



BVD/P 181410

## **Erläuterungen zur Totalrevision der Verordnung über den Pendlerfonds bzw. neu Mobilitätsfonds vom 18. Dezember 2012 (Pendlerfondsverordnung bzw. neu «Mobilitätsfondsverordnung»)**

### **1. Ausgangslage**

Die Verordnung über den Pendlerfonds (SG 780.300) regelt die Vergabe der Beiträge aus dem Pendlerfonds. Bisher werden Investitions- und Betriebskosten von Projekten Dritter zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs mitfinanziert, um so diesen vom Privatauto auf den öffentlichen Nahverkehr oder das Velo zu verlagern.

Mit der Revision des Umweltschutzgesetzes (USG BS, SG 780.100) ergeben sich seit der Inkraftsetzung im August 2022 weitreichende Änderungen für den bestehenden Pendlerfonds. Der Pendlerfonds wird auf Beschluss des Grossen Rats zu einem Mobilitätsfonds ausgebaut.

Mit den Mitteln des Mobilitätsfonds können gemäss dem neu eingeführten § 19<sup>ter</sup> USG die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten jedes Projekts mitfinanziert werden, das zu einer nachhaltigen Mobilität und einer Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt beiträgt. Als subsidiär bezeichnet das Gesetz die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen sowie die Anwohnerparkplätze in Quartierparkings.

Ein Anliegen des Grossen Rates ist die aktive Initiierung geeigneter Projekte. In Ergänzung zur bisherigen «passiven» Projektförderung durch die Projektgesuche Dritter ist der Kanton neu gefordert, Projekte in Basel-Stadt zu erarbeiten und zu realisieren. Zudem sollen mittels des Mobilitätsfonds geeignete Projekte ausserhalb des Kantons mit den zuständigen Behörden in der trinationalen Agglomeration entwickelt und vorangetrieben werden (Projektentwicklung).

### **2. Kernelement der Mobilitätsfondsverordnung**

Die Mobilitätsfondsverordnung unterscheidet zwischen Projekten Dritter (Projektförderung), Projekten Basel-Stadt und Projektideen (Projektentwicklung). Mit den eingereichten Projektgesuchen stellen die Projekte Dritter die bisherige passive Projektförderung dar, die mit der Erweiterung zum Mobilitätsfonds aber umfassend angepasst wird (siehe §§ 3 bis 6).

Mit den Projekten Basel-Stadt und den Projektideen (Projektentwicklung) stellt die Mobilitätsfondsverordnung zwei neue Gefässe zur Verfügung, um Projekte und Ideen aktiv zu initiieren, voranzutreiben und im Falle der Projekte Basel-Stadt diese auch eigenständig zu planen und umzusetzen.

Für die Projekte Basel-Stadt gelten die Bestimmungen der §§ 7 bis 10 und für die Projektideen (Projektentwicklung) die §§ 11 bis 13.

Weiter werden die Verwaltung des Mobilitätsfonds inkl. der Aufgabenteilung des Fondsrats und der Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds sowie die Entscheidkompetenzen und Auszahlung von Beiträgen in den §§ 14 bis 20 klarer geregelt.

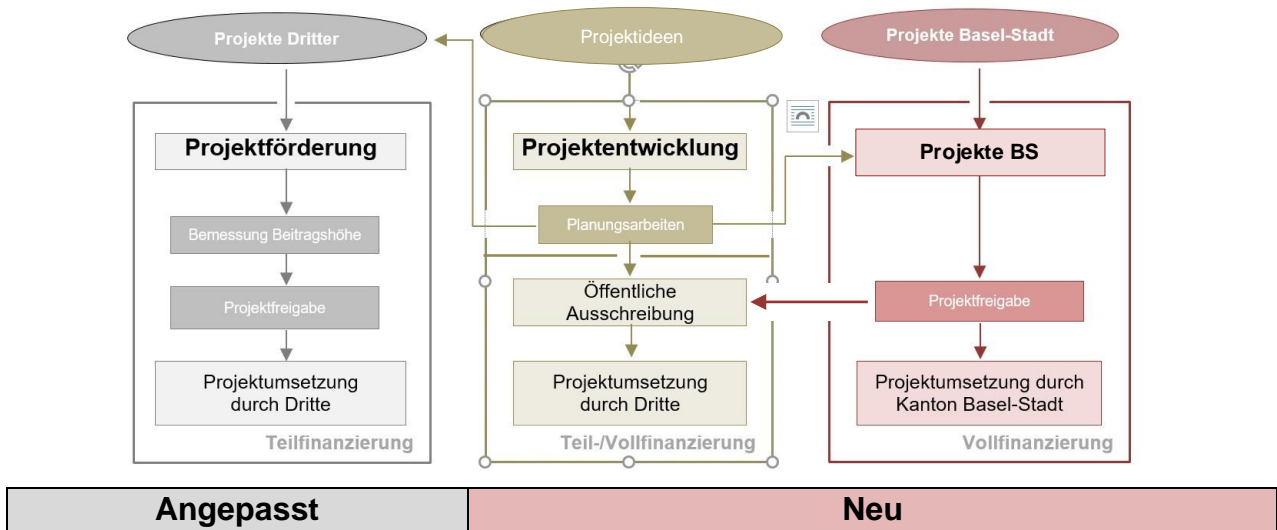


Abb. 1: Projektkategorien des Mobilitätsfonds

### 3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Verordnung über den Mobilitätsfonds (Mobilitätsfondsverordnung)

Der Grosse Rat hat die Mittel, die in den Mobilitätsfonds fliessen, wesentlich erhöht und infolgedessen auch den Verwendungszweck des bisherigen Pendlerfonds erweitert (siehe Ausgangslage, Kapitel 1). Damit einher geht dessen Umbenennung. Die Umbenennung erfolgt in unterschiedlichen Titeln und Paragraphen der Mobilitätsfondsverordnung.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 19<sup>ter</sup> des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991<sup>1)</sup>, beschliesst:

<sup>1)</sup> § 1 Abs. 1: SG 780.100.

Mit der Revision des Umweltschutzgesetzes wird der § 19<sup>ter</sup> USG BS eingeführt, der sich dem Mobilitätsfonds annimmt und diesen auf Gesetzesstufe regelt. Der Paragraph ist Grundlage der Mobilitätsfondsverordnung und ist einleitend zu benennen.

### 3.1 Erläuterungen zum Kapitel 1. Allgemeine Bestimmungen

#### § 1 Zweck des Mobilitätsfonds

<sup>1</sup> Mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds können im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel <sup>2)</sup> Projekte und Projektideen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität mitfinanziert werden.

<sup>2</sup> Es können Beiträge an Planungs-, Investitions- und Betriebskosten geleistet werden.

---

<sup>2)</sup> § 2 Abs. 1: Gemäss Definition der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

Mit der Erweiterung des Pendlerfonds geht einher, dass nicht einzelne Verkehrsmittel und -zwecke unterstützt werden, sondern die Mobilität als Ganzes betrachtet wird. Der Bezug auf den Pendlerverkehr im Absatz 1 der Pendlerfondsverordnung ist daher zu einschränkend.

Ziel des Mobilitätsfonds ist die Finanzierung möglichst vieler und möglichst unterschiedlicher Projekte und Projektideen zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Perimeter der trinationalen Agglomeration. Als nachhaltig gelten solche Projekte, die umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten gemäss § 13 USG BS fördern (flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend).

Der Perimeter der trinationalen Agglomeration umfasst derzeit die unter <https://www.aggloprogramm.org/de/agglomerationsprogramm.html> aufgeführten Gemeinden.

#### § 2 Kein Rechtsanspruch auf Beitragsvergabe

<sup>1</sup> Auf Beiträge aus dem Mobilitätsfonds besteht kein Anspruch.

<sup>2</sup> Die Beitragsvergabe kann unter Auflagen erfolgen.

In der Mobilitätsfondsverordnung wird zwischen Projekten Dritter, Projekten Basel-Stadt und Projektideen der Projektentwicklung unterschieden. Mit dieser Aufteilung ist der Rechtsanspruch übergeordnet zu regeln. Der neue § 2 ersetzt den § 7 der Pendlerfondsverordnung.

Auf einen Beitrag aus dem Mobilitätsfonds besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch. Dies gilt auch dann nicht, wenn alle Voraussetzungen für eine Finanzierung gegeben sind. Ob und in welcher Höhe ein Mobilitätsfondsbeitrag gesprochen wird, ist in den §§ 6, 10 und 13 sowie dem § 17 der Mobilitätsfondsverordnung geregelt. Dem Entscheid zugrunde liegt immer eine fachliche Einschätzung auf Basis einer Beurteilung von Wirkung und Nutzen. Die Beurteilung erfolgt mittels quantitativen Kriterien und – wenn diese nicht vorhanden oder nur aufwendig zu ermitteln sind – mittels qualitativen Kriterien. Der Mobilitätsfondsrat arbeitet dafür mit dem Bau- und Verkehrsdepartement – namentlich mit der für die Beurteilung zuständigen Geschäftsstelle des Mobilitätsfonds – zusammen und spricht projektbezogene Empfehlungen aus (siehe §§ 15 und 16).

Bei den im Absatz 2 erwähnten Auflagen handelt es sich um Voraussetzungen, Bedingungen oder Pflichten, die von der gesuchstellenden Person erfüllt sein müssen, damit Beiträge aus dem Mobilitätsfonds für Projekte und Projektideen vergeben werden. Die Auflagen sollen eine gesuchskonforme Umsetzung bzw. eine Umsetzung zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität in Basel sicherstellen. Das Bau- und Verkehrsdepartement bestimmt die Auflagen im Namen des Kantons und in Abstimmung mit dem Mobilitätsfondsrat. Die Auflagen werden einerseits bei den Vergabeentscheiden gemäss § 17 und andererseits in den Vergabevereinbarungen resp. zwischen Kanton

und beitragsempfangender Person gemäss § 15 verschriftlicht. Im Rahmen der Umsetzungskontrollen gemäss § 19 achtet die Geschäftsstelle im Namen des Kantons auf die Einhaltung der Auflagen.

### 3.2 Erläuterungen zum Kapitel 2. Projekte Dritter

#### 2. Projekte Dritter

Die Projekte Dritter, die Projekte Basel-Stadt sowie die Projektentwicklung (Projektideen) erhalten in der Mobilitätsfondsverordnung ein eigenes Kapitel. Alle dem Kapitel unterstellten Paragraphen beziehen sich auf die Projekte Dritter.

#### § 3 Definition

<sup>1</sup> Projekte, die nicht in die Zuständigkeit des Kantons fallen, gelten als Projekte Dritter.

<sup>2</sup> Gesuchstellende Personen können Private sowie öffentlich-rechtliche Einrichtungen oder Gebietskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung sein.

Die Projekte Dritter liegen nicht in der Zuständigkeit der Kantonsverwaltung Basel-Stadt. Unter gesuchstellende Person ist sowohl eine natürliche als auch juristische Person zu verstehen. Konkret bedeutet dies: Entweder sind Private inner- oder ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verantwortlich (u.a. Unternehmen oder Privatpersonen). Oder öffentlich-rechtliche Einrichtungen inner- oder ausserhalb des Kantons (u.a. die BVB, die BLT oder die IWB) sowie Gebietskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung (u.a. andere Kantons- oder Gemeindeverwaltungen) sind zuständig für die Planung und Umsetzung der Projekte Dritter. Als Dritte gelten auch die Gemeinden Riehen und Bettingen, wenn diese auf ihren Gemeindestrassen ein Projekt erarbeiten und Beiträge aus dem Mobilitätsfonds beantragen. Für die Kantonsstrassen durch Riehen und Bettingen ist aber der Kanton Basel-Stadt zuständig. Projekte, die auf Kantonsstrassen liegen und die über den Mobilitätsfonds finanziert werden sollen, gelten als Projekte Basel-Stadt (siehe § 7).

Die Projekte Dritter können inner- oder ausserkantonale liegen, jedoch immer innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel (vgl. § 1).

#### § 4 Beitragsfähige Projekte Dritter

<sup>1</sup> Mitfinanziert werden können alle Mobilitätsprojekte, die zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems im Kantonsgebiet führen.

Die Einstiegshürde für die Projekte Dritter ist bewusst niedrig gewählt, um zweckdienliche, aber heute noch unbekanntere Projekte zu fördern resp. nicht unnötig auszuschliessen. Mit dem Mobilitätsfonds werden Projekte Dritter mitfinanziert, die in der trinationalen Agglomeration Basel liegen und im Sinne von § 13 USG BS Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten fördern, die flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Die Projekte müssen das Gesamtverkehrssystem im Kanton Basel-Stadt nachhaltig verbessern. Sie dürfen aber auch einen lokalen Nutzen und eine lokale Wirkung ausserhalb des Kantons haben. Einen Beitrag aus dem Mobilitätsfonds erhalten die Projekte für den lokalen Nutzen und die lokale Wirkung aber nicht. Im Rückschluss bedeutet dies: Je mehr Nutzen und Wirkung das Projekt auf das Gesamtverkehrssystem im Kanton Basel-Stadt aufweist, desto höher ist der Mobilitätsfondsbeitrag (unter Einhaltung von § 6). Unter Gesamtverkehrssystem sind alle Verkehrswege und Verkehrsträger im Kanton Basel-Stadt zu verstehen, die zusammen ein sich ergänzendes System ergeben.

Die offene Formulierung fördert die Einreichung unterschiedlichster Projektgesuche Dritter. Es kann davon ausgegangen werden, dass Projekte aller Verkehrsarten (MIV, ÖV, Fuss, Velo und Mikromobilität), Verkehrszwecke (Pendel-, Einkaufs-, Freizeit- und Güterverkehr), Projektphasen (Planung, Projektierung, Realisierung und Betrieb) und Projektdauern (Zwischennutzungen, temporäre Projekte, Kampagnen und Langzeitprojekte) eingereicht werden. Da der Mobilitätsfonds vordergründig ein umsetzungsorientiertes Instrument ist, müssen die eingereichten Projektgesuche im Resultat ein zu realisierendes Projekt beinhalten. Planungsarbeiten sind ein Schritt hin zu einem konkreten, zu realisierenden Projekt.

#### § 5 Von der Beitragsvergabe ausgeschlossene Projekte Dritter

<sup>1</sup> Für laufende oder bereits umgesetzte Projekte, Konzepte ohne konkrete Umsetzungsabsicht sowie für Instandhaltungs- und Erhaltungsprojekte, reine Forschungsprojekte und reine Kommunikationsprojekte werden keine Beiträge vergeben.

Für die Projekte Dritter gelten nur sehr wenige Einschränkungen und Ausschlussgründe. Relevant ist zum einen, dass die eingereichten Projekte noch nicht begonnen oder umgesetzt sind. Die Planungs-, Bau- und Betriebsarbeiten, für die Beiträge ersucht werden, dürfen bei Einreichung des Gesuchs noch nicht gestartet sein. Arbeiten, für die keine Beiträge ersucht werden, dürfen vorgängig durch die Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller durchgeführt werden. Damit werden reine Mitnahmeeffekte vermieden. Der Mobilitätsfonds soll eine möglichst hohe Wirkung erzielen, weshalb nachträgliche Finanzierungen ausgeschlossen sind. Es geht denn auch nicht darum, Projekte mitzufinanzieren, die auch ohne den Mobilitätsfonds realisiert würden, sondern darum, zusätzliche Projekte anzustossen und zu ermöglichen. Massgebend ist der Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs. Ein Baubeginn auf eigenes Risiko ist möglich, bevor der Entscheid zum Gesuch gefällt ist.

Auch Projekte, die Instandhaltungs- und Erhaltungsarbeiten umfassen, sind von einer Beitragsvergabe ausgeschlossen, da sich diese auf Bestehendes beziehen und damit bestenfalls eine geringe zusätzliche Wirkung für Basel erzielt werden kann. Nur zeitgleiche Verbesserungen an bestehenden Infrastrukturen können die Nachfrage erhöhen resp. die Benutzung verstärken, womit eine grössere Wirkung auf Basel erzielt wird (z. B. bei einem bestehenden Velounterstand, der zusätzlich überdacht und gleichzeitig mit Ladestationen für Elektrofahrräder ausgestattet wird).

Der Mobilitätsfonds ist ein umsetzungsorientiertes Instrument. Auch wenn Planungen über den Mobilitätsfonds mitfinanziert werden, so haben diese letztlich der Umsetzung eines konkreten Projekts zu dienen. Daher werden Konzepte ohne unmittelbare Umsetzungsfolgen (Strategie- und Konzeptentwicklungen), reine Forschungsprojekte sowie reine Kommunikationsprojekte (u.a. Vorträge, Tagungen, Publikationen) von der Beitragsvergabe ausgeschlossen. Sofern im Rahmen eines Projekts eine Kampagne mit Kommunikationsarbeiten notwendig wird und sich diese auf das Projekt bezieht, ist diese aber beitragsberechtigt.

#### § 6 Höhe der Beiträge

<sup>1</sup> Die Beitragshöhe richtet sich nach dem erwarteten Nutzen für das Gesamtverkehrssystem im Kanton.

<sup>2</sup> Bei Projekten zur Verkehrsvermeidung können bis zu 60%, bei Projekten zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bis zu 40% und bei Projekten zur Verkehrsverbesserung bis zu 20% der Gesamtkosten mitfinanziert werden.

Die Beitragshöhe für die Projektgesuche Dritter bemisst sich nach dem Verwendungszweck. Die Verwendungszwecke orientieren sich an der klassischen 3V-Strategie «vermeiden, verlagern und verbessern». Die Verordnung legt für alle drei Kategorien einen maximalen Beitragssatz fest:

- Projekte Dritter, die der Verkehrsvermeidung dienen, erhalten bis zu 60%<sup>1</sup> der Gesamtkosten. Es werden also solche Projekte gefördert, bei denen generell weniger Fahrten insbesondere mit dem Auto und Lastwagen/-transporter unternommen werden. Beispielsweise tragen Fahrgemeinschaften<sup>2</sup> oder Anrufsammeltaxis<sup>3</sup> in diesem Sinne zu weniger Fahrten bei. Der Ersatz von Geschäftsfahrten durch Videokonferenzen oder von Einkaufsfahrten durch Hauslieferdienste könnten andere Beispiele von Projekten zur Verkehrsvermeidung sein.
- Projekte zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten werden bis maximal 40% mitfinanziert. Solche Projekte sind beispielsweise Verkehrsdrehscheiben<sup>4</sup>, Mobility as a Service (MaaS) von Privatunternehmungen<sup>5</sup>, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, Angebotsausbauten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, Sharing-Systeme sowie Projekte im Zusammenhang von City-Logistik.
- Projekte, die schwerpunktmässig die negativen Wirkungen des Verkehrs reduzieren (Verkehrsverbesserung), können bis zu 20% mitfinanziert werden. Die Reduktion von Emissionen durch Elektromotoren oder die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum in Quartierparkings sind Beispiele für solche Projekte. Es wird Projekte Dritter geben, bei denen die Zuordnung in nur einen Verwendungszweck schwierig ist. Bei diesen Mischprojekten gilt der Hauptverwendungszweck.

Mit der Festlegung dieser Verwendungszwecke und den Höchstbeitragssätzen wird der Forderung des Grossen Rats Rechnung getragen, dass Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen sowie Quartierparkings im Mobilitätsfonds subsidiär behandelt, aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Die Festlegung des konkreten Förderbeitrags pro Projekt erfolgt auf der Basis einer semi-qualitativen Beurteilung von Wirkungen und Nutzen. Die Beurteilung stützt sich auf das Umweltschutzgesetz (USG BS, SG 780.100) und die Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (VuV, SG 780.350) ab und setzt diese in einer Beurteilungsmatrix um. Die Beurteilungsmatrix wird mit dem Mobilitätsfondsrat abgestimmt und dient der Geschäftsstelle zur Einschätzung der eingereichten Projekte Dritter. Die Beurteilungsmatrix wird wie bisher nicht auf der Webseite veröffentlicht. Sie steht auf Anfrage aber Interessierten und Fachpersonen zur Verfügung.

Die Vorlage des Gesuchformulars und weitere Informationen zur Förderung von Projekte Dritter (Erläuterungen, Berechnungsbeispiele) stehen nach deren Aktualisierung allen Interessierten und Fachpersonen auf der entsprechenden Webseite öffentlich zur Verfügung.

### 3.3 Erläuterungen zum Kapitel 3. Projekte Basel-Stadt

#### 3. Projekte Basel-Stadt

Mit der Zweckerweiterung bedarf es eines eigenen Kapitels, das die relevanten Voraussetzungen und Bedingungen für die Projekte Basel-Stadt definiert. Mit den Projekten Basel-Stadt wird dem Willen des Grossen Rates Rechnung getragen, eine aktivere Rolle bei der Initiierung und Umsetzung eigener Projekte einzunehmen.

<sup>1</sup> Bei Projekten ausserhalb des Kantons gilt der Höchstbeitragssatz von 50% gemäss § 19<sup>ter</sup>, Absatz 5, USG BS. Es ergeben sich mit den Festsetzungen in der Mobilitätsfondsverordnung keine Widersprüche, da davon ausgegangen werden kann, dass bei Projekten ausserhalb des Kantons lokale Wirkungen entstehen und diese deshalb nie den Höchstbeitragssatz von 60% erreichen.

<sup>2</sup> Bei Fahrgemeinschaften nutzen mehrere Personen ein Fahrzeug. Damit erhöht sich der Besetzungsgrad eines Fahrzeugs, womit dieses effizienter ist. Fahrten werden eingespart.

<sup>3</sup> Anrufsammeltaxis kommen nur auf Bestellung zum Einsatz, bündeln Fahrten und Vermeiden u.a. Leerfahrten.

<sup>4</sup> Damit sind multimodale Umsteigeknoten gemeint, bei denen Nutzer einfach zwischen den Verschiedenen Verkehrsmitteln umsteigen können.

<sup>5</sup> MaaS ist eine Mobilitätsdienstleistung, bei der massgeschneiderte Mobilitätslösungen für die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden bereitgestellt werden. Die Nutzenden erhalten einen einfachen Zugang zu den für sie passenden Verkehrsmitteln oder -diensten.

§ 7 Definition

<sup>1</sup> Projekte Basel-Stadt sind Projekte, deren Planung und Umsetzung der Kanton Basel-Stadt verantwortet.

<sup>2</sup> Der Kanton kann die Arbeiten selbstständig durchführen, geeignete Unternehmungen damit beauftragen oder öffentlich ausschreiben.

Projekte, die innerhalb der Kantons Grenzen liegen und für die die Kantonsverwaltung zuständig ist (inkl. vom Kanton beauftragte Dritte oder Trägerschaften), gelten als Projekte Basel-Stadt. Projekte auf den Gemeindestrassen in Riehen und Bettingen sind keine Projekte Basel-Stadt, sondern Projekte Dritter (Ausnahme Kantonsstrassen durch Riehen und Bettingen). Die Planung und Umsetzung der Projekte Basel-Stadt kann der Kanton selbstständig übernehmen. Je nach Inhalt planen und realisieren unterschiedliche Dienststellen der Verwaltung diese Projekte. Alternativ kann der Kanton auch extern Firmen mit der Planung und Umsetzung beauftragen, wenn die personellen Ressourcen verwaltungsintern nicht zur Verfügung stehen, nicht beschafft werden können oder externe Firmen über spezifischeres Wissen resp. Erfahrungen bei der Umsetzung solcher Projekte verfügen.

Bei Projekten, bei denen der Kanton ein Eigeninteresse hat, die er aber nicht selber umsetzen will resp. die ein Dienstleister oder Investor schneller und effizienter realisieren kann, besteht die Möglichkeit der öffentlichen Ausschreibung. Damit werden Ausschreibungen wie das heutige Veloverleihsystem Basel und das mittlerweile gescheiterte Quartierparking Landhof legitimiert.

§ 8 Beitragsfähige Projekte Basel-Stadt

<sup>1</sup> Beitragsfähig sind neuartige, noch nicht oder wenig erprobte Projekte, die zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems im Kantonsgebiet führen.

Die Projekte Basel-Stadt ergänzen das kantonale Aufgabenspektrum. Die Projekte Basel-Stadt dienen zum Austesten neuartiger noch nicht oder wenig erprobter Ansätze. Darunter fallen neu entstandene Projekte, bestehende Projekte mit neuartigem Inhalt und temporäre Lösungen und Events, die bei Erfolg auch zu wiederkehrenden oder dauerhaften Lösungen und Events werden könnten.

Als neuartig gelten fortschrittliche Projekte, die bereits in anderen Ländern und Städten umgesetzt wurden und die einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme mittels umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten leisten können. Dabei handelt es sich idealerweise um Projekte, deren Erfolg bereits nachgewiesen ist (Best-Practice) oder die zumindest Aussicht auf Erfolg haben könnten (Start-up-Projekte).

Die Projekte Basel-Stadt sollen kurz- bis mittelfristig ihre Wirkung im Kanton entfalten. Daher ist das Ziel, dass die Projekte Basel-Stadt innerhalb von 3 bis 5 Jahren umgesetzt werden können (Baubeginn). Bei sehr guten Projekten sowie einer guten Begründung kann von der Umsetzungsfrist abgewichen werden.

Beispiele für solche Projekte könnten sein:

- Sharing-Event «Basel teilt»; Vermarkten und Austesten der Basler Sharing-Angebote für die breite Bevölkerung
- Übernahme Mobility Mitgliedschaftsgebühr für ein Probeabo
- Kampagne «U-Abo statt Autoschlüssel»
- Mehrfachnutzung Parkflächen / Quartierparkings auf kantonalen Liegenschaften
- Paketstationen in kantonalen Liegenschaften

- Temporäres, automatisiertes Veloparkhaus/-center
- Auflade- und Reparaturstationen für (e)Velos

§ 9 Von der Beitragsvergabe ausgeschlossene Projekte Basel-Stadt

<sup>1</sup> Konzepte ohne konkrete Umsetzungsabsicht, erprobte Infrastrukturprojekte, Instandhaltungs- und Erhaltungsprojekte sowie weitere verpflichtende Daueraufgaben des Kantons werden nicht über den Mobilitätsfonds finanziert.

Der Mobilitätsfonds verfügt über begrenzte Mittel und ist schon deswegen nicht geeignet, die normale Planungs- und Investitionstätigkeit des Kantons im Mobilitätsbereich zu übernehmen. Kantonale Daueraufgaben, Konzepte ohne Umsetzungsabsicht, erprobte Infrastrukturprojekte, Instandhaltungs- und Erhaltungsprojekte sowie weitere Aufgaben, für die eine konkrete Gesetzesgrundlage besteht, werden nicht durch den Mobilitätsfonds finanziert.

Zu den erprobten Infrastrukturprojekten gehören u.a. Fuss- und Velowege, neue Brückenverbindungen, Tramgleise, Busspuren, Dosieranlagen als Teil der Verkehrslenkung oder weitere Tempo 30- und reguläre Begegnungszonen. Analog zu den Projekten Dritter wird damit sichergestellt, dass der Mobilitätsfonds zusätzliche Projekte generiert und nicht Projekte unterstützt, die ohnehin realisiert würden.

§ 10 Höhe der Beiträge

<sup>1</sup> Projekte Basel-Stadt können über den Mobilitätsfonds mitfinanziert werden.

<sup>2</sup> Projekte, die die Kantonsgrenze überschreiten, können für die ausserkantonalen Teile über die Projektgesuche Dritter mitfinanziert werden.

<sup>3</sup> Projekte an der Schnittstelle zu den Gemeinden Bettingen und Riehen, können für die kommunalen Teile über die Projektgesuche Dritter mitfinanziert werden.

Für die Planung, Umsetzung und den Betrieb von Projekten Basel-Stadt kann eine Mitfinanzierung beantragt werden. Ersucht werden dürfen alle Kosten; ausgenommen der für die Bearbeitung erforderlichen kantonsinternen Aufwendungen (bestehende Personalressourcen). Dazu gehören u.a. Projektkoordinationsarbeiten, fachliche Mitarbeit anderer Departemente, beschaffungsrechtliche und allgemeine juristische Begleitungen, formale Berichtsbearbeitungen durch PV-BVD, Finanzkontrollen des BVD und FD. Diese kantonsinternen Aufwendungen sind in den Gesuchen für Projekte Basel-Stadt auszuweisen. Da die kantonsinternen Aufwendungen je nach Projekt unterschiedlich sein können, kann auf Verordnungsebene kein prozentuales Höchstmass von Beiträgen definiert werden. Je nach Projekt ist es aber möglich, eine annähernde Vollfinanzierung zu ersuchen und auf Empfehlung des Mobilitätsfondsrats und der Entscheidträger gemäss § 17 zu beschliessen.

Sofern weitere Finanzquellen wie die Bundesgelder aus dem Programm Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen, ist eine Mischfinanzierung möglich. Der Mobilitätsfonds soll aber erprobte Infrastrukturprojekte des Kantons (vgl. § 9) nicht mitfinanzieren. Es bestünde sonst die Gefahr, dass Projekte mit einem mangelnden Kosten-Nutzen-Verhältnis über die Mitfinanzierung aus dem Fonds doch realisiert würden.

Der Kanton kann gemäss § 7 Projekte öffentlich ausschreiben. Bei Ausschreibungen gelten das Bundesgesetz und die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB, SR 172.056.1 und VöB, SR 172.056.11) sowie das kantonale Gesetz und dessen Verordnung über öffentliche Beschaffungen (SG 914.100 und SG 914.110). Die Ausschreibungsunterlagen müssen im Einklang mit dem Mobilitätsfonds resp. der Mobilitätsfondsverordnung stehen. Der Finanzierungsbeitrag ergibt sich direkt aus der (bereinigten) Offerte des bestgeeignetsten Anbieters.



Sofern grenzüberschreitende Projekte auch in anderen Kantonen oder im Ausland liegen, ist eine annähernde Vollfinanzierung (exkl. kantonsinterne Aufwendungen) für den Teil im Kanton Basel-Stadt und eine Teilfinanzierung für den ausserkantonalen Teil gemäss § 6 möglich. Der ausserkantonale Teil des Projekts kann als Projektgesuch Dritter eingereicht und gemäss § 6 mitfinanziert werden. Auch bei Projekten, die sich auf die Gemeindestrassen von Riehen und Bettingen erstrecken, können für den kommunalen Teil Beiträge über die Projektgesuche Dritter beantragt werden. Damit bleibt der Mobilitätsfonds flexibel und geeignete Projekte können unabhängig ihrer Lage in angemessener Form gefördert werden.

### 3.4 Erläuterungen zum Kapitel 4. Projektentwicklung

#### 4. Projektentwicklung

Bestandteil des Mobilitätsfonds sind die Ideen zur Projektentwicklung. Damit wird dem Willen des Grossen Rates Rechnung getragen, eine aktivere Rolle bei der Initiierung von Projekten auch ausserhalb der kantonalen Zuständigkeit und zusammen mit den zuständigen Behörden in der trinationalen Agglomeration Basel einzunehmen.

##### § 11 Definition

<sup>1</sup> Die Projektentwicklung dient dazu, Ideen für Projekte zu erarbeiten und zu konkretisieren, damit deren Eignung für den Mobilitätsfonds evaluiert werden kann.

<sup>2</sup> Die Projektideen können z. B. durch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen, Vorstudien oder Vorprojekte konkretisiert werden. Deren Durchführung kann durch den Kanton, die zuständigen Behörden oder durch beauftragte Unternehmen erfolgen.

<sup>3</sup> Sobald die Projektideen soweit entwickelt sind, dass deren Eignung für den Mobilitätsfonds nachgewiesen ist und die notwendigen Abstimmungen erfolgt sind, werden sie zu Projekten Dritter oder zu Projekten Basel-Stadt.

<sup>4</sup> Projektideen, deren Eignung für den Mobilitätsfonds nicht nachgewiesen werden kann, werden nicht weiterverfolgt.

Die Projektentwicklung fungiert als vorgelagerter Schritt zu den Projekten Dritter und den Projekten Basel-Stadt. Sie ermöglicht es, aktiv Projekte voranzutreiben. Bei den sogenannten Projektideen handelt es sich in der Regel um erste Ansätze oder Gedankengänge seitens des Kantons (Geschäftsstelle, andere Dienststellen), des Mobilitätsfondsrats sowie weiterer Behörden (z. B. Gemeindeverwaltungen ausserhalb des Kantons Basel-Stadt). Die Projektideen haben das Potenzial, zu einer umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. Die Zweckmässigkeit der Projekte und der konkrete Nutzen für den Verkehr in Basel-Stadt müssen aber noch eruiert werden. Dies kann u.a. durch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen, Vorstudien oder Vorprojekte erfolgen. Wer diese durchführt, ist abhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten und den Absprachen zwischen Kanton, dem Mobilitätsfondsrat und den zuständigen Behörden. Gemeinsame Konkretisierungen der Projektideen sind möglich. Auch der Beizug von Unternehmen, die die Betrachtungen, Abklärungen und Studien durchführen, ist denkbar. Der Mobilitätsfonds soll hier offen und flexibel für individuelle Lösungen bleiben. Wichtig ist aber, dass der künftige Projektträger in geeigneter Art und Weise in die Projektorganisation eingebunden ist.

Ziel der Projektentwicklung ist es, die Projektideen so zu entwickeln, dass diese bei positivem Nutzen für das Gesamtverkehrssystem im Kanton entweder zu Projektgesuchen Dritter oder Projekte

Basel-Stadt werden. Wenn die Abklärungen ergeben, dass eine Projektidee trotz anfänglichen Potenzials nicht für eine weitere Mitfinanzierung über den Mobilitätsfonds geeignet ist, so wird diese nicht weiterverfolgt. Die bereits gezahlten Beiträge werden in dem Fall nicht zurückverlangt. Die geleisteten Arbeiten sind dann im Sinne von Grundlagenarbeiten zu verstehen.

Der Kanton Basel-Landschaft beispielsweise möchte das Mobilitätsmanagement in Unternehmen vorantreiben. Es wird davon ausgegangen, dass damit Fahrten verlagert oder vermieden werden. Neben einigen Gemeinden in Basel-Landschaft kann auch Basel-Stadt profitieren. Als Indiz gilt die Statistik der Wegpendler/-innen in den Kanton Basel-Landschaft. Zum tatsächlichen Nachweis des Nutzens für den Verkehr sowie zur Ableitung konkreter Massnahmen soll eine Studie durchgeführt werden. Ein Mitglied des Mobilitätsfonds hat die Projektidee per Gesuch eingegeben und die Notwendigkeit zur Durchführung einer Studie abgeschätzt. Die Prüfung durch die Geschäftsstelle und die Empfehlung durch den Mobilitätsfondsrat bestätigen die Abschätzung. Eine Studie wird zu 50% aus dem Mobilitätsfonds mitfinanziert. Die Geschäftsstelle stimmt sich mit dem Kanton Basel-Landschaft ab, ein gemeinsames Lastenheft wird erarbeitet und ein fachlich fundiertes Ingenieurbüro mit der Studie beauftragt. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die Federführung bei der Durchführung der Studie und liefert nach Abschluss einen Bericht inkl. erfolgversprechenden Massnahmen, die umgesetzt werden könnten. Nach Abschluss der Studie ist klar, dass einige Unternehmen in der trinationalen Agglomeration, Teil Basel-Landschaft, ein Mobilitätsmanagement einführen oder ausbauen können. Der Kanton und allenfalls die Geschäftsstelle nehmen mit den Unternehmen Kontakt auf, stellen die möglichen Massnahmen vor und erläutern die Fördermöglichkeiten des Mobilitätsfonds für Projekte Dritter. Die Unternehmen können die Massnahmen konkretisieren und als Projektgesuche Dritter (später) beim Bau- und Verkehrsdepartement einreichen. Damit ist die Projektidee im Rahmen der Projektentwicklung beendet.

#### § 12 Beitragsfähige Projektideen

<sup>1</sup> Projektideen können dann unterstützt werden, wenn sie den Anforderungen für Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt entsprechen oder wenn aus diesen konkrete Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt ableitbar sind.

Beitragsfähig sind Projektideen, die umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten in der trinationalen Agglomeration Basel fördern und die eine verkehrliche Wirkung im Kanton entfalten (vgl. §§ 1, 4 und 8). Im Falle von Projektideen, für die der Kanton (später) zuständig wäre, müssen diese zusätzlich einen neuartigen Charakter haben und wenig erprobt sein (vgl. § 8). Sofern die Projektideen Betrachtungen, Abklärungen und Studien umfassen, müssen aus diesen im Ergebnis konkrete Massnahmen ableitbar sein, die später als Projekte Dritter eingereicht oder als Projekte Basel-Stadt weiterverfolgt werden könnten. Damit schliesst der Mobilitätsfonds mittels der Projektentwicklung eine Lücke, denn für diese Arbeiten fehlten bis anhin oft die finanziellen Ressourcen bei den zuständigen Behörden.

Im Umkehrschluss sind Konzepte ohne konkrete Umsetzungsabsichten nicht beitragsberechtigt. Dazu gehören auch Projekte, die ausschliesslich Forschungs- und Kommunikationsarbeiten beinhalten. Auch ausgeschlossen sind laufende und bereits umgesetzte Projekte, Instandhaltungs- und Sanierungsprojekte sowie erprobte Infrastrukturprojekte und verpflichtende Daueraufgaben des Kantons.

Als Projektideen vorstellbar sind u.a.:

- Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen zur Förderung von Mobilitätsmanagementmassnahmen in Unternehmen
- Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen zur Förderung von MaaS-Lösungen
- Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen zu Sharing-Angeboten in Umlandgemeinden der trinationalen Agglomeration Basel

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

- Grundlagen- und Vorstudien zu Infrastrukturprojekten, wie für Park-and-Ride-Anlagen
- Vorstudien über die Mehrfachnutzung von Parkflächen auf privaten Liegenschaften
- Vorstudien über öffentliche Veloabstellplätze auf privaten Liegenschaften
- Vorstudien zur Verbesserung des Fahrkomforts im regionalen öffentlichen Verkehr
- Vorprojekt einer Fährverbindung über den Rhein als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr

### § 13 Höhe der Beiträge

<sup>1</sup> Im Rahmen der Projektentwicklung können Planungsaufwendungen mitfinanziert werden, die dazu dienen, die Projektideen so weit auszuarbeiten, dass ihre Eignung für den Mobilitätsfonds beurteilt werden kann.

<sup>2</sup> Nominal wird pro Projektidee ein Gesamtbeitrag von maximal Fr. 200'000 vergeben.

<sup>3</sup> Für Projektideen, die ausserhalb des Kantons liegen, beträgt die Finanzierung maximal 50% der nachgewiesenen Kosten. Für Projektideen, die im Kanton Basel-Stadt liegen, können auch über 50% der nachgewiesenen Kosten mitfinanziert werden. Die Finanzierung von Projektideen, die sowohl inner- als auch ausserhalb des Kantons liegen, bemisst sich nach dem Perimeter und dem zu erwartenden Nutzen für das Gesamtverkehrssystem im Kantonsgebiet.

Alle Arbeiten, die im Zusammenhang mit einer Konkretisierung der Projektideen stehen, um deren generellen Nutzen sowie deren Eignung für den Mobilitätsfonds nachzuweisen, können mitfinanziert werden. Dazu gehören gemäss § 11 u.a. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen, Vorstudien oder Vorprojekte. Die Projektumsetzung gehört nicht mehr zur Projektentwicklung, da zuvor die Zuteilung in die Kategorien Projekte Dritter oder Projekte Basel-Stadt erfolgt oder auf eine Weiterführung der Projektidee verzichtet wird.

Die Beitragsobergrenze für die Entwicklung einer Projektidee beträgt gesamthaft 200'000 Franken. Für Projektideen, die mehrere Untersuchungen, Abklärungen und Studien benötigen, gilt die Beitragsobergrenze summarisch für alle Arbeiten zusammen (Gesuche für Projekte Dritter und Projekte Basel-Stadt sind davon nicht betroffen). Damit soll verhindert werden, dass der Mobilitätsfonds finanziell überreizt wird. Es ist besonders in der Anfangszeit mit vielen Projektideen zu rechnen, die durch Untersuchungen, Abklärungen und Studien entwickelt werden sollen.

In Anlehnung an den § 7 ff können Projektideen annähernd vollfinanziert werden, die innerhalb des Kantons liegen (ohne kantoninterne Aufwendungen). Dazu gehören auch Projektideen, die sich im Perimeter von Riehen und Bettingen befinden. Demgegenüber werden Konkretisierungen für Projektideen, die ausserhalb des Kantons liegen, maximal mit 50% der nachgewiesenen Kosten mitfinanziert. Die Begrenzung der Kosten auf 50% steht im Einklang mit dem § 19<sup>ter</sup> USG.

Im Falle dass Projektideen über die Kantongrenze Basel-Stadt hinausgehen, wird eine Finanzierung über 50% und unter 100% der nachgewiesenen Kosten angestrebt. Die genaue Höhe ist davon abhängig, wie hoch der erwartete Nutzen für den Kanton ist. Bei einem grossen Nutzen für den Kanton ist es daher möglich, die Projektidee über 50% zu finanzieren; auch wenn (grössere) Teile des Untersuchungsraums ausserhalb der Kantongrenze Basel-Stadt liegen. Der Mobilitätsfonds schafft dadurch mehr Flexibilität zur Finanzierung geeigneter Projektideen.

## 3.5 Erläuterungen zum Kapitel 5. Verwaltung des Mobilitätsfonds

### 5. Verwaltung des Mobilitätsfonds

Die Nummerierung und der Titel werden mit der Umbenennung des Mobilitätsfonds angepasst.

§ 14 Zuständiges Departement und Berichterstattung

<sup>1</sup> Die Verwaltung des Mobilitätsfonds untersteht dem Bau- und Verkehrsdepartement. Es bestimmt die geschäftsführende Person.

<sup>2</sup> Der Aufwand für die Geschäftsstelle und die Verwaltung geht zulasten des Mobilitätsfonds.

<sup>3</sup> Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement berichtet dem Regierungsrat jährlich über die Fondsrechnung. Der Abschluss der Fondsbuchhaltung erfolgt gleichzeitig mit der Staatsrechnung.

<sup>4</sup> Die Vermögensverwaltung des Mobilitätsfonds wird von der Finanzverwaltung wahrgenommen.

<sup>5</sup> Kontrollstelle ist die Finanzkontrolle Basel-Stadt.

In dem Paragraphen gibt es keine inhaltlichen, sondern nur leichte sprachliche Anpassungen.

Mit der Zweckerweiterung zum Mobilitätsfonds erweitern sich die Aufgabenfelder der Geschäftsstelle gemäss § 15 und damit verbunden erhöht sich der Aufwand für die Verwaltung des Mobilitätsfonds. Neu ist es auch die Aufgabe der Geschäftsstelle, Projekte Basel-Stadt und Projektideen aktiv zu initiieren und soweit zu entwickeln, dass der Mobilitätsfondsrat Empfehlungen sprechen kann (Planungsstufe SIA 1–2). Die zusätzlichen Ausgaben für die Geschäftsstelle und die Verwaltung gehen wie bisher zulasten des Mobilitätsfonds. Die Ausgaben für die zusätzlichen Aufwendungen sind vom Regierungsrat freizugeben, sofern diese die Mittel aus dem RRB vom 18. Dezember 2012 (P121489; RRB 12/39/6) überschreiten sollten.

§ 15 Geschäftsstelle

<sup>1</sup> Die Geschäftsstelle leitet und koordiniert die Verwaltung des Mobilitätsfonds.

<sup>2</sup> Gesuche um Beiträge müssen schriftlich bei der Geschäftsstelle eingereicht werden.

<sup>3</sup> Beitragsgesuche haben zu enthalten:

- a) Angaben zur gesuchstellenden Person;
- b) Beschreibung zum Projekt Dritter, Projekt Basel-Stadt oder zur Projektidee;
- c) für ein Projekt Dritter und Projekt Basel-Stadt den ausgewiesenen Nutzen und für eine Projektidee den erwarteten Nutzen;
- d) für ein Projekt Basel-Stadt den Innovationsgehalt;
- e) beantragten Betrag.

<sup>4</sup> Die Geschäftsstelle kann weitere Unterlagen einfordern.

<sup>5</sup> Sie entwickelt Projekte Basel-Stadt und Projektideen.

<sup>6</sup> Sie prüft die Gesuche Dritter, Projekte Basel-Stadt und Projektideen. Sie stellt die Prüfunterlagen mit Empfehlungen für den Mobilitätsfondsrat zusammen.

<sup>7</sup> Sie ist zuständig für die Organisation, Vorbereitung und Dokumentation der Sitzungen des Mobilitätsfondsrats.

<sup>8</sup> Sie erstellt, gestützt auf die Empfehlungen des Mobilitätsfondsrats und im Namen des Bau- und Verkehrsdepartements, Anträge zur Freigabe der Beiträge gemäss § 17.

<sup>9</sup> Sie leitet die notwendigen Schritte zur Planung der Projektideen Basel-Stadt sowie zur Planung und Umsetzung der Projekte Basel-Stadt ein. Die Geschäftsstelle erstellt bei Bedarf Unterlagen für Ausschreibungen, stimmt diese mit den zuständigen Behörden sowie Organisationen ab und begleitet die Durchführung der Ausschreibung.

<sup>10</sup> Sie erstellt die Vergabevereinbarungen für die freigegebenen Projekte und Projektideen. Diese regeln die konkreten Leistungs- und Auszahlungsmodalitäten zwischen den beitragsempfangenden Personen und dem Kanton.

<sup>11</sup> Sie beaufsichtigt auf Grundlage der Vergabevereinbarungen die gesuchskonforme Planung der Projektideen sowie die gesuchskonforme Planung und Umsetzung der Projekte Dritter und Projekte Basel-Stadt.

<sup>12</sup> Sie erstellt den Jahresbericht über die Mobilitätsfondsrechnung zuhanden des Bau- und Verkehrsdepartements.

Auf die Geschäftsstelle kommen mit der Erweiterung des Mobilitätsfonds neue Aufgaben zu. Diese gegenüber den Aufgaben- und Betätigungsfeldern des Mobilitätsfondsrats klar abzugrenzen, hilft beim Vollzug des Mobilitätsfonds.

Die Geschäftsstelle leitet den Mobilitätsfonds ganzheitlich. Das bedeutet, dass die Geschäftsstelle die über den Mobilitätsfonds finanzierten Projekte und Projektideen administrativ und buchhalterisch betreut sowie gegenüber dem Regierungsrat jährlich Bericht erstattet<sup>6</sup>. Sie steht dafür in Austausch mit den zuständigen Behörden, den Projektverantwortlichen resp. Beitragsempfängerinnen und -empfängern. Die Geschäftsstelle ist keine Entscheidungsinstanz, sondern gibt fachliche Empfehlungen gegenüber dem Mobilitätsfondsrat und den Entscheidungsträgern gemäss § 17 ab.

Die aktive Initiierung von Projekten und Projektideen, wie dies der Grosse Rat<sup>7</sup> vorgibt, übernimmt weitgehend die Geschäftsstelle. Darunter fällt die Entwicklung von Projekten Basel-Stadt und Projektideen bis zu einem Planungsstand, auf dessen Basis der Mobilitätsfondsrat eine fachliche Einschätzung resp. Empfehlung aussprechen kann. Dies ist dann der Fall, sobald die Geschäftsstelle für diese Projekte und Ideen die Gesuchsformulare und die Prüfberichte (unter Anwendung der Beurteilungsmatrix) zu Händen des Mobilitätsfondsrats erstellt hat.

Zusätzlich können andere Dienststellen, Behörden und die Mitglieder des Mobilitätsfondsrats Gesuche für Projekte Dritter, Projekte Basel-Stadt sowie Projektideen jederzeit bei der Geschäftsstelle einreichen. Die Geschäftsstelle prüft die Gesuche und erstellt jeweils einen Prüfbericht mit Beitragsempfehlung (unter Anwendung der Beurteilungsmatrix) zu Händen des Mobilitätsfondsrats. Damit die eingereichten Gesuche geprüft werden können und der Mobilitätsfondsrat Empfehlungen aussprechen kann, müssen die im Absatz 3 aufgelisteten Angaben enthalten sein. Die Inhalte und Nachweise, die in den Gesuchen erbracht werden müssen, sind bewusst einfach und pragmatisch gehalten. Bei den Gesuchen für die Projekte Dritter steht der Nutzen für den Kanton, d.h. der quantitative Nachweis der verkehrlichen Wirkung in Basel-Stadt, im Vordergrund. Bei den Projektgesuchen Basel-Stadt stehen hingegen die Abgrenzung zu den kantonalen Daueraufgaben und der Innovationsgehalt der beantragten Projekte im Vordergrund. Die Projektideen stehen in der Regel am Anfang der Planung. Das Wissen um die konkreten Ergebnisse, insbesondere die verkehrliche Wirkung auf Basel-Stadt, sind begrenzt. Daher geht es bei der Beschreibung der Projektidee darum, den Zweck und das Ziel sowie die erforderlichen (weiteren) Studien und Abklärungen zu umreissen. Als Nachweis des verkehrlichen Nutzens für Basel-Stadt genügt eine qualitative Beschreibung resp. Herleitung.

Das Bau- und Verkehrsdepartement kann bei Bedarf weitere Unterlagen, die der Prüfung und Nachvollziehbarkeit dienen, bei den gesuchstellenden Personen einfordern. Dazu gehören u.a. Projektpläne, Erfahrungsberichte aus anderen Städten, Erkenntnisse aus der Forschung, Einverständniserklärungen, Sitzungsprotokolle von betroffenen Behörden oder Privaten, dienststellen- oder behördeninterne Richtlinien oder Weisungen sowie projektspezifische Grundlagenarbeiten.

<sup>6</sup> Zusätzlich wurde mit GRB 11/38/13G entschieden, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat alle zwei Jahre Bericht über die Verwendung der Fondsmittel erstattet.

<sup>7</sup> Siehe u.a. Seite 17 des UVEK-Berichts Nr. 18.1410.02

Die Prüfberichte der Gesuche werden zusammen mit weiteren relevanten Informationen zum Mobilitätsfonds in den halbjährlich stattfindenden Sitzungen des Mobilitätsfondsrats mit diesem besprochen, der seinerseits Empfehlungen nach § 17 an die zuständige Stelle ausspricht. Zu den relevanten Informationen gehören u.a. der Status des Mobilitätsfonds, Stand der laufenden und umgesetzten Projekte sowie der Jahresabschlussbericht. Die Geschäftsstelle organisiert, dokumentiert und bereitet die Sitzung vor.

Gestützt auf die Empfehlungen des Mobilitätsfondsrats und den Freigaben gemäss § 17 erstellt die Geschäftsstelle die Vergabevereinbarungen zwischen Kanton und der beitragsempfangenden Person. Bei den Vergabevereinbarungen müssen drei Formen unterschieden werden:

- Projekte/Projektideen Dritter unter 200'000 Franken (Planungs- und Investitionskosten) sowie unter 50'000 Franken (Betriebskosten): Die Geschäftsstelle erstellt Vereinbarungen, die das Bau- und Verkehrsdepartement unterschreiben kann. In den Vereinbarungen sind die Projekt- und Auszahlungsmodalitäten, d.h. der Projektinhalt, Fristen, Auszahlungspläne, Auflagen und notwendige Nachweise, festgehalten.
- Projekte Dritter über 200'000 Franken (Planungs- und Investitionskosten) sowie über 50'000 Franken (Betriebskosten): Die Geschäftsstelle erstellt Verträge. In diesen Verträgen werden wie bei den Vereinbarungen insbesondere die Projekt- und Auszahlungsmodalitäten festgehalten. Dazu gehören u.a. der Projektinhalt, Fristen, ein Auszahlungsplan und die zum Projektabschluss erforderlichen Unterlagen. Auch Auflagen, die bei der Beitragsvergabe definiert wurden, sind Bestandteil der Verträge. Die Freigabe erfolgt durch den Regierungsrat und das Bau- und Verkehrsdepartement unterschreibt.
- Projekte/Projektideen Basel-Stadt: Separate Vereinbarungen innerhalb des Kantons sind in der Regel nicht notwendig. Die Berichte zu Händen des Regierungsrats (Ausgabenbewilligung bei Planungs- und Investitionskosten über 200'000 Franken oder Betriebskosten über 50'000 Franken) und des Grossen Rats (Ratschlag bei Kosten über 1,5 Mio. Franken) gelten zusammen mit den Gesuchsunterlagen als verbindlich genug.

Zusätzlich organisiert die Geschäftsstelle die Planung und Umsetzung der Projekte Basel-Stadt. Für die Projekte Basel-Stadt müssen u.a. Planungs- und Vorstudien sowie für Ausführungsplanungen Bauausschreibungen durchgeführt werden. Die Arbeiten übernimmt nicht die Geschäftsstelle, sondern andere Dienststellen und kantonale Behörden. Diese setzen die Arbeiten mit eigenen Ressourcen (bestehende Stellen) um oder beauftragen dafür externe Unternehmen. Es können in Ausnahmefällen auch projektspezifische, zeitlich befristete neue Stellen beschafft und über den Mobilitätsfonds abgerechnet werden. Dies dann, wenn die Arbeiten nicht extern gegeben werden können, da das Know-How beim Kanton liegt oder dieser in der Umsetzung effizienter ist. Diese projektspezifischen, zeitlich befristeten Stellen sind im Gesuchsformular explizit auszuweisen und zu begründen. Die Geschäftsstelle kann den weiteren Prozess begleiten, sofern dies erforderlich ist.

#### § 16 Mobilitätsfondsrat

<sup>1</sup> Dem Bau- und Verkehrsdepartement wird der Mobilitätsfondsrat zur Seite gestellt. Er berät den Kanton und spricht Empfehlungen zur Finanzierung, Entwicklung und Umsetzung von Projekten und Projektideen aus.

<sup>2</sup> Der Mobilitätsfondsrat besteht aus sieben Mitgliedern. Die Leiterin oder der Leiter des Amtes für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement übernimmt den Vorsitz von Amtes wegen. Ihre oder seine Stellvertretung im Amt oder die Leiterin oder der Leiter der Abteilung Mobilitätsstrategie sowie deren oder dessen Stellvertretung können sie oder ihn im Vorsitz vertreten. Die anderen sechs Mitglieder wählt der Regierungsrat auf Antrag des Bau- und Verkehrsdepartements. Dabei sind Vertretungen der trinationalen Agglomeration angemessen zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Die Amtsdauer beträgt vier Jahre.

<sup>4</sup> Die geschäftsführende Person des Mobilitätsfonds, eine Vertretung der Hauptabteilung Verkehr der Kantonspolizei (Justiz- und Sicherheitsdepartement) sowie eine weitere Vertretung des

Amtes für Mobilität nehmen an den Sitzungen des Mobilitätsfondsrats in beratender Funktion teil.

<sup>5</sup> Die Aufgaben sind:

- a) die Prüfung und Empfehlung von Beiträgen für die Projekte Dritter und die Projektideen zu Händen des Bau- und Verkehrsdepartements;
- b) die fachliche Einschätzung zu den Projekten Basel-Stadt.

<sup>6</sup> Fakultativ unterstützen die Mitglieder des Mobilitätsfondsrats:

- a) beim Erarbeiten und Sammeln von Projektideen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und weiteren Dritten;
- b) bei der Kontaktvermittlung zu den zuständigen Behörden und weiteren Dritten.

Der Mobilitätsfondsrat ist im zugrundeliegenden USG BS nicht explizit erwähnt. Die Beigabe eines Rats an das zuständige Departement und deren Zusammenarbeit entsprechen aber der heutigen Praxis und den Darlegungen in den Materialien zum USG. Die Zusammenarbeit bedarf jedoch einer Regelung, weshalb die Mobilitätsfondsverordnung dies hier vornimmt. Damit stützt sich der § 16 auf den § 34 des Gesetzes betreffend die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt (Organisationsgesetz, OG, SR 153.100) ab, klärt die Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Mobilitätsfondsrat, legt die obligatorischen und fakultativen Aufgaben des Mobilitätsfondsrats fest und hilft damit letztlich beim Vollzug der Verordnung.

Die Vorsteherin resp. der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements nimmt künftig aufgrund des Rollenkonflikts nicht mehr den Vorsitz des Mobilitätsfondsrats wahr. An ihrer resp. seiner Stelle übernimmt den Vorsitz der Leiter des Amtes für Mobilität von Gesetzes wegen her. Sie oder er muss nicht durch den Regierungsrat gewählt werden. Die Vorsitzende oder der Vorsitzende ist zudem stimmberechtigt und spricht Empfehlungen zu Händen der Entscheidungsträger gemäss §17 aus. Die Leiterin oder der Leiter des Amtes für Mobilität kann in diesen Aufgaben von den in der Verordnung genannten Personen vertreten werden.

Damit der Mobilitätsfondsrat auch bei personellen und strukturellen Veränderungen im Amt für Mobilität einen Vorsitz hat, muss dieser im Bedarfsfall von fachlich geeigneten Personen vertreten werden können. Diese jeweilige Vertretung übernehmen dann auch das Stimmrecht stellvertretend für die eigentliche, vorsitzende Person. Um dies zu gewährleisten, wurde eine funktionsbezogene Stellvertretung geregelt und auf die in der Verordnung genannten Funktionen beschränkt. Diese Funktionen arbeiten auch ausserhalb des Mobilitätsfondsrats eng zusammen und tauschen sich regelmässig aus. Die Stellvertreterregelung beim Vorsitz des Mobilitätsfondsrats stärkt die Kontinuität und stellt damit auch langfristig eine stabile Lösung dar.

Die übrigen sechs Mitglieder des Mobilitätsfondsrats werden jeweils für eine Amtsperiode von 4 Jahren auf Antrag des Bau- und Verkehrsdepartements durch den Regierungsrat gewählt. Das Bau- und Verkehrsdepartement kann die Mitglieder frei wählen; sollte aber die unterschiedlichen Gebiete der trinationalen Agglomeration Basel berücksichtigen. Daher hat es sich in den letzten Jahren bewährt, jeweils eine Vertreterin oder einen Vertreter aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz (Umland) und dem Verein AggloBasel in den Mobilitätsfondsrat zu berufen. Die beiden übrigen Mitglieder des Rats werden heute durch Expertinnen und Experten gestellt, die eine neutrale Fachexpertise zu den Projektgesuchen stellen. Sollte es sich zeigen, dass mit der Zweckerweiterung des Mobilitätsfonds eine andere Zusammensetzung des Mobilitätsfondsrats sinnvoller ist, so kann dies das Bau- und Verkehrsdepartement jeweils zur nächststehenden Amtsperiode beim Regierungsrat beantragen. Vorstellbar wäre, dass weitere Vertreterinnen oder Vertreter der kantonalen Verwaltung von Basel-Stadt statt den Fachexperten Einsitz nehmen.

Der Mobilitätsfonds kann zudem zusätzliche Fachexpertisen durch den Beizug von Fachpersonen zu einzelnen Fondsratssitzungen einholen.



Dem Mobilitätsfondsrat kommt dabei immer nur eine beratende Funktion zu, indem er Empfehlungen abgibt. Der Kanton hört den Mobilitätsfondsrat bei der Beitragsvergabe für Projekte und Projektideen an; die Entscheidung obliegt aber dem Kanton gemäss der Entscheidkompetenzen im § 17.

Der Mobilitätsfondsrat prüft obligatorisch die eingereichten Projekte Dritter und empfiehlt für diese Beiträge an Planungs-, Investitions- und/oder Betriebskosten. Durch die Zweckerweiterung des Mobilitätsfonds prüft der Mobilitätsfondsrat auch die Projektideen und spricht sich zu deren Ertüchtigung für allfällig notwendige Betrachtungen, Abklärungen und Studien aus. Die Grundlage für die Prüfungen sind die Prüfberichte, die die Geschäftsstelle für die periodisch stattfindenden Mobilitätsfondsratssitzungen zusammenstellt. Der Mobilitätsfondsrat spricht die Empfehlungen an das Bau- und Verkehrsdepartement aus. Die ihm unterstellte Geschäftsstelle erstellt darauf gestützt Anträge zur Freigabe der Beiträge gemäss § 17.

In den Mobilitätsfondsratssitzungen stellt die Geschäftsstelle die Projekte Basel-Stadt vor und holt die fachliche Einschätzung der Mitglieder ein.

Projektgesuche, die bis 31. Januar eines jeden Jahres vollständig vorliegen, behandelt der Mobilitätsfondsrat üblicherweise bis zum 31. Mai. Beitragsgesuche, die bis zum 31. Juli eines jeden Jahres vollständig vorliegen, behandelt der Mobilitätsfondsrat üblicherweise bis zum 30. November. Der Sitzungsrhythmus ist im Sinne der nötigen Flexibilität in der Verordnung aber nicht exakt festgelegt. Nach Bedarf kann die Geschäftsstelle zu zusätzlichen Sitzungen einladen oder andere Termine für die Einreichung der Beitragsgesuche festlegen. Hierzu und zu weiteren Punkten kann sich der Mobilitätsfondsrat eine eigene Geschäftsordnung aufstellen.

Fakultativ erarbeiten die Mitglieder des Mobilitätsfondsrats Projektideen und stimmen diese mit den zuständigen Behörden und/oder weiteren Dritten ab. Es besteht auch die Möglichkeit, dass die Mitglieder aktiv auf Behörden (Gemeinden, Kantone, Regionen, Kreise ...) und Dritte zugehen und Projektideen im Sinne des Mobilitätsfonds einholen. Sobald Projektideen in den Mobilitätsfondsratssitzungen als geeignet beurteilt werden und die Freigaben der Entscheidträger Basel-Stadt vorliegen, helfen die Mitglieder des Mobilitätsfondsrats bei der Kontaktherstellung zwischen dem Kanton und den zuständigen Behörden und/oder Dritten. Der Kanton legt zusammen mit den zuständigen Behörden und/oder Dritten die weiteren Planungsschritte fest (Betrachtungen, Abklärungen und Studien).

§ 17 Entscheidung über die Beitragsvergabe

<sup>1</sup> Beiträge an Planungs- und Investitionskosten sind einmalig und werden nach Anhörung des Mobilitätsfondsrats freigegeben:

- a) bis Fr. 50'000 vom Amt für Mobilität;
- b) über Fr. 50'000 bis Fr. 200'000 vom Bau- und Verkehrsdepartement;
- c) über Fr. 200'000 bis Fr. 1.5 Mio. vom Regierungsrat.

<sup>2</sup> Wiederkehrende Beiträge an jährliche Betriebskosten sind auf 4 Jahre begrenzt und werden nach Anhörung des Mobilitätsfondsrats freigegeben:

- a) bis Fr. 12'500 vom Amt für Mobilität;
- b) über Fr. 12'500 bis Fr. 50'000 vom Bau- und Verkehrsdepartement;
- c) über Fr. 50'000 vom Regierungsrat.

<sup>3</sup> Nach Anhörung des Mobilitätsfondsrats werden Beiträge über Fr. 1.5 Mio. gemäss § 19<sup>ter</sup>, Abs. 5 USG freigegeben.

<sup>4</sup> Beiträge an Betriebskosten können auf Gesuch hin um weitere vier Jahre verlängert werden.

<sup>5</sup> Die zuständige Behörde kann für Beiträge an Betriebskosten ausnahmsweise auch eine längere Laufzeit beschliessen, sofern nur dadurch der Projekterfolg gesichert werden kann.

Die Freigabe der Projektbeiträge ist abhängig von der Beitragshöhe, die ausgezahlt werden soll. Die Beitragsgrenzen richten sich für die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten nach den §§ 26 und 28 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG) sowie nach dem § 25 der Verordnung FHG.

Dabei hat der Grosse Rat den § 28 FHG übersteuert, indem er die Freigabe von Projektkosten über 1,5 Mio. Franken sich selber anstatt dem Regierungsrat übergibt (§ 19<sup>ter</sup> USG BS). Damit unterscheidet sich der Mobilitätsfonds gegenüber anderen Fonds des Kantons mit Ausnahme des Mehrwertabgabefonds, der die gleiche Regelung enthält.

Wie bisher dürfen über den Mobilitätsfonds Beiträge an Investitionskosten zur Umsetzung von Projekten beantragt werden. Sowohl Bauarbeiten als auch Materialaufwendungen gehören zu den anrechenbaren Investitionskosten. Die Investitionskosten können einmalig pro Projekt ersucht werden. Investitionskosten für Projekte Dritter können anteilig und für Projekte Basel-Stadt weitgehend vollständig über den Mobilitätsfonds finanziert werden. Nicht anrechenbar sind kantonale Aufwendungen für die Umsetzung. In Ausnahmefällen können aber projektspezifische, zeitlich befristete Stellen beim Regierungsrat beantragt und bei Bewilligung über den Mobilitätsfonds abgerechnet werden (siehe Erläuterungen § 10).

Mit der Zweckerweiterung zum Mobilitätsfonds dürfen neu auch Beiträge an Planungskosten ersucht werden. Dabei handelt es sich üblicherweise um Personalaufwand, der bei der Planung von Projekten und Projektideen Dritter sowie Projekten und Projektideen Basel-Stadt entstehen. Die Planungskosten können pro Projekt oder Projektidee nur einmalig ersucht werden. Dabei gilt:

- Für Projekte und Projektideen Dritter gilt die anteilige Anrechnung an den Gesamtkosten gemäss der §§ 6 und 13.
- Für Projekte und Projektideen Basel-Stadt können neben Sachmitteln auch externe Personalkosten vollfinanziert werden. Nicht über den Mobilitätsfonds finanziert werden kantonale Aufwendungen für die Planung (und Begleitung) von Projekten und Projektideen. In Ausnahmefällen ist es aber möglich, projektspezifische, zeitlich befristete Stellen beim Regierungsrat zu beantragen und bei Bewilligung über den Mobilitätsfonds abzurechnen (siehe Erläuterungen § 10).

Die wiederkehrenden Beiträge an Betriebskosten sind pro Projektgesuch auf 4 Jahre begrenzt. Die gesuchstellende Person kann nach Ablauf der 4 Jahre weitere Gesuche bei der Geschäftsstelle

einreichen und Beiträge aus dem Mobilitätsfonds ersuchen. Den gesuchstellenden Personen ist es zudem gestattet, von der Betriebsphase von 4 Jahren abzuweichen. Sie können im Gesuch ohne weitere Begründungen für eine kürzere Betriebsphase Beiträge ersuchen. Sofern der Projekterfolg von einer längeren Betriebsphase abhängt, können die gesuchstellenden Personen auch ausnahmsweise Beiträge für eine längere Betriebsphase ersuchen. Es bedarf in diesen Fällen einer nachvollziehbaren Begründung im Gesuch. Die Höhe der im Absatz 2 festgesetzten Betriebskosten berechnen sich aus der Beitragsobergrenze von 4 Jahren, die gleichmässig auf vier Jahre verteilt sind. Auch hier können für Projekte Dritter anteilig Beiträge aus dem Mobilitätsfonds gesprochen werden. Mit Ausnahme von kantonalen Aufwendungen, die beim Betrieb anfallen, können Betriebskosten für Projekte Basel-Stadt vollständig über den Mobilitätsfonds finanziert werden, wenn diese extern gegeben werden.

#### § 18 Auszahlungsmodalitäten

<sup>1</sup> Für die freigegebenen Projekte und Projektideen werden individuelle Auszahlungspläne in den Vergabevereinbarungen festgelegt.

<sup>2</sup> Die Auszahlung der Beiträge erfolgt auf Rechnungsstellung der beitragsempfangenden Personen.

Die Kapitelüberschrift wandelt sich zur Paragraphenüberschrift «Auszahlungsmodalitäten».

Die Auszahlungsmodalitäten werden in den Vergabevereinbarungen (Vereinbarungen, Verträge, Bericht an den Regierungsrat, Bericht an den Grossen Rat) festgehalten. Die Anzahl der ausbezahlten Raten richtet sich nach Grösse und Komplexität des Projektes oder der Projektidee. Erfahrungsgemäss sind drei Abstufungen notwendig:

- Bei Projekten oder Projektideen bis 50'000 Franken erfolgt üblicherweise eine Einmalzahlung. Da es sich meist um kleine und schnell umsetzbare Projekte oder um Projektstudien und Abklärungen von Projektideen handelt, ist eine Einmalzahlung nach Abschluss für alle Beteiligten die administrativ mit geringstem Aufwand verbundene Lösung.
- Projekte und Projektideen über 50'000 Franken und unter 200'000 Franken werden wie bisher nach Projektfortschritt gestaffelt und in zwei bis drei Teilbeträgen ausgezahlt. Üblicherweise erfolgt die erste Zahlung nach der Vergabe der Planungsarbeiten an ein beauftragtes Büro resp. nach dem Erhalt der Bau- und Nutzungsbewilligungen von den zuständigen Verwaltungen oder dem Start der Bauarbeiten vor Ort (Spatenstich). Die Abschlusszahlung erfolgt nach der Beendigung der Projektarbeiten resp. dem Bearbeitungsende der Projektidee. Je nach Projekt oder Projektidee kann eine zusätzliche Zwischenzahlung Sinn machen. In der Vergabevereinbarung werden die Nachweise definiert, wonach ein Projekt als gesuchskonform umgesetzt und abgeschlossen gilt (z.B. Projektabschlussbericht, Bilddokumentation, Besichtigung vor Ort, verkehrliche Erhebungen, Schlussrechnung).
- Bei Projekten über 200'000 Franken handelt es sich meist um komplexere Projekte, für die individuelle Auszahlungspläne ausgearbeitet und die mit den beitragsempfangenden Personen abgestimmt werden. Die Auszahlungspläne legen Meilensteine fest, mit deren nachgewiesener Erreichung (bspw. Baubewilligungsunterlagen) Teilzahlungen unterschiedlicher Höhe ausgelöst werden.

Die geeignete Festsetzung von Raten und Auszahlungsvoraussetzungen dient besonders dazu, Rückzahlungen bei einem Abbruch oder einer relevanten Veränderung eines Projektes möglichst zu vermeiden. Um vor allem auch Projekte von jungen StartUp Unternehmen ohne Kapitalpolster unterstützen zu können, sind Vorauszahlungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Für die Auszahlung der Beiträge ist eine Rechnungsstellung von den beitragsempfangenden Personen an den Kanton erforderlich. Die Beiträge werden also nur an die in den Vergabevereinbarungen benannten, federführenden beitragsempfangenden Personen ausgezahlt. In der Regel sind dies öffentlich-rechtliche Einrichtungen, Gebietskörperschaften oder private Unternehmen in- und ausserhalb des Kantons. Damit wird sichergestellt, dass die Beiträge bei den Verantwortlichen ankommen. Sofern weitere Partner beteiligt sind, erfolgen Aufteilung und Weitergabe der Beträge durch die federführenden beitragsempfangenden Personen. Rechnungen von beauftragten Drittunternehmen direkt an den Kanton werden nicht akzeptiert (z. B. eine Baufirma, die eine Velobox für eine Gemeinde installiert hat). Die Rechnungsadresse und die Anforderungen an die Rechnungsstellung werden unter Auszahlungsmodalitäten in der Vergabevereinbarung (Vereinbarungen, Verträge, Bericht den Regierungsrat, Bericht an den Grossen Rat) zwischen Kanton und beitragsempfangenden Personen festgehalten.

§ 19 Umsetzungskontrolle

<sup>1</sup> Die beitragsempfangende Person ist verpflichtet, ihr Projekt den Vergabeauflagen und den Vergabevereinbarungen entsprechend umzusetzen.

<sup>2</sup> Das Bau- und Verkehrsdepartement kann Unterlagen zur Umsetzungskontrolle bei der beitragsempfangende Person einfordern.

Das ursprüngliche Kapitel 6 aus der Pendlerfondsverordnung wird in den § 19 «Umsetzungskontrolle» umgewandelt. Die Inhalte zur Einstellung und Rückforderung von Beiträgen werden gestrichen und als eigener Paragraph ausformuliert (vgl. § 20).

Auch die zu erbringenden Nachweise zur Umsetzungskontrolle werden gestrichen. Die formulierten Verkehrserhebungen aus der Pendlerfondsverordnung sind besonders für die Projektideen zu spezifisch und zu konkret. Mit den beitragsempfangenden Personen werden Nachweise definiert, die dem Charakter der Projekte und Projektideen entsprechen. Projektabschlussberichte, Bilddokumentationen, Besichtigungen vor Ort oder verkehrliche Erhebungen können beispielweise als Nachweise dienen. Diese werden in den Vergabevereinbarungen (Vereinbarungen, Verträge, Bericht an den Regierungsrat, Bericht an den Grossen Rat) definiert.

§ 20 Verfallene, eingestellte und rückgeforderte Beiträge

<sup>1</sup> Beiträge, die innert zwei Jahren seit der Beitragsvergabe nicht einverlangt werden oder für die kein Auszahlungsplan vorliegt, verfallen.

<sup>2</sup> Die Zahlung von Beiträgen kann ganz oder teilweise eingestellt und bereits gezahlte Beiträge können rückgefordert werden:

- a) bei Abweichungen gegenüber den Auflagen der Vereinbarung zwischen Kanton und beitragsempfangende Person;
- b) bei Projektverzögerungen von mehr als drei Jahren oder früher, wenn wenig Aussicht auf Planung der Projektidee oder Planung, Umsetzung oder Wiederaufnahme des Projekts besteht.

<sup>3</sup> Die beitragsempfangende Person muss die Projektabweichungen und -verzögerungen mit dem Kanton bereinigen, bevor sie ein neues Projekt eingeben kann.

<sup>4</sup> Das Rückforderungsrecht verjährt nach fünf Jahren.

Der Umgang mit Projekten und Projektideen, die zeitlich und inhaltlich von den Gesuchen sowie von den Vereinbarungen zwischen Kanton und den beitragsempfangenden Personen abweichen, wird mit dem § 20 neu geregelt. Damit wird der Forderung des Grossen Rates Rechnung getragen, das Rückforderungsrecht zu konkretisieren.

Neu geregelt wird der Umgang mit Projekten und Projektideen, die sich zeitlich verzögern. Der Anspruch von Beiträgen verfällt nach spätestens drei Jahren, sofern es zwischen der beitragsempfangenden Person und dem Kanton keine Einigung über die Projektdurchführung (Studien Projektideen), -umsetzung (Projekte Dritter und Basel-Stadt) und -wiederaufnahme gibt. Unter Einigung kann ein neuer Auszahlungsplan oder die Festlegung einer bindenden Frist zur Durchführung, Umsetzung oder Wiederaufnahme (sonst Beitragsverfall) verstanden werden. Auch möglich ist die Anpassung des Projektinhalts entgegen des ursprünglich eingegebenen Gesuchs. Entscheidend ist, dass sich Nutzen und die verkehrliche Wirkung auf den Kanton durch die Anpassung nicht oder nur unwesentlich verändern. Die Geschäftsstelle prüft dies mittels der Bewertungsmatrix. Allenfalls können Beiträge anteilig gekürzt werden (vereinbart zwischen beitragsempfangenden Person und Geschäftsstelle; freigegeben durch Entscheidungsträger nach § 17). Sind vor Ablauf der Dreijahresfrist Anzeichen erkennbar, dass ein Projekt nicht durchgeführt, umgesetzt oder wiederaufgenommen wird, können Beiträge auch früher verfallen. Dies kann der Fall sein, wenn z.B. ein Projektpartner

vom Projekt zurücktritt, beauftragte Unternehmen insolvent sind oder die notwendigen Bewilligungen ausbleiben.

Solange die beitragsempfangende Person eines verzögerten Projekts oder Projektidee keine Einigung mit der Geschäftsstelle und die Freigabe der Entscheidungsträger nach § 17 erzielt oder das Projekt resp. die Projektidee gänzlich zurückzieht, darf diese keine neuen Projekte resp. Projektideen beim Mobilitätsfonds eingeben. Sie darf auch nicht als Projektpartner/-in im Rahmen eines anderen Projektes oder Projektidee auftreten. Auch allfällige Projektpartner, die im Gesuchsformular benannt sind, dürfen kein neues Projekt resp. Projektidee beim Mobilitätsfonds einreichen oder in einem anderen Projekt resp. Projektidee als Projektpartner auftauchen. Damit erhöht sich der Druck für eine rasche Einigung und bewahrt den Mobilitätsfonds vor (zu vielen) verzögerten Projekten und verzögerten Projektideen (und der gebundenen, aber ungenutzten Mittel).

**Schlussbestimmung**

Diese Verordnung ist zu publizieren; sie tritt am fünften Tag nach der Publikation in Kraft. Auf den gleichen Zeitpunkt wird die Verordnung über den Pendlerfonds (Pendlerfondsverordnung) vom 18. Dezember 2012 aufgehoben.

Die Mobilitätsfondsverordnung tritt, gestützt auf den § 6 Abs. 1 Publikationsgesetz, auf den frühestmöglichen Zeitpunkt in Kraft.

**Beilage:**

- Synopse, Stand 05. Juni 2023