

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.

Grosse Strassenprojekte wie der ZUBA sind mit starken Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Als reines Autoprojekt fördert der ZUBA den Autoverkehr und die Tunnelbauweise ist mit einem grossen Ressourcenverschleiss verbunden. Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) beinhaltet klare Vorschriften für den Autoverkehr und den Klimaschutz, welche von den Planer:innen des ZUBA ignoriert werden.

Ausserdem scheint es, als ob der Grosse Rat von Basel-Stadt nicht über die auf seinem Territorium geplante Strasse entscheiden könne.

1. Mit welchen Überlegungen und Argumenten hat sich der Regierungsrat für die Unterzeichnung einer Absichtserklärung ausgesprochen, welche die Projektierung und Finanzierung des unterirdischen Strassenausbaus durch den ZUBA vollständig dem Kanton Basel-Landschaft (und jene des Trams Bachgraben dem Kanton Basel-Stadt) überträgt?
2. Wie stuft der Regierungsrat die nicht mögliche Mitsprache von Parlament und Stimmbevölkerung bei einem Strassenausbauprojekt dieser Bedeutung auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt ein?
3. In der Vorlage an den Landrat erläutert der Regierungsrat (S. 13), dass flankierende Massnahmen in Basel-West zusammen mit dem Bauprojekt vorgelegt werden. Wie ist bei den flankierenden Massnahmen die Mitsprache des Grossen Rates sichergestellt?
4. Im § 13 Abs. 2 lit. b USG BS steht: «[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigungszahl nicht zunimmt». Daraus leitet sich die Verpflichtung des Kantons Basel-Stadt ab, den Kapazitätsausbau durch den ZUBA Landkanton auf Stadtkantonsgebiet andernorts wieder rückgängig zu machen. An welchen Orten wird geplant, die Verkehrszunahme des privaten Motorfahrzeugverkehrs durch einen Kapazitätsrückbau zu kompensieren?
5. In der schriftlichen Anfrage Hanauer lautet die Antwort des Regierungsrates auf die Frage 8: «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.» Gemäss Finanzhaushaltsgesetz (Brutto-Prinzip) ist dennoch ein Grossratsbeschluss fällig, da sich der Betrag inklusive der Leistungen Dritter bemisst. Dort steht in § 29, Abs. 3: «Die Höhe der Ausgabe bemisst sich ohne Berücksichtigung von erwarteten Drittleistungen nach den Gesamtausgaben». Wann und in welcher Form wird der Grosse Rat von Basel-Stadt über den Bau einer neuen unterirdischen kantonalen Hauptverkehrsstrasse in Basel-Stadt beschliessen?
6. Warum wird bewusst vom ansonsten üblichen Territorialitätsprinzip abgewichen und was ist die rechtliche Grundlage zur Abweichung vom Territorialitätsprinzip?
7. Ist der Regierungsrat bereit, die am 26. Januar 2021 kommunizierte Absichtserklärung zu revidieren, sodass sie die geltenden Gesetze beachtet und die Mitbestimmungsrechte des Grossen Rates nicht beschneidet?
8. Inwiefern ist der ZUBA kompatibel mit dem Ziel von Basel-Stadt, bis spätestens ins Jahr 2037 netto-null Treibhausgasemissionen erreicht zu haben?

Raffaella Hanauer