

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2024/665](#) von Christine Frey: «Infrastruktur ohne Ideologie – Aggloprogramm muss allen Verkehrsteilnehmern Nutzen bringen»
2024/665

vom 25. Februar 2025

1. Text der Interpellation

Am 31. Oktober 2024 reichte Christine Frey die Interpellation 2024/665 «Infrastruktur ohne Ideologie – Aggloprogramm muss allen Verkehrsteilnehmern Nutzen bringen» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Das Agglomerationsprogramm der ersten Generation setzte den Fokus auf eine ganzheitliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. So auch in der Agglomeration Basel. Projekte des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs (Fussgänger- und Veloverkehr) sollten schweizweit gefördert und finanziert werden.

Rückblickend zeigt sich, dass Veränderungen im Bereich Verkehr damals tatsächlich umfassender gedacht wurden, als dies heute der Fall ist. Jüngst resultieren dagegen aus ideologischen Beweggründen immer stärkere Benachteiligungen bestimmter Verkehrsträger. Im ersten Programm wurden Projekte hingegen unabhängig von der Art des Fortbewegungsmittels gefördert, wobei ein Grossteil der Investitionen in den Bereich des motorisierten Individualverkehrs floss, in welchem der grösste Handlungsbedarf festgestellt wurde. In den darauffolgenden Programmen spielte dieser Verkehrsträger jedoch nur noch eine untergeordnete Rolle. Dabei besteht kein Zweifel, dass auch der Ausbau von ÖV, Rad- und Fusswegen zur Sicherung einer lebenswerten Umgebung beiträgt.

Gleichermassen sind aber auch viele Menschen auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Während Städte vermehrt auf ÖV und Langsamverkehr setzen, ist das Auto noch immer das wichtigste Verkehrsmittel. Eine einseitige Priorisierung staatlicher Mittel zugunsten von ÖV-Projekten aber führt zwangsläufig zu einer Benachteiligung des Strassenausbaus. Welche Auswüchse jene Tendenzen einer strukturellen Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs inzwischen angenommen haben, zeigt sich beispielsweise entlang der nun öffentlich gemachten Projekte im Fricktal des angrenzenden Kantons Aargau, wo der motorisierte Individualverkehr künftig in Teilen gezielt beschnitten wird, um mehr Raum für Velos und Fussgänger zu schaffen.

Fazit: Um eine nachhaltige und effiziente Mobilität in den Agglomerationen zu gewährleisten, ist eine ausgewogene Förderung sowohl des ÖV als auch des MIV notwendig. Nur durch eine integrative Verkehrspolitik können die vielfältigen Bedürfnisse der Bevölkerung gedeckt, der

Umweltschutz gefördert und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Regionen gestärkt werden.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Existieren im Baselbiet ebenfalls Projekte, die Teil des Agglomerationsprogramms 5. Generation sind, durch deren Umsetzung der motorisierte Individualverkehr beschnitten werden würde?
2. Auf welche Verkehrsträger verteilen sich die – im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms (A-Horizont) geförderten – Projekte im Baselbiet in Bezug auf Anzahl sowie Finanzsumme prozentual?
3. Die Förderung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund ist zu begrüßen. Den Grossteil der Kosten solcher Projekte tragen aber weiterhin die Gemeinden und Kantone. Wie wird im Zuge dessen sichergestellt, dass trotz Finanzierung von ÖV und Langsamverkehr dennoch ausreichend Mittel für den notwendigen Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung stehen?
4. Welche Projekte des Programms haben einen spürbaren Effekt auf die immer wieder im Fokus stehenden Strassenverkehrsstaus im Baselbiet?
5. Wird sich die Regierung in Sachen Agglomerationsprogramm künftig beim Bund für eine stärkere Rückbesinnung auf den Ursprungsgedanken der Agglomerationsprogramme einsetzen, sodass in Zukunft ohne ideologischen Zwang erwiesenermassen dringliche Strassenbauprojekte vorangetrieben werden können?

2. Einleitende Bemerkungen

Agglomerationsprogramme

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Konkret beteiligt er sich im Rahmen des Programms finanziell an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Der Verwendungszweck der Mittel für die Agglomerationsprogramme ist in [Art. 17a des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel](#) (MinVG; SR 725.116.2) beschrieben. Dort ist unter anderem festgehalten: «Die Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist». Diese aktuell gültige Formulierung entspricht exakt dem Gedanken, welchen die Interpellantin für die erste Generation anspricht.

Generell wird für die Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen vom Bund in erster Linie verlangt, dass sie kohärent und nachvollziehbar aus dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet werden (vgl. aktuell gültige [Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr \[zur 5. Generation der Agglomerationsprogramme\]](#) (RPAV), Bundesamt für Raumentwicklung, 01. Februar 2023, S. 30). Verkehrsträger und -arten sind dabei Mittel zum Zweck und werden nicht per se priorisiert oder zurückgebunden.

Der Bund unterscheidet bei den Verkehrsmassnahmen insgesamt neun Kategorien. Die Aufzählung beginnt mit «Kapazität Strasse» und endet mit «Wirtschaftsverkehr und Logistik» (Anhang 3 der [RPAV](#)).

Letztlich liegt die Verantwortung für die Definition der Massnahmen bei den Massnahmenträgern. Der Bund kann nur diejenigen Projekte mitfinanzieren, die von den Massnahmenträgern entwickelt und zur Mitfinanzierung eingegeben wurden.

Obwohl davon auszugehen ist, dass der Bund (verständlicherweise) grosse bzw. teure Projekte genauer überprüft als kleine Projekte – Strassenbauprojekte (wie auch Tramprojekte) sind oftmals grössere Projekte – ist doch aus den Erfahrungen mit der ersten bis vierten Generation des Agglomerationsprogramms Basel festzuhalten, dass die vom Kanton Basel-Landschaft eingegebenen Strassenbauprojekte in aller Regel die angestrebte Mitfinanzierung auch tatsächlich erhalten haben.

Der Regierungsrat erkennt vor diesen Hintergründen keine ideologisch geprägte Benachteiligung von Verkehrsträgern oder -mitteln bei der Mitfinanzierung von Vorhaben im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Zum aktuellen Stand: Die inhaltliche Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel ist abgeschlossen und die endgültigen Inhalte sowie Projektlisten wurden in der Sitzung vom 31. Januar 2025 durch die trinationale politische Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel beschlossen. Im Zeitraum von Anfang Februar bis Mitte April 2025 sind in den Teilräumen zahlreiche politische Beschlüsse zur Einreichung des gemeinsamen Agglomerationsprogramms Basel beim Bund am 20. Juni 2025 vorgesehen.

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 5. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der oben angesprochenen Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) festgehalten sind. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm voraussichtlich bis zum Herbst 2026 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise zu finanzieren. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2027 eine Botschaft zur 5. Generation der Agglomerationsprogramme unterbreiten.

Verkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Landschaft

Es ist dem Regierungsrat ein Anliegen, die Erreichbarkeit des Baselbiets für Privat- und Wirtschaftsverkehr sicherzustellen und Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Er ist der Überzeugung, dass dazu ein stimmiges Gesamtverkehrssystem erforderlich ist und dass es nicht zweckmässig ist, verschiedene Verkehrsarten oder -mittel gegeneinander auszuspielen. Es sei an dieser Stelle auch auf [LRV 2024/461](#), Langfristplanung – Themenfeld LFP4 (S. 22 ff.), verwiesen.

Dementsprechend verfolgt der Regierungsrat – im Zusammenspiel mit den Gemeinden – zahlreiche Vorhaben zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sowohl für den MIV als auch für den ÖV, den Veloverkehr und den Fussverkehr.

Der Regierungsrat richtet sich dabei nach den Vorgaben, welche er vom Landrat erhält – insbesondere in Form von Gesetzen und des kantonalen Richtplans. Unter diesen Vorgaben finden sich solche, welche sich spezifisch auf einzelne Verkehrsträger bzw. -arten beziehen. So z. B. der Auftrag zur Verhinderung bzw. dem Abbau von Staus in § 43a [Strassengesetz \(SGS 430\)](#).

Daneben gibt es Vorgaben, welche sich auf die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln beziehen. So besagt z. B. das Umweltschutzgesetz unter anderem «*Sie [Kanton und Gemeinden] treffen Massnahmen zur Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr*

bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.» (§ 14 Abs. 2 und 3, [Umweltschutzgesetz \(SGS 780\)](#)).

Gefragt ist also kein «überall alles» nach dem Giesskannenprinzip, sondern die zielgerichtete Schaffung guter Voraussetzungen für den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel. Der Regierungsrat begrüsst es daher sehr, dass der Bund mit dem Programm Agglomerationsverkehr, wie oben geschildert, einen breiten Ansatz zur gezielten Förderung aller Verkehrsarten verfolgt.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Existieren im Baselbiet ebenfalls Projekte, die Teil des Agglomerationsprogramms 5. Generation sind, durch deren Umsetzung der motorisierte Individualverkehr beschnitten werden würde?*

Das Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation, enthält neben diversen Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses im MIV (siehe Antwort zu Frage 4) eine Massnahme, bei welcher nennenswert Verkehrsfläche zugunsten des ÖV umgenutzt wird: eine Busspur auf der Bruderholzstrasse (B-Horizont) von Münchenstein nach Bottmingen. Dabei ist jedoch festzuhalten, dass sich an der Grundkonfiguration für den MIV mit je einer Fahrspur pro Richtung nichts ändert. Der notwendige Raum soll primär durch die Eliminierung der Velostreifen geschaffen werden. (Der Veloverkehr wird auf dieser Strecke bereits heute auf einem separaten Veloweg geführt.) Von einer «Beschneidung des motorisierten Individualverkehrs» kann bei dieser Massnahme also nicht gesprochen werden. Die Massnahme stützt sich unter anderem auf die oben zitierten Aufträge aus dem Umweltschutzgesetz sowie auf § 1 des [Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs \(SGS 480\)](#): «Kanton und Gemeinden fördern im Rahmen der Raumplanung vorrangig den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichen und individuellem Verkehr anzustreben.»

Daneben erfolgen in verschiedenen kleineren Projekten Anpassungen im Strassenraum, welche ebenfalls den dargestellten Priorisierungsaufträgen Rechnung tragen. Hier von einer «Beschneidung des motorisierten Individualverkehrs» zu sprechen, erachtet der Regierungsrat als nicht zutreffend.

2. *Auf welche Verkehrsträger verteilen sich die – im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms (A-Horizont) geförderten – Projekte im Baselbiet in Bezug auf Anzahl sowie Finanzsumme prozentual?*

Welche Projekte im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms tatsächlich mitfinanziert werden, entscheidet sich erst nach der Prüfung durch den Bund und dem Beschluss durch die eidgenössischen Räte. Im Folgenden werden die in der Interpellation gewünschten Angaben daher auf Basis des Agglomerationsprogramms dargestellt, wie es für die Einreichung im Juni 2025 vorgesehen ist (derzeit laufendes Beschlussverfahren, siehe einleitende Bemerkungen).

Aufgrund der Einleitung der Interpellation geht der Regierungsrat davon aus, dass die Darstellung der Verteilung auf die Verkehrsarten gewünscht ist. («Verkehrsträger» gemäss Frage im Wortlaut wäre Strasse, Schiene etc. – Schienenprojekte als mitzufinanzierende Massnahmen sind im A-Horizont jedoch keine enthalten.). (Dabei ist zu beachten, dass insbesondere in der Kategorie FVV (Fuss- und Veloverkehr) ein beachtlicher Anteil der Projekte von den Gemeinden stammt, die ebenfalls eine Mitfinanzierung beantragen können.)

Verkehrsart	Anzahl Projekte	Anteil Anzahl	Kosten (Mio. CHF exkl. MwSt.)	Anteil Kosten
MIV	1	12,5 %	21,63	26,1 %
ÖV	3	37,5 %	20,18	24,4 %
FVV	4	50,0 %	41,00	49,5 %
<i>Total</i>	<i>8</i>	<i>100 %</i>	<i>82,81</i>	<i>100 %</i>

Tab. 1: Vorhaben im Kanton BL im A-Horizont der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel

Hinweis: Für kleinere Massnahmen (häufig kommunale Massnahmen) gibt es so genannte «Pauschalpakete» «Aufwertung/Sicherheit Strassenraum», «Neue/Aufwertung Haltestellen» sowie «Fuss- und Veloverkehr»; diese sind in den oben angegebenen Anzahlen jeweils mit 1 enthalten, in den Kosten mit ihren kompletten Kosten.

Das Bild des A-Horizonts für eine Generation in einem Kanton, wie vorstehend dargestellt, ist wenig aussagekräftig für die Wirkungen des Agglomerationsprogramms Basel als Ganzes. Mit dem Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA, siehe auch Antwort zu Frage 4) ist in der nächsten Generation ein komplett anderes Bild zu erwarten. Auch machen die Wirkungen nicht an den Kantonsgrenzen halt und zahlreiche Baselbieterinnen und Baselbieter profitieren täglich von den Massnahmen in anderen Teilen der Agglomeration.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wichtigsten Verkehrsachsen für den MIV im Kanton Basel-Landschaft Nationalstrassen sind und diese zu 100% durch den Bund finanziert werden ([Strategisches Entwicklungsprogramm \(STEP\) Nationalstrassen](#)). Eine solche Finanzierung existiert z. B. für den Veloverkehr nicht. Um ein vollständiges Bild zu erhalten, müssten also die übergeordneten Massnahmen auf den Nationalstrassen ebenfalls mitbetrachtet werden.

3. *Die Förderung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund ist zu begrüßen. Den Grossteil der Kosten solcher Projekte tragen aber weiterhin die Gemeinden und Kantone. Wie wird im Zuge dessen sichergestellt, dass trotz Finanzierung von ÖV und Langsamverkehr dennoch ausreichend Mittel für den notwendigen Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung stehen?*

Der Regierungsrat erachtet, wie oben dargelegt, grundsätzlich Investitionen in alle Verkehrsträger und -arten an den richtigen Orten als notwendig. Die jeweilige Mittelverteilung wird, gestützt auf §§ 15 ff. [Finanzhaushaltsgesetz \(FHG, SGS 310\)](#), im Aufgaben- und Finanzplan bzw. im Investitionsprogramm geregelt. Bei deren Erarbeitung beachtet der Regierungsrat die Investitionsbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger und wägt sie unter Berücksichtigung der einleitend vorgestellten Vorgaben und Grundsätze ab. In den genannten Dokumenten ist ersichtlich, dass wesentlich mehr kantonale Mittel in den Infrastrukturausbau und -unterhalt für den Strassenverkehr als in jenen für den Schienen- oder Veloverkehr fliessen.

Im Hinblick auf die Gemeindeautonomie (§ 47 Abs. 2 [Kantonsverfassung \(KV, SGS 100\)](#)) kommt den Gemeinden grösstmögliche Regelungs- und Vollzugsfreiheit zu. Die Gemeinden können deshalb – im Rahmen von Gesetz und Verfassung – ihre Organisation selber bestimmen. Hierzu gehört in einem gewissen Umfang auch die kommunale Finanzmittelverwendung. Aufgrund dessen können vorliegend keine generellen Aussagen darüber getroffen werden, wie die jeweiligen Einwohnergemeinden im Bereich der Gemeindestrassen (vgl. § 6 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 2 Strassengesetz) sicherstellen, dass genügend Mittel für den notwendigen Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung stehen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Gemeinden gestützt auf § 157c [Gemeindegesetz \(GemG, SGS 180\)](#) ebenfalls über einen Aufgaben- und Finanzplan verfügen und darin entsprechende Mittelzuteilungen vornehmen.

4. *Welche Projekte des Programms haben einen spürbaren Effekt auf die immer wieder im Fokus stehenden Strassenverkehrsstaus im Baselbiet?*

Grundsätzlich haben praktisch alle Projekte mit Wirkungen im Baselbiet auch einen positiven Effekt auf den Verkehrsfluss im MIV. Vorhaben, welche nicht direkt auf den MIV ausgerichtet sind, sondern primär die Attraktivität von Fuss-, Velo- und/oder öffentlichem Verkehr steigern, ermöglichen die Verlagerung von Fahrten auf diese Verkehrsarten und spielen so Kapazität auf den Strassen für jene MIV-Fahrten frei, für die der MIV tatsächlich das zweckmässigste Verkehrsmittel ist. Gleiches gilt für Vorhaben, z. B. im Bereich der Siedlungsentwicklung, welche zur Vermeidung von Fahrten bzw. Reduktion derer Länge beitragen.

Direkte Wirkung auf den Verkehrsfluss des MIV im Kanton BL haben insbesondere auch einige der grossen Massnahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel. Besonders hervorzuheben sind hier:

- Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler flankierender Massnahmen (CHF 15 Mio., B-Horizont)
- Zubringer Bachgraben Allschwil (CHF 405 Mio., B-Horizont)
- Entlastung Raum Augst – Kaiseraugst (CHF 100 Mio., C-Horizont)
- Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen (CHF 41 Mio., C-Horizont)
- Verkehrsmanagement, sogenanntes Pauschalpaket (CHF 4 Mio., C-Horizont)

Ergänzend und über das Instrument Agglomerationsprogramm hinaus schauend sei an dieser Stelle auf den jährlich publizierten [Verkehrsflussbericht \(aktueller Stand per 31.12.2023\)](#) verwiesen.

5. *Wird sich die Regierung in Sachen Agglomerationsprogramm künftig beim Bund für eine stärkere Rückbesinnung auf den Ursprungsgedanken der Agglomerationsprogramme einsetzen, sodass in Zukunft ohne ideologischen Zwang erwiesenermassen dringliche Strassenbauprojekte vorangetrieben werden können?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen sowie der vorstehenden Antwort zur Frage 5 aufgezeigt, werden auch Strassenbauprojekte in umfassender Form durch die Agglomerationsprogramme gefördert. Die Regierung wird sich sowohl innerhalb des Vereins Agglo Basel als auch gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass sowohl Strassenbauprojekte wie auch ÖV- und Veloprojekte weiterhin ohne «Ideologiefilter» gemäss ihrer Wirkung beurteilt werden.

Liestal, 25. Februar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich