



An den Grossen Rat

24.5282.02

BVD/P245282

Basel, 18. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 17. September 2024

Schriftliche Anfrage Raphael Fuhrer betreffend «ZUBA: Planung und Abhängigkeiten»

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

«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)?
Was wären die Auswirkungen auf den Modalsplit und die Klimaziele, wenn das Tram Bachgraben schon vor dem Bau des Autotunnels gebaut würde?
6. Wird dem Grossen Rat für die Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB eine Ausgabenbewilligung vorgelegt und ist auch eine Velovorzugsroute in Richtung Kleinbasel angedacht?

7. 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?
Wird der Regierungsrat im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm 5. Generation die Aufgabenteilung zwischen BS und BL überdenken und demokratischer angehen?
Raphael Fuhrer»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Einleitung

Die Erschliessung des Gebietes Bachgraben muss in einem abgestimmten Paket von Verkehrsmassnahmen erfolgen, wie aus einer gemeinsamen Studie der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und der Gemeinde Allschwil zur gesamtverkehrlichen Erschliessung des Raumes Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West hervorgeht. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die Saint-Louis Agglomération haben deshalb den Baustart des Zubringers Bachgraben-Allschwil und des Trams Bachgraben untereinander sowie mit dem Bund im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm abgestimmt. Die drei Projekte Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA), ÖV-Anbindung Bachgraben und Contournement Hésingue-Hégenheim sollen für das nächste Agglomerationsprogramm der 5. Generation im B-Horizont (Realisierungsbeginn 2032–2036) eingereicht werden. Die im Agglomerationsprogramm der 4. Generation im A-Horizont genehmigte 1. Etappe der «Velovorzugsroute» in Basel-Landschaft wird ab 2026 als erstes Element realisiert. Darauf folgen der Zubringer Bachgraben-Allschwil, das Contournement Hésingue-Hégenheim sowie das Tram Bachgraben, welches aus Gründen der Realisierungsabfolge erst gegen Ende der Bauphase des Zubringers Bachgraben-Allschwil begonnen werden kann.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie ist der aktuelle Planungsstand der Teilprojekte ZUBA, Tram Bachgraben, Velovorzugsroute und flankierende Massnahmen?*

Die Projekte ZUBA, Tram Bachgraben und Velovorzugsroute sind Schlüsselmassnahmen einer gesamtverkehrlichen Erschliessung des Raumes Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West. Flankierende Massnahmen unterstützen die optimal abgestimmte Wirkung dieser Projekte untereinander. Die Projekte weisen folgenden Stand auf:

ZUBA:

Das Bauprojekt ist in Erarbeitung, bis im 2. Quartal 2025 wird ein Entwurf vorliegen. Darauf aufbauend erfolgt die Vernehmlassungs- und Mitwirkungsphase.

Für den Bau von ZUBA ist der Gebietsabtausch von insgesamt 23'000 m² zwischen Frankreich und der Schweiz eine wesentliche Voraussetzung. Sowohl die Schweizer also auch die regionalen französischen Projektpartner erachten die geplante Grenzverschiebung als nachhaltigste Lösung. Wichtige Schritte dafür wurden sowohl auf regionaler als auch auf nationaler Ebene eingeleitet. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass es sich dabei um einen komplexen und zeitintensiven Prozess handelt.

Tram Bachgraben:

Wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur Motion Lisa Mathys und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Allschwil ZUBA» (P195447) und zur Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «kein Zubringer Allschwil ohne Bachgrabentram» (P205224) berichtet hat, konnte das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen der Vorstudie Tram Bachgra-

ben die Machbarkeit der neu geplanten Tramstrecke nachweisen. Die Vorstudie ist inhaltlich abgeschlossen. In der nächsten Projektphase steht die Ausarbeitung des Vorprojekts an. Im zweiten Halbjahr 2024 wird der Grosse Rat über den dritten Tramnetz-Statusbericht des Regierungsrats beraten. Daraus ergibt sich auch der Zeitplan der weiteren Projekterarbeitung des Trams Bachgraben.

Velovorzugsroute:

Zwischen Wanderstrasse und Oberwilerstrasse ist im St. Galler-Ring und Bernerring bereits eine Velostrasse als Teil der Vorzugsroute umgesetzt worden. In der Wanderstrasse ist kurzfristig die Umsetzung von Massnahmen geplant, die das Velofahren sicherer und attraktiver machen. Der Abschnitt auf Allschwiler Boden, zwischen der Kantonsgrenze und dem Gebiet Bachgraben, ist aktuell Bestandteil des entsprechenden Vorprojekts, erste Teilstrecken werden ab 2026 realisiert. Wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur oben genannten Motion Mathys berichtet hat, steht die Vorstudie für die Zollibrücke, die künftig die Netzlücke zwischen Basel-West (Oberwilerstrasse) und dem Bahnhof Basel SBB schliessen soll, kurz vor dem Abschluss.

Flankierende Massnahmen:

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeiten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe ein aufeinander abgestimmtes Konzept für flankierende Massnahmen zum ZUBA. Die Schlüsselprojekte Velovorzugsroute Bachgraben-Basel SBB und Tram Bachgraben weisen gleichzeitig eine Wirkung als wichtigste flankierende Massnahmen auf.

2. *Wieso wird der ZUBA nicht als partnerschaftliches Geschäft als Gesamtprojekt mit einem auszuhandelnden Finanzierungsschlüssel geplant und behandelt?*

Die beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben 2021 in einer Absichtserklärung «Gemeinsames Vorgehen bei der Planung, Realisierung und Finanzierung Zubringer Bachgraben–Allschwil, ÖV-Verbindung Bachgraben, Velovorzugsroute Bachgraben–Bahnhof SBB» die Rahmenbedingungen bezüglich Finanzierung und Zuständigkeiten festgehalten. Um die Projektorganisationen und Finanzierungsfragen einfach und nachvollziehbar zu halten, wurde vereinbart, dass der Kanton Basel-Landschaft für den ZUBA zuständig ist und der Kanton Basel-Stadt für die ÖV-Anbindung. Erfahrungsgemäss wirkt sich die Verflechtung von mehreren Projekten auf die Planungssicherheit negativ aus und erhöht den Koordinationsaufwand. Da die baulichen Auswirkungen des Projektes ZUBA an der Oberfläche im Kanton Basel-Stadt nur minimal sind, dafür die grösseren Auswirkungen des Projektes Tram Bachgraben das Strassennetz der Stadt Basel betreffen, war diese Aufteilung zweckmässig.

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)?*

Nachdem der Bund den ZUBA wie auch das Tram Bachgraben im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation in der Priorität zurückgestuft hat, wurde auf Initiative von Agglo Basel eine Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben ins Leben gerufen. Daran beteiligt ist nebst den beiden Kantonen und der Gemeinde Allschwil u.a. auch das für die Agglomerationsprogramme zuständige Bundesamt für Raumentwicklung. Die Projektpartner haben sich darauf verständigt, dass die Erschliessung des Gebietes in einem abgestimmten Paket von Verkehrsmassnahmen erfolgen muss und die Verkehrsprojekte im betroffenen Raum parallel weiterentwickelt werden. Die Resultate aus der gemeinsamen Koordination sind einleitend festgehalten.

Da der Bau der Tramstrecke einen grossen Einfluss auf die stark befahrenen Stadtachsen in Basel West hat, ist es wichtig, dass diese durch den ZUBA entlastet werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Verkehrssystem dort überlastet ist und der ÖV im Stau des Individualverkehrs blockiert würde. Ein zuverlässiger und pünktlicher Betrieb ist aber sowohl während dem Bau der

Tramstrecke als auch nach dessen Inbetriebnahme wesentlich für die Akzeptanz und Nutzung des ÖV.

4. *Wenn der Bund sich nicht oder erst deutlich später als erhofft finanziell am Strassenausbau-projekt ZUBA beteiligt, hat dies eine zeitliche Verzögerung auf das Tramprojekt zur Folge?*

Wie eingangs erläutert ist vorgesehen, das gesamte Massnahmenpaket (Zubringer Bachgraben–Allschwil, Contournement Hésingue–Hégenheim und Tram Bachgraben) im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation im Juni 2025 im Realisierungshorizont B (2032–2036) einzugeben. Das Tramprojekt erfährt damit keine zeitliche Verzögerung. Vorbehalten bleibt die Prüfung durch den Bund im Rahmen des Prüfverfahrens zur 5. und 6. Programmgeneration.

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?*

Die verkehrstechnische Machbarkeitsstudie zum Tram Bachgraben wurde vor der Klimaschutzstrategie erarbeitet. Sie hat gezeigt, dass eine vorgängige Inbetriebnahme des ZUBA die Voraussetzung für den Bau der Tramlinie, deren verlässlichen Betrieb und für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes ist. Eine weitere Entlastung vom MIV auf diesen Strassen verbessert grundsätzlich den ÖV-Betrieb und erhöht die Verkehrssicherheit besonders für den Fuss- und Veloverkehr, was wiederum zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr im Sinne des Klimaschutzes beiträgt.

7. *Wird dem Grossen Rat für die Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB eine Ausgabenbewilligung vorgelegt und ist auch eine Velovorzugsroute in Richtung Kleinbasel angedacht?*

Wie in Frage 1 ausgeführt, sind einige Abschnitte der Velovorzugsroute auf Gebiet Basel-Stadt bereits umgesetzt oder werden bald realisiert. Dafür ist keine Ausgabenbewilligung des Grossen Rates nötig, da es sich um Verbesserungen handelt, die über die laufende Rechnung oder über die Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr finanziert werden können. Zur Zollibrücke als Lückenschluss zwischen Basel West und dem Bahnhof Basel SBB wird der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung der Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend Verwirklichung der «Zollibrücke»/SNCF Brücke berichten und zu gegebener Zeit einen Antrag auf Ausgabenbewilligung vorlegen.

Wie der Regierungsrat in seinem Bericht zur kantonalen Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» vom 13. März 2024 (P220979) ausführt, möchte er das kantonale Veloroutennetz neu um Velovorzugsrouten als übergeordnete und damit wichtigste Kategorie der Velonetzhierarchie ergänzen. Wo solche Vorzugsrouten durch Basel-Stadt hindurchführen sollen, ist deshalb Bestandteil der anstehenden, auf das Bundesgesetz über Velowege abgestimmten Velonetzplanung.

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?*

Wir verweisen auf die einleitenden Erläuterungen sowie auf die Beantwortung der Frage 4.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

9. Wird der Regierungsrat im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm 5. Generation die Aufgabenteilung zwischen BS und BL überdenken und demokratischer angehen?

Wir verweisen auf die Beantwortung der Fragen 2 und 3.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin