

betreffend negative Effekte der Abstimmung vom 24. September 2017 in der Region: Dringliche Pfortneranlage am Dorenbach, vorgezogenes Tram 30, Neuplanung „Tramnetz 2020“?

Der Grossratsbeschluss vom 19.9.2012 (12/38/10G) enthält einen verbindlichen „Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes“ sowie eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von CHF 350 Mio. für den Zeitraum von 2013 bis 2022. Im Plan enthalten ist die vom Basler Grossen Rat seit Langem gutgeheissene Neuführung von Tram 17.

Die negativ verlaufene Abstimmung vom 24.9.2017 in der Region zu Tram 17 bricht ein essentielles Stück aus dem Grossratsbeschluss und dem verbindlichen „Tramnetz 2020“ heraus. Dies gefährdet die Tramnetzplanung und lässt befürchten, dass 2020 kein Zusatzmeter Tramgleis montiert sein wird.

Ohne Tram 17 und „Tramnetz 2020“ fehlen die Umsteigeeffekte. MIV-Nutzende aus dem Leimental fühlen sich ermuntert, die limitierte städtische Infrastruktur weiter zu nutzen, was die Lebensqualität im Stadtkanton senkt. Die Abstimmung verschärft Nutzungskonflikte auf Stadtboden, spaltet die Region und vertieft ideologische Gräben zwischen MIV und Velo, Fussverkehr und ÖV.

Die BL-Baudirektorin kann ihre Verantwortung für die Region nicht erkennen. Mit ihrem Schweigen vor der Abstimmung fuhr sie das wichtige Basler Stadtentwicklungsprojekt mit an die Wand. Seither verhindert sie konstruktive Ansätze, indem sie dem Stadtkanton eigene Basler Planungen untersagt („bz basel“ vom 7.10.2017). Sie selbst gibt aber zu, ohne „Plan B“ gegen die negativen Effekte des Leimentaler MIV-Verkehrs auf den städtischen Strassenverkehr dazustehen.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

I. Massnahmen zum MIV als Folge der negativen Abstimmung in der Region

1. Wie ist die Aussage der BL-Baudirektorin: „Der Entscheid ist für Basel verbindlich“, aus Sicht der Basler Regierung zu bewerten, ohne selbst Alternativen anzubieten?
2. Plant die Regierung eine vorgezogene Pfortneranlage am Dorenbach (Binneringerstrasse Rtg. Basel), um den MIV-Mehrverkehr aus Rtg. Leimental wirksam zu dosieren?
3. Sieht die Regierung weitere Dringlichmassnahmen zum Schutz des städtischen Strassennetzes vor auswärtigem MIV, etwa Road Pricing oder Fahrverbote (gerade /ungerade Mfz-Kfz)?

II. Massnahmen zum Tram als Folge der negativen Abstimmung in der Region

4. Ist die „Tramnetz 2020“-Planung gemäss Grossratsbeschluss vom 19.9.2012 infrage gestellt?
5. Falls die BL-Baudirektorin die Verhinderung eines Basler Margarethenbogen durchsetzen kann, ist dann für Tram 17 eine neue Linienführung (Theater - Bankvereinbogen zur Roche denkbar?
6. Welche dieser Kernprojekte von „Tramnetz 2020“ müssen neu projiziert, abgeändert oder unter Verlust von Bundesgeldern gestrichen werden:
 - a) Rochebogen (Grenzacherstrasse - Tinguely Museum - Bad. Bahnhof)?
 - b) Claragrabenbogen?
 - c) Klybeckbogen (Riehenring - Klybeck - Wiesenplatz)?
7. Was Tram 30 angeht, das als städtische „Binnenlinie“ geplant ist:
 - a) Ist Tram 30 von den negativen Effekten der Abstimmung vom 24.9.2017 mitbetroffen?
 - b) Oder wird gegenteils die Binnenlinie 30 gemäss „Traminitiative“ nun rasch realisiert?

III. Weitere Massnahmen als Folge der negativen Abstimmung in der Region

8. Ist die Regierung bereit, aus negativ verlaufenden Tramabstimmungen die Lehren zu ziehen und alle geeigneten Massnahmen zu mehr Akzeptanz städtischer Tramprojekte zu ergreifen?
9. Der gemäss ÖV-Gesetz alle zwei Jahre vorzulegende Bericht der Regierung betreffend Tramnetzentwicklung Basel ist seit Juli 2017 fällig.
 - a) Wann gedenkt die Regierung den fälligen Bericht vorzulegen?
 - b) Werden die negativen Effekte vom 24.9.2017 in einem Zwischenbericht nachbearbeitet?

Beat Leuthardt