.5	Huningue Centre/Nord (F)	As
2701.3.254	S2.6	Campus Novartis	As

2701.3.255	S2.7	Weil Friedlingen (D)	As
2701.3.256	S20	Liestal	As
2701.3.257	S20.1	Zentrum Nord	As
2701.3.258	S20.2	Bahnhof Liestal	As
2701.3.259	S20.3	Oristal	As
2701.3.260	S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	As
2701.3.261	S21	Ergolzachse	As
2701.3.262	S21.1	Gelterkinden - Eifeld	As
2701.3.263	S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	As
2701.3.264	S22	Laufen	As
2701.3.265	S22.1	Kernstadtentwicklung	As
2701.3.266	S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	As
2701.3.267	S22.3	Weststrasse	As
2701.3.268	S23	Zwingen	As
2701.3.269	S23.1	Papierfabrik	As
2701.3.270	S23.2	Kernentwicklung	Bs
2701.3.271	S24	Weil am Rhein	As
2701.3.272	S24.1	Hohe Strasse	As
2701.3.273	S24.2	Messeplatz	As
2701.3.274	S24.3	Haltigen-Ost	Bs
2701.3.275	S24.4	Im Rad	Bs
2701.3.276	S24.5	Hedelinger Boden	Bs
2701.3.277	S24.6	Unterer Brommacker	Bs
2701.3.278	S24.7	Verdichtungspotenzial Kernstadt	As
2701.3.279	S24.8	Grieloeh	As
2701.3.280	S25	Lörrach/Maulburg	As
2701.3.281	S25.1	Südlich Ötlinger Strasse	As
2701.3.282	S25.10	Buchmatte	As
2701.3.283	S25.2	Bühl III	As
2701.3.284	S25.3	Franz-Ehret-Strasse, Schöpflin-Areal Brombach	As
2701.3.285	S25.4	Schöpflin-Areal, Haagen	As
2701.3.286	S25.5	Belist, Haagen	As
2701.3.287	S25.6	Siegmeer, Hauingen	As
2701.3.288	S25.7	Alte Rheinfelder Strasse, Salzert	As
2701.3.289	S25.8	MMZ	As

2701.3.290	S25.9	Postareal	As
2701.3.291	S26	Riehen	As
2701.3.292	S26.1	Kohlistieg	As
2701.3.293	S26.2	Stettenfeld	Bs
2701.3.294	S26.3	Zentrumsbildung Niederholz	Bs
2701.3.295	S27	Schopfheim/Zell	As
2701.3.296	S27.1	Auf hinter Hofen	As
2701.3.297	S27.2	Stalten	As
2701.3.298	S27.3	Bahnhof Zell	As
2701.3.299	S3	Basel-Nordwest	As
2701.3.300	S3.1	Felix-Platter-Spital	As
2701.3.301	S3.2	VoltaNord	As
2701.3.302	S3.3	Stadtabschluss Nordwest	As
2701.3.303	S3.4	Unicampus Schällemätteli	As
2701.3.304	S3.5	Universitätsspital Basel	As
2701.3.305	S4	Basel Süd	As
2701.3.306	S4.1	Dreispitz	As
2701.3.307	S4.2	Bernoulli/Walkeweg	As
2701.3.308	S4.3	Wolf-Nord	As
2701.3.309	S4.4	Umfeld Bahnhof SBB	As
2701.3.310	S5	Pratteln/Grenzach-Wyhlen	As
2701.3.311	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	As
2701.3.312	S5.2	Neue Mitte in Grenzach	As
2701.3.313	S6	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost	As
2701.3.314	S6.1	ESP Möhlin/Rheinfelden-Ost	Bs
2701.3.315	S7	Stein/Bad-Säckingen/Wallbach/Mumpf	As
2701.3.316	S7.1	ESP Sisslerfeld	As
2701.3.317	S7.2	Brühl	As
2701.3.318	S7.3	Rifeld-Ost	As
2701.3.319	S7.4	Rifeld-West	As
2701.3.320	S7.5	Neumatt	As
2701.3.321	S8	Kleinbasel	As
2701.3.322	S8.1	Erlenmatt	Bs
2701.3.323	S8.2	Messe Basel	As
2701.3.324	S8.3	Areal Roche	As

2701.3.325	S8.4	Areal Rosental	As
2701.3.326	S8.5	Areal Schoren	As
2701.3.327	S9	Bachgraben-Allschwil	As
2701.3.328	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2701.3.034	LV4	Basel: Priorisierte Velorouten - Eigenleistungen	Av E
2701.3.045	LV5	Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle)	Av E
2701.3.081	LV82	Schopfheim: Radweg Dammweg bis L139 entlang der Wiese	Av E
2701.3.082	LV83	Schopfheim: Radwegverbindung Schopfheim West P+R und B+R in Richtung Maulburg	Av E
2701.3.088	M12	Park&Ride-Anlage Bahnhof Stein-Säckingen	Av E
2701.3.116	Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	Av E
2701.3.117	Ö17	S-Bahn-Haltestelle Schopfheim Schlattholz	Av E
2701.3.118	Ö18	Zell im Wiesental: Neugestaltung Bahnhofsumfeld	Av E
2701.3.119	Ö19	Bushof Stein-Säckingen	Av E
2701.3.121	Ö20	Busverbindung (F) - Bachgraben – St. Johann Bhf. (-Kleinbasel)	Av E
2701.3.122	Ö21	Buserschliessung Erlenmatt/Schoren/Dreiländereck	Av E
2701.3.123	Ö22	Expressbus Bad. Bf – Roche – Schwarzwaldbrücke – Bahnhof SBB	Av E
2701.3.128	Ö27	Tram Petersgraben (Einzelprojekt)	Bv E
2701.3.197	V1	Umsetzung Mobilitätsinformationsplattform	Av E
2701.3.198	V2	Aufbau Verkehrsmanagement	Av E
2701.3.199	V3	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung	Av E
2701.3.200	V4	Regionales Güterverkehrskonzept	Av E
2701.3.201	V5	Regionales P+R-Konzept	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
2701.3.087	M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	Der Ausbau des Park+Rail-Angebots wird bereits durch ein SBB-Projekt finanziert und kann deshalb nicht zusätzlich über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden.

2701.3.142	Ö4	Verlängerung Tramlinie 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	Es muss nachgewiesen werden, dass der Nutzen der Massnahme hauptsächlich im Schweizer Teil der Agglomeration anfällt.
2701.3.146	Ö5	S-Bahn-Haltestelle Rheinfelden-Warmbach	Es muss nachgewiesen werden, dass der Nutzen der Massnahme hauptsächlich im Schweizer Teil der Agglomeration anfällt.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.3.102	M3	Anschluss Angenstein / Aesch
2701.3.151	Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
2701.3.155	Ü13	Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein
2701.3.156	Ü14	A3-Anschluss Rheinfelden West
2701.3.161	Ü19	Sanierung Osttangente
2701.3.162	Ü2	1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen)
2701.3.163	Ü20	Trimodaler Terminal (Basel-Nord)
2701.3.164	Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)
2701.3.171	Ü28	Doppelspurausbau Riehen / Lörrach Zollweg
2701.3.173	Ü3	Entflechtung Pratteln
2701.3.176	Ü32	Expresstram Linie 17

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2701.3.184	Ü4	Vierspurausbau Liestal
2701.3.192	Ü5	Wendegleis Liestal

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁷ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
2701.3.109	Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.00	Bau- Finanzreife unzureichend: Das Tram erreicht noch nicht die Bau- und Finanzierungsreife für den A-Horizont. Da erst bis 2035 mit einem Vollausbau des Klybeckareals gerechnet werden kann, ist der Handlungsbedarf nicht imminent. Das genaue Verkehrsregime im Areal sowie die genaue Linienführung sind noch nicht bekannt und die bestehende Trammerschliessung der Linie 8 sowie ein allfälliger Busvorlauf können die ÖV-Erschliessung für die ersten Bauetappen gewährleisten. Zudem wird aktuell die Zweckmässigkeit verschiedener Tramnetzausbauten überprüft, die Erkenntnisse gilt es aufzunehmen.
2701.3.120	Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.50	Bau- Finanzreife unzureichend: Das Tram erreicht noch nicht die Bau- und Finanzierungsreife für den A-Horizont. Das Projekt ist politisch noch umstritten und das Potenzial für die Siedlungsentwicklung ist noch weiter zu konsolidieren. Zudem ist die Strassenraumgestaltung auf der

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

				Schwarzwaldstrasse noch nicht genügend konkretisiert. Die Erkenntnisse aus der aktuell laufenden Überprüfung der Zweckmässigkeit verschiedener Tramnetzausbauten gilt es aufzunehmen.
2701.3.147	Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Aufgrund der Verschiebung der geplanten S-Bahn-Haltestelle muss das aktuell vorliegende Projekt angepasst werden.
2701.3.148	Ö7	Bushof Bottmingen	7.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Bau- und Finanzierungsreife für den A-Horizont wird nicht erreicht. Der Handlungsbedarf bzgl. einer Optimierung des ÖV-Umsteigepunkts wird anerkannt, die Planung ist jedoch noch zu konkretisieren.
A → C				
2701.3.333	M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil Strasse	16.50	Reifegrad ungenügend: Aufgrund der negativen Volksabstimmung zur Quartierentwicklung Nau ist die Verlegung der Naustrasse aktuell nicht mehr vorgesehen.
A → C*				
2701.3.105	M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	35.20	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien zur Machbarkeit zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch nicht den erforderlichen Reifegrad 2. Es ist besser aufzuzeigen, in welchem Zusammenhang die Massnahme mit den Vorhaben M13 und M14 steht und ob die Hauptwirkung der Massnahme im Schweizer Teil der Agglomeration liegt. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.
B → C				
2701.3.025	LV31	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radunterführung Bahnhof SBB	3.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Nutzen der Unterführung ist nicht erkennbar. Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und das Nachfragepotenzial südlich der Gleise sind nicht nachgewiesen.
B → C*				
2701.3.089	M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	177.00	Reifegrad ungenügend und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend:

				<p>Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch nicht den erforderlichen Reifegrad 2. Im schweizerischen Quervergleich der Entlastungsstrassen erreicht die Massnahme noch kein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem ist die Abstimmung mit den Massnahmen M6 und M14 sowie der übergeordneten Strategie Strasse noch besser aufzuzeigen und es bestehen mögliche Konflikte mit dem Gewässerraum und der Ufervegetation des Dorfbachs. Der Handlungsbedarf einer besseren Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bachgraben wird anerkannt.</p>
2701.3.090	M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	22.00	<p>Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudie und Variantenvergleiche zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Zudem ist die Abstimmung mit den Massnahmen M6 und M13 sowie der übergeordneten Strategie Strasse noch besser aufzuzeigen und die flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten sind zu konkretisieren. Es ist ebenfalls aufzuzeigen, dass die Hauptwirkung der Massnahme im Schweizer Teil der Agglomeration anfällt und wie die Erreichbarkeit im ÖV im betroffenen Gebiet verbessert werden kann. Weiter ist die Abstimmung mit der Landschaftsmassnahme L6 (Kiesgrubenpark) nicht klar dargelegt und die Massnahme erreicht im schweizerischen Quervergleich der Entlastungsstrassen aufgrund zu geringen Nutzens ein ungenügendes Kosten-Nutzen Verhältnis.</p>
2701.3.091	M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	60.00	<p>Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Kosten sind im schweizerischen Quervergleich zu anderen Agglomerationen zu hoch. Zudem erreicht die Massnahme aufgrund fehlender Vorstudien zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch nicht</p>

				den erforderlichen Reifegrad. Die flankierenden Massnahmen sind weiter zu konkretisieren. Mögliche Konflikte mit dem ISOS Objekt Laufen.
2701.3.093	M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	5.50	Abhängigkeit Kernumfahrung Laufen: Die Massnahme kann aufgrund enger Abhängigkeit zur Massnahme 2701.3.091 (Kernumfahrung Laufen) noch nicht im B-Horizont realisiert werden. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.
2701.3.094	M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	35.00	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht den erforderlichen Reifegrad 2. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.
2701.3.124	Ö23	Tram 30	141.50	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht den erforderlichen Reifegrad 2. Die verschiedenen Varianten sind zu konkretisieren und die Vorstudie fertigzustellen. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.

Tabelle 5-5

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
2701.3.026	LV32	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3.00	3.01	1.20
2701.3.027	LV33	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1.50	1.51	0.60
2701.3.078	LV8	Basel: Sevogelbrücke	7.78	7.82	3.13
2701.3.092	M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16.80	16.88	6.75
2701.3.095	M19	Basel: Aeschenplatz	30.00	15.30***	6.12
2701.3.109	Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.00	60.28	24.11
2701.3.120	Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.50	81.87	32.75
2701.3.125	Ö24	Bushof Zwingen	2.00	2.01	0.80
2701.3.126	Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	7.00	7.03	2.81
2701.3.127	Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1.00	1.00	0.40
2701.3.147	Ö6	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.00	30.14	12.06
2701.3.148	Ö7	Bushof Bottmingen	7.00	7.03	2.81
2701.3.175	Ü31	Tram Salina Raurica	174.20	175.00	70.00
2701.3.331	-	Paket LV B-Liste	46.82	46.82	18.73
Summe			468.60	455.70	182.28

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016, **Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ***Kosten im Benchmark gekürzt

In der folgenden **C*- Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
2701.3.089	M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	177.00
2701.3.090	M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	22.00
2701.3.091	M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	60.00
2701.3.093	M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	5.50
2701.3.094	M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt	35.00
2701.3.105	M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	35.20
2701.3.124	Ö23	Tram 30	141.50

Tabelle 5-7

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2701.3.005	LV13	2-1	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	A	Gewässerraum und Ufervegetation der Birs
2701.3.013	LV20	5-1a	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld	A	Hecke entlang des S-Bahndamms
2701.3.017	LV24	5-1a	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk	A	Waldreservat
2701.3.036	LV41	5-1a	Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf	A	Gewässerraum und Ufervegetation der Frenke
2701.3.044	LV49	5-1a	Laufen: Fussweg Nau Nord	A	Gewässerraum und Ufervegetation der Birs
2701.3.046	LV50	5-1a	Laufen: Fussweg Norimatt	A	Gewässerraum und Ufervegetation der Birs
2701.3.078	LV8	5-6	Basel: Sevogelbrücke	B	Gewässerraum und Ufervegetation des Rheins

2701.3.112	Ö12	2-1	Busspur Bruderholzstrasse	A	IANB von nationaler Bedeutung BL 171. Hecke und Feldgehölz entlang der Strecke.
2701.3.113	Ö13	2-1	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	A	Waldreservat 160_BL_185
2701.3.092	M16	5-6	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	B	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung "Laufen".
2701.3.104	M5	2-1	Laufen, Verlegung Naustrasse	A	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung "Laufen"..
2701.3.206	L3	5-2	Rheinufer - Rheinfelder Rheinuferrundweg extended	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr 2 Haumättli. Gewässerraum.
2701.3.249	S2.1	5-2	Hafen- und Stadtentwicklung (CH)	A	Die Vereinbarkeit mit dem Inventarobjekt TWW Nr. 232 Badischer Bahnhof muss noch nachgewiesen werden.

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2701.3.085	M1	Vollanschluss Aesch	Vom Bund als FS genehmigt	Kein Handlungsbedarf.
2701.3.096	M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	Vom Bund als FS genehmigt	Kein Handlungsbedarf.
2701.3.131	Ö3	Tram Claragraben	Vom Bund als ZE genehmigt	Muss vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung vom Bund als FS genehmigt werden.

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2701.3.092	M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	Als ZE vom Bund genehmigt	Kein Handlungsbedarf.
2701.3.109	Ö1	Tram Klybeck - Kleinhüningen	Als ZE vom Bund genehmigt	Kein Handlungsbedarf.
2701.3.120	Ö2	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	Als VO unter dem Namen «Tram Roche» vom Bund genehmigt.	Soll vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung vom Bund als ZE genehmigt werden.

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeithorizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

6.3 Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte

Grundsatz: Der Bund macht die Leistung von Beiträgen an die Massnahmen des Agglomerationsprogramms davon abhängig, dass diese dem/n genehmigten Richtplan/Richtplänen entsprechen (Art. 30 RPG). Bei geänderten Verhältnissen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzungsordnung – wie mit dem revidierten RPG gegeben – ist mit der definitiven Beitragszusicherung im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm zuzuwarten, bis der Richtplan angepasst ist. Die Anpassung des/der Richtplans/Richtpläne an das revidierte RPG ist bis 30. April 2019 vorzunehmen, ansonsten die Ausscheidung neuer Bauzonen unzulässig ist, bis der betreffende Kanton/die betreffenden Kantone über eine vom Bundesrat genehmigte Richtplananpassung verfügt/verfügen (Art. 38a Abs. 1 und 3 RPG).

Die nach Massgabe des revidierten RPG überarbeiteten Richtpläne der Kantone Basel-Land und Solothurn sind vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Der Bund muss sich bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms somit auf eine planerische Grundlage abstützen, deren Inhalt noch nicht definitiv feststeht und sich folglich noch ändern kann. Deshalb gilt für das vorliegende Prüfergebnis des Bundes ein Vorbehalt.

Die nach Massgabe des revidierten RPG überarbeiteten Richtpläne der Kantone Basel-Land und Solothurn wurden vom Bund bereits vorgeprüft. Das vorliegende Prüfergebnis steht daher unter dem Vorbehalt, dass die Kantone die Richtpläne bundesrechtskonform (insbesondere nach Massgabe der Vorprüfungsvorlage und des Vorprüfungsberichts des Bundes) sowie nach Massgabe des besagten Prüfergebnisses beschliessen.

Die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm kann erst abgeschlossen werden, wenn die Richtpläne nach Massgabe des vorliegenden Prüfergebnisses (vgl. Kap. 6.2) vom Bundesrat genehmigt sind.

¹⁹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Basel** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.1	120	Stück	747	40%	0%	300	36'000
Veloabstellanlagen Kat.2	755	Stück	1'874	40%	0%	750	566'250
Fussgängerstreifenmarkierung	5	Stück	6'320	40%	0%	2'530	12'650
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	21'600	40%	0%	8'640	17'280
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	54'000	40%	0%	21'600	21'600
Langsamverkehrsüberführungen	1'884	m2	4'063	40%	0%	1'630	3'070'920
Langsamverkehrsunterführung	720	m2	9'805	40%	0%	3'920	2'823'970
Längsführung Kat.1	15'945	m	194	40%	0%	80	1'275'600
Längsführung Kat.2	26'390	m	791	40%	0%	320	8'444'800
Längsführung Kat.3	5'740	m	1'271	40%	0%	510	2'927'400
Längsführung Kat.4	3'523	m	3'102	40%	0%	1'240	4'368'520

Total Beitrag Mio.	23.57
CHF (gerundet)	

Tabelle A1-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	43'500	m2	391	40%	5%	150	6'525'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.53
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b