

## **Vorlage an den Landrat**

**Mitgliedsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel für den  
Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm. Ausgabenbewilligung 2023–2026  
2022/502**

vom 13. September 2022

## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Die Agglomerationsprogramme sind ein zentrales Bundesinstrument zur koordinierten Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen. Dazu gehört auch die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Zudem soll das Gesamtverkehrssystem noch effizienter werden und die Ressourcen noch besser schonen. Die Agglomerationsprogramme bedingen eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Städten, Gemeinden und teilweise mit den Regionen angrenzender Länder. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten der Agglomerationen. Mit den bereits genehmigten und sich in Umsetzung befindlichen Programmen konnten bisher rund 490 Millionen Franken Bundessubventionen für die Agglomeration Basel generiert werden. Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wurde am 11. Juni 2021 fristgerecht beim Bund zur Prüfung eingereicht. Die 4. Programmgeneration umfasst ein Projektportfolio mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 2,9 Milliarden Franken. Davon entfallen allein 1,2 Milliarden Franken auf die 125 Projekte des dringlichen Realisierungshorizonts mit Baubeginn der Jahre 2024 bis 2028 (A-Projekte). Bis Frühsommer 2022 wird die zurzeit laufende technische Bundesprüfung abgeschlossen.

Um Vorgaben des Bundes besser entsprechen zu können und eine effiziente trinationale Erarbeitung des Agglomerationsprogramms zu garantieren, wurde am 1. Juli 2014 der Verein «Agglo Basel» als Trägerschaft mit sechs Mitgliedern gegründet (Kantone BL, BS; AG, SO, der Landkreis Lörrach mit dem RVHB und der Saint-Louis Agglomération). „Agglo Basel“ ist ein Schweizer Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) mit Sitz am Emma Herwegh-Platz 2a in Liestal. Auf 1. Januar 2018 wurde der Verein um drei weitere Mitglieder (Kanton JU, Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est) und um die Aufgaben der Koordination der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) erweitert. Im Verein haben sich damit aktuell neun Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben ([www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)).

Bereits in der Schlussphase der Erarbeitung der 4. Programmgeneration hat die Geschäftsstelle Agglo Basel mit der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel am inhaltlichen Konzept der 5. Programmgeneration begonnen zu arbeiten. Das Konzept wurde am 13. Dezember 2021 von der politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP) beschlossen und die Arbeiten an der 5. Generation haben bereits begonnen. Die Agglomerationsprogramme der 5. Generation müssen bis 30. Juni 2025 beim Bund zur Prüfung eingegeben werden.

Im Prozess zum neuen Konzept für die 5. Programmgeneration wurde neben den inhaltlichen Arbeitsschwerpunkten für die kommenden 4 Jahre auch der Ressourcenbedarf und damit auch die Höhe des Budgets grundlegend analysiert. Daraus haben sich Anpassungen an der Höhe der Mitgliedsbeiträge von bisher 1,112 Millionen Franken auf 1,530 Millionen Franken p.a. sowie leichte Anpassungen beim Schlüssel ergeben.

Die Gründe für die angestrebte Erhöhung der Mitgliedsbeiträge 2023–2026 sind vielfältig. Die Begleitung der Umsetzung (Bewirtschaftung Pauschale Massnahmen, Reporting und Controlling) der bereits genehmigten Programmgenerationen (AP1–AP3 mit 170 Projekten) und ab 2025 kommen die 100–130 Projekte aus der 4. Programmgeneration muss gesichert werden.<sup>1</sup> Hierfür werden mehr Personalressourcen und Projektmittel u.a. auch für juristische Dienstleistungen und Übersetzungsarbeiten benötigt (u.a. Verträge mit Bund und Projektträgern). Darüber hinaus kann

---

<sup>1</sup> Gemäss Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates (Botschaft) zum «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» vom 10. Juni 2022 sind für die Agglomeration Basel, nach aktuellem Stand, Projekte mit einem Investitionsvolumen von 565 Millionen Franken mit einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz: 40 %) vorgesehen.

die Begleitung des Prüfprozesses der 4. Programmgeneration inkl. Lobbying sichergestellt werden und die Erstellung der 5. Programmgeneration mit zahlreichen neuen Themenfeldern garantiert werden. Für die 5. Generation mit Abgabedatum 30. Juni 2025 müssen die bestehenden strategische Themen aktualisiert werden, die Themen aus den Eigenleistungen der 4. Generation wie Konzept Multimodale Drehscheiben, Mobilitätsmanagement und Güterverkehr etc. bearbeitet werden und die Bearbeitung neuer Themen wie Multimodale Drehscheiben, Flächenstrategie Güterverkehr, Klima und Landschaft werden ermöglicht. Im Hinblick auf die 6. Programmgeneration sind notwendige Vorarbeiten notwendig, da diese Themen voraussichtlich obligatorisch werden (Klima und Landschaft). Zudem kann die intensive Zusammenarbeit auf Stufe der Korridore mit den Kommunen gehalten bzw. ausgebaut werden (wichtig für Bundesbewertung). Ganz allgemein nimmt die aufwändige strategische Abstimmung von Siedlung und Verkehr (Agglomerationsplanung) mehr Stellenwert ein.

Nicht zuletzt konnten die bisherigen nichtbudgetierten Kostensteigerungen bei den Personalkosten sowie Personalnebenkosten (AHV, Pensionskasse etc.) und Kosten für juristische Begleitung von externen Kanzleien für Trägerschaftsentwicklungen (Vereinserweiterung, Pauschale Massnahmen etc.) mit den bestehenden Mitteln stets abgedeckt werden. Dies war v.a. auch durch «angesparte» Reserven u.a. aus den Rückerstattungen aus dem gewonnenen Prozess vor dem Bundesgericht gegen die Eidgenössische Steuerverhalte in Sachen Mehrwertsteuerpflicht von Agglo Basel möglich. Zusatzkredite oder Ähnliches waren in den vergangenen rund 10 Jahren nie notwendig. Diese Kostenfaktoren müssen nun aber zwingend berücksichtigt werden, ansonsten besteht die Gefahr einer Blockierung diverser wichtiger Entwicklungen.

Vor diesem Hintergrund kann die eigentlich noch bis 2023 laufende Ausgabenbewilligung für das Agglomerationsprogramm Basel «Mitgliedsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel Ausgabenbewilligung 2020–2023 (LRV [2019/456](#))» die tatsächliche Situation nicht mehr abbilden. Aus diesem Grund soll die bestehende Ausgabenbewilligung (LRV 2019/456) auf Ende 2022 beendet werden. Die mit der LRV 2019/456 bereits beantragte, aber nicht beanspruchte Ausgabenbewilligung für den Mitgliedsbeitrag 2023 wird mit dieser LRV neu beantragt, da der Mitgliedsbeitrag 2023 höher sein wird wie mit der LRV 2019/456 bewilligt.

Mit dieser Vorlage wird die Ausgabenbewilligung für den Mitgliederbeitrag für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel für die Jahre 2023–2026 beantragt. Bei einem jährlichen Mitgliederbeitrag des Kantons Basel-Landschaft von CHF 655'000 ergibt das einen Gesamtbeitrag von 2,620 Millionen Franken für diesen Zeitraum. Der Mitgliedsbeitrag für den Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel ist nicht Gegenstand dieser Vorlage.

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht .....	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	<i>Struktur und Aufgaben des Vereins Agglo Basel</i>	7
2.3.2.	<i>Arbeitsschwerpunkte 2023–2026 im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm</i>	8
2.3.3.	<i>Festlegung und Verteilung der Mitgliederbeiträge im Verein Agglo Basel</i>	9
2.3.4.	<i>Erläuterungen zur Höhe des Mitgliederbeitrags Agglomerationsprogramm Basel</i>	9
2.3.5.	<i>Erhöhung der Mitgliederbeiträge; detaillierte Begründung</i>	11
2.3.6.	<i>Verkürzung der Ausgabenbewilligung 2020–2023 um ein Jahr</i>	13
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	13
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	14
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	15
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	17
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	17
3.	Anträge .....	17
3.1.	Beschluss	17
4.	Anhang .....	18

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Das Programm Agglomerationsverkehr ist einer der zentralen Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes. Es verfolgt als wichtigstes Ziel die koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen. Dazu gehört auch die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Zudem soll das Gesamtverkehrssystem noch effizienter werden und die Ressourcen noch besser schonen. Die Agglomerationsprogramme bedingen eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Städten, Gemeinden und teilweise mit den Regionen angrenzender Länder (z.B. Basel, Genf, Ostschweiz).

Finanzielle Basis des Programms Agglomerationsverkehr bildet der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der am 30. September 2016 vom eidgenössischen Parlament unbefristet geschaffen wurde<sup>2</sup>. Zeitgleich wurde das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>3</sup> mit Änderungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer, für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>4</sup> beschlossen. Mit dem Beschluss ging die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)<sup>5</sup> einher, auf dessen Basis die bisherigen Agglomerationsprogramme und die Projekte des vordringlichen Bedarfs finanziert wurden. Am 12. Februar 2017 wurde von Volk und Ständen die Teilrevision der Bundesverfassung deutlich angenommen. Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Erarbeitung, die Prüfung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>6</sup> sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)<sup>7</sup> enthalten. Von zentraler Bedeutung ist die Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPVV)<sup>8</sup>, die für eine effiziente und zielgerichtete Erarbeitung des Programms zu beachten ist.

Gemäss MinVG kann der Bund gemäss Art. 17a Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen leisten, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen. Die Beiträge werden gemäss Art. 17b an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet. Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm u.a. nachweisen, dass die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind (Art. 17c).

Gemäss MinVV, Art. 23 sind die Trägerschaften zuständig für die Planung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Abs. 1). Sie gewährleisten die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms und sorgen für dessen koordinierte Umsetzung (Abs. 2). Der Kanton Basel-Landschaft gehört zur trinationalen Agglomeration Basel. Die Agglomeration Basel ist gemäss MinVV, Anhang 4, trinational und umfasst insgesamt 165 Gemeinden, wovon 66 oder vierzig Prozent der Gemeinden sich ausserhalb der Schweiz befinden. Um die Bundesan-

---

<sup>2</sup> BBl 2016 7587: Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016

<sup>3</sup> SR 725.13: Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (Stand am 1. Januar 2018)

<sup>4</sup> SR 725.116.2: Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (Stand am 01. Januar 2020)

<sup>5</sup> SR 725.13: Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006

<sup>6</sup> SR 725.116.21: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 7. November 2007 (Stand am 1. Januar 2020)

<sup>7</sup> SR 725.116.214: Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (Stand am 1. Februar 2020)

<sup>8</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020

forderungen an ein Agglomerationsprogramm zu erfüllen, müssen Siedlung- und Verkehrsentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel zwingend auch über die Landesgrenzen hinweg abgestimmt werden.

In diesen Zusammenhang wurde im Jahr 2020 die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel als einfache Gesellschaft gegründet. Bereits am 1. Februar 2011 nahm die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel den Betrieb auf. Um Vorgaben des Bundes besser entsprechen zu können und eine effiziente trinationale Erarbeitung des Agglomerationsprogramms zu garantieren, wurde am 1. Juli 2014 der Verein «Agglo Basel» als Trägerschaft mit sechs Mitgliedern gegründet. «Agglo Basel» ist ein Schweizer Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) mit Sitz am Emma Herwegh-Platz 2a in Liestal. Auf den 1. Januar 2018 wurde der Verein um drei weitere Mitglieder (Kanton Jura, Land Baden-Württemberg und die Région Grand Est) und um die Aufgaben der Koordination der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) erweitert. Im Verein haben sich damit aktuell neun Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben ([www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)).

Die Geschäftsstelle von Agglo Basel führt beide Aufgabenbereiche, das Agglomerationsprogramm ([www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)) und die Trinationale S-Bahn Basel - trireno ([www.trireno.org](http://www.trireno.org)). Beim Agglomerationsprogramm führt die Geschäftsstelle sämtliche Planungen zu einem Massnahmenpaket zusammen, welches vom Verein Agglo Basel alle vier Jahre beim Bundesamt für Raumentwicklung zur Mitfinanzierung eingereicht wird. Dieses wiederum erarbeitet im Auftrag des Bundesrates eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte unter Einbezug sämtlicher Agglomerationsprogramme der Schweiz. Der Bundesrat beantragt anschliessend die Freigabe der erforderlichen Finanzmittel beim eidgenössischen Parlament für die jeweilige Programmgeneration. Dies sind im Durchschnitt rund 1,5 Milliarden Franken pro Generation.

In den bisherigen drei Programmgenerationen lancierten die Trägerschaften (Kantone, Gemeinden etc.) schweizweit Projekte für insgesamt über 13 Milliarden Franken. Der Bund beteiligte sich im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr daran mit 4,6 Milliarden Franken. Zudem hat er dringende Projekte mit 2,56 Milliarden Franken unterstützt. Mit den bereits genehmigten und sich in Umsetzung befindlichen Programmen konnten seit ca. 2006 bisher rund 490 Millionen Franken Bundessubventionen für die Agglomeration Basel generiert werden.

Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wurde am 11. Juni 2021 fristgerecht beim Bund zur Prüfung eingereicht. Die 4. Programmgeneration umfasst ein Projektportfolio mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 2,9 Milliarden Franken. Davon entfallen allein 1,2 Milliarden Franken auf die 125 Projekte des dringlichen Realisierungshorizonts mit Baubeginn der Jahre 2024 bis 2028 (A-Projekte). Bis Frühsommer 2022 wird die zurzeit laufende technische Bundesprüfung abgeschlossen.

Bereits in der Schlussphase der Erarbeitung der 4. Programmgeneration hat die Geschäftsstelle Agglo Basel mit der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel am inhaltlichen Konzept der 5. Programmgeneration begonnen zu arbeiten. Das Konzept wurde am 13. Dezember 2021 von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP) beschlossen und die Arbeiten an der 5. Generation haben bereits begonnen. Die Agglomerationsprogramme der 5. Generation müssen bis 30. Juni 2025 beim Bund zur Prüfung eingegeben werden.

## **2.2. Ziel der Vorlage**

Mit dieser Vorlage wird der Mitgliederbeitrag für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel für die Jahre 2023–2026 beantragt. Bei einem jährlichen Mitgliederbeitrag des Kantons Basel-Landschaft von 655'000 Franken ergibt das einen Gesamtbeitrag von 2,620 Millionen Franken für diesen Zeitraum.



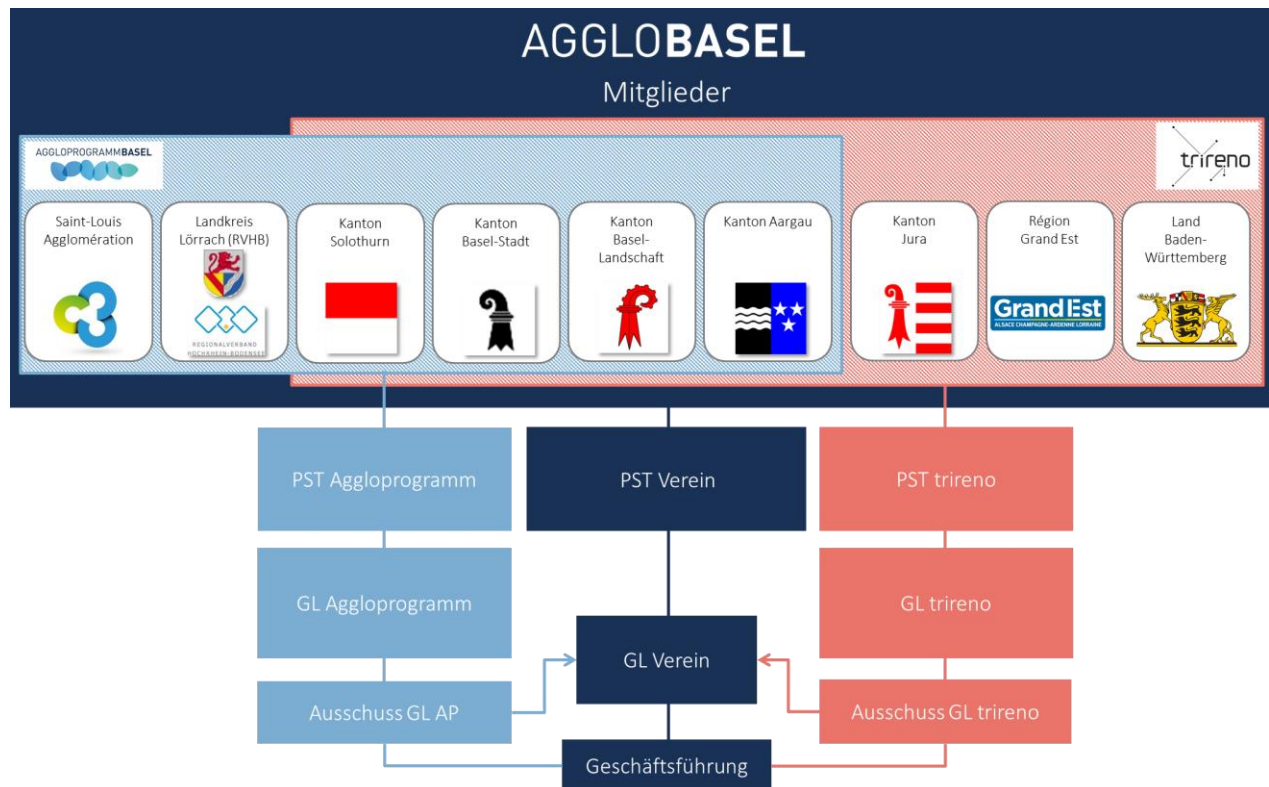
Der Mitgliedsbeitrag für den Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Dieser Mitgliedsbeitrag basiert auf dem Verpflichtungskredit «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur 2016–2025» vom 19. Mai 2015 (Nr. 2015/198).

## 2.3. Erläuterungen

### 2.3.1. Struktur und Aufgaben des Vereins Agglo Basel

Im Verein Agglo Basel haben sich, wie bereits erwähnt, neun Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammenschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben.

Abbildung 1: Organigramm des Vereins Agglo Basel (Stand 28. Februar 2022)



Quelle: Agglo Basel

**Agglomerationsprogramm Basel:** Die Aufgaben, die der Verein Agglo Basel für alle Mitglieder und somit auch für den Kanton Basel-Landschaft zu erbringen hat, sind in den Statuten des Vereins festgehalten (Anhang 1, Art. 3, Aufgaben im Bereich Agglomerationsprogramm). Es sind dies:

- Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms (als Trägerschaft)
- Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms einschliesslich Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, namentlich Zuweisung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Massnahmen sowie Entscheid über Ersatzmassnahmen
- Vertretung der Agglomerationsprogramme gegenüber dem Bund
- Öffentlichkeitsarbeit
- Erschliessen weiterer Finanzierungsquellen
- Interessenwahrung und Lobbyarbeit
- Moderation von Prozessen

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms (AP) erfolgt gemäss den Anforderungen des Bundes, die pro Generation (AP1–AP4) in den Weisungen bzw. Richtlinien<sup>9</sup> über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme definiert werden. Die hierfür zuständigen Mitglieder des Vereins erarbeiten in enger Abstimmung - unter der Regie der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel - eine nachhaltige Entwicklungsplanung für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Freiraum.

Trinationale S-Bahn Basel (trireno): Neben der Planung des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen des Agglomerationsprogramms liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel. Dafür stimmen die Schweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura gemeinsam mit der Region Grand Est auf französischer Seite und dem Land Baden-Württemberg auf deutscher Seite das geplante Liniennetz und die Fahrplankarte sowie die notwendigen Infrastrukturmassnahmen im Einzugsgebiet der trinationalen S-Bahn Basel ab. Ausserdem koordiniert der Verein die Bestelltätigkeiten der Mitglieder und vertritt die trinationale Agglomeration bei den für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörden und Unternehmen. Der Aufgabenbereich tritt nach aussen unter der Bezeichnung «trireno» auf. Die Aufgaben, die der Verein Agglo Basel für den Kanton Basel-Landschaft zu erbringen hat, sind in den Statuten des Vereins festgehalten (Anhang 1, Art. 4, Aufgaben im Bereich trinationale S-Bahn Basel).

### 2.3.2. Arbeitsschwerpunkte 2023–2026 im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm

An der Sitzung der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel vom 13. Dezember 2021 wurde das Gesamtkonzept für die 5. Generation beschlossen. Neben der Koordination der Umsetzung der Projekte der 1. Generation (Baustart 2011), der 2. Generation (Baustart 2015), der 3. Generation (Baustart 2019) und der 4. Generation (Baustart 2024) sind die Arbeiten an der 5. Generation bereits gestartet.

Mit den Agglomerationsprogrammen der 2. und vor allem der 3. Generation konnte die inhaltliche, prozessuale und organisatorische Qualität markant gesteigert werden. Mit der 4. Generation wurde das Zukunftsbild auf den Horizont 2040 fortgeschrieben und grundlegend revidiert. Bestehende Teilstrategien wurden grundlegend überarbeitet und aktualisiert (z. B. Teilstrategie Siedlung, Velo und trinationale Strategie Strasse), komplett neue Teilstrategien sind hinzubekommen (z.B. Teilstrategie Güterverkehr oder Teilstrategie Kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben). Ein Hauptaugenmerk lag in der 4. Generation jedoch auch auf der Projektreife der eingegebenen Massnahmen. Mit viel Arbeitseinsatz der Agglo-Gremien, der Geschäftsstelle und der Planungsbüros konnten zahlreiche, vor allem strategische Lücken im Programm geschlossen werden. Im Hinblick auf die 5. Generation stehen folgende Zielsetzungen im Vordergrund:

- Umsetzung der bereits genehmigten AP-Projekte aus AP1–AP4 muss gesichert und intensiviert werden.
- Bestehende Themenfelder werden umfassend aktualisiert
- Das Niveau der Zusammenarbeit mit den Kommunen/Korridore soll ausgebaut werden
- Das Niveau Partizipationsprozesse soll gehalten bzw. mit neuen Formaten ausgebaut werden.
- Bearbeitung neuer Themen wie Landschaft und Klima soll in AP5 aufgegleist werden, damit die grenzüberschreitenden Grundlagen und Strategien vorhanden sind. Diese Themen sind mit dem AP6 aller Voraussicht nach obligatorisch zu bearbeiten.
- Die agglomerationsweite Planung soll weiter intensiviert werden, damit die Ausgangslage für Bundessubventionen (DE/FR/CH) weiter verbessert wird.
- Die Positionierung der trinationalen Agglomeration Basel im Kampf um die knappen Bundesmittel wird durch ein qualitativ hochstehendes Agglomerationsprogramm der 5. und

---

<sup>9</sup> Ab der 4. Generation wird die Weisung durch eine Richtlinie ersetzt.



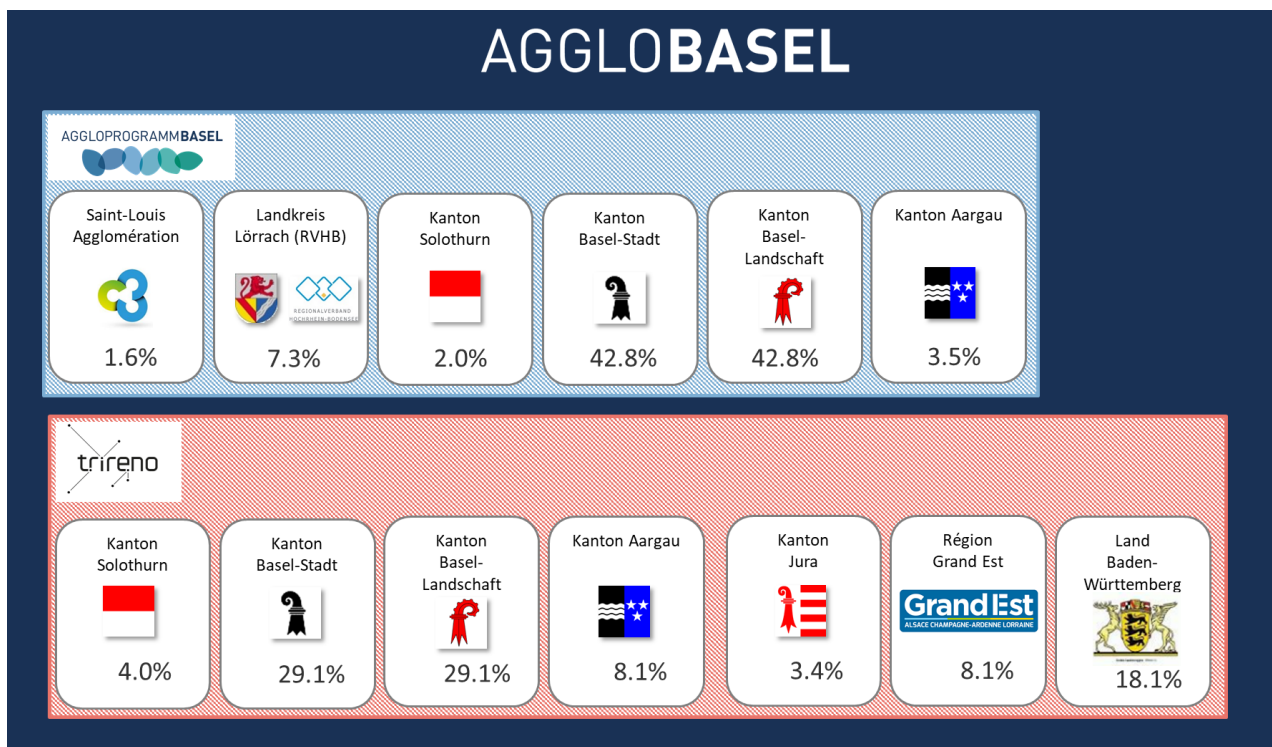
später 6. Generation nochmals verbessert und die Voraussetzung für eine erfolgreiche Generierung von Bundessubventionen soll gesichert werden.

Der Aufgabenbereich «trireno» liefert parallel dazu mit der Fortschreibung des Angebots- und Zielkonzept für die trinationale S-Bahn Basel (von Seiten trireno) und Eingabe der weiteren Ausbauprojekte (u.a. Bahnhöfe SBB, Badischer Bahnhof, Durchmesserlinie-Herzstück und die Taktverdichtung ins Fricktal) im kommenden Ausbauschnitt des STEP Schiene des Bundes die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung der Zielsetzungen gemäss dem Zukunftsbild der trinationalen Agglomeration Basel.

### 2.3.3. Festlegung und Verteilung der Mitgliederbeiträge im Verein Agglo Basel

Die Mitgliedsbeiträge werden für beide Aufgabenbereiche des Vereins Agglo Basel nach unterschiedlichen Kriterien abgeleitet. Die Kriterien sind in den Statuten im Art. 34 für das Agglomerationsprogramm Basel (Einwohnerzahl, BIP, verfügbares Einkommen etc.) sowie in Art. 35 für den Bereich S-Bahn (Einwohnerzahl, BIP, Streckenlänge, Anzahl Abfahrten etc.) festgelegt.

Abbildung 2: Übersicht Schlüssel Mitgliedsbeiträge Agglo Basel (Stand 28. Februar 2022)



Quelle: Agglo Basel

### 2.3.4. Erläuterungen zur Höhe des Mitgliederbeitrags Agglomerationsprogramm Basel

Im Prozess zum neuen Konzept für die 5. Programmgeneration wurde neben den inhaltlichen Arbeitsschwerpunkten für die kommenden 4 Jahre auch der Ressourcenbedarf und damit auch die Höhe des Budgets grundlegend analysiert; daraus hat sich ergeben, dass das seit 2014 in etwa konstante Budget erhöht werden muss. Daraus ergeben sich Anpassungen an der Höhe der Mitgliedsbeiträge und leichte Anpassungen beim Kostenschlüssel der Mitgliedsbeiträge.

Erfreulicherweise konnten die Mitgliedsbeiträge seit Vereinsgründung im Jahr 2014 bis 2022 konstant gehalten werden. Kostensteigerungen bei den Personalkosten sowie Personalnebenkosten (z.B. AHV von 5,125 auf 5,300 %, Pensionskasse etc.) und nichtbudgetierte Kosten für Trägerschaftsentwicklungen (Vereinserweiterung, Pauschale Massnahmen etc.) konnten mit den bestehenden Mitteln stets abgedeckt werden. Dies war v.a. auch durch «angesparte» Reserven u.a. aus den Rückerstattungen aus dem gewonnenen Prozess vor dem

Bundesgericht gegen die Eidgenössische Steuerverhalte in Sachen Mehrwertsteuerpflicht von Agglo Basel möglich. Zusatzkredite oder Ähnliches waren nie notwendig.


Über die vergangenen Jahre wurden jedoch zusätzliche Aufgaben auf die Agglo Basel bzw. die Geschäftsstelle wie beispielsweise die Bewirtschaftung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen übertragen. Neue Vorgaben von Seiten Bund (aus Weisungen und Richtlinie wie die Themen Güterverkehr etc.) kamen hinzu und die Rolle der Agglo Basel als Koordinationsdrehzscheibe u.a. auch beim Lobbying oder politischen Prozessen wurde laufend gestärkt. Zudem steigt der Personalaufwand der Geschäftsstelle im Zusammenhang mit der Begleitung der Umsetzung der Projekte aus den Programmgenerationen (AP1–AP3: rund 170 Projekte) um rund 5 % p.a. (Finanzierungsvereinbarung, Reporting/Controlling und Mittelabrufe etc.). Ab 2024 kommt zudem die Umsetzung der rund 100–130 Projekte aus AP4 hinzu.<sup>10</sup> Mit dem neuen Konzept für das AP5 kommen nun neue Aufgaben hinzu (Multimodale Drehscheiben, Landschaft und Klima, Vertiefungsräume etc.), die ohne zusätzliche Ressourcen (Personal Geschäftsstelle / externe Unterstützung) nicht ausreichend bearbeitet werden können.

Im Konzept der 5. Generation wurden darüber hinaus grundlegende Rahmenbedingungen aktualisiert. So wurde beispielsweise der Perimeter der trinationalen Agglomeration angepasst und v.a. nach Osten ausgedehnt. Zudem wurden die Grundlagedaten, die dem Verteilungsschlüssel zu Grunde liegen (Bevölkerung, BIP etc.), vom Stand 2014 auf Stand 2021 aktualisiert. Dies hat zwar keine Auswirkung auf die Höhe des Budgets oder die Summe Mitgliedsbeiträge, jedoch auf deren Verteilung (Schlüsselung).

Vor diesem Hintergrund ist die noch bis eigentlich Ende 2023 laufende Ausgabenbewilligung für das Agglomerationsprogramm Basel «Mitgliedsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel Ausgabenbewilligung 2020–2023» ([LRV 2019/456](#), Beschluss des Landrats vom 17. Oktober 2019) zu wenig hoch: Mit der bestehenden Ausgabenbewilligung wurden für das Jahr 2023 480'000 Franken bewilligt; der effektive Mitgliederbeitrag erhöht sich aber um 175'000 Franken auf 655'000 Franken. Aus diesem Grund wird die bestehende Ausgabenbewilligung (2019/456) auf Ende 2022 beendet und abgerechnet werden. Die Tranche im Umfang von 480'000 Franken für das Jahr 2023 der bestehenden Ausgabenbewilligung 2020–2023 wird nicht beansprucht. Im Rahmen der vorliegend beantragten Ausgabenbewilligung für die Jahre 2023–2026 (gesamthaft 2'620'000 Franken) ist für das Jahr 2023 eine höhere Ausgabenbranche von 655'000 Franken vorgesehen. Mit dieser Landratsvorlage wird somit eine Ausgabenbewilligung für den Mitgliederbeitrag für das Jahr 2023 als auch für die Folgejahre 2024–2026 beantragt. Alternativ wäre es möglich gewesen, die Ausgabenbewilligung für die Jahre 2020–23 wie bewilligt zu beanspruchen und abzurechnen und mit dieser Landratsvorlage für das Jahr 2023 nur eine Erhöhung zu beantragen; verfahrensmässig wäre dies aber komplizierter und weniger transparent gewesen, da der Mitgliederbeitrag 2023 dann in 2 verschiedenen Landratsvorlagen (Sammelvorlage) abgerechnet worden wäre; die 2 Schlussrechnungen dazu würden ca. im Jahr 2023 und 2027 vorliegen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Mitgliedsbeiträge für Agglo Basel für den Aufgabenbereich «Agglomerationsprogramm» ab Gründung des Vereins am 1. Juli 2014 dargestellt. Bei der vorliegenden Landratsvorlage geht es um die in grüner Farbe dargestellten Jahre für das Mitglied Kanton Basel-Landschaft für die Jahre 2023–2026.

Abbildung 3: Übersicht Mitgliedsbeiträge Agglo Basel von 2014 bis 2026 (in Mio. CHF)

AGGLOPROGRAMM BASEL 	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026

<sup>10</sup> Gemäss Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates (Botschaft) zum «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» vom 10. Juni 2022 sind für die Agglomeration Basel, nach aktuellem Stand, Projekte mit einem Investitionsvolumen von 565 Millionen Franken mit einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz: 40 %) vorgesehen.

	(1)	(2)	(2)	(3)	(4)	(4)	(4)	(7)	(8)	(9)	(9)	(9)	(9)
Kanton BL	0.430	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.655	0.655	0.655	0.655
Kanton BS	0.485	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.480	0.655	0.655	0.655	0.655
Kanton AG (4/5)	0.035	0.035	0.035	0.035	0.040	0.040	0.040	0.040	0.040	0.053	0.053	0.053	0.053
Kanton SO	0.020	0.020	0.020	0.020	0.020	0.020	0.020	0.020	0.020	0.031	0.031	0.031	0.031
Lk Lörrach/RVHB (4/6)	0.062	0.062	0.062	0.062	0.067	0.067	0.067	0.067	0.067	0.112	0.112	0.112	0.112
Saint-Louis Agglomération	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.025	0.024	0.024	0.024	0.024
Mitgliedsbeiträge AP	<b>1.057</b>	<b>1.102</b>	<b>1.102</b>	<b>1.102</b>	<b>1.112</b>	<b>1.112</b>	<b>1.112</b>	<b>1.112</b>	<b>1.112</b>	<b>1.530</b>	<b>1.530</b>	<b>1.530</b>	<b>1.530</b>

**Beschlüsse Gremien Verein**

- (1) Beschluss 09. Sitzung der PST-Agglo vom 25. November 2013
- (2) Beschluss 11. Sitzung der PST-Agglo vom 26. September 2014
- (3) Beschluss 15. Sitzung der PST-Agglo vom 21. Januar 2016
- (4) Beschluss 19. Sitzung der PST-Agglo vom 11. Dezember 2017
- (5) AG ab 2018 Erhöhung Beitrag für AP Stein/Säckingen
- (6) Lk Lörrach/RVHB ab 2018 Erhöhung Beitrag für AP Stein/Säckingen (Lk WT)
- (7) Beschluss 05. Sitzung PST AP vom 17. Januar 2020
- (8) Beschluss 11. Sitzung der PST AP vom 13. Dezember 2021
- (9) Beschluss 13. Sitzung der PST AP vom 12. Dezember 2022

Quelle: Agglo Basel

*Abbildung 4: Übersicht Schlüssel der Mitgliedsbeiträge Agglo Basel von 2014 bis 2026 (in %)*

AGGLOPROGRAMMBASEL	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
													
Kanton BL	40.7	43.6	43.6	43.6	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2	42.8	42.8	42.8	42.8
Kanton BS	45.9	43.6	43.6	43.6	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2	42.8	42.8	42.8	42.8
Kanton AG	3.3	3.2	3.2	3.2	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.5	3.5	3.5
Kanton SO	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0
Lk Lörrach/RVHB	5.9	5.6	5.6	5.6	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	7.3	7.3	7.3	7.3
Saint-Louis Agglomération	2.4	2.3	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	1.6	1.6	1.6	1.6
Mitgliedsbeiträge AP	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: Agglo Basel

**2.3.5. Erhöhung der Mitgliederbeiträge; detaillierte Begründung**

Das Budget und damit auch die Summe der Mitgliedsbeiträge erhöht sich gesamthaft von 1,112 Millionen Franken auf 1,530 Millionen Franken (+ 36 %). Für den Kanton Basel-Landschaft bedeutet das eine Erhöhung des jährlichen Mitgliederbeitrages von 480'000 Franken auf 655'000 Franken (+36 %). Die Anhebung der Mitgliedsbeiträge ist einerseits auf die zusätzlichen Aufwände der kommenden Jahre (AP5 und AP6) zurückzuführen. Andererseits zeigt die Kostenentwicklung der vergangenen Jahre bereits, dass die bisherigen Mitgliedsbeiträge nicht mehr ausreichend waren und die Mehraufwände dank Reserven finanzierbar waren. In den Jahren 2019 und 2020 überstiegen die Ausgaben das Budget jeweils um rund 100'000–120'000 Franken.

*Abbildung 5: Kostenentwicklung Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm Basel 2018-2020 (in CHF)*

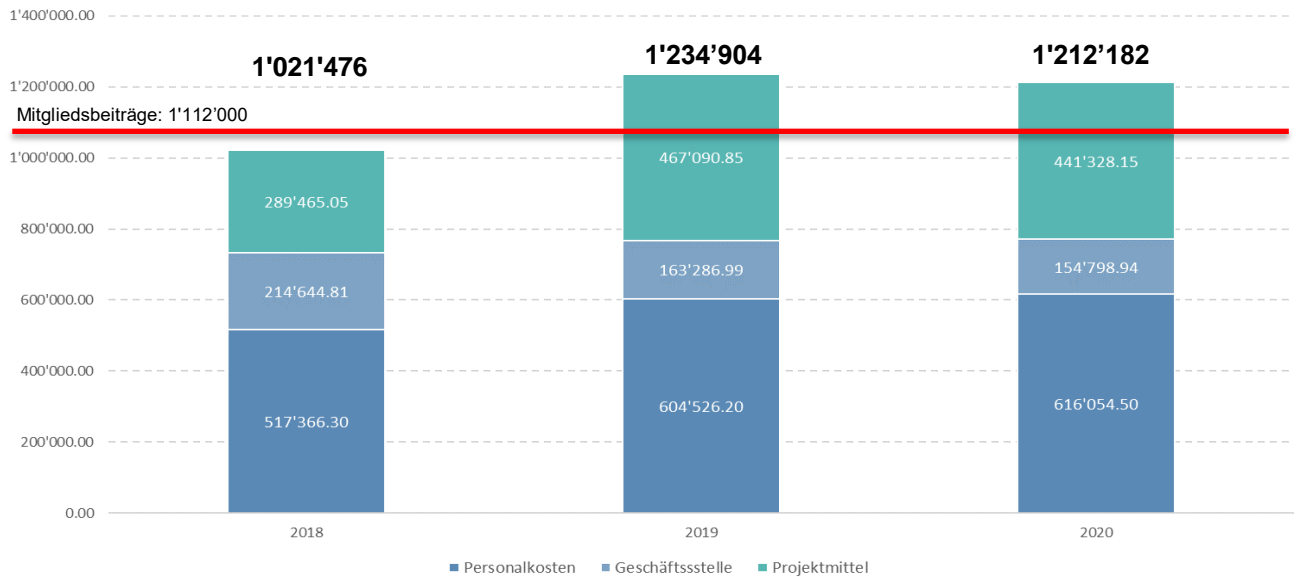


Abbildung 6: Vergleich Budgetperiode 2019-2022 und 2023-2026 (in Mio. CHF) und Begründung der Erhöhung

Mitgliedsbeiträge 2019-2022					Mitgliedsbeiträge 2023-2026				
2019	2020	2021	2022	Summe 19-22	2023	2024	2025	2026	Summe 23-26
1.112	1.112	1.112	1.112	4.445	1.530	1.530	1.530	1.530	6.120

**Inhaltliche Gründe für die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge 2023–2026:**

- Die Begleitung der Umsetzung (Bewirtschaftung Pauschale Massnahmen, Reporting und Controlling) der bereits genehmigten Programmgenerationen (AP1–AP3) ist gesichert (170 Projekte). Ab 2025 kommen die 100–130 Projekte aus der 4. Programmgeneration hinzu.
- Da bei der Umsetzung zunehmend mehr Projekte umgesetzt werden und dadurch auch immer mehr Verträge mit dem Bund und den Projektträgern abgeschlossen sowie Prozesse geregelt werden müssen (z.B. Pauschale Massnahmen), werden Projektmittel für juristische Beratungen sowie Übersetzungsarbeiten (DE/FR) benötigt.
- Die Begleitung des Prüfprozesses der 4. Programmgeneration inkl. Lobbying ist gesichert
- Die Erstellung der 5. Programmgeneration kann garantiert werden
- Bestehende strategische Themen können in der 5. Generation umfassend aktualisiert werden
- Themen aus den Eigenleistungen der 4. Generation wie Konzept Multimodale Drehscheiben, Mobilitätsmanagement und Güterverkehr etc.
- Die Bearbeitung neuer Themen im Agglomerationsprogramm wie Klima und Landschaft werden ermöglicht
- Das Niveau der Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Korridoren kann ausgebaut werden
- Das Niveau der Partizipationsprozesse kann gehalten werden
- Im Hinblick auf die 6. Programmgeneration sind notwendige Vorarbeiten möglich. Die Themen Klima und Landschaft werden voraussichtlich obligatorisch.
- Allgemein nimmt die strategische Abstimmung von Siedlung und Verkehr (Agglomerationsplanung) mehr Stellenwert ein.
- Bei der Öffentlichkeitsarbeit und dem Lobbying etc. kann das Niveau gehalten werden
- Mittel für juristische Beratungen bei Trägerschaftsentwicklungen von Agglo Basel

**Projektmittel (Unterstützung Dritte): (+194'000)**

- Um die inhaltlichen Herausforderungen bewerkstelligen zu können werden zusätzliche Projektmittel für Unterstützung Dritte (Ingenieurbüros) von rund CHF 194'000 p.a. benötigt
- Die grössten Posten für Projektmittel sind: Erarbeitung/Produktion AP: 20 %, Projektmittel für Unterstützung der Korridore: 17 %, GIS/GVM/Grafik: 9 %, Partizipationsprozesse: 9 %, Kombinierte Mobilität/MMD: 7 %

**Personalkosten und Personalnebenkosten: (+216'000)**

- Das Lohnmodell der Agglo Basel bleibt gleich und wird unverändert weitergeführt.
- Die Steigerung der Lohnkosten kommt einerseits über eine Verstärkung von 30-Stellen-% bei der Begleitung der zunehmenden Umsetzungsaufwände (AP1–AP4) und andererseits durch normale Lohnsteigerungen aufgrund der Altersstruktur des Personals zustande. Zudem wird eine personelle Verstärkung für die intensiven Arbeiten mit den Korridoren sowie für die Vertiefungsthemen AP5–AP6 nicht zu umgehen sein (80-100 Stellen-%). Die Geschäftsstelle läuft schon heute personell an der absoluten Belastungsgrenze.
- Bei den Personalnebenkosten spielen zudem die allgemein steigenden Kosten bei den obligatorischen Sozialversicherungen eine Rolle.
- Um die inhaltlichen Herausforderungen meistern sowie die Umsetzung gewährleisten zu können, werden zusätzliche Personalmittel von rund CHF 216'000 p.a. (inkl. Personalnebenkosten) benötigt.

**Geschäftsstellenkosten: (+ 8000)**

- Die Kosten für den Betrieb der Geschäftsstelle sind keine grossen Veränderungen gegenüber dem bisherigen Budget zu erwarten. Die Kosten werden hier laufend überprüft und es wird stets eine Optimierung angestrebt (Verträge Versicherungen, IT-Infrastruktur, Druckkosten etc.).
- Auch die Geschäftsstellenkosten sind jedoch von den allgemeinen Kostensteigerungen betroffen. Ein leichter Anstieg kommt auch über die zusätzlichen Personalressourcen (Umsetzung etc.) zustande (CHF ca. 8'000 p.a.).

- Grösse Posten bei den GS-Kosten sind Marketing (25%), Raumaufwand (21%), Verwaltungsaufwand (21%), Übriger Personalaufwand (15%) und Informatikaufwand (7%).

Die Veränderung der prozentualen Anteile der Kostenblöcke stellt sich im Vergleich der Budgetperiode 2019-2022 und 2023-2026 wie folgt dar (jährliche Kosten):

Kostenblöcke	(1): 2019-2022 in CHF	2019-2022 Anteil in %	(2): 2023-2026 in CHF	2023-2026 Anteil in %	Diff (2) – (1) In CHF
Projektmittel (Unterstützung durch Dritte)	357'000	32%	551'000	36%	+ 194'000
Personalkosten	493'000	44%	688'000	45%	+195'000
Personalnebenkosten	117'000	11%	138'000	9%	+ 21'000
Geschäftsstellenkosten	146'000	13%	154'000	10%	+ 8000
<b>Summe</b>	<b>1'112'000</b>	<b>100%</b>	<b>1'530'000</b>	<b>100%</b>	<b>+ 418'000</b>

Quelle: Agglo Basel

### 2.3.6. Verkürzung der Ausgabenbewilligung 2020–2023 um ein Jahr

Die bestehende Ausgabenbewilligung «Mitgliedsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel Ausgabenbewilligung 2020–2023» soll wie erwähnt bereits per Ende 2022 abgerechnet werden. Im Prozess zum neuen Konzept für die 5. Programmgeneration wurde neben den inhaltlichen Arbeitsschwerpunkten für die kommenden 4 Jahre auch der Ressourcenbedarf und damit auch die Höhe des Budgets grundlegend analysiert. Daraus haben sich Anpassungen an der Höhe der Mitgliedsbeiträge und leichte Anpassungen beim Schlüssel ergeben. Aus diesem Grund soll die bestehende Ausgabenbewilligung [LRV 2019/456](#) nicht ausgeschöpft und auf Ende 2022 beendet werden. Der Mitgliedsbeitrag für das Jahr 2023 wird mit dieser Ausgabenbewilligung für die Jahre 2023–2026 in korrekter Höhe erneut beantragt.

Ein wesentlicher Vorteil dieses Vorgehens ist zudem, dass nach rund 10 Jahren endlich die zeitliche Synchronisation bzgl. der Laufzeiten der Ausgabenbewilligungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt vollzogen werden könnte. Die derzeit gültige Ausgabebewilligung von Basel-Stadt «Ratschlag betreffend Bewilligung der Staatsbeiträge 2021–2025 für den Verein Agglo Basel und betreffend Ergänzung des Bau- und Planungsgesetzes als kantonale Rechtsgrundlage für das Agglomerationsprogramm» (Nr. 20/42/14G vom 14. Oktober 2020) besitzt eine Laufzeit bis 2025. Auch diese Ausgabebewilligung muss aufgrund der oben geschilderten inhaltlichen und strukturellen Veränderungen angepasst werden. Es ist daher dort ebenfalls vorgesehen, diese Ausgabebewilligung auf Ende 2022 vorzeitig zu beenden und analog Basel-Landschaft dem Parlament eine neue Ausgabebewilligung 2023–2026 zum Beschluss vorzulegen.

## 2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Im AFP 2022–25 ([LRV 2021/503](#)) werden folgende Ziele mit Bezug zum Thema «Mobilität» formuliert:

### Mittelfristplanung:

LP 4: Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben.

LP 5: Regionale Raumplanung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden

### Langfristplanung 2022–2031

In Kap. 1.4; Mobilität werden unter anderem folgende strategischen Stossrichtungen formuliert:



Der Regierungsrat will:

- die bestehende Verkehrsinfrastruktur in allen Bereichen erhalten und bedarfsgerecht ausbauen sowie zukunftsweisende Entwicklungen aktiv in die Planungen einbeziehen.
- durch eine intelligente, effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und eine Weiterentwicklung der Infrastruktur das quantitative und das qualitative Entwicklungspotenzial der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung nutzen und steigern.
- das Zentrum und die verdichteten Gebiete der Region entlasten und die überregional und international ausgerichteten Verkehrsströme um das Zentrum herumführen. Dazu sollen die Tangentialverbindungen für den Individualverkehr (IV) und den ÖV in der Region mittels nachfragegerechten Angeboten gefördert werden.
- die aktuellen und künftigen Möglichkeiten der Digitalisierung für eine massgebliche Steigerung der Effizienz im öffentlichen und privaten Verkehr nutzen. Der Kanton BL soll sich als Pilotkanton für neue effiziente Verkehrssysteme anbieten.
- die E-Mobilität als umweltfreundliche Verkehrsform fördern.
- das Potenzial für den Velo- und Fussgängerverkehr in den verdichteten Agglomerationsgebieten und auch für längere Pendlerstrecken nutzen.

Strategische Stossrichtungen:

- Der Kanton Basel-Landschaft ist auch ein Wohnkanton. Die gute Erreichbarkeit ist für ihn von grundlegender Bedeutung. Er investiert deshalb gezielt und unter Berücksichtigung der Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen und sichert so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten.
- Mit dem Bau von Verkehrsinfrastrukturen wird die räumliche Entwicklung massgeblich beeinflusst und gefördert. Der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel und der damit einhergehende Bau des Herzstücks sind Eckpfeiler einer solchen Förderung. Insbesondere die Y-Variante des Herzstücks könnte dazu beitragen, dass der zunehmende grenzüberschreitende Verkehr langfristig über den ÖV abgewickelt wird.
- Tangentialverbindungen sind sinnvoll, damit der Verkehr von A nach B nicht über das ohnehin verkehrlich stark belastete Zentrum geführt werden muss. Es braucht aber entsprechende flankierende Massnahmen, damit die Zersiedelung in den dadurch besser erschlossenen Gebieten nicht zunimmt.
- Der Kanton entwickelt Konzepte zur fachlichen und finanziellen Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilitätslösungen. Versuche und Tests der verschiedensten Formen der Mobilität werden unterstützt (zum Beispiel Versuche mit selbstfahrenden Fahrzeugen, Veloverleihsysteme, etc.).

## **2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum**

Bund:

Art. 17a-d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über [die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel](#) (MinVG; SR 725.116.2)

Kanton:

Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([RBG; SGS 400](#)); Stand 5. Mai 2022

Finanzhaushaltsgesetz vom 1. Januar 2018 ([FHG; SGS 310](#)); Stand 1. April 2022

[Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft](#), Beschluss vom 26. März 2009; Stand Juli 2020



Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

Der Mitgliedsbeitrag für den Kanton Basellandschaft an den Verein Agglo Basel betreffend den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm Basel beträgt ab 2023 pro Jahr 655'000 Franken. In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Mitgliedsbeiträge für 4 Jahre von 2023–2026 beantragt; total **2'620'000 Franken**. Der Verein Agglo Basel ist gemäss Bundesgerichtsentscheid vom 02. Mai 2017 von der Mehrwertsteuer auf Mitgliedsbeiträge befreit.

Die Ausgabenbewilligung wird zulasten der Erfolgsrechnung finanziert.

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation** (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

<i>[Text oder Verweis auf anderes Kapitel] (§ 33 Abs. 2 FHG)</i>				
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)				
<input checked="" type="checkbox"/>	Neu	<input type="checkbox"/>	Gebunden	<input checked="" type="checkbox"/>
				Einmalig
				Wiederkehrend

**Ausgabe** (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2300	Kt:36	Kontierungsobj.:	IA 502286
Verbuchung	<input checked="" type="checkbox"/>	Erfolgsrechnung		<input type="checkbox"/>	Investitionsrechnung
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			2'620'000		

### Erfolgsrechnung

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2023	2024	2025	2026	Total
A	Personalaufwand		30					
A	Sach- und Betriebsaufwand		31					
A	Transferaufwand		36	655'000	655'000	655'000	655'000	<b>2'620'000</b>
A	Bruttoausgabe							
E	Beiträge Dritter*		6					
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>655'000</b>	<b>655'000</b>	<b>655'000</b>	<b>655'000</b>	<b>2'620'000</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im aktuellen AFP 2022–2025 nicht vollständig enthalten; In den Jahren 2023–25 ist im aktuellen AFP 2022–2025 nur ein Betrag von CHF 480'000.- pro Jahr eingestellt. Der Regierungsrat wird in den AFP 2023–2026 einen Betrag von CHF 655'000.- pro Jahr einplanen.

**Weitere Einnahmen** (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):  Ja  Nein

**Folgekosten** (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):  Ja  Nein

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):  Ja  Nein

**Schätzung der Eigenleistungen** (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

Eigenleistungen fallen insbesondere in der Bau- und Umweltschutzdirektion, namentlich im Amt für Raumplanung, im Tiefbauamt sowie im Generalsekretariat/öffentlicher Verkehr an. Die verwaltungsinternen Aufwendungen für das Agglomerationsprogramm 4. Generation (2015–2020) entsprechen insgesamt 40–50 Stellenprozent. Dies entspricht einem verwaltungsinternen Aufwand von rund CHF 100'000 pro Jahr bzw. von CHF 400'000 für die gesamte Periode 2020–2023.

Wenn die Mitgliederbeiträge reduziert werden und z.B. auf dem gleichen Stand wie bisher verbleiben sollen, muss mit höheren Eigenleistungen gerechnet werden, da dann gewisse Aufgaben von der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm nicht mehr geleistet werden können, sondern diese von den Mitgliedern wie dem Kt. BL zu übernehmen sind.

**Strategiebezug** (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):  Ja  Nein

Folgende Ziele Mittelfristplanung gemäss AFP 2022-2025 werden stark gefördert:

LP 4	Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben
LP 5	Regionale Raumplanung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden

(siehe auch Kap. 2.4)

**Risiken (Chancen und Gefahren)** (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Beiträge an Investitionsprojekte	Nichtrealisierung von Projekten kann Malus bei der nachfolgenden Generation Agglomerationsprogramm bedeuten
Grenzüberschreitend sowie mit Siedlung und Landschaft abgestimmte Verkehrsprojekte	Die Planungen im Agglomerationsprogramm Basel müssen gemäss den Bundesvorgaben grenzüberschreitend koordiniert sein.

**Wirtschaftlichkeitsrechnung** (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Bis anhin profitierte die trinationale Agglomeration Basel seit ca. 2006 mit Beiträgen an Infrastrukturprojekte in Höhe von rund 490 Mio. Franken. Über alle Programm-Generationen (inkl. vordringlicher Bedarf, aber noch ohne 4. Generation) wurden dem Kanton Basel-Landschaft rund 290 Mio. Franken an Bundesbeiträgen über den Infrastrukturfonds zugesprochen. Im vordringlichen Bedarf der 1., 2. und 3. Generation entfielen bei den für die gesamte Agglomeration Basel vorgesehenen Beiträgen gemittelt rund 60 % auf den Kanton Basel-Landschaft.

Nachfolgende Auflistung zeigt die Bundesbeiträge für die Gesamtagglomeration, die jeweiligen Anteile des Kantons Basel-Landschaft sowie Projektbeispiele pro Generation (Stand per 31.12.2021)

	Generationen des Aggloprogramms Basel			
	Dringliche Projekte	1. Generation	2. Generation	3. Generation
Gesamt	CHF 197 Mio.	CHF 86 Mio.	CHF 93 Mio.	CHF 110 Mio.
Anteil BL	CHF 149 Mio.	CHF 50 Mio.	CHF 40 Mio.	CHF 48 Mio.
Davon verpflichtet	CHF 149 Mio.	CHF 35 Mio.	CHF 21 Mio.	CHF 33 Mio.

Davon bereits ausbezahlt	CHF 171 Mio.	CHF 24 Mio.	CHF 13 Mio.	CHF 7 Mio.
Beispielprojekte	-Hauptstrasse H2 Pratteln – Liestal A22 (umgesetzt) -Bahnhof Dornach-Arlesheim (umgesetzt)	-Baslerstrasse, Allschwil (umgesetzt) -Ortsdurchfahrt Reinach (umgesetzt) -Bushof Laufen (umgesetzt) -Tram Margarethenstich (offen) -Paket kantonale Velorouten (umgesetzt bzw. in Bau)	-Strassenraumgestaltung Bachgraben (umgesetzt) -H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica) (in Bau) -Tram Doppelspur Binningen «Spiesshöfli» (Baubeginn 2022) -BGK Liestal (Baubeginn ca. ab 2025) -ÖV Drehscheibe Muttenz (Bau ca. 2024)	-Vollanschluss Aesch (in Bau) -Fuss-/Velo-Paket (in Bau) -Bushof Frenkendorf (Bau ab ca. 2023) -Ortsdurchfahrt Therwil (Bau ab ca. 2024) -Bushof Grellingen (Bau ab ca.2026)
Vom Kanton sistierte Projekte	-	-Velostation Dornach Arlesheim -Augst; Umgestaltung Ortsdurchfahrt (Teil BL)	-	-

Von den 290 Mio. Franken sind rund 240 Mio. Franken verpflichtet, was bedeutet, dass gemäss aktuellem Stand konkrete Leistungsvereinbarungen für die Infrastrukturvorhaben gemäss bisher genehmigten Aggloprogrammen mit dem Bund im Umfang von 240 Mio. Franken bestehen. Leistungsvereinbarungen für die sistierten oder offenen Projekte können aber mit dem Bund im Rahmen einer bestimmten Frist noch abgeschlossen werden.

Hinweis: Infolge Teuerung können die ausbezahlten Beiträge höher wie die verpflichteten Beiträge sein – die Beiträge des Bundes sind grundsätzlich immer teuerungsberechtigt.

## 2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanz-haushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## 2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Keine Auswirkungen

## 3. Anträge

### 3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für Mitgliedsbeiträge an den Verein Agglo Basel betreffend den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm Basel wird für die Jahre 2023–2026 eine neue einmalige Ausgabe von 2'620'000 Franken bewilligt.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung.

Liestal, 13. September 2022

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

#### **4. Anhang**

- Landratsbeschluss

## **Landratsbeschluss**

### **über Mitgliederbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm. Ausgabenbewilligung 2023–2026**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für Mitgliedsbeiträge an den Verein Agglo Basel betreffend den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm Basel wird für die Jahre 2023–2026 eine neue einmalige Ausgabe von maximal 2'620'000 Franken (je 655'000 Franken / Jahr) bewilligt.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: