

Der Landrat hat am 10. Februar 2022 rund 16 Millionen Franken für die Projektierung des Zubringers Bachgraben-Allschwil (ZUBA) gesprochen (LRB Nr. 1357). Das politische Vorgehen und die Planung des ZUBA sorgten schon mehrfach für Kritik in Parlamenten und Medien.

Mehrfach wurde von den Kantonen betont, dass die Tramverlängerung erst nach der Erstellung des ZUBA umgesetzt werden kann. Die geplante Velovorzugsroute ist ebenfalls nicht so weit fortgeschritten wie der Autotunnel selbst. Es besteht die gut begründete Sorge, dass trotz schöner Worte einer «Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben» (KoBa) der ZUBA zuerst fertiggestellt wird, während die folgenden Ausbauten für den öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr zurückgestellt oder gar nie realisiert werden. Dies wurde bereits bei ähnlichen Projekten beobachtet wie der Salina Raurica.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Teilprojekte ZUBA, Tram Bachgraben, Velovorzugsroute und flankierende Massnahmen?
2. Wieso wird der ZUBA nicht als partnerschaftliches Geschäft als Gesamtprojekt mit einem auszuhandelnden Finanzierungsschlüssel geplant und behandelt?
3. Wird der Regierungsrat nun, nachdem der Bund die Mitfinanzierung des Autotunnels vorerst ablehnt und eine verstärkte ÖV-Erschliessung wünscht, die Planung des Tram Bachgraben beschleunigen bzw. erneut evaluieren, ob es nicht dem Autotunnel vorgezogen werden kann (oder gleichzeitig, wie die Motion Vitelli, 19.5446 verlangt)?
4. Wenn der Bund sich nicht oder erst deutlich später als erhofft finanziell am Strassenausbauprojekt ZUBA beteiligt, hat dies eine zeitliche Verzögerung auf das Tramprojekt zur Folge?
5. Wie wurde die verkehrliche Machbarkeit des Trams Bachgraben vorgenommen? Basiert sie auf dem vom Regierungsrat behördenverbindlich beschlossenen MIV-Ziel von minus ein Drittel auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie minus ein Sechstel Verkehrsaufkommen bis 2037 (Klimaschutzstrategie)?
6. Was wären die Auswirkungen auf den Modalsplit und die Klimaziele, wenn das Tram Bachgraben schon vor dem Bau des Autotunnels gebaut würde?
7. Wird dem Grossen Rat für die Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB eine Ausgabenbewilligung vorgelegt und ist auch eine Velovorzugsroute in Richtung Kleinbasel angedacht?
8. Befürwortet der Regierungsrat eine erneute Eingabe des ZUBA im Agglomerationsprogramm 5. Generation oder bevorzugt er eine priorisierte Eingabe des Trams Bachgraben und der Velovorzugsroute im Agglomerationsprogramm 5. Generation?
9. Wird der Regierungsrat im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm 5. Generation die Aufgabenteilung zwischen BS und BL überdenken und demokratischer angehen?

Raphael Fuhrer