



An den Grossen Rat

24.5285.02

BVD/P245285

Basel, 18. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 17. September 2024

Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher betreffend «ZUBA: Verkehrszahlen»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher 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. 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»

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. *Von welchem Modalsplit-Ziel gehen die Planungen bei der Erschliessung des Bachgraben-Areals aus und was wäre aus Sicht des Stadtkantons der angestrebte Modalsplit?*

Heute hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Quell-Ziel-Verkehr des Gebiets Bachgraben (nach BS, BL und Frankreich) einen Anteil von 57%. Gemäss letzten Modellrechnungen wird für 2040 eine Reduktion beim MIV um 12 Prozentpunkte auf dann 45% als realistisch angesehen. Dank dieser Verbesserung des Modalsplits bleibt die absolute Zahl der MIV-Fahrten nahezu konstant, trotz des insgesamt zunehmenden Mobilitätsbedarfs. Das Wachstum soll v.a. vom ÖV und Veloverkehr aufgenommen werden. Der ÖV soll seinen Anteil um 11 Prozentpunkte erhöhen, von 17% auf 28%, derjenige des Veloverkehrs von 11% auf 16%. Der Anteil der Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmittel nimmt damit im Sinne der baselstädtischen Ziele deutlich zu. Wenn Autofahrten vom oberirdischen Strassennetz in Grossbasel auf den ZUBA als neue unterirdische Verbindung verlagert werden, so verbessert die Reduktion des MIV die Lebensqualität entlang der dortigen, dicht bewohnten städtischen Strassen.

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?*

Zum Zeitpunkt der Berechnungen der Verkehrszahlen für die Landratsvorlage zum ZUBA (2019/2020) waren die ÖV-Anbindung sowie die Velovorzugsroute noch nicht ausreichend konkretisiert, um sie im Gesamtverkehrsmodell abbilden zu können. Die in der Antwort auf Frage 1 dargelegten Modalsplit-Anteile berücksichtigen die zusätzlichen Massnahmen (Tram Bachgraben, Velovorzugsroute Bachgraben und weitere flankierende Massnahmen).

3. *Wie hoch wäre das ÖV-Erschliessungspotential (durchschnittlicher Wochentagsverkehr [DWV]), welches durch einen frühzeitigen Bau des Trams Bachgraben abgeholt werden könnte?*

Das gesamte Fahrgast-Potenzial des Gebiets Bachgraben für Tram/Bus ist grundsätzlich hoch (für 2040 ca. 10'000 ÖV-Fahrten pro Werktag). Auf der Tramachse sind im Querschnitt Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse etwa 10'000 Fahrgäste werktags zu erwarten, wobei ein Teil auch aus dem umliegenden Wohnquartier ist. Im Gesamtquerschnitt Luzernerring wird eine werktägliche Nachfrage von ca. 18'000 Fahrgästen im Tram erwartet. Entsprechend soll das Tram-Projekt im Agglomerationsprogramm erneut eingereicht werden (siehe Einleitung). Die Herausforderung besteht jedoch in einem zuverlässigen ÖV-Betrieb, der für die Akzeptanz des Angebots massgebend ist. Erst dank dem ZUBA werden die Stadtstrassen genügend entlastet, so dass der für den Bau der Tramlinie benötigte, oberirdische Platz frei wird und nach Eröffnung ein stabiler Trambetrieb gewährleistet werden kann. Deshalb ist die Inbetriebnahme des ZUBA eine Voraussetzung für den Bau des Trams.

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?*

Für 2040 wird von ca. 5'500 Velofahrten pro Werktag ausgegangen. Bei weiterer Verdichtung im Gebiet Bachgraben und allenfalls auf Nachbararealen auf französischer Seite nach 2040 könnten nochmals gut 3'500 zusätzliche Velofahrten möglich sein.

5. *Wie viel motorisierter Individualverkehr (in absoluten Zahlen, DWV) verkehrt heute im Korridor, der durch den ZUBA entlastet werden soll?*

Der mit dem MIV abgewickelte Quell-Ziel-Verkehr (für Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) in das Gebiet Bachgraben beträgt heute ca. 12'000 PW-Fahrten. Etwa zwei Drittel dieses Verkehrs fährt via den Korridor Bachgraben–St. Johann. In diesem Korridor ist aber auch weiterer Verkehr unterwegs. So weist z.B. der Luzernerring einen durchschnittlichen Werktagsverkehr von ca. 23'000 Fahrten auf.

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?*

Gemäss Angaben in der Landratsvorlage zum ZUBA (LRV 2021/694; Seite 5) rechnet der Kanton Basel-Landschaft mit einer Zunahme der Personenfahrten um 68% von 25'000 auf 42'000 Fahrten. Dabei sind Personenfahrten nicht mit Fahrten des MIV gleichzusetzen; die Personenfahrten umfassen alle Verkehrsmittel (ÖV, MIV, Velo, zu Fuss).

Gegenwärtig wird angenommen, dass der mit dem MIV zurückgelegte Quell-Ziel-Verkehr des Gebiets Bachgraben trotz der geplanten Entwicklung nicht signifikant zunehmen wird, vorausgesetzt die erwartete Abnahme des MIV-Anteils am Modalsplit von 57% auf 45% (siehe Frage 1) trifft ein. Die angestrebte Reduktion des MIV-Anteils im Gebiet Bachgraben soll dank Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs mit den geeigneten Schlüsselmassnahmen Tram Bachgraben und Velovorzugsroute Bachgraben–Bahnhof Basel SBB erreicht werden und entspricht den Zielen der baselstädtischen Verkehrs- und Klimaschutzpolitik.

Erklärtes Ziel ist, mit der Entlastung von Basel West durch den ZUBA den ÖV-Betrieb und die Verkehrssicherheit besonders für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, was wiederum zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr beiträgt.

Der Verkehrsindex in Basel-Stadt zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung seit 2010 auf, der MIV hat seither um 15% abgenommen. Das Reduktionsziel der Klimaschutzstrategie kann nur durch eine gesamtstädtische Entwicklung und eine konsequente Verkehrspolitik hin zu noch mehr stadtgerechter Mobilität erreicht werden. Entsprechende Massnahmen sind in der kantonalen Mobilitätsstrategie festgehalten. Unter anderem wird mit dem Ausbau der Velorouten und lokalen Verbesserungen an der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr die aktive Mobilität weiter priorisiert und gefördert; Tram- und Busnetz werden weiter ausgebaut. Ausserdem soll der Flächenverbrauch des Verkehrs durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, die Förderung von Sharing-Angeboten und von kleineren Fahrzeugen reduziert werden. Zusätzliche öffentliche und private E-Ladestationen, die Schaffung autoarmer Areale oder Förderung von Elektrofahrzeugen sind weitere Massnahmen, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr auf Netto-Null zu reduzieren.

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?*

Wie einleitend erläutert arbeiten die Kantone BL, BS und die Gemeinde Allschwil gemeinsam an der gesamtverkehrlichen Erschliessung des Raumes Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West.

Die gemeinsame Planung sieht vor, dass ein Grossteil der MIV-Fahrten mit Quelle oder Ziel im Gebiet Bachgraben via ZUBA und dann vorwiegend weiter via Autobahn (Nordtangente) verkehrt. Kürzere Fahrten sollen hauptsächlich mit dem ÖV und Velo zurückgelegt werden. Ein kleinerer Teil des Quell-Ziel-Verkehrs gelangt via Contournement Hésingue-Hégenheim nach Frankreich, ein noch geringerer Anteil via Allschwil in das hintere Leimental.

8. *Wie viele zusätzliche Fahrkilometer des motorisierten Individualverkehrs erzeugt der ZUBA?*

Um auf jetzigem Kenntnisstand der Schlüsselprojekte sowie der flankierenden Massnahmen die Verkehrsleistung des MIV zum Zeitpunkt mit ZUBA belastbar abschätzen zu können, braucht es eine Modellierung mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel. Das Gesamtverkehrsmodell wird gerade aktualisiert. Entsprechende Auswertungen sollen im 1. Halbjahr 2025 vorliegen.

9. *Gemäss der Regierungsvorlage an den Landrat soll der Luzerneriring 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 Umweltschutz-gesetz Basel-Stadt (USG BS) umgesetzt werden müssen, bereits miteingerechnet?*

Diese Zahlen zeigen theoretisch auf, wie gross unter Berücksichtigung der bekannten Arealentwicklungen die Entlastung durch den ZUBA im Vergleich zum Zustand ohne ZUBA im Jahr 2040 wäre. Flankierende Massnahmen sind darin noch nicht eingerechnet. Im Rahmen der aktuell in Erarbeitung befindlichen flankierende Massnahmen wird angestrebt, dass der ZUBA optimal genutzt und das übrige Netz maximal entlastet wird. Wie bereits in der Antwort zu Frage 6 erläutert, ist die Aussage falsch, dass eine Zunahme des MIV um 68% erwartet wird.

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?*

Die Fragestellung wurde in dieser Form nicht untersucht.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin