



An den Grossen Rat

21.5686.02

BVD/P215686

Basel, 15. Dezember 2021

Regierungsratsbeschluss vom 14. Dezember 2021

## Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer betreffend «neue Strasse zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bachgraben»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Im Raum Bachgraben entstehen momentan viele neue Arbeitsplätze. Die dort beschäftigten Menschen brauchen einen guten Verkehrsanschluss. Die Regierungen der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt planen, das Entwicklungsgebiet Bachgraben mit einer neuen unterirdischen Autostrasse zu erschliessen. Die Regierungen haben hierzu per Medienmitteilung am 26. Januar 2021 bekannt gegeben, dass zwei Absichtserklärungen unterzeichnet wurden. Damit einhergehend wurde auch eine «gemeinsame Organisation der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der Gemeinde Allschwil» gegründet, welche das Vorgehen koordinieren und aufeinander abstimmen soll. Die in der Absichtserklärung veröffentlichten nächsten Planungsschritte beinhalten eine Priorisierung der neuen Strasse für den motorisierten Autoverkehr. Erst in einem zweiten Schritt soll die Tramanbindung erfolgen. Kürzlich wurde auch bekannt, dass sogar die Busanbindung des Entwicklungsgebietes (Linie 64) vorerst nicht ausgebaut wird. Damit geschieht eine klare Bevorzugung des umweltverschmutzenden Verkehrs gegenüber umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies wirft viele Fragen auf, vor allem, weil das revidierte Umweltschutzgesetz (v.a. § 13) ein anderes Vorgehen vermuten lassen würde. Im Februar 2019 hat nämlich die Stimmbevölkerung in Basel-Stadt Änderungen im Umweltschutzgesetz angenommen. Neu steht dort im Gesetz §13 Art. 2 Abs c): „[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden“.

Die Unterzeichnende bittet daher die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. War sich die Regierung zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung der Widersprüchlichkeit ihres Vorgehens und den Konflikten mit dem Umweltschutzgesetz bewusst? Welche Massnahmen wird die Regierung daraus ziehen?
2. Die Absichtserklärungen beinhalten sechs «Schlüsselprojekte». Neben der Erschliessung durch eine neue Strasse, wird dort ebenfalls von Velo- und ÖV-Anbindung gesprochen. Eine «gemeinsame Organisation der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der Gemeinde Allschwil» soll die „Schlüsselprojekte“ koordinieren und aufeinander abstimmen. In der Medienmitteilung der beiden Kantone steht zudem: „der Auto-, Velo- und öffentliche Verkehr werden dabei gleichermaßen berücksichtigt.“ Wie kann der Kanton Basel-Stadt in einer Organisation vertreten sein, welche die Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten nicht umsetzt?
3. Hat sich die Regierung in dieser gemeinsamen Organisation dafür eingesetzt, dass die Erschliessung des Gebiets mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten für den Kanton Basel-Stadt auch in dieser gemeinsamen Organisation klare Priorität hat?
4. Wie ist der Ausbaustopp der Busverbindung zu rechtfertigen, während die Planung der unterirdischen Autostrasse weiterhin voranschreitet?

5. In der Beantwortung der im Landrat BL eingereichten Interpellation Csontos (2021/90) schreibt die Regierung BL: „Geplant ist der Zubringer als kantonale Hauptverkehrsstrasse (2x1 Fahrsteifen, im Gegenverkehr) und nicht als Hochleistungsstrasse, respektive Autobahn.“ Auch die Regierung BS spricht in der Erstbeantwortung der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) von einer zweispurigen Hauptverkehrsstrasse. Da der „ZUBA“ offenbar also nicht als Hochleistungsstrasse geplant wird, und in basel-städtischem Gebiet sein wird, greift der USG Art. 13 Abs 2 Art. b): „[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] b) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;“ Wie plant die Regierung, mit dem Bau der neuen Hauptverkehrsstrasse diese Vorgabe einzuhalten?
6. Der Ausbaustopp der Buslinie 64 bildet ein Hindernis, um das Ziel von keinem Mehrverkehr zu erreichen. Ist die Regierung bereit, ihren Entscheid zu überdenken?
7. In der Erstbeantwortung der Motion Vitelli (Nr. 19.5446.02) argumentiert die Regierung, dass eine gleichzeitige Umsetzung von flankierenden Massnahmen, wie sie auch von der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) gefordert werden, aufgrund der Nachfragezunahme und des Nachfrageaufkommens des MIV nicht umgesetzt werden kann. Sie schreibt: „Da erst mit Inbetriebnahme des ZUBA die entsprechenden Verkehrskapazitäten in Basel West frei werden und damit der Raum für Massnahmen zugunsten des Bus-, Tram- und Veloverkehrs zur Verfügung steht, ist eine Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkungen aufeinander zwar wesentlich, jedoch eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme nur teilweise möglich.“ Mit den im USG §13 festgehaltenen neuen Grundsätzen müsste diese Aussage revidiert werden. Statt durch Strassenausbau für den MIV Kapazitäten für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen, sollte durch eine Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel die Nachfrage nach dem Strassenausbau gesenkt werden. Genau um diese Nachfrage zu reduzieren, fordert die Motion Vitelli eine Priorisierung des Bachgraben-Trams. Wurde die Prioritätensetzung nun überdenkt?
8. Die Absichtserklärungen gelten nur, wenn der Landrat und der Grosse Rat den Finanzbeschlüssen zustimmt. Während für den Landrat schon bekannt ist, wann und in welcher Form das Geschäft in den Landrat kommt, ist das Vorgehen in Basel-Stadt noch unklar. Der Landrat wird gemäss der Baselbieter Regierung schon im vierten Quartal dieses Jahres über die Genehmigung des generellen Projekts und die Ausgabenbewilligung zur Projektierung des Bauprojekts abzustimmen. Wann und in welcher Form wird das Geschäft in den Grossen Rat kommen?
9. Das Strassenprojekt tangiert viele Anwohnende. Inwiefern und wann wird es Einsprachemöglichkeiten geben?
10. Wie ist das Projekt mit dem Pariser Klimaabkommen zu vereinbaren?

Raffaella Hanauer»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Regierungsrat setzt sich für eine starke Metropolitanregion Basel ein. Als Zentrum einer Metropolitanregion mit eng begrenzter Fläche gilt es, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit über Grenzen hinweg klug mit dem vorhandenen Raum umzugehen.

## 1. Entwicklung im Gebiet Bachgraben

Das Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort und ein wichtiges Arbeitsgebiet für die Region Basel. Bereits heute ist hier das Verkehrssystem in Spitzenstunden am Anschlag – und das Verkehrsaufkommen wird mit der Entwicklung zunehmen. Der Strassenverkehr belastet viele Wohngebiete in Basel und Allschwil und für Velofahrerinnen wie auch Fussgänger fehlen oft sichere Wege. Auch die Kapazität des Busverkehrs ist nur beschränkt ausbaubar.

Mit drei 'Schlüsselprojekten' sollen deshalb die Erreichbarkeit des Gebiets Bachgraben mit Öffentlichem Verkehr (ÖV), Velo und Auto (MIV) umfassend verbessert und die Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden. Diese Schlüsselprojekte sind das Tram Bachgraben, der Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) und eine Velovorzugsroute Bachgraben-Basel SBB.



Abb.: Schlüsselprojekte zur besseren Anbindung des Gebiets Bachgraben/Allschwil

Diese Projekte müssen für eine optimale Erschliessungswirkung und einen grossen Nutzen für Wohn- und Arbeitsbevölkerung gut aufeinander abgestimmt werden. Diese Aufgabe übernimmt die 'Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben' (KoBa) – eine von den Kantonen Basel-Landschaft (BL), Basel-Stadt (BS) sowie der Gemeinde Allschwil eingesetzte Organisation.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *War sich die Regierung zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung der Widersprüchlichkeit ihres Vorgehens und den Konflikten mit dem Umweltschutzgesetz bewusst? Welche Massnahmen wird die Regierung daraus ziehen?*

Die beiden Regierungen BL und BS haben zwei Absichtserklärungen unterzeichnet, um die heute unbefriedigende Verkehrssituation im Gebiet Basel West, Allschwil und Binningen/Bottmingen zu verbessern. In der ersten, übergeordneten Absichtserklärung sind sechs Schlüsselprojekte festgehalten, die gute Verbindungen des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Veloverkehrs sicherstellen sollen. Bei den neuen Verbindungen handelt es sich um den Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA), die ÖV-Anbindung Bachgraben, Velovorzugsrouten vom Bachgraben nach Basel West, die Tramverbindungen Letten und Margarethenstich sowie die S-Bahnhaltestelle Morgartenring, also mehrheitlich um Vorhaben für umweltfreundliche Verkehrsmittel. Der Regierungsrat sieht deshalb hier keinen Widerspruch zum Umweltschutzgesetz.

Die zweite Absichtserklärung beider Basel fokussiert auf Zuständigkeiten und Finanzierung der drei für die Anbindung des Gebiets Bachgraben relevanten Schlüsselprojekte. Danach soll der Kanton BL das Projekt ZUBA und der Kanton BS im Gegenzug das Tram Bachgraben finanzieren. Die Umsetzung der Velovorzugsroute erfolgt nach Territorialprinzip. Der Regierungsrat sieht auch hier keinerlei Widerspruch zum Umweltschutzgesetz.

2. *Die Absichtserklärungen beinhalten sechs «Schlüsselprojekte». Neben der Erschliessung durch eine neue Strasse, wird dort ebenfalls von Velo- und ÖV-Anbindung gesprochen. Eine «gemeinsame Organisation der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der Gemeinde Allschwil» soll die „Schlüsselprojekte“ koordinieren und aufeinander abstimmen. In der Medienmitteilung der beiden Kantone steht zudem: „der Auto-, Velo- und öffentliche Verkehr werden dabei gleichermassen berücksichtigt.“ Wie kann der Kanton Basel-Stadt in einer Organisation vertreten sein, welche die Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten nicht umsetzt?*
3. *Hat sich die Regierung in dieser gemeinsamen Organisation dafür eingesetzt, dass die Erschliessung des Gebiets mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten für den Kanton Basel-Stadt auch in dieser gemeinsamen Organisation klare Priorität hat?*

Die 'Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben' oder kurz KoBa hat den Fokus auf das Gewerbegebiet Bachgraben. Dieses sich dynamisch entwickelnde Gebiet muss gesamtverkehrlich optimal erschlossen werden. Ziel ist, wirksame, kosteneffiziente sowie sinnvoll etappierte Massnahmen zu treffen und den Verkehr siedlungs- und umweltverträglich abzuwickeln. Dafür sind die Schlüsselprojekte Tram Bachgraben, der ZUBA und die Velovorzugsroute Bachgraben-Bahnhof Basel SBB vorgesehen. Die drei Vorhaben sind als Gesamtpaket eng aufeinander abgestimmt und gleichermassen wichtig und erforderlich. Der ZUBA beispielsweise ist wichtige Voraussetzung für die neue Tramstrecke zwischen Bachgraben und Bahnhof St. Johann. Denn erst mit Verlagerung des Verkehrs von den Stadtstrassen in Basel West auf den ZUBA wird Raum und Kapazität für einen unbehinderten ÖV und weitere Velomassnahmen frei.

Der Regierungsrat verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Webseite des Kantons Basel-Landschaft ([KoBa: Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben — baselland.ch](https://www.baselland.ch/ko-ba)).

4. *Wie ist der Ausbaustopp der Busverbindung zu rechtfertigen, während die Planung der unterirdischen Autostrasse weiterhin voranschreitet?*

Der Bedarf des ÖV ist in den vergangenen Monaten aufgrund der Corona-Pandemie deutlich zurückgegangen und die BVB musste markante Einnahmehausfälle verkraften. Auch auf der Buslinie 64 gab es deutlich weniger Fahrgäste. Um das Defizit im Jahr 2022 nicht weiter zu vergrössern, haben die Bestellerkantone BS und BL die Angebote ihrer Transportunternehmungen BVB und BLT priorisiert. Infolgedessen wurde unter anderem die Verlängerung der Buslinie 64 in der Hauptverkehrszeit ab Bachgraben bis zum Bahnhof St. Johann um ein Jahr zurückgestellt, sie ist neu ab Dezember 2022 vorgesehen. In seiner Antwort zur Interpellation Nr. 136 von Tim Cuénod betreffend «bessere Erschliessung des Bachgraben-Gebietes durch eine Verlängerung der Buslinie 64» hält der Regierungsrat aber auch fest, dass er die vorzeitige Verlängerung der Linie 64 mit dem Kanton BL prüfen werde.



5. *In der Beantwortung der im Landrat BL eingereichten Interpellation Csontos (2021/90) schreibt die Regierung BL: „Geplant ist der Zubringer als kantonale Hauptverkehrsstrasse (2x1 Fahrsteifen, im Gegenverkehr) und nicht als Hochleistungsstrasse, respektive Autobahn.“ Auch die Regierung BS spricht in der Erstbeantwortung der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) von einer zweispurigen Hauptverkehrsstrasse. Da der „ZUBA“ offenbar also nicht als Hochleistungsstrasse geplant wird, und in basel-städtischem Gebiet sein wird, greift der USG Art. 13 Abs 2 Art. b): „[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] b) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;“ Wie plant die Regierung, mit dem Bau der neuen Hauptverkehrsstrasse diese Vorgabe einzuhalten?*

Der ZUBA trägt mit seiner Verkehrsverlagerung dazu bei, die Stadtstrassen in Basel West deutlich zu entlasten. Er schafft Raum und Kapazität für das Tram Bachgraben sowie Velomassnahmen. Diese stärken wiederum den umweltverträglichen Verkehr in Basel und tragen zu seinem Wachstum bei. Es ist Ziel des Regierungsrates, den Entlastungseffekt von ZUBA in Basel West mit den nötigen flankierenden Massnahmen sicherzustellen und damit an die regierungsrätlichen Ziele einer klimaschonenderen Verkehrspolitik beizutragen.

6. *Der Ausbaustopp der Buslinie 64 bildet ein Hindernis, um das Ziel von keinem Mehrverkehr zu erreichen. Ist die Regierung bereit, ihren Entscheid zu überdenken?*

Ein attraktiver ÖV ist dem Regierungsrat sehr wichtig. Weder die Angebotserweiterungen der Buslinie 64 noch weitere Angebote sind in Frage gestellt. Wie in der Antwort zur Interpellation Cuénod ausführlicher gesagt, soll die vorzeitige Verlängerung der Linie 64 mit dem Kanton BL diskutiert werden.

7. *In der Erstbeantwortung der Motion Vitelli (Nr. 19.5446.02) argumentiert die Regierung, dass eine gleichzeitige Umsetzung von flankierenden Massnahmen, wie sie auch von der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) gefordert werden, aufgrund der Nachfragezunahme und des Nachfrageaufkommens des MIV nicht umgesetzt werden kann. Sie schreibt: „Da erst mit Inbetriebnahme des ZUBA die entsprechenden Verkehrskapazitäten in Basel West frei werden und damit der Raum für Massnahmen zugunsten des Bus-, Tram- und Veloverkehrs zur Verfügung steht, ist eine Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkungen aufeinander zwar wesentlich, jedoch eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme nur teilweise möglich.“ Mit den im USG §13 festgehaltenen neuen Grundsätzen müsste diese Aussage revidiert werden. Statt durch Strassenausbau für den MIV Kapazitäten für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen, sollte durch eine Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel die Nachfrage nach dem Strassenausbau gesenkt werden. Genau um diese Nachfrage zu reduzieren, fordert die Motion Vitelli eine Priorisierung des Bachgraben-Trams. Wurde die Prioritätensetzung nun überdenkt?*

Die Reihenfolge der Realisierung der Massnahmen ergibt sich aus den Abhängigkeiten der Schlüsselprojekte, sie ist keine Priorisierung. Dank einem direkten Autobahnanschluss an die Nordtangente wird bestehender Verkehr aus den Quartieren in Basel West und Allschwil in den neuen Tunnel verlagert. ZUBA schafft damit die notwendige Entlastung auf dem Stadtstrassennetz, so dass das geplante Tram Bachgraben im vorhandenen Strassenraum Platz finden kann. Um langfristig die Entlastung dieser Stadtstrassen sicherzustellen, sollen gemäss der genannten Motion Mathys neben dem Tram weitere flankierende Massnahmen umgesetzt werden, die die umweltfreundlichen Verkehrsmittel fördern.

8. *Die Absichtserklärungen gelten nur, wenn der Landrat und der Grosse Rat den Finanzbeschlüssen zustimmt. Während für den Landrat schon bekannt ist, wann und in welcher Form das Geschäft in den Landrat kommt, ist das Vorgehen in Basel-Stadt noch unklar. Der Landrat wird gemäss der Baselbieter Regierung schon im vierten Quartal dieses Jahres über die Genehmigung des generellen Projekts und die Ausgabenbewilligung zur Projektierung des Bauprojekts abzustimmen. Wann und in welcher Form wird das Geschäft in den Grossen Rat kommen?*

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat die Vorlage bezüglich der Genehmigung des Generellen Projekts und einer Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojekts im November 2021 dem Landrat überwiesen. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt muss keine finanziellen Mittel für ZUBA sprechen. Gemäss der genannten Absichtserklärung trägt der Kanton BL sämtliche Kosten für die Projektierung, den Bau und auch den Betrieb für die ersten 15 Jahre von ZUBA. Im Gegenzug ist vorgesehen, dass der Kanton BS das Tram Bachgraben finanziert. Aktuell prüft das Bau- und Verkehrsdepartement in Zusammenarbeit mit Vertretungen von BL und Allschwil die Machbarkeit des Trams Bachgraben und erarbeitet eine Vorstudie dazu. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat auf Basis des nachfolgenden Vorprojekts einen Antrag für finanzielle Mittel zur Umsetzung unterbreiten.

9. *Das Strassenprojekt tangiert viele Anwohnende. Inwiefern und wann wird es Einsprachemöglichkeiten geben?*

Das Projekt ZUBA durchläuft ein ordentliches Baubewilligungsverfahren im Kanton Basel-Stadt. Somit sind im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe Einsprache- und Rekursmöglichkeiten gemäss § 91 f. des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes gegeben.

10. *Wie ist das Projekt mit dem Pariser Klimaabkommen zu vereinbaren?*

An der UNO Klimakonferenz in Paris Ende 2015 verpflichteten sich alle beteiligten Staaten zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Die Schweiz will ab dem Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen (Netto-Null).

Der Grosse Rat hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Der Regierungsrat hat den Klimaschutz als eines seiner drei übergeordneten Schwerpunktthemen im aktuellen Legislaturplan beschlossen. Als Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative will der Regierungsrat zudem dafür sorgen, dass bis 2040 die Treibhausgasemissionen im Kanton auf «Netto-Null» zurückgehen.

Auch mit der Definition der Stossrichtungen zur künftigen Mobilitätsstrategie hat der Regierungsrat seine Absicht unterstrichen, das Verkehrspolitische Leitbild an die neuen Zielsetzungen einer klimafreundlichen Verkehrspolitik auszurichten. Mit der Weiterentwicklung des Verkehrspolitischen Leitbildes zur Mobilitätsstrategie wird sich diese – analog zu den gesetzlichen Bestimmungen im Umweltschutzgesetz – von einzelnen Verkehrsmitteln lösen und vermehrt auf Wirkungen fokussieren. Die neuen Wirkungsziele sind:

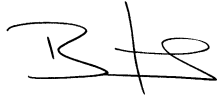
- Erreichbarkeit erhöhen
- Verkehrssicherheit verbessern
- Klimaneutralität erzielen
- Lebensqualität steigern

Das abgestimmte Massnahmenpaket zur Anbindung des Gebiets Bachgraben leistet in allen Bereichen einen Beitrag zu diesen Zielen. Zentral für die bessere Erreichbarkeit ist die Anbindung des Gebiets Bachgraben an das übergeordnete ÖV-Netz, insbesondere die S-Bahn. Die Verkehrsverlagerung auf den ZUBA dient einer gezielten Lenkung des verbleibenden MIV auf das übergeordnete Strassennetz und entlastet damit die Quartiere. Die Entlastung auf den Stadtstrassen führt zu einer höheren Verkehrssicherheit und einer besseren Lebensqualität. Auch können dank ihr

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

ÖV- und Velomassnahmen umgesetzt werden, die zur Erhöhung des Modalsplit-Anteils des umweltfreundlichen Verkehrs und so zu einer klimaschonenderen Mobilität beitragen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin