



An den Grossen Rat

19.5447.04

19.5446.04

BVD/P195447/P195446

Basel, 11. Juni 2025

Regierungsratsbeschluss vom 10. Juni 2025

Zwischenbericht zu den Motionen

Lisa Mathys und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Allschwil ZUBA»

sowie

Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «kein Zubringer Allschwil ohne Bachgrabentram»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2020 dem Regierungsrat die nachstehende Motion Lisa Mathys und Konsorten zur Erfüllung sowie die Motion Jörg Vitelli und Konsorten zur teilweisen Erfüllung überwiesen.

Wortlaut der Motion Mathys:

«Die Regierung Basel-Stadt will in Zusammenarbeit mit der Regierung Basel-Landschaft in den nächsten Jahren den Autobahnzubringer Allschwil bauen. Dieser soll von der Nordtangente, ausgehend von einem Kreisel an der Neudorfstrasse unterirdisch das Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil erschliessen. Mit dieser neuen schnellen und attraktiven Strasse müssen künftig motorisierte Verkehrsteilnehmende von der und zur Nordtangente nicht mehr die städtische Route (Anschluss Luzernerring – Luzernerring – Hegenheimerstrasse – Belforterstrasse und den Hegenheimermattweg) befahren. Die Regierung spricht denn auch in ihrer Präsentation von einer Entlastung des Luzernerrings um 40%. Die Erfahrungen mit der Nord- und Osttangente zeigen: Mit der Eröffnung einer neuen Schnellstrasse müssen gleichzeitig flankierende Massnahmen umgesetzt werden, damit der Verkehr in den anfänglich entlasteten Strassen nicht wieder zunimmt. Der Entlastungseffekt mit der Verbesserung der Wohn- und Luftqualität wird damit zunichte gemacht. Der Luzernerring präsentiert sich seit der Umgestaltung als 4-spuriger Autobahnzubringer. Der Bus 36 wird immer wieder behindert und wegen der Priorität für den Autoverkehr im Luzernerring hat das Tram 3 immer noch zu lange Wartezeiten an der Kreuzung Burgfelderstrasse/Luzernerring. Die beidseitig bewohnten Hegenheimerstrasse und Belforterstrasse sind wegen des massiven Pendler- und Lastwagenverkehrs unwirtlich. Die Hausbesitzerinnen und -besitzer haben Mühe die Wohnungen zu vermieten. Für diese Strassen kann das Projekt ZUBA Entlastung bringen, wenn flankierende Massnahmen ergriffen werden.

Die Unterzeichnenden verlangen von der Regierung,

- a) dass mit der Projektierung des Zubringers Allschwils gleichzeitig auf den baselstädtischen Strassen flankierende Massnahmen projektiert und mit der Eröffnung umgesetzt werden.
- b) sicherzustellen, dass gemäss USG §13 die gesamte Verkehrsmenge auf dem ZUBA (gemäss Prognose 15'000 Fahrzeuge) oberirdisch kompensiert wird.
- c) dass auf dem Luzernerring (ab Autobahnein-/ausfahrt bis zum Kreisel Hegenheimerstrasse) die Priorität für den Bus 36 und die Sicherheit der Velofahrenden mit durchgehenden Bus-/Velospuren umgesetzt wird.
- d) dass die Hegenheimerstrasse, zwischen Kreisel Luzernerring und Belforterstrasse, von einer verkehrsorientierten zu einer siedlungsorientierten Strasse umgewandelt wird mit den entsprechenden Massnahmen wie bauliche Umgestaltung, Tempo 30, Einschränkung des Durchgangsverkehrs für Motorfahrzeuge und Lastwagen.
- e) dass der motorisierte Verkehr von/nach Allschwil (Hegenheimermattweg) und Hegenheim (Rue du Bâle) konsequent mit verkehrslenkenden Massnahmen auf den Zubringer Allschwil kanalisiert wird.
- f) dass vor der Erteilung einer Baubewilligung für den Zubringer Allschwil (ZUBA), spätestens aber in 2 Jahren, dem Grossen Rat ein entsprechender Ratschlag für flankierende Massnahmen zur Entlastung des Hegenheimerquartiers vorgelegt wird.

Lisa Mathys, Jörg Vitelli, Tim Cuénod, Pascal Pfister, Jean-Luc Perret, Raphael Fuhrer, Kaspar Sutter, Nicole Amacher, Beat Leuthardt, Beda Baumgartner, Barbara Wegmann, Thomas Gander, Claudio Miozzari, Thomas Grossenbacher, Talha Ugur Camlibel, Stefan Wittlin, Sibylle Benz, Semseddin Yilmaz»

Wortlaut der Motion Vitelli:

«Die Regierungen BS und BL haben kürzlich das Projekt für einen Autobahnzubringer Allschwil, den ZUBA, vorgestellt. Damit soll das Bachgrabengebiet mit den stark wachsenden Arbeitsplätzen besser für den motorisierten Individualverkehr erschlossen werden. Bezüglich der Erschliessung dieses Gebiets mit dem Tram wurde auf einen späteren Horizont verwiesen. Die heutige Erschliessung mit den Bussen ist ungenügend und mag den Ansprüchen für eine adäquate Bedienung des Arbeitsplatzschwerpunktes mit ca. 6'000 Arbeitsplätzen nicht genügen.

Tramnetzausbauten bestehen skizzenhaft auf den Ausbauplänen. Im neuesten Bericht der Regierung zur Tramnetzentwicklung (18.1730.01) ist eine Umsetzung mit Zielzustand 2040 vorgesehen. Erfahrungsgemäss haben es öV-Projekte sehr schwer umgesetzt zu werden, wenn sie auf einem Umsetzungshorizont von mehr als 20 Jahren geplant werden. Ein Ausbau der Station Morgartenring der S-Bahn ist keine Alternative, da diese zu weit weg und ausserhalb der Fusswegdistanz von 300 m liegt. Der Zubringer Allschwil löst umfangreiche ober- und unterirdische Bauarbeiten aus. Wird die Tramererschliessung nicht gleichzeitig und synchron vorangetrieben haben wir die Situation, dass ein späterer Tramausbau nicht mehr möglich ist weil die Strasse und der Autotunnel einem Tramtrasse in die Quere kommt.

Mit der gleichzeitigen Realisierung vom Tram-Bachgraben und ZUBA können Synergieeffekte geschaffen, Kosten gespart und der Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs in diesem Gebiet verbessert werden.

Da angeblich Basel-Stadt die Federführung beim Ausbau Tram-Bachgraben hat muss sie alles daran setzen, dass eine koordinierte Ausführung zwischen Tram und Strasse erfolgt:

Die Unterzeichnenden fordern deshalb von der Regierung:

- Der Realisierung des Zubringers Allschwil darf der Regierungsrat auf baselstädtischem Boden nur einwilligen, wenn die Projekte von Tram und Strasse aufeinander abgestimmt sind und die Realisierung gleichzeitig erfolgt.
- Dem Grossen Rat ist innert Jahresfrist ein Vorprojekt für das Tram-Bachgraben vorzulegen und gleichzeitig aufzuzeigen wie die Realisierung erfolgen wird.
- Die Projektierungskosten sind dem vom Grossen Rat im Jahre 2012 bewilligten 4 Mio. Franken Planungskredit (GRB 12/3810G) anzulasten.

- Die Ausführung soll über die vom Grossen Rat im September 2012 bewilligte 350 Mio. Rahmenausgabenbewilligung für den Tramnetzausbau erfolgen.

Jörg Vitelli, Lisa Mathys, Tim Cuénod, Pascal Pfister, Beat Braun, Jean-Luc Perret, Raphael Fuhrer, Kaspar Sutter, Nicole Amacher, Beda Baumgartner, Barbara Wegmann, Thomas Gander, Christian Griss, Beat Leuthardt, Claudio Miozzari, Talha Ugur Camlibel, Stefan Wittlin, Sibylle Benz, Semseddin Yilmaz, Beat K. Schaller, Daniela Stumpf, Thomas Grossenbacher, David Wüest-Rudin, Thomas Müry»

Der Regierungsrat berichtet zu den beiden Motionen wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat teilt grundsätzlich die Anliegen der beiden Motionen. Diese stehen in direktem Zusammenhang mit den Planungen einer verbesserten gesamtverkehrlichen Erschliessung des Raumes Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West und besonders des Gebiets Bachgraben. Eine für Basel-Stadt verträgliche und klimafreundliche Verkehrsanbindung des Gebiets Bachgraben ist dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs berichtet der Regierungsrat in einem einzigen Bericht zu beiden Motionen.

1.1 Forderung der Motion Lisa Mathys und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. April 2024 vom Schreiben 19.5447.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend die Frist zur Erfüllung der Motion Lisa Mathys und Konsorten bis zum 30. Juni 2025 erstreckt.

Die Motion Lisa Mathys und Konsorten fordert, dass gleichzeitig mit der Projektierung des Zubringers Bachgraben–Allschwil (ZUBA) flankierende Massnahmen auf den baselstädtischen Strassen projektiert und dass diese zeitgleich mit der Eröffnung des ZUBA umgesetzt werden. Damit wird das Ziel verfolgt, das Hegenheimerquartier vom Verkehr zu entlasten sowie die Situation für den öffentlichen und den Veloverkehr zu verbessern. Der in seiner ersten Stellungnahme von 2020 dargelegte Vorgehensvorschlag des Regierungsrats zur Zielerreichung sah vor, als Basis für die weiteren Arbeiten zur verkehrlichen Entwicklung des Bachgrabens eine Gesamtverkehrsbetrachtung der zuständigen Departemente in Basel-Landschaft und Basel-Stadt unter Einbezug der französischen Partner zu erarbeiten. Das Konzept sollte aufeinander abgestimmte flankierende Massnahmen zugunsten aller Verkehrsmittel beinhalten.

1.2 Forderung der Motion Jörg Vitelli und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Oktober 2024 vom Schreiben 19.5446.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend die Frist zur Erfüllung der Motion Jörg Vitelli und Konsorten bis zum 30. Juni 2025 erstreckt.

Die Motion enthält Forderungen zu einer auf das Projekt ZUBA abgestimmten Projektierung und Realisierung sowie zur Finanzierung des Vorhabens Tram Bachgraben. Dazu gehört, dass der Regierungsrat der Realisierung des ZUBA auf baselstädtischem Boden nur zustimmt, wenn die Projekte einer Tramanbindung und einer neuen Strasse aufeinander abgestimmt sind und deren Realisierung gleichzeitig erfolgt. Damit sollen Synergieeffekte geschaffen, Kosten gespart und der Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Entwicklungsraum Bachgraben verbessert werden.

Bereits in seiner ersten Stellungnahme von 2020 hat der Regierungsrat festgehalten, dass erst mit Inbetriebnahme des ZUBA die Verkehrskapazitäten in Basel West frei werden, die es braucht, um Raum für grössere Massnahmen zugunsten des Bus-, Tram- und Veloverkehrs zur Verfügung zu

haben. Eine Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkungen aufeinander sei zwar wesentlich, eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme jedoch nicht ohne weiteres möglich. Denn für einen verlässlichen Trambetrieb und für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes braucht es eine vorgängige Inbetriebnahme des ZUBA. Für die nötige Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkung verwies der Regierungsrat auf die oben bereits genannte Gesamtverkehrsbetrachtung.

1.3 Erschliessung Bachgraben im Agglomerationsprogramm

Der Bund hat im Rahmen des Prüfverfahrens zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation im Jahr 2022 das Projekt Zubringer Bachgraben zurückgestuft. Er hat zwar den Handlungsbedarf und die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrserschliessung des Gebiets Bachgraben-Allschwil-Hegenheim anerkannt, jedoch das ungenügende Kosten-Nutzen-Verhältnis, die zum Zeitpunkt der Beurteilung noch unzureichende Projektreife und das Fehlen einer umfassenden Gesamtverkehrskonzeption bemängelt.

Um das weitere Vorgehen für die geplanten Projekte im Raum Allschwil-Bachgraben/Hégenheim/Basel-West festzulegen, hat die Geschäftsstelle Agglo Basel im Jahr 2022 eine Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben (AKB) ins Leben gerufen. Am Prozess beteiligt waren das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), das Bundesamt für Landestopografie Swisstopo, die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, der französische Gemeindeverbund Saint-Louis Agglomération, die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) sowie die Gemeinde Allschwil.

Die AKB hat per Ende 2024 ihre Arbeit abgeschlossen. Zentrales Ergebnis des Prozesses war eine Studie zur «Gesamtschau struktureller Entwicklungen, verkehrlicher Wirkungen und Lösungen». Demnach sind wichtige Projekte für Tram, Bus, Velo und Strasse gemeinsam und aufeinander abgestimmt zu entwickeln, um den Raum Bachgraben nachhaltig zu erschliessen. Die Vorhaben Tram Bachgraben, Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA), sowie der Boulevard Intercommunal Sud (BIS, ehemals «Contournement Hésingue-Hégenheim») fliessen deshalb als aufeinander abgestimmte Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation mit Realisierungshorizont B (2032–2036) ein.

1.4 Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben

Die bereits 2021 ins Leben gerufene bikantonale Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) wird nach Abschluss der Arbeiten der AKB nun um die zuständigen französischen Behörden erweitert. Mit intensiver Unterstützung der KoBa sollen in den nächsten Jahren die drei oben genannten Projekte sowie die Velovorzugsroute Bachgraben–Bahnhof Basel SBB wie bisher aufeinander abgestimmt weitergeplant werden. Dazu gehören auch flankierende Massnahmen, die aufgrund der grenzüberschreitenden Auswirkungen nur über die Kantons- und Landesgrenzen koordiniert geplant und umgesetzt werden können.

2. Stand der Abklärungen

Nachstehende Erläuterungen geben Auskunft über den Stand der Planungen und Abklärungen, die in relevantem Zusammenhang mit der Verkehrsanbindung Bachgraben und den Forderungen der beiden Motionen stehen.

2.1 Projekte zur Verkehrsanbindung Bachgraben

Die Erschliessung des für die Agglomeration Basel wichtigen Entwicklungs- und Wirtschaftsgebiets Bachgraben muss in einem abgestimmten Paket von Verkehrsmassnahmen erfolgen, wie aus der oben genannten, gemeinsamen Studie der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und der Gemeinde Allschwil zur gesamtverkehrlichen Erschliessung des Raumes Allschwil-Bachgraben/

Hégenheim/Basel-West hervorgeht. Zu den Schlüsselmassnahmen zählen das Tram Bachgraben, die Velovorzugsroute Bachgraben–Bahnhof Basel SBB, der ZUBA sowie der BIS.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Verkehrsanbindung Bachgraben zu untersuchen, braucht es Modellierungen mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel unter Berücksichtigung der aktuellsten politischen, rechtlichen und planerischen Grundlagen wie der Klimaschutzstrategie oder der Volksabstimmung über den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen letzten Herbst. Mit dem genannten Gesamtverkehrskonzept zur Anbindung Bachgraben liegen die dafür notwendigen strukturellen Daten und verkehrsplanerischen Kenngrössen für das Bachgrabengebiet vor.

2.2 Schlüsselprojekt Zubringer Bachgraben ZUBA

Für den ZUBA erarbeitet Basel-Landschaft zurzeit das Bauprojekt. Dabei werden beispielsweise Fragen des gewünschten Gebietsabtauschs zwischen Frankreich und der Schweiz aber auch die verkehrliche Integration im Bereich des Anschlusses an die Nordtangente geklärt.

2.2.1 Verkehrsleistung und Verkehrsströme

Die Wirkungen insbesondere des ZUBA sowie der flankierenden Massnahmen auf die Verkehrsleistung und die Verkehrsströme sind zu untersuchen. Mit den richtigen Massnahmen soll gewährleistet werden, dass der vom ZUBA generierte Entlastungseffekt in Basel West und Allschwil langfristig gesichert wird und die betroffenen Strassen von entsprechendem Durchgangsverkehr befreit werden können. Dazu müssen entsprechende Massnahmenkonzepte im oben erläuterten Gesamtverkehrsmodell (GVM) als neue Szenarien abgebildet und mit einem Referenzzustand verglichen werden. In weiteren Szenarien sollen die neusten Entwicklungen im Kanton und in der Region sowie die vom Regierungsrat gemäss Klimaschutzstrategie angestrebte Reduktion der Fahrleistung des motorisierten Verkehrs um einen Drittel ausserhalb des Autobahnnetzes soweit wie möglich im GVM abgebildet werden.

2.2.2 Flankierende Massnahmen zum ZUBA

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeiten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe ein Konzept für aufeinander abgestimmte flankierende Massnahmen zum ZUBA. Die flankierenden Massnahmen müssen gesamtheitlich angeschaut werden, damit die Schlüsselmassnahmen die optimale Wirkung erzielen. Sie sollen deshalb in einem nächsten Schritt im um aktuelle Szenarien ergänzten GVM auf Ihre gewünschte Wirksamkeit hin überprüft werden. Die Resultate liegen voraussichtlich 2026 vor. Ebenfalls im Sinne von flankierenden Massnahmen zeigen natürlich auch die Schlüsselprojekte Tram Bachgraben und Velovorzugsroute Bachgraben–Bahnhof Basel SBB eine grosse Wirkung.

2.3 Schlüsselprojekte Tram Bachgraben und Velovorzugsroute Bachgraben–Basel SBB

Nebst dem ZUBA werden auch die Schlüsselmassnahmen Tram Bachgraben und Velovorzugsroute Bachgraben–Basel SBB vorangetrieben:

- Im Rahmen der Untersuchungen zum Tram Bachgraben wurde die Streckenführung räumlich festgelegt und die Machbarkeit auf Stufe Vorstudie nachgewiesen. Massnahmen zu Gunsten der Sicherheit von Velofahrenden und zur Priorisierung des ÖV waren Bestandteile dieser Vorstudie. Die Phase Vorstudie ist somit grundsätzlich abgeschlossen. Sobald der Grosse Rat den dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung verabschiedet und den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz genehmigt hat (Wechsel von Korridor zu Strecke beim Tram Bachgraben), soll mit den Planungsarbeiten fortgefahren werden. In einem nächsten Schritt soll geprüft werden, ob das Tram Bachgraben unter Berücksichtigung der neuen Zielsetzungen der Klimaschutzstrategie und der damit verbundenen angestrebten Reduktion des MIV um einen Drittel bereits vor der Inbetriebnahme des ZUBA bzw. auch ohne

dessen Bau realisiert werden kann bzw. welche Massnahmen dafür notwendig wären. Der UVEK war dies im Rahmen ihrer Beratung zum genannten Tramnetzbericht ein grosses Anliegen (siehe Bericht 24.1095.02 vom 30. April 2025). Die Erkenntnisse dieser Abklärungen ergänzen die Vorstudie, sie bilden zusammen die Grundlage für ein nachfolgendes Vorprojekt.

- Die Velovorzugsroute Bachgraben–Basel SBB wird schrittweise umgesetzt. So wurde zwischen Wanderstrasse und Oberwilerstrasse im St. Galler-Ring und Bernerring bereits eine Velostrasse als Teil der Vorzugsroute realisiert. In der Wanderstrasse sind kurzfristige Massnahmen zur Steigerung von Sicherheit und Attraktivität für Velofahrende geplant. Der Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze Basel-Stadt und dem Gebiet Bachgraben befindet sich in der Vorprojektphase und erste Teilstrecken werden ab 2027 realisiert. Die Vorstudie für die Zollbrücke, die künftig die Netzlücke zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB schliessen soll, wurde abgeschlossen. Für die nächsten Schritte hat der Regierungsrat gemäss Forderung der Motion Semseddin Yilmaz und Konsorten (P195284) mit dem Ratsschlag betreffend Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens (P241416) die Mittel für die weitere Bearbeitung beantragt. Die Beratung in der UVEK hat im Februar 2025 begonnen.

2.4 Weitere Projekte im und um das Bachgrabengebiet

Parallel zur Erarbeitung der Schlüsselmassnahmen zur Verkehrsanbindung Bachgraben laufen derzeit diverse Abklärungen, um das Bachgrabenareal besser zu erschliessen bzw. einzelnen Forderungen aus der Motion Lisa Mathys und Konsorten nachzukommen:

- Ausgelöst durch den Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Bachgrabenareals (P235232) hat das Amt für Mobilität Massnahmen erarbeitet, um das Bachgrabengebiet kurz- bis mittelfristig besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Die geplanten Massnahmen wurden dem Grossen Rat im Rahmen des ÖV-Programms 2026–2028 (P240895) vorgelegt und umfassen Folgendes:
 - Verlängerung der Buslinie 48 (Bahnhof SBB–Bachgraben) in einem ersten Schritt während der Hauptverkehrszeiten ab Dezember 2025 bis zum Bahnhof St. Johann. In einem zweiten Schritt wird die Linie 48 ab Dezember 2027 bis zum Badischen Bahnhof verlängert. Sie stellt damit den Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben dar.
 - Verlängerung der Buslinie 38 bis Allschwil Friedhof. Sie verbindet damit ebenfalls das gesamte Bachgrabengebiet mit der Basler Innenstadt. Die Buslinie 31 wird daraufhin vom Otto Wenk-Platz bis zum Claraplatz und nicht mehr bis Bachgraben führen.Die Beratung des ÖV-Programms durch die UVEK beginnt im Frühling 2025.

- Der Mobilitätsfonds Basel-Stadt hat sich mit 20'000 Schweizer Franken am Allschwiler Projekt «Velospot» beteiligt, mit dem die Feinerschliessung des Gewerbegebietes Bachgraben per Velo verbessert und die letzte Meile zum und vom Arbeitsplatz attraktiver werden soll.
- Wie der Verkehrsversuch Luzernerring 2023 gezeigt hat, sind Sofortmassnahmen in Form einer Spurumwidmung zugunsten des Veloverkehrs aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Luzernerring nicht möglich. Die nachträglich eingerichtete Übergangslösung wird bis zur Umsetzung der baulichen Massnahmen (mindestens bis Mitte 2027) bestehen bleiben. Die Übergangslösung erhöht zwar die Sicherheit, der Luzernerring bleibt aber für Velofahrende unattraktiv. Der Kanton hat deshalb mögliche Alternativrouten für eine Umfahrung des Luzernerrings evaluiert. Dabei wurden je eine Umfahrroute nördlich und südlich des Luzernerrings definiert, die von denjenigen Nutzergruppen befahren werden können, die nicht auf dem Luzernerring fahren wollen. Während die nördliche Umfahrung im Sommer 2025 realisiert werden soll, kann die südliche Umfahrung aufgrund der laufenden Bauarbeiten auf der Burgfelderstrasse erst 2026 realisiert werden.

- Im Rahmen der Bearbeitung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30 (P215840) prüft das Amt für Mobilität die Einführung von Tempo 30 auf der Hegenheimerstrasse (Kreisel Luzernerring–Belforterstrasse) und der Wanderstrasse.

2.5 Zu den einzelnen Fragen

2.5.1 Motion Lisa Mathys und Konsorten

Die einzelnen Fragen der Motion Lisa Mathys und Konsorten können nach aktuellem Stand gemäss obiger Ausführungen folgendermassen beantwortet werden:

- a) *dass mit der Projektierung des Zubringers Allschwils gleichzeitig auf den baselstädtischen Strassen flankierende Massnahmen projektiert und mit der Eröffnung umgesetzt werden*
- e) *dass der motorisierte Verkehr von/nach Allschwil (Hegenheimermattweg) und Hegenheim (Rue du Bâle) konsequent mit verkehrslenkenden Massnahmen auf den Zubringer Allschwil kanalisiert wird.*

Die konsequente Lenkung des Verkehrs vom/zum Bachgrabengebiet auf den ZUBA ist Ziel und wichtige Voraussetzung für Massnahmen zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs in Basel West. Flankierende Massnahmen sind deshalb Gegenstand der laufenden Arbeiten zum Zubringer Bachgraben sowie des Projekts zum Tram Bachgraben. Auch die geplante Velovorzugsroute wird eine lenkende Wirkung haben. Die Wirkung der flankierenden Massnahmen muss gesamtheitlich und nicht nur auf baselstädtischem Boden betrachtet werden; es ist aktuell noch keine abschliessende Aussage darüber möglich, wo genau die Massnahmen zu liegen kommen.

- b) *sicherzustellen, dass gemäss USG §13 die gesamte Verkehrsmenge auf dem ZUBA (gemäss Prognose 15'000 Fahrzeuge) oberirdisch kompensiert wird.*

Gemäss § 13 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt darf die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigungszahl im Vergleich zum Jahr 2019 nicht zunehmen. Eine umfassende und abschliessende Abklärung der Wirkung der geplanten Massnahmen zur Verkehrsanbindung Bachgraben auf die Gesamtverkehrsleistung im GVM steht noch aus (vgl. Kapitel 2.2). Die Lenkung des Verkehrs vom/zum Bachgrabengebiet auf den ZUBA ist auf jeden Fall mit flankierenden Massnahmen sicherzustellen. Noch wichtiger erscheint es dem Regierungsrat aber, mit dem Tram Bachgraben und der Velovorzugsroute Bachgraben–Basel SBB attraktive Alternativen zum Auto anzubieten. Deren Verlagerungswirkung gilt es noch genauer zu ermitteln. Zudem dürften auch andere basel-städtische Massnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele dazu beitragen, dass MIV-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden.

- c) *dass auf dem Luzernerring (ab Autobahnein-/ausfahrt bis zum Kreisel Hegenheimerstrasse) die Priorität für den Bus 36 und die Sicherheit der Velofahrenden mit durchgehenden Bus-/Velospuren umgesetzt wird.*

Die Priorisierung des ÖV und die Optimierung der Veloinfrastruktur sind wichtige Aspekte in der laufenden Planung des Trams Bachgraben. Die Umsetzung dieser Massnahmen setzt aber die Entlastungswirkung durch den ZUBA voraus: Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und weil der ÖV beeinträchtigt würde, können nach bisherigem Kenntnisstand die Bedingungen für den Veloverkehr auf dem Luzernerring erst nach Realisation des ZUBA verbessert werden.

- d) *dass die Hegenheimerstrasse, zwischen Kreisel Luzernerring und Belforterstrasse, von einer verkehrsorientierten zu einer siedlungsorientierten Strasse umgewandelt wird mit den entsprechenden Massnahmen wie bauliche Umgestaltung, Tempo 30, Einschränkung des Durchgangsverkehrs für Motorfahrzeuge und Lastwagen.*

Die Einführung von Tempo 30 auf dem genannten Abschnitt der Hegenheimerstrasse wird im Rahmen der Bearbeitung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» (P215840) geprüft. Die geforderte Abklassierung der Hegenheimerstrasse ist möglicher Bestandteil des Konzepts zu flankierenden Massnahmen, denn sie steht in direktem Zusammenhang mit einer Entlastung und alternativen Verkehrsführung dank ZUBA. Die Umgestaltung des betroffenen Abschnitts ist Gegenstand der Planung des Trams Bachgraben.

Die Planung der notwendigen begleitenden Massnahmen wie z.B. Einschränkungen des Durchgangsverkehrs ist zudem Teil der laufenden Planung flankierender Massnahmen zum Zubringer Bachgraben.

- f) *dass vor der Erteilung einer Baubewilligung für den Zubringer Allschwil (ZUBA), spätestens aber in 2 Jahren, dem Grossen Rat ein entsprechender Ratschlag für flankierende Massnahmen zur Entlastung des Hegenheimerquartiers vorgelegt wird.*

Der Bedarf an allfälligen finanziellen Mitteln für die Realisierung separater flankierender Massnahmen auf basel-städtischem Boden ausserhalb der Projekte Tram Bachgraben und Velovorzugsroute ist aufgrund der laufenden Planungen noch unbekannt. Ob es entsprechende Massnahmen in Basel-Stadt und/oder in Basel-Landschaft/Frankreich braucht, wird sich nach Abschluss der laufenden Arbeiten zeigen. Allfällige Verkehrslenkungsmassnahmen zum ZUBA in Allschwil und auf französischem Boden werden nicht durch den Kanton Basel-Stadt zu finanzieren sein.

2.5.2 Motion Jörg Vitelli und Konsorten

Die einzelnen Forderungen der Motion Jörg Vitelli und Konsorten können nach aktuellem Stand gemäss obiger Ausführungen folgendermassen beantwortet werden:

- *Der Realisierung des Zubringers Allschwil darf der Regierungsrat auf baselstädtischem Boden nur einwilligen, wenn die Projekte von Tram und Strasse aufeinander abgestimmt sind und die Realisierung gleichzeitig erfolgt.*

Der Regierungsrat hat bereits in seiner ersten Stellungnahme 2020 erläutert, dass eine gegenseitige Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkung wesentlich sei, eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme jedoch nach aktueller Kenntnis nicht möglich scheint. Basierend auf der abgeschlossenen Vorstudie zum Tram Bachgraben soll aber in einem nächsten Schritt vertieft geprüft werden, ob unter Berücksichtigung der angestrebten Reduktion des MIV gemäss Klimaschutzstrategie und der dazu geplanten Massnahmen dessen Inbetriebnahme doch vor dem ZUBA oder auch ohne dessen Bau realisiert werden kann bzw. welche Massnahmen dafür notwendig wären.

- *Dem Grossen Rat ist innert Jahresfrist ein Vorprojekt für das Tram-Bachgraben vorzulegen und gleichzeitig aufzuzeigen wie die Realisierung erfolgen wird.*
- *Die Projektierungskosten sind dem vom Grossen Rat im Jahre 2012 bewilligten 4 Mio. Franken Planungskredit (GRB 12/3810G) anzulasten.*

Wie bereits früher festgehalten, war zunächst die Machbarkeit aufzuzeigen, bevor ein Vorprojekt erarbeitet werden kann. Nachdem mit Abschluss der Vorstudie die Machbarkeit des Tram Bachgraben nachgewiesen werden konnte, wird wie oben erläutert vertieft untersucht, ob unter neuen Voraussetzungen das Tram Bachgraben vor dem ZUBA realisiert werden könnte und was es dafür bräuchte. Erst nach Vorliegen dieser Resultate kann das Vorprojekt gestartet werden. Weiterhin

gilt, dass nur Planungen über den genannten Kredit finanziert werden dürfen und dass die Finanzierung des Vorprojekts über die Rahmenausgabenbewilligung für den Tramnetzausbau erfolgt. Dazu hat der Regierungsrat die entsprechenden Mittel im Rahmen des 3. Tramnetzberichts freigegeben.

- *Die Ausführung soll über die vom Grossen Rat im September 2012 bewilligte 350 Mio. Rahmenausgabenbewilligung für den Tramnetzausbau erfolgen.*

Gemäss § 4^{bis} Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr erfolgt die Finanzierung des Tramstreckenausbaus über eine Rahmenausgabenbewilligung «Tramstreckennetz-Ausbau». Somit kann das Tram Bachgraben grundsätzlich über die vom Grossen Rat am 19. September 2012 beschlossene Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken finanziert werden. Sobald die Realisierungskosten auf Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bekannt sind, wird der Regierungsrat dem Grossen Rat einen entsprechenden Ratschlag vorlegen.

3. Antrag

Der Regierungsrat unterstützt die Anliegen der Motionen und will sie erfüllen. Alleine die Abstimmung der Projekte des Gesamtverkehrskonzepts Bachgraben und die Koordination mit allen beteiligten Gebietskörperschaften nehmen aber viel Zeit in Anspruch, sind jedoch die unumgängliche Basis für eine verlässliche Planung.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Fristerstreckung um weitere zwei Jahre zur Erfüllung der Motionen Lisa Mathys und Konsorten betreffend «flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Allschwil ZUBA» sowie Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «kein Zubringer Allschwil ohne Bachgrabentram».

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin