

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.

Die Notwendigkeit des ZUBA ist nicht hinreichend dokumentiert. In den letzten Jahren kamen viele der Arbeiter:innen im Gebiet Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und mit dem Velo zur Arbeit. Der ZUBA würde hingegen den Arbeitsweg mit dem Auto wieder attraktiver machen, gleichzeitig ist der Ausbau für die umweltfreundlichen Verkehrsarten minimal oder nicht feststellbar. Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und die Gemeinde Allschwil haben sich zur Koordination der drei "Schlüsselprojekte" Tram, ZUBA und Velovorzugsroute zu einer Koordinationsplattform Verkehrsanbindung Bachgaben (KoBa) zusammengeschlossen. Darüber sollen die Planungen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

1. Von welchem Modalsplit-Ziel gehen die Planungen bei der Erschliessung des Bachgraben-Areals aus und was wäre aus Sicht des Stadtkantons der angestrebte Modalsplit?
2. In der Vorlage an den Landrat wird von Verkehrsprognosen ausgegangen, welche weder einen Ausbau der Veloinfrastruktur noch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs miteinbeziehen. Warum?
3. Wie hoch wäre das ÖV-Erschliessungspotential (durchschnittlicher Wochentagsverkehr [DWV]), welches durch einen frühzeitigen Bau des Trams Bachgraben abgeholt werden könnte?
4. Wie hoch ist das Potential für den Veloverkehr in Fahrten pro Tag, welches durch die Velovorzugsroute und weitere Velomassnahmen (in absoluten Zahlen, DWV) abgeholt werden könnte?
5. Wie viel motorisierter Individualverkehr (in absoluten Zahlen, DWV) verkehrt heute im Korridor, der durch den ZUBA entlastet werden soll?
6. Der Kanton Basel-Landschaft plant den ZUBA, weil er von einer deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ausgeht. Für das gesamte Bachgrabengebiet rechnet er mit einer Nachfragezunahme von 68 % im motorisierten Individualverkehr. Für wie viele zusätzliche Autofahrten über das Kantonsgebiet von Basel-Stadt (in absoluten Zahlen DWV) plant der Regierungsrat Basel-Stadt zurzeit bis 2040 Kapazitätserweiterungen durch den ZUBA zur Autoverkehrserschliessung des Bachgraben-Gebietes? Stimmen diese Planungen mit denjenigen des Kantons Basel-Landschaft überein? Ist dies mit der behördenverbindlichen Klimaschutzstrategie BS vom September 2023, namentlich Ziel M6 (minus 1/3 bzw. minus 1/6 MIV bis 2037) vereinbar?
7. Wie viele aller künftigen Auto-Fahrten (heutiger Stand zuzüglich prognostizierte Gesamtnachfrage nach den wichtigsten Ziel- und Quellorten geordnet) sollen gemäss Planungen des Kantons Basel-Stadt unterirdisch durch den neuen Tunnel abgewickelt werden und wie viele sollen oberirdisch verbleiben (in absoluten Zahlen, DWV)? Stimmen diese Planungen mit denjenigen des Kantons Basel-Landschaft überein?
8. Wie viele zusätzliche Fahrkilometer des motorisierten Individualverkehrs erzeugt der ZUBA?
9. Gemäss der Regierungsvorlage an den Landrat soll der Luzernerring und die Hegenheimerstrasse in Basel um rund 20% und die Belforterstrasse um rund 40 % entlastet werden. Beziehen sich diese Zahlen auf den heutigen Verkehr oder ist dabei die 68% Verkehrszunahme miteinberechnet? Ist dabei die Wirkung flankierender Massnahmen, wie sie gemäss Motion Mathys (Nr. 19.5447) und gemäss § 13 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) umgesetzt werden müssen, bereits miteingerechnet?
10. Gemäss statistisch validen Quellen wie dem Mikrozensus oder dem Städtevergleich sind über 50 % aller Autofahrten kürzer als 5 km und 30 % gar kürzer als 3 km (also in

vertretbarer Velo- oder ÖV-Distanz). Entspricht diese Distanzverteilung auch den zukünftigen Autofahrten vom/zum Bachgrabengebiet?

Tonja Zürcher