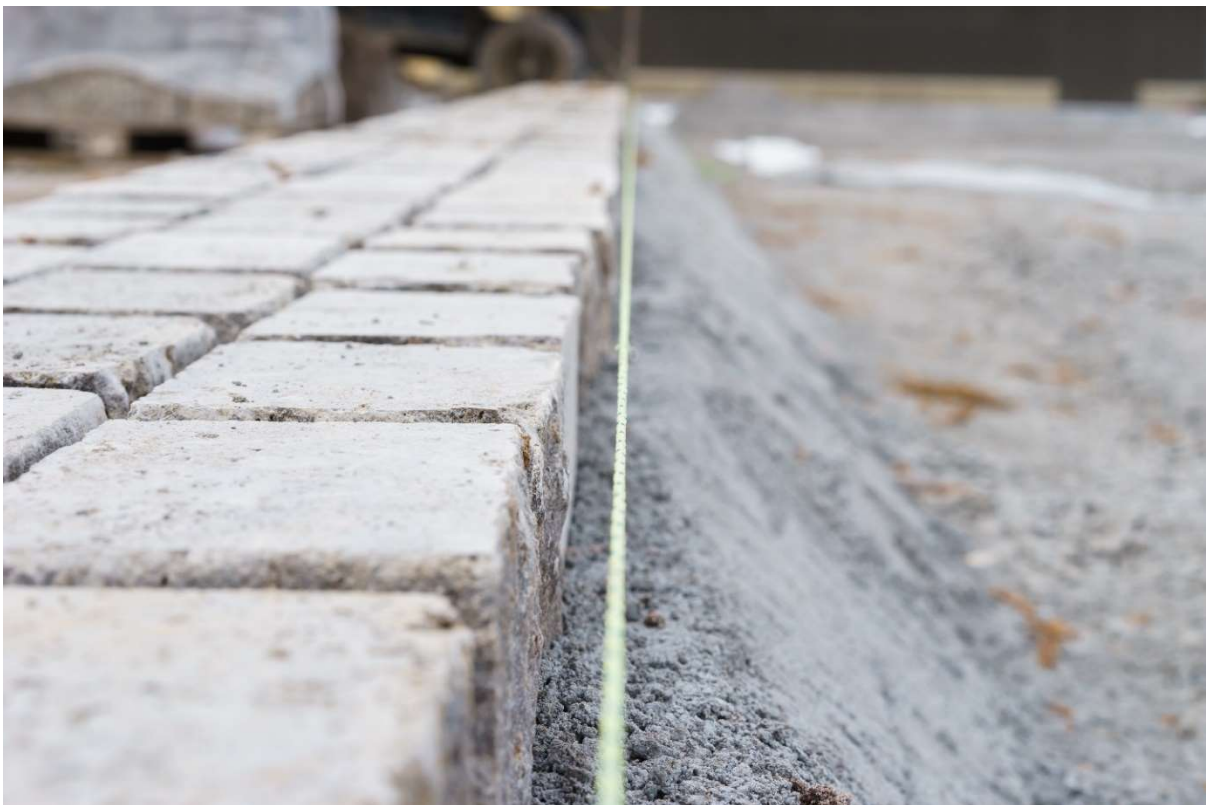




# Leitfaden zur Eingabe von Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation

Fassung: Version 2 (11.12.2019)



**Geschäftsstelle Agglo Basel**

Emma Herwegh-Platz 2a

CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 921 12 46

[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)

[www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)



## Inhaltsverzeichnis

Glossar .....	3
1. Zweck des Leitfadens .....	4
2. Massnahmen im Agglomerationsprogramm .....	4
2.1. Voraussetzungen zur Mitfinanzierung .....	4
2.1.1. Beitragsberechtigte Gemeinden und Städte .....	4
2.1.2. Anrechenbare Kosten .....	4
2.2. Einteilung der Massnahme .....	5
3. Nicht infrastrukturelle Massnahmen .....	6
3.1. Massnahmenkategorien .....	6
3.2. Eingabe von nicht infrastrukturellen Massnahmen .....	6
4. Infrastrukturelle Massnahmen .....	6
4.1. Einzelmassnahmen .....	6
4.1.1. Massnahmenkategorien .....	6
4.1.2. Massnahmenbeschrieb .....	6
4.1.3. Wirkungskriterien .....	7
4.1.4. Planungsstand .....	7
4.1.5. Bau- und Finanzreife .....	8
4.2. Pauschal mitfinanzierte Massnahmen .....	8
4.2.1. Massnahmenkategorien .....	8
4.2.2. Leistungseinheiten .....	8
4.2.3. Konzeption .....	9
4.2.4. Planungsstand .....	9
5. Termine .....	9
5.1. Eingabefrist .....	9
5.2. Übergeordneter Zeitplan .....	10
6. Benötigte Unterlagen .....	10
7. Kontaktpersonen .....	10
Beilagen .....	11



## Glossar

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
APx	Agglomerationsprogramm Basel der x. Generation
BAV	Bundesamt für Verkehr
FSM	Fussgängerstreifenmarkierungen
LE	Leistungseinheiten
LSA	Lichtsignalanlage
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond
pmM	pauschal mitfinanzierte Massnahme
ÜM	Übergeordnete Massnahmen
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FSM	Fussgängerstreifenmarkierungen



## 1. Zweck des Leitfadens

Dieser Leitfaden unterstützt Gemeinden, Städte, kantonale Stellen und Planungszusammenschlüsse bei der Eingabe von Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation (AP4). Im Leitfaden werden die nötigen Schritte und Anforderungen sowie die zu beachtenden Fristen erläutert.

Die Eingabe von Massnahmen in der 4. Generation unterscheidet sich in gewissen Punkten zur letzten Generation. Als grösste Änderung werden, im Gegensatz zur Massnahmeneingabe in AP3, neu auch pauschal mitfinanzierte Massnahmen (pmM) eingegeben. Die pmM werden demnach nicht wie in AP3 erst im Prüfprozess des Bundes definiert, sondern bereits im Voraus bei der Eingabe. Als pmM zählen in der Regel alle infrastrukturellen Massnahmen, die bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms Investitionskosten unter CHF 5. Mio. aufweisen.

## 2. Massnahmen im Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm enthält Massnahmen in den Bereichen **Verkehr, Siedlung** und **Landschaft**. Beiträge des Bundes werden nur an Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet (Art. 17a Abs. 2 MinVG). Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sind jedoch in einem Agglomerationsprogramm zwingend darzulegen, um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicherzustellen. Sie fliessen ebenfalls in die Bundesbewertung ein und wirken sich somit indirekt auf die Mitfinanzierungsbeträge aus.

4/11

**Übergeordnete Massnahmen (ÜM)** aus nationalen Planungen im Bereich Verkehr werden im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms nicht beurteilt. Sie gewährleisten eine Abstimmung der eingegebenen Massnahmen mit übergeordneten Planungen. ÜM werden ausschliesslich durch die Geschäftsstelle eingegeben.

### 2.1. Voraussetzungen zur Mitfinanzierung

Massnahmen müssen gewisse Grundanforderungen erfüllen, damit sie im Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt werden können. Die Agglomeration Basel kann beim Bund nur dann Bundesbeiträge beantragen, wenn diese Grundanforderungen erfüllt sind.

#### 2.1.1. Beitragsberechtigte Gemeinden und Städte

Ein Projekt muss im Perimeter der Agglomeration Basel (4. Generation) liegen. Welche Gemeinden beitragsberechtigt sind, ist in der «Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21 kurz MinVV)» geregelt. Eine Karte des Perimeters befindet sich in der Beilage (Beilage 1).

#### 2.1.2. Anrechenbare Kosten

Grundsätzlich werden als anrechenbare Kosten solche bezeichnet, die projektbedingt und für die Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahme unabdingbar sind. Beiträge des Bundes werden nur an die Erstellung von Infrastrukturen ausgerichtet. Entsprechend sind Kosten, die dem **Betrieb, dem Unterhalt oder der Sanierung** der Infrastruktur zuzuordnen sind, **nicht anrechenbar**. Effektive Planungs- und Projektierungskosten, die sachlogisch vor der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung angefallen sind, werden angerechnet.

Als **nicht anrechenbare** Kosten gelten:

- Betriebs-, Unterhalts- und Sanierungskosten
- Kosten, die für die Erstellung des Agglomerationsprogrammes angefallen sind
- allgemeine Studien im Vorfeld, wie Grundlagenbeschaffungen, Vorstudien, Machbarkeitsstudien sowie Planungen und Projektierungen von Varianten, die schlussendlich verworfen wurden
- Planungsarbeiten, die nicht direkt zu den mitfinanzierten Infrastrukturvorhaben gehören, zum Beispiel Betriebsplanungen für neue Tramlinien



### Beispiel zu Kosten (anrechenbare / nichtanrechenbare)

Im AP wird eine Massnahme im Bereich Langsamverkehr eingegeben. Das Projekt umfasst die Sanierung einer HVS inkl. einem beidseitig geführten Radweg.

Zu den im AP **anrechenbare Kosten** (Investitionskosten) dieser LV-Massnahme zählen:

- Anteilsmässig zur Gesamtfläche; Kosten aus Belag inkl. Unterbau, Planungs- und Projektierungskosten sowie Bauleitung und Ausführung
- Landerwerb (falls nötig für Radwege)
- Eigenleistungen (interne Bestelllisten)
- Markierungen / Beschilderung

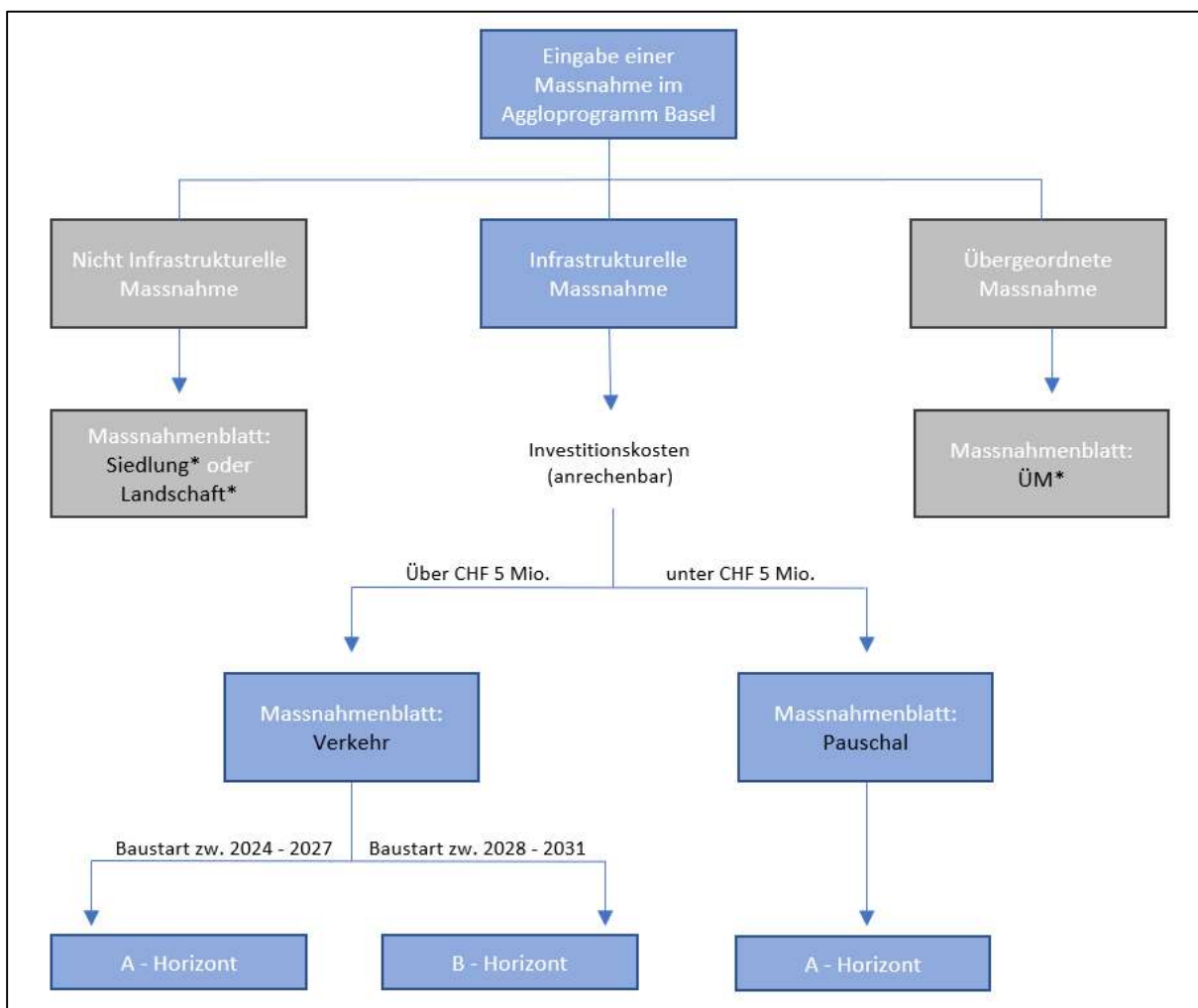
Zu den **nicht anrechenbaren Kosten** zählen:

- Kosten aus Anteil Strasse
- Werkleitungen
- Erdarbeiten für Strasse / Graben

## 2.2. Einteilung der Massnahme

Nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Einteilung von Massnahmen. Nachfolgend wird in Kapitel 3 die «Nicht infrastrukturelle Massnahmen» sowie in Kapitel 4 die «Infrastrukturelle Massnahmen» erläutert.

5/11



\*Werden ausschliesslich durch die Geschäftsstelle Agglo Basel eingegeben



### 3. Nicht infrastrukturelle Massnahmen

Nicht infrastrukturelle Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht durch den Bund mitfinanziert. Sie sind jedoch essenziell zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Beurteilung der Wirkung des Gesamtprogramms.

#### 3.1. Massnahmenkategorien

Insgesamt gibt es zwei nicht infrastrukturelle Massnahmenkategorien:

- Siedlungsmassnahmen
- Landschaftsmassnahmen

#### 3.2. Eingabe von nicht infrastrukturellen Massnahmen

Siedlungs- oder Landschaftsmassnahmen werden ausschliesslich von der Geschäftsstelle eingegeben. Für die Aktualisierung der Massnahmenblätter Siedlung und Landschaft aus der 3. Generation und zur Erfassung von neuen Massnahmenblättern wird die Geschäftsstelle die Gemeinden im Zeitraum Herbst 2019 bis Frühling/Sommer 2020 kontaktieren.

6/11

### 4. Infrastrukturelle Massnahmen

Infrastrukturelle Massnahmen werden in zwei Arten unterteilt. Die Unterteilung erfolgt anhand der veranschlagten Investitionskosten zum Zeitpunkt der Eingabe ins Agglomerationsprogramm. Als Einzelmassnahmen zählen Massnahmen die Investitionskosten über CHF 5.0 Mio. aufweisen. Massnahmen mit tieferen Investitionskosten (unter CHF 5.0 Mio.) werden den pauschal mitfinanzierten Massnahmen zugeteilt. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) kann später im Rahmen des Prüfprozess bei ausreichender Begründung Ausnahmen erteilen. Pauschal mitfinanzierte Massnahmen profitieren von einer vereinfachten Methodik bei der Umsetzung (Verträge, Controlling und Reporting).

#### 4.1. Einzelmassnahmen

Die Infrastrukturellen Einzelmassnahmen bilden die Kernmassnahmen des Agglomerationsprogramms. Sie sind konkrete Massnahmen, welche zur Realisierung des Zukunftsbilds und zur Umsetzung der Teilstrategien beitragen.

##### 4.1.1. Massnahmenkategorien

Folgende Massnahmenkategorien können Mitfinanzierungsbeiträge des Bundes erhalten:

- **Kapazität Strasse** (z.B. Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten)
- **Verkehrsmanagement** (z.B. Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserte Verkehrsleitung)
- **Aufwertung / Sicherheit Strassenraum** (z.B. BGKs)
- **Multimodale Drehscheiben** (z.B. multi- und intermodale Infrastruktureinrichtungen)
- **Langsamverkehr** (z.B. Fuss- und Velowegnetze, B&R-Anlagen)
- **Tram** (Tramlinien)
- **Bus / ÖV-Infrastrukturen** (z.B. Haltestellen, Busnetzerweiterungen, Elektrifizierung)
- **Elektromobilität:** Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen für Elektromobilität
- **City-Logistik**

##### 4.1.2. Massnahmenbeschreibung

Aus dem Massnahmenbeschreibung geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. Im Beschreibung sollen die wesentlichen Verbesserungen aufgrund dieser Massnahme dargelegt werden.



4.1.3. Wirkungskriterien

Der Nutzen einer Massnahme wird qualitativ anhand von Wirkungskriterien (WK1 - WK4) beurteilt. Pro Wirkungskriterium werden max. drei Punkte vergeben. Je höher die Wirkung einer Massnahme, desto wahrscheinlicher ist die Mitfinanzierungswahrscheinlichkeit durch den Bund. Zu folgen 4 Wirkungskriterien muss im Massnahmenblatt eine Aussage getroffen werden:

<p><b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung des Gesamtverkehrssystems</li> <li>▪ Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage</li> <li>▪ Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</li> <li>▪ Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung</li> <li>▪ Verbesserung im Langsamverkehr</li> </ul>	<p><b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung</li> <li>▪ Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedelung</li> <li>▪ Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</li> </ul>
<p><b>WK3: Verkehrssicherheit erhöhen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der objektiven Sicherheit</li> <li>▪ Erhöhung der subjektiven Sicherheit</li> </ul>	<p><b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen</li> <li>▪ Reduktion von Lärmemissionen</li> <li>▪ Verminderung der Flächenbeanspruchung</li> <li>▪ Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen</li> </ul>

7/11

4.1.4. Planungsstand

Der Stand des Planungsprozesses zum Zeitpunkt der Programmeinreichung bestimmt unter anderem den Priorisierungshorizont (A-, B- oder C-Horizont). Die nachfolgende Tabelle fasst die Anforderungen der jeweiligen Planungsstände zusammen. Je höher die Investitionskosten einer Massnahme, umso weiter fortgeschritten muss der Planungsstand sein.

Anforderungen	Horizont	Planungsstand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungsstand 2 erfüllt</li> <li>▪ Vorprojekt liegt vor</li> <li>▪ Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf ±30% geschätzt.</li> <li>▪ Projektierungskredit wird eingeholt</li> </ul>	A	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungsstand 1 erfüllt</li> <li>▪ Schätzung der Kosten (±30%) liegt vor</li> <li>▪ Projektoptimierungen wurden durchgeführt</li> </ul>	B	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.</li> <li>▪ Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind.</li> <li>▪ Die verkehrlichen Auswirkungen sind grob beurteilt.</li> </ul>	B - C	1



4.1.5. Bau- und Finanzreife

Ergänzend zum Planungsstand wird die Bau- und Finanzreife beurteilt. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann. Die Ausführung von Bauvorhaben der A-Massnahmen muss in der Vierjahresperiode der entsprechenden Generation beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Anforderungen	Horizont
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau- und Finanzreife 1 erfüllt</li> <li>Es wird glaubhaft dargelegt, dass die Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden können.</li> </ul>	A
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die weiteren Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) werden dargelegt.</li> <li>Bei Massnahmen in der Zuständigkeit einer Gemeinde liegt eine Erklärung vor, wonach die betreffende Gemeinde dem jeweiligen Agglomerationsprogramm zustimmt und die darin enthaltenen</li> <li>Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird.</li> </ul>	B - C

8/11

4.2. Pauschal mitfinanzierte Massnahmen

Mit der Einführung von pauschal mitfinanzierten Massnahmen möchte der Bund die Umsetzung der kleineren Massnahmen beschleunigen und gleichzeitig den Aufwand geringhalten. Die Eingabe und Umsetzung dieser Massnahmen folgen einer etwas anderen Methodik als die der Einzelmassnahmen. Die pauschalen Massnahmen werden in sogenannte Leistungseinheiten «zerlegt». Später folgt die Vergütung der Bundesbeiträge anhand der «verbauten» Leistungseinheiten.

4.2.1. Massnahmenkategorien

Folgende vier Massnahmenkategorien können pauschale Mitfinanzierungsbeiträge des Bundes erhalten:

- Langsamverkehr (Fuss- und Velowegnetze, B&R-Analgen, Veloabstellanalgen)
- Verkehrsmanagement (LSA)
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (BGK)
- Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen

4.2.2. Leistungseinheiten

Jede pauschal mitfinanzierbare Massnahmenkategorie besitzt mindestens eine dazugehörige Unterkategorie inkl. deren Leistungseinheit. Folgende Unterkategorien gehören zu den Massnahmenkategorien [Leistungseinheit in Klammer]:

Massnahmenkategorie	Unterkategorie	Leistungseinheit
Langsamverkehr	Veloabstellanlagen	[Stück]
	Fussgängerstreifenmarkierungen	[Stück]
	Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	[Stück]
	Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	[Stück]
	Überführung (Brücke)	[Quadratmeter m <sup>2</sup> ]
	Unterführung	[Quadratmeter m <sup>2</sup> ]
	Längsführung (Veloweg/Trottoirüberfahrt etc.)	[Meter m]
Verkehrsmanagement	Knoten (Lichtsignalanlage)	[Stück]
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (BGK)	[Quadratmeter m <sup>2</sup> ]
Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen	Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen	[Stück]

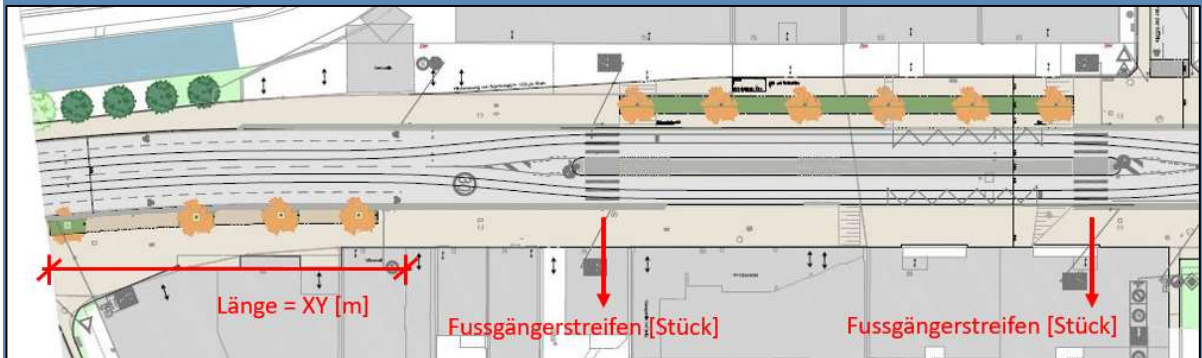




Am folgenden Beispiel soll das «Zerlegen» der Massnahme in die jeweiligen Unterkategorien erläutert werden. Nicht nur die Massnahme wird zerlegt, auch die Investitionskosten werden nach Unterkategorien aufgeteilt.

### Beispiel zum «Zerlegen» der pauschalen Massnahmen

Die Massnahme umfasst die Einführung eines beidseitig geführten Velowegs inkl. zweier Strassenquerungen. Die gesamten Investitionskosten belaufen sich auf CHF 150'000.



Beim «Zerlegen» der Massnahmen wird wie folgt vorgegangen:

- Schritt 1: Unterkategorien festlegen
- Schritt 2: Leistungseinheiten messen/abzählen
- Schritt 3: Kosten den Leistungseinheiten zuweisen

Mögliche Resultate:

- 850 m à CHF 140'000
- 2 Stück Fussgängerstreifenmarkierungen à CHF 10'000

9/11

#### 4.2.3. Konzeption

Die Beurteilung einer pauschal mitfinanzierten Massnahme erfolgt grundsätzlich nach denselben Kriterien wie bei den Einzelmassnahmen (vgl. Kapitel 4.1.2). Für die Beurteilung des Konzepts werden jedoch alle Massnahmen pro Massnahmenkategorie in ihrer Gesamtheit betrachtet. Im Massnahmenblatt soll beim Beschrieb unter anderem auf einzelne und entscheidende Wirkungskriterien eingegangen werden.

#### 4.2.4. Planungsstand

Bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmen gibt es keinen B-Horizont. Es werden nur Massnahmen im A-Horizont eingegeben. Dafür muss folgender Planungsstand erreicht werden:

#### Anforderungen

- Pläne, die das Zerlegen einer Massnahme nachvollziehbar aufzeigen
- Kosten pro Unterkategorie abgeschätzt

Baustart muss zwischen Jan 2024 – Dez 2027 geplant sein

## 5. Termine

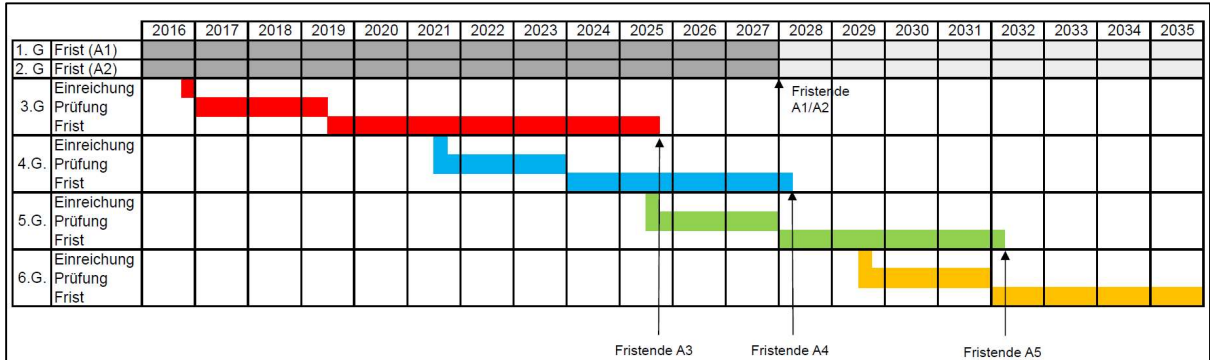
### 5.1. Eingabefrist

Massnahmen, die im Rahmen des AP4 eine Mitfinanzierung beim Bund beantragen möchten, können ab 26. Juni 2019 eingegeben werden. **Die Frist für den 1. Aufruf zur Eingabe von Massnahmen läuft bis 31. März 2020.**



## 5.2. Übergeordneter Zeitplan

Um die Umsetzung der Massnahmen (A-Horizont) zu beschleunigen, hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ab der 3. Generation Umsetzungsfristen eingeführt. Innerhalb dieser Fristen muss der Baustart einer Massnahme erfolgen. Ab dem AP4 gilt eine **Umsetzungsfrist von 4 Jahren**. Kann mit dem Bau nicht innerhalb dieser Frist gestartet werden, erlischt jeglicher Anspruch auf Bundesbeiträge. Die Umsetzungsfristen sind pro Generation aus der untenstehenden Grafik zu entnehmen.



10/11

Mit der Ausführung der Bauvorhaben, welche in der 4. Generation eingegebenen werden, muss demnach innerhalb der folgenden Zeitfenster begonnen werden:

- A - Horizont: Jan 2024 – Dez 2027
- B - Horizont: Jan 2028 – Dez 2031
- C - Horizont: Jan 2032 – Dez 2035

## 6. Benötigte Unterlagen

Zur Eingabe einer Massnahme im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation werden folgende Unterlagen benötigt:

- (1) Ausgefülltes Massnahmenblatt (Verkehr oder Pauschal), siehe Beilage 2 oder 3
- (2) Plan zum Projekt (Situationsplan)
- (3) Aufstellung Kosten
- (4) Vorprojekt (Bei Massnahmen über 5 Mio. CHF im A-Horizont)

## 7. Kontaktpersonen

### Fragen bzgl. Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Basel

Jessica Fässler

Leiterin Agglomerationsprogramm, Responsable projet d'agglomération

E-Mail: [jessica.faessler@agglobasel.org](mailto:jessica.faessler@agglobasel.org)

Tel.: +41 61 926 90 52

### Fragen bzgl. Eingabe von Massnahmen

Fabio Cachaco

Projektleiter, Chef de projet

E-Mail: [fabio.cachaco@agglobasel.org](mailto:fabio.cachaco@agglobasel.org)

Tel.: +41 61 926 90 53

Nina Philipp

Projektleiterin, Chef de projet

E-Mail: [nina.philipp@agglobasel.org](mailto:nina.philipp@agglobasel.org)

Tel.: +41 61 926 90 59



## Beilagen

- Beilage 1: Perimeter gemäss MinVV Anhang 4
- Beilage 2: Massnahmenblatt Verkehr – Einzelmassnahmen\_V2
- Beilage 3: Massnahmenblatt Verkehr – Pauschale Massnahmen