

Positionspapier zum Thema Agglomerationsprogramm Basel

Hauptanliegen und Forderungen

1. Die **Folgefiananzierung der 2. und 3. Generation** der Agglomerationsprogramme muss auf Grund der nötigen Vorarbeiten (Bauprojekt, Bewilligungsverfahren etc.) schnell geklärt werden und soll – wie geplant – künftig zur Erhöhung der Planungssicherheit **unbefristet** erfolgen.
2. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel soll im Hinblick auf die sich künftig verschärfenden verkehrlichen Probleme in den Agglomerationen und den sich daraus ergebenden Ausgaben für Verkehrsinfrastrukturen vom Bund **angemessen erhöht** werden.
3. Die Metropolitanräume bedürfen aufgrund ihrer Bedeutung als Wirtschaftsmotor der Schweiz einer **Sonderstellung im Bewertungsverfahren** der Agglomerationsprogramme. Für die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes ist die Erreichbarkeit, respektive die Qualität der Verkehrssysteme von entscheidender Bedeutung. Damit die Schweizer Wirtschaftsmotoren sich weiterhin dynamisch entwickeln, sind entsprechenden Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen von zentraler Bedeutung.
4. Der Metropolitanraum Basel bedarf zusätzlich einer besonderen Unterstützung, da er eine wichtige Funktion im Rahmen des Gateway Nordschweiz einnimmt. Diese Funktion wird mit dem Ausbau zu einem **trimodalen** Güterumschlagsplatz noch an Bedeutung gewinnen.
5. Der trinationale Kontext des Metropolitanraums Basel erhöht die Komplexität bei der Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und es werden im Verhältnis zu anderen Agglomerationen mehr Ressourcen für die Planungsprozesse benötigt. Bei der Neukonzeption der Agglomerationsfinanzierung ist daher zwingend darauf zu achten, dass Grenzagglomerationen im Prüfprozess der Agglomerationsprogramme nicht noch stärker benachteiligt werden. Die Prüfkriterien können nicht von allen Agglomerationen in gleichem Masse erfüllt werden. So ist deren Erfüllung in der Agglomeration Basel aufgrund der Trinationalität teilweise schlicht nicht leistbar.

1. Die Bedeutung der Agglomeration Basel

Die Agglomeration Basel ist eines der grossen Wirtschaftsmotoren der Schweiz. Im Bereich Logistik erfüllt sie ausserdem wichtige Aufgaben für die ganze Schweiz. Der Gateway Nordschweiz ist **zentral für den Güterverkehr** in der Schweiz und in Basel befinden sich mehrere **zentrale Infrastrukturanlagen** (Rheinhäfen, Flughafen, Umschlagknoten Wasser/Schiene/Strassen etc.). Es ist eine wichtige Aufgabe der Agglomeration Basel die **Leistungsfähigkeit der Strassen- und Schieneninfrastruktur** der gesamten Agglomeration den gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnissen und Rahmenbedingungen anzupassen. Bis 2030 wird gemäss Trendentwicklung von einem Anstieg des durchschnittlichen Werktagesperverkehr (DWV) von +13% der Personenfahrten ausgegangen. Davon entfallen +10% der Personenfahrten auf den motorisierten Individualverkehr und +20% auf den öffentlichen Verkehr. Im für Basel typischen Spannungsfeld von Personenverkehr (Fern- und Nahverkehr) und Güterverkehr ist die finanzielle Unterstützung des Bundes für dringende Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen des Agglomerationsprogramms von grosser Bedeutung, zumal die Erfüllung der Aufgabe im trinationalen Kontext der Agglomeration Basel eine grosse Herausforderung darstellt.

2. Auftrag des Agglomerationsprogramms Basel

Das Agglomerationsprogramm Basel ist ein **Infrastrukturförderprogramm des Bundes**, welches darauf abzielt, die Agglomeration bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen. Die Vergabe von finanziellen Mitteln ist allerdings an Bedingungen geknüpft (Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme) und wird etappenweise resp. **in Generationen** vorgenommen. Die Agglomera-

tion Basel hat folglich den Auftrag, die Anforderungen des Bundes zu erfüllen und muss bei jeder Generation in den beim Bund einzureichenden Dokumenten plausibel darlegen, inwiefern die Anforderungen erfüllt werden. Mit dem Agglomerationsprogramm möchte der Bund die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund–Kanton–Agglomeration) in den Agglomerationen fördern. Dies bedeutet, dass die Agglomeration Basel aufgefordert ist, die **grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Perimeter der Agglomeration** (vorgegeben vom Bundesamt für Statistik) zu verstärken. Dies ist ein zentraler Auftrag der Agglomeration Basel.

Unabhängig von der Anforderung des Bundes, die Zusammenarbeit zu verstärken, ist dies ein grosses Anliegen der Agglomeration Basel, denn die funktionale Verknüpfung zwischen den **sechs Teilräumen** (Kantone BS, BL, AG, SO, Frankreich und Deutschland) wird sich zukünftig verstärken und die Problemstellungen werden komplexer und können nur gemeinsam bewältigt werden. Daher ist es unabdingbar, dass bei einer dauerhaften Neuregelung der Agglomerationsverkehrsfinanzierung die latente Benachteiligung von Grenzagglomerationen nicht noch weiter verstärkt wird.

3. Elemente des Agglomerationsprogramms Basel

Das Agglomerationsprogramm ist kein statisches Produkt, sondern wird fortlaufend weiterentwickelt. Folglich ändern sich die Elemente des Agglomerationsprogramms. Die 1. Generation kann als Pilotprojekt bezeichnet werden. Es wurde entschieden, dass 6 Milliarden aus dem Infrastrukturfonds für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr, davon 2.56 Milliarden für dringende Projekte und 3.44 Milliarden für Agglomerationsprogramme zur Verfügung gestellt werden. Die finanziellen Mittel sollten nicht nach dem Giesskannenprinzip auf die Agglomerationen verteilt werden, sondern die Vergabe der Gelder sollte an Bedingungen geknüpft werden. In der Weisung für Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurden vom Bund erste Anforderungen formuliert. Aufgrund der Erfahrungen und der Ergebnisse der 1. Generation wurde die Weisung überarbeitet und eine neue Weisung für die 2. Generation wurde erstellt.

Im aktuellen Agglomerationsprogramm der 2. Generation sind Projekte mit einem finanziellen Volumen von insgesamt CHF 2.7 Mrd. enthalten. Die Projekte haben eine hohe Bedeutung für die Agglomeration Basel und die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund ist meist eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung. Es handelt sich dabei um Projekte, die primär einen direkten Nutzen für die Agglomeration haben. Projekte von nationaler Bedeutung, sogenannte „übergeordnete Massnahmen (ÜM)“ sind bereits in anderen Finanztöpfen des Bundes vorgemerkt, wurden aber in die Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms integriert. Eine Auflistung der wichtigen übergeordneten Massnahmen findet sich im aktuellen Positionspapier Verkehr der Metropolitankonferenz Basel. Ebenso sind die „Eigenleistungen“ der Agglomeration aufgeführt, um die selbstfinanzierten Anstrengungen zur Erreichung der strategischen Ziele zu verdeutlichen.

Die Weisung der 3. Generation wird – da zeitgleich die zukünftige dauerhafte Finanzierung der Agglomerationsverkehre vorbereitet wird – vermutlich weitgehend die gleichen Anforderungen wie für die 2. Generation enthalten, deren Erfüllung über das Agglomerationsprogramm sichergestellt werden müssen. Damit die neu geforderten Leistungen erbracht und die Zusammenarbeit intensiviert werden kann, ist die Agglomeration Basel auf Erfolge angewiesen. Dies bedeutet, dass wichtige Projekte vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden. Die Projekte sind nach Priorität (A und B) im Anhang aufgeführt.

Zeitplan

Der Zeitplan für den Prüfprozess der 2. Generation sieht wie folgt aus:

31.05.2013	Vierte Metropolitankonferenz Basel (Positionspapier Agglomerationsprogramm)
13.06.2013	Verhandlung Bund mit Basel zum AP 2. Generation (Chefbeamten)
Juni 2013	Botschaften Agglomerationsprogramm/Engpassbeseitigung in BR
Juli 2013	Botschaften in Vernehmlassung bei Kantonen etc.
Oktober 2013	Ende Vernehmlassung Botschaften
22.11.2013	Fünfte Metropolitankonferenz Basel
März 2014	Überarbeitete Botschaften in Bundesrat
März 2014	Definitiver Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Basel
Frühjahr 2014	Übergabe Botschaften an Parlament
06.06.2014	Sechste Metropolitankonferenz Basel
Frühjahr/Herbst 2014	Parlamentsbeschluss

Die 3. Generation muss voraussichtlich im Sommer 2016 eingereicht werden. Es muss mit einer Erarbeitungszeit inklusiv politischem Prozess (Vernehmlassung) von mindestens 2.5 Jahren gerechnet werden. Die Agglomeration Basel startet deshalb bereits im Sommer 2013 mit den Arbeiten für die 3. Generation ohne Klarheit über die Folgefinanzierung zu haben. Das Klären der Folgefinanzierung für die Agglomerationsprogramme hat also höchste Priorität, hierbei muss – ggf. durch gemeinsames Lobbying mit weiteren internationalen Agglomerationen – gegenüber dem Bund darauf hingewirkt werden, dass die besonderen Anstrengungen von Agglomerationen mit einem ausländischen Teilperimeter angemessen berücksichtigt werden.

4. Sonderrolle Agglomeration Basel

Mit dem **Raumkonzept Schweiz** wurde die Unterschiedlichkeit der Schweizer Regionen auf politischer Ebene akzeptiert und bestätigt. Das Raumkonzept Schweiz weist den drei Schweizer Metropolitanräumen Basel, Genf-Lausanne, Zürich als Motoren der Schweizer Wirtschaft eine grosse Bedeutung zu. Damit sie dieser Funktion auch längerfristig gerecht werden, ist dafür zu sorgen, dass die Qualität der Erreichbarkeit auf bestehendem Niveau gehalten oder noch verbessert wird. In den internationalen Rankings der Wirtschaftsstandorte gilt die **Erreichbarkeit als einer der Kernfaktoren** für deren Attraktivität. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in diesen Räumen daher unerlässlich und über das Agglomerationsprogramm weiterhin zu fördern.

Der Gateway¹ Nordschweiz umfasst die Kantone Jura, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn, Aargau, Zürich und Schaffhausen. Die grosse Bedeutung des Gateway Nordschweiz für die Schweiz verdeutlichen folgende Kennziffern²:

- 50% des Importes der Schweiz (Bestimmungsort: zu einem grossen Teil andere Kantone) und
- 50% des Exportes der Schweiz werden über den Gateway Nordschweiz abgewickelt.
- 2009 waren die Kantone für 36% der Schweizer Bevölkerung Wohnkanton.
- 2008 hatten 40% der Schweizer Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz in einem dieser Kantone.

¹ Logistischer Verknüpfungspunkt, bestehend aus mehreren Verkehrsinfrastrukturen und Umschlagsanlagen

² http://www.metrobasel.ch/images/pdf/reports/report_de_final.pdf

Jeder 4. Franken im Schweizer Gesamtexport und jeder 10. Franken im Schweizer Gesamtimport hängt an der Luftfracht. 90% des gesamten schweizerischen Luftfrachtaufkommens wird an den Flughäfen Zürich und Basel abgewickelt. Mit über 40% des Volkseinkommens generiert der Raum Nordschweiz die höchste Wertschöpfung der Schweiz.³ In seiner Funktion als Gateway ist der Raum Nordschweiz ausserdem mitverantwortlich für die Wirtschaftsleistung der übrigen Schweizer Regionen.

In Basel befinden sich wichtige Verkehrsinfrastrukturen für den Gateway Nordschweiz: der einzige internationale Hafen der Schweiz⁴, einer der drei Landesflughäfen der Schweiz sowie wichtige Strassen- und Schieneninfrastrukturen⁵. Die Bedeutung von Basel im Bereich Logistik wird mit dem geplanten Ausbau zu einem trimodalen Güterumschlagsplatz noch steigen (siehe Positionspapier Basel Nord).

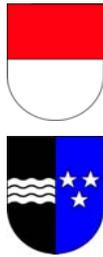
Um den Funktionen als Metropolitanraum, bedeutender Bestandteil des Gateway Nordschweiz und Wirtschaftsmotor gerecht zu werden, sind in der Agglomeration Basel besondere Anstrengungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nötig. Mit der **trinationalen Lage** der Agglomeration Basel unterscheidet sich die Ausgangslage für den Metropolitanraum Basel von jener der anderen Metropolitanräume der Schweiz.

³ http://www.metrobasel.ch/images/pdf/reports/report_de_final.pdf

⁴ Containerterminal Basel Nord: Unverzichtbar für die Schweiz: <http://www.metropolitankonferenz-basel.ch/themen/hafenentwicklung/>

⁵ Botschaft zum Themenbereich Verkehr (Fassung vom 31. Mai 2013) siehe auch <http://www.metropolitankonferenz-basel.ch/themen/verkehr/>

Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Kantonen und Institutionen:



Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden regionalen Organisationen und Verbänden aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft:

