



2007-014

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Beitrag an die Planung und Realisierung des Projektes
"Schweiz*Mobil*"**

vom 23. Januar 2007

1. Zusammenfassung

Mit dem Projekt "Schweiz*Mobil*" soll die Schweiz weltweit als führend für nachhaltige kombinierte Mobilität mit neuen verbesserten Angeboten für Freizeit, Tourismus und Alltag positioniert werden. Es werden national hervorragende Routen und Routenhöhepunkte für Wandern, Velowandern, Mountain Bike, Inline Skating und Paddeln bestimmt, die nach einheitlichen Grundsätzen signalisiert und an sogenannten Serviceorten mit dem ÖV und IV verknüpft werden. Die Angebote werden mit kundenfreundlichen, modernen Mitteln kommuniziert und verkauft. Angesprochen werden die gesamte Schweizer Bevölkerung und ausländische Gäste.

Die Kosten von "Schweiz*Mobil*" werden zu je 45% vom Bund und den Kantonen und zu 10% von den beteiligten privaten Organisationen und Unternehmungen finanziert. Massgebend für die Bemessung der Kantonsanteile sind die Kriterien "Anteil Angebot" und "Anteil Bevölkerung". Gemäss diesem Finanzierungsschlüssel entfallen auf den Kanton Basel-Landschaft 159'000.- Franken als einmaligen Beitrag. Zusammen mit den Kosten für die Signalisation der Mountain Bike-Route ergibt sich ein Gesamtbetrag von Fr. 166'500.-.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Das Projekt "Schweiz <i>Mobil</i> "	3
3.	Bisheriges Vorgehen	3
4.	Angebot "Schweiz <i>Mobil</i> " im Kanton Basel-Landschaft	4
5.	Rechtliche Grundlagen	5
6.	Kosten	5
7.	Antrag	8

2. Das Projekt "SchweizMobil"

Mit dem Projekt "SchweizMobil" soll die Schweiz weltweit als führend für nachhaltige kombinierte Mobilität mit neuen verbesserten Angeboten für Freizeit, Tourismus und Alltag positioniert werden. Es werden national hervorragende Routen und Routenhöhepunkte für Wandern, Velowandern, Mountain Bike, Inline Skating und Paddeln bestimmt, die nach einheitlichen Grundsätzen signalisiert und an sogenannten Serviceorten (in der Regel grössere Orte mit Bahnhöfen) mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr verknüpft werden. Die Angebote werden mit kundenfreundlichen, modernen Mitteln (Internet und Print) kommuniziert und verkauft. Angesprochen werden die gesamte Schweizer Bevölkerung und ausländische Gäste. Profitieren soll aber nicht nur die Freizeit- und Tourismusmobilität; die neuen und verbesserten Angebote dienen auch dem Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr.

Als Ziele werden genannt:

- Mehr Angebote für auf menschlicher (Muskel-)Kraft beruhende Mobilität bei optimaler Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und besserer Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr in Freizeit, Tourismus und Alltag
- Bessere touristische Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz
- Nachhaltige Entwicklung von Tourismus und Verkehr

Die Trägerschaft des Projektes "SchweizMobil" setzt sich aus verschiedenen Bundesämtern, den Kantonen und privaten Organisationen aus den Bereichen Verkehr, Breitensport und Tourismus zusammen. Entwickelt und realisiert wird "SchweizMobil" durch die gemeinnützige Stiftung Veloland Schweiz.

Das Projekt "SchweizMobil" beansprucht ein Budget von total maximal 15 Mio Fr. für die Planung und Realisierung. Das Projektbudget wird in einer Public-Private-Partnership finanziert mit folgendem Kostenteiler: 45% Bundesämter, 45% Kantone, 10% private Organisationen/Unternehmungen (vgl. Beilage "SchweizMobil: Übersicht Budget/Finanzierung"). Kantone und Private leisten grundsätzlich Globalbeiträge an das Projektbudget nach einem zum voraus erarbeiteten Schlüssel. Der Finanzierungsschlüssel für die Kantone basiert auf den Kriterien "Anteil Angebote" (Gewicht 50%) und "Anteil Bevölkerung" (50%) (vgl. Beilage "Finanzierungsschlüssel Kantone").

Die Eröffnung von "SchweizMobil" ist für 2008 vorgesehen. In der Betriebsphase ab 2008 erwachsen den Kantonen keine festen, wiederkehrenden Kosten. Erwünschte Investitionen in Qualitätsverbesserungen und Ergänzungen des Angebots "SchweizMobil" erfolgen nur in Absprache resp. auf Wunsch der zuständigen Stellen und sind von diesen separat zu finanzieren.

3. Bisheriges Vorgehen

Die Stiftung Veloland Schweiz hat den Kantonen das Projekt "SchweizMobil" erstmals am 12. Mai 2003 mit einem Beitragsgesuch (Kanton BL: Fr. 268'000.-) unterbreitet. Mit Schreiben vom 22. Mai 2003 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion das Beitragsgesuch aufgrund der damaligen finanziellen Situation abgelehnt. Ein Jahr später im Mai 2004 hat die Stiftung Veloland Schweiz ein überarbeitetes Beitragsgesuch in der Höhe von Fr. 171'000.- eingereicht. Die Bau-

und Umweltschutzdirektion hat auch dieses Beitragsgesuch ablehnen müssen (Schreiben vom 16. Juni 2004).

Inzwischen haben sämtliche Kantone ausser Basel-Landschaft dem Projekt "SchweizMobil" zugestimmt und entsprechende Beiträge zugesichert. Das Projekt "SchweizMobil" konnte finanziell nochmals optimiert werden, so dass eine weitere Reduktion des benötigten Beitrages für unseren Kanton resultierte (vgl. Kapitel 6).

Mit Schreiben vom 11. Mai 2006 stellte die Bau- und Umweltschutzdirektion ein Beitragsgesuch an die Lotteriefondsverwaltung zur Realisierung von "SchweizMobil" im Kanton Basel-Landschaft. Im Auftrag der Lotteriefondsverwaltung hat die Stiftung Veloland Schweiz mit Schreiben vom 15. August 2006 ein gleichlautendes Beitragsgesuch mit zusätzlichen Unterlagen eingereicht. Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion hat die Beitragsgesuche mit Schreiben vom 14. November 2006 abgelehnt. Sie stützt sich dabei auf das Gutachten des Rechtsdienstes des Regierungsrates vom 13. November 2006, worin festgestellt wird, *"dass das Projekt "SchweizMobil" Aktivitäten umfasst, die in unserem Kanton unmittelbar zu den gesetzlich geregelten öffentlichen Aufgaben gehören oder deren Förderung das basellandschaftliche Recht zur gesetzlichen Aufgabe erklärt"*. Der Rechtsdienst weist darauf hin, dass es sich beim Projekt "SchweizMobil" ohne Zweifel um ein Gemeinschaftsprojekt der Tourismusförderung gemäss § 1 des Tourismusgesetzes BL handelt, für welche der Landrat Kredite sprechen kann.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass der Kanton Basel-Landschaft in diesem nachhaltigen und vorbildhaften gesamtschweizerischen Projekt nicht abseits stehen darf. Ein Mitwirken des Kantons Basel-Landschaft hat auch darum höchste Priorität, weil nur so der Anschluss des Kantons Basel-Stadt und die Realisierung der vorgesehenen internationalen bzw. nationalen Routenangebote mit Teilstrecken im Kanton Basel-Landschaft in kundengerechter Qualität sichergestellt werden können.

4. Angebot "SchweizMobil" im Kanton Basel-Landschaft

Die Konzept- und Planungsarbeiten zu den "SchweizMobil"-Routen, d.h. die Wahl der nationalen Routen und Routen-Highlights zu einem Wanderland Schweiz (einschliesslich verschiedener Routen des Projektes "Kulturwege Schweiz" von ViaStoria, Bern), Veloland Schweiz, Mountainbikeland Schweiz, Skatingland Schweiz und Paddelland Schweiz, zu einer einheitlichen Routensignalisation und zur kundenfreundlichen Kommunikation aller Angebote sind im Gange. Sie sollen bis anfangs 2007 im Wesentlichen abgeschlossen sein.

Das Routenangebot im Kanton Basel-Landschaft (auf der Basis von Routenkonzept und Gesuchsgrundlage August 2006) umfasst:

- Wanderland: ca. 55 km bestehend aus:
 - Jura Höhenweg (Nationale Route Nr. 5)
 - ViaJura (Teil von "Kulturwege Schweiz", Basel-Laufen-Delémont-Biel)
 - Routen-Highlight im Jura (Routenführung noch offen, Idee: Liestal-Solothurn via Wasserfallen)

- Veloland Schweiz: ca. 54 km
 - Nationale Routen Nr. 2, 3 und 7 (bereits ausgeführt)
 - Regionale Routen Nr. 23 (Basel-Trametan), 54 (Mont Soleil-Liestal) und 71 (Dornach-Bretzwil-Huttwil) (bereits ausgeführt)
- Mountainbikeland: ca. 30 km
 - Swiss Jura Bike (Nationale Route Nr. 3, Nyon-Basel)
- Skatingland Schweiz, Paddelland Schweiz: bis 2008 kein Angebot

5. Rechtliche Grundlagen

Gemäss §§ 1 und 5 des Tourismusgesetzes BL vom 19. Juni 2003¹ kann der Landrat zur Stärkung des basellandschaftlichen Kantonsgebietes als Reise- und Tourismusziel Beiträge an interkantonale, regionale und überregionale Gemeinschaftsprojekte der Tourismusförderung sprechen.

Mit Gutachten vom 13. November 2006 hat der Rechtsdienst des Regierungsrates festgestellt, dass es sich beim Projekt "Schweiz*Mobil*" ohne Zweifel um ein solches Gemeinschaftsprojekt handelt.

Im Weiteren enthalten das kantonale Strassengesetz², das Dekret über den Regionalplan Fuss- und Wanderwege³ sowie der Regionalplan Radrouten⁴ weitere Bestimmungen, die sich auf die Bereiche "Wandern" und "Velofahren" beziehen. So beschliesst der Landrat u.a. über zusammenhängende Netze für regionale Radrouten und Wanderwege.

6. Kosten

Der Grundbeitrag für den Kanton Basel-Landschaft gemäss Finanzierungsschlüssel Kantone beträgt Fr. 159'000.-. Für die Beitragsberechnung massgebend ist neben der Bevölkerungszahl das Routenangebot (vgl. Beilage "Finanzierungsschlüssel Kantone"). Der Grundbeitrag von Fr. 171'000.- gemäss Beilage konnte auf einen Betrag von Fr. 159'000.- reduziert werden (vgl. Kapitel 3).

Die Signalisation der Angebote im Bereich Mountain Bike ist nicht im Projekt "Schweiz*Mobil*" enthalten. Die Planung (Stand Januar 2007) sieht eine Mountain Bike-Route Basel-Nyon vor, die über ca. 30 km durch den Kanton Basel-Landschaft führt. Wird der gleiche Ansatz zu Grun-

¹ GS 34.1340

² GS 29.252

³ GS 31.490

⁴ LRB Nr. 1647 vom 29.10.98

de gelegt wie bei den Wanderwegen, so resultieren Kosten in Höhe von Fr. 7'500.- für die Signalisation der Mountain Bike-Route. Die Finanzierung dieser Signalisation muss durch den Kanton erfolgen. Zum Grundbeitrag von Fr. 159'000.- ist deshalb der Betrag für die Signalisation der Mountain Bike-Route zu addieren, womit sich ein Gesamtbetrag von Fr. 166'500.- ergibt.

Die Signalisation der Angebote im Bereich Wandern sind im Projekt "SchweizMobil" enthalten. Aufgrund der Projektentwicklung wird der für die Signalisation budgetierte Betrag wieder den Kantonen zurück erstattet. Mit diesem Betrag müssen die Kantone die notwendigen Signalisationen selbständig tätigen. Für den Kanton Basel-Landschaft werden Fr. 13'750.- rückerstattet (entspricht 55 km à 250.-), die für die Signalisation der neuen Wanderangebote zu verwenden sind. Mit diesen Signalisationsarbeiten soll der Verein Wanderwege beider Basel betraut werden, der bereits heute im Auftrag des Amtes für Raumplanung die Signalisation des kantonalen Wanderwegnetzes erstellt und betreut.

Für die definitive Festlegung der Angebote greift "SchweizMobil" auf die Kenntnisse von Experten oder Fachorganisationen vor Ort zurück. Diese werden für ihren Aufwand entschädigt. So fließen ca. Fr. 8'000.- indirekt wieder in den Kanton Basel-Landschaft zurück.

Nach Abschluss der Planungs- und Realisierungsphase werden den mitfinanzierenden Projektträgern keine festen, wiederkehrenden Betriebskosten erwachsen. Die Kontrolle und der Unterhalt der Signalisationen erfolgen im Rahmen der bereits bestehenden Regelungen durch das Amt für Raumplanung (Wanderwege) und das Tiefbauamt (Radrouten) und verursachen keine zusätzlichen Kosten.

Die Subventionsvoraussetzungen gemäss § 6 Absatz 2 Bst. a-e des Finanzhaushaltsgesetzes vom 18. Juni 1987⁵ sind wie folgt erfüllt.

- rechtliche Grundlage (Bst. a):
§§ 1 und 5 des Tourismusgesetzes BL vom 19. Juni 2003⁶
- Nachweis eines öffentlichen Interesses an der Aufgabenerfüllung (Bst. b):
Auf- und Ausbau eines nationalen Routennetzes für den Langsamverkehr (LV) fördert eine im öffentlichen Interesse liegende nachhaltige Mobilität für Freizeit, Tourismus und Alltag. Im Einzelnen bedeutet dies
 - Volkswirtschaftlicher Nutzen: Erwarteter Umsatz pro Jahr: ca. 500 Mio. Franken. In diesen Bereich gehört auch der regionalwirtschaftliche Nutzen, profitieren doch in erster Linie ländliche Gebiete (sofern minimales touristisches Angebot). Mehr aktive körperliche Bewegung ist auch gesundheitspolitisch höchst erwünscht und trägt zur Senkung von Krankheitskosten infolge mangelnder Bewegung bei.
 - Sozialer Nutzen: Bessere Langsamverkehrsangebote animieren zu mehr Langsamverkehr und aktiver Bewegung, was erwiesenermassen positive Auswirkungen auf die physi-

⁵ GS 29.492

⁶ GS 34.1340

sche und psychische Gesundheit hat. Aktivitäten in Natur und Landschaft fördern zudem das Verständnis für die dauerhaften Werte intakter Kultur- und Naturlandschaften, was dem öffentlichen Interesse an deren Erhaltung dient.

- Ökologischer Nutzen: Gute Bedingungen für den Langsamverkehr sind Voraussetzung für vermehrte Verzicht auf private motorisierte Verkehrsmittel, was mithilft, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Das hat ebenfalls gesundheitspolitischen Nutzen.
- Nachweis, dass eine Aufgabe ohne die Subvention nicht oder nicht hinreichend erfüllt werden kann (Bst. c):
Es geht bei "SchweizMobil" um die Bereitstellung einer nationalen Routeninfrastruktur, die bei den gegebenen Zuständigkeiten und Aufgabenteilung zwischen öffentlichen und privaten Investoren nicht ohne Finanzhilfen der öffentlichen Hand realisiert werden kann. Die nach Realisierung der Angebote profitierenden privaten Personen/Unternehmungen können nicht zur Finanzierung der Investition herangezogen werden (analog Strassenbau). Der zu erwartende Profit für die Einzelnen kann nicht zum Voraus quantifiziert werden. Somit ist es nicht möglich, einen Finanzierungsschlüssel anzuwenden, der die einzelnen potentiellen Nutzniessenden zur Finanzierung von "SchweizMobil" heranzieht. Es handelt sich vielmehr um eine typische öffentliche Aufgabe, die dem Gemeinwesen einen "return on investment" in Form von Steuern (v.a. MWSt, Einkommenssteuern), Abgaben und Gebühren sichert. Der budgetierte Beitrag von 10% der Investition, der durch Private zu finanzieren ist, hat sich bereits als ambitionöse Grösse erwiesen, da einzelne Organisationen stellvertretend für die potentiellen Nutzniessenden Beiträge leisten müssen.
- Gewährleistung der sachgerechten Aufgabenerfüllung durch den Subventionsempfänger (Bst. d.):
Das Projekt "SchweizMobil" hat eine Planungs- und Realisierungszeit von 2004 - 2008. Die Planungsphase wird im Frühjahr 2007 mit grossem Erfolg abgeschlossen werden können. Es kann heute festgestellt werden, dass voraussichtlich alle offerierten Leistungen (gemäss Projektbeschreibung vom Mai 2004) erbracht werden können. Sachgerecht wird das Ergebnis sein, da es in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen, zuständigen Bundesstellen und Planungs- sowie Tourismusorganisationen entwickelt wird. Die inhaltliche Projektkontrolle wird institutionell durch einen Trägerschaftsausschuss (mit 3 Vertretern aus den Kantonen) und durch eine Trägerschaftskonferenz von allen mitfinanzierenden Trägern sichergestellt. Die laufende finanzielle Kontrolle erfolgt durch den Delegierten der Kantone, Dr. George Ganz sowie durch Ernst&Young als anerkannte buchprüfende Unternehmung.
- Nachweis angemessener Eigenleistungen des Subventionsempfängers und Nutzung seiner Ertragsmöglichkeiten (Bst. e):
Die Stiftung Veloland Schweiz hat kein substantielles Vermögen. Ihre Mittel (rund 0.5 Mio. Franken) stammen aus einer Schenkung der Trägerschaft des Projektes Veloland Schweiz, nachdem der Aufbau von Veloland Schweiz etwas günstiger als budgetiert realisiert werden konnte. Sie finanziert sich fast ausschliesslich über neue Projekte, für die sie von Fall zu Fall öffentliche und in geringerem Mass private Investoren gewinnen muss. Die Erträge bestehen aus Mitgliederbeiträgen von wenigen tausend Franken und von Partnerbeiträgen der Nutzniessenden (Gastgewerbe, ÖV, Verlag). Die Einkünfte decken die jährlichen Aufwendungen nicht. Die Stiftung zehrt von ihrem kleinen Vermögen. Sie ist demzufolge nicht in der Lage, eigene Mittel zu investieren. Eigenleistungen zum Nutzen der Auftragnehmerin erbringt die Projektleitung im Umfang von ca. 20% des Projektbudgets.

Die Leistungen im Rahmen des letztlich verfügbaren Budgets werden einerseits durch die von der Stiftung Veloland Schweiz ("Auftragnehmerin") mandatierte Projektleitung und andererseits durch die von der Projektleitung beauftragten und vom Delegierten für Finanzen (Dr. G. Ganz) genehmigten Dritten erbracht. Dies sind Fachorganisationen (z.B. Wanderorganisationen), Schweiz Tourismus, SBB, Verlage, Druckereien etc., die von der Auftragnehmerin für die Erfüllung spezifischer Leistungen beauftragt werden. Trägerschaftsausschuss und Trägerschaftskonferenz haben die im Projektbeschrieb dargestellten Leistungen genehmigt und kontrollieren deren Umsetzung.

Die Einhaltung der Auflagen und Bedingungen und die richtige Erfüllung der subventionierten Aufgabe gewährleistet das Amt für Raumplanung der Bau- und Umweltschutzdirektion. Die darin eingebettete Fachstelle für Fuss- und Wanderwege ist Ansprechperson für die Projektleitung "SchweizMobil" und koordiniert sämtliche Planungs- und Projektierungsarbeiten mit den übrigen betroffenen Verwaltungsstellen und den betroffenen Gemeinden.

7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal 23. Januar 2007

Im Namen des Regierungsrates

die Vizepräsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

- SchweizMobil, Finanzierungsschlüssel der Kantone
- SchweizMobil: Übersicht Budget/Finanzierung, Stand Dezember 2006
- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

Landratsbeschluss

über Beitrag an die Planung und Realisierung des Projektes "SchweizMobil"

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die §§ 1 und 5 des Gesetzes vom 19. Juni 2003 zur Förderung des Tourismus, beschliesst:

1. Für die Planung und Realisierung des Projektes "SchweizMobil" wird ein einmaliger Beitrag von Fr. 166'500.- bewilligt.
2. Der Kredit im Budget 2007 von Fr. 100'000.- im Konto 2351.36500-000 ist um Fr. 166'500.- auf Fr. 266'500.- zu erhöhen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: