



An den Grossen Rat

18.5358.02

BVD/P185358

Basel, 16. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 2020

Anzug Christophe Haller und Konsorten betreffend „bessere verkehrstechnische Erschliessung des Grossraums Basel – Jura“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. Dezember 2018 den nachstehenden Anzug Christophe Haller dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die Verkehrsachse Basel - Jura wird sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zunehmend stärker belastet. Die Räume wachsen zusammen und mit dem Einbezug des Kantons Jura in die Wirtschaftsförderungsorganisation "BaselArea" wird auch auf wirtschaftlicher Seite die Zusammenarbeit der beiden Regionen laufend intensiviert. Auch in anderen Belangen wie zum Beispiel dem Gesundheitswesen und der Erziehung arbeiten die Kantone Baselland, Basel-Stadt und Jura eng zusammen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur trägt diesem Zusammenwachsen einer auch historisch eng verflochtenen Region in keiner Weise Rechnung. Die stets wachsenden Pendlerströme in dieser Region scheinen in den Überlegungen des Bundes zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kaum eine Rolle zu spielen. Das wird zunehmend zur Belastung für die betroffene Bevölkerung.

Seitens Bund wird die Achse Basel - Jura verkehrstechnisch kaum gefördert und der dringende Ausbaubedarf auf Schiene und Strasse wird viel zu wenig berücksichtigt. Um dem wachsenden Pendlerstrom zu bewältigen und die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung in der Region zu fördern, ist nebst einem Ausbau der Bahnlinie Basel - Biel die Kapazität der Strassenverbindung Basel - Delémont zu erhöhen indem die H 18 vom Anschluss Aesch Nord bis Delémont mit Anschluss an die A 16 verlängert wird.

In diesem Zusammenhang wird die Regierung gebeten zu prüfen und zu berichten, mittels welcher Massnahmen der Bund zu verstärkten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr auf der Achse Basel – Delémont bewegt werden kann.

Ähnlich lautende Vorstösse werden in den Kantonsparlamenten Baselland, Jura und Solothurn eingereicht.

Christophe Haller, Andreas Zappalà, Martina Bernasconi, Christian C. Moesch, Erich Bucher, David Jenny, Luca Urgese, Peter Bochsler“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Wie der Anzugssteller richtig schreibt, sind die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturen im Korridor Basel-Laufen-Delémont Sache des Bundes. Der Kanton Basel-Stadt ist über das Agglomerations-

programm und über triregio (Angebotsplanung S-Bahn) in die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes auf dieser Achse involviert. Der Kanton kann nicht selber entscheiden, sondern nur über geeignete Massnahmen auf die zuständigen Behörden einwirken.

2. Verkehrsinfrastrukturen zwischen Basel und Jura

2.1 Übersicht

Basel ist mit dem Jura mit der Bahnlinie Basel-Laufen-Delémont-Biel verbunden. Es verkehren Schnellzüge von Basel über Delémont in die Westschweiz und S-Bahnen im Halbstundentakt bis Laufen und im Stundentakt weiter über Delémont nach Porrentruy. Auf der Strasse wird die Verbindung von der A18 sichergestellt. Diese ist bis Reinach als vierstreifige Autobahn ausgestaltet. Die weitere Verbindung via Laufen nach Delémont ist eine zweistreifige Hauptstrasse. Die Umfahrungen von Aesch und Grellingen haben den Ausbaustandard einer Autostrasse. Insgesamt sind die Verkehrsverbindungen von Basel Richtung Jura damit bereits gut. In Spitzenstunden kommt es aber zu Überlastungen zwischen Basel und Laufen, insbesondere im Raum Angenstein.

Sowohl auf der Schiene als auf der Strasse gibt es verschiedene Ausbauvorhaben, deren aktueller Stand in den folgenden Kapiteln dargestellt wird.

2.2 Doppelspurausbau Laufental zur Taktverdichtung Fernverkehr Basel – Biel / Westschweiz

Durch den teilweisen Doppelspurausbau im Laufental (im Abschnitt Duggingen bis Grellingen Chessiloch) wird es möglich, das Angebot der IR/ICN Basel – Delémont – Biel zum Halbstundentakt zu verdichten und den Stundentakt Basel – Genf (eventuell Lausanne) wieder einzuführen. Seit dem 21. Juni 2019 liegt hierzu ein verbindlicher Bundesbeschluss im Rahmen des FABI STEP Ausbauschriffs 2035 vor. Unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft wurde 2019 mit der Erarbeitung des Bauprojektes begonnen. Der Grosse Rat hat hierfür am 11. Januar 2017 die finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt in Höhe von 315'000 Franken beschlossen¹. Seit Anfang 2020 ist der Bund für die gesamte Projektierung und Finanzierung zuständig.

Gemäss heutigem Stand der Planungen kann mit einem Baubeginn auf 2023 und der Inbetriebnahme des verdichteten Fernverkehrsangebots auf Ende 2025 gerechnet werden. Der Kanton Basel-Stadt sowie die Kantone Basel-Landschaft, Jura und Solothurn setzen sich aufgrund des bereits weit fortgeschrittenen Projekts für eine zeitnahe Umsetzung ein.

2.3 Ausbau der S-Bahnstrecke Basel – Aesch – Laufen zum Viertelstundentakt

Im Rahmen des FABI STEP Ausbauschriffs 2035 wurde die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Basel und Aesch beschlossen und somit die Finanzierung für das notwendige Wendegleis in Aesch sichergestellt. Agglo Basel setzt sich beim Bund für eine möglichst rasche Realisierung dieses Angebotsschriffs ein. Im Rahmen des Ausbaus des Bahnknoten Basel werden zudem die betrieblichen und infrastrukturellen Auswirkungen einer allfälligen späteren Verlängerung des S-Bahn-Viertelstundentakts bis Laufen geprüft.

2.4 Ausbau der A18 Basel – Delémont

2.4.1 Abschnitt Basel – Laufen

Im Abschnitt Basel - Laufen der A18 sind verschiedene Ausbauvorhaben geplant:

¹ Grundlage: Ausgabenbericht Nr. 16.1533.01

- Der Vollanschluss Aesch befindet sich bereits im Bau. Er wird als A-Projekt der 3. Generation des Agglomerationsprogramms vom Bund mit 22,26 Mio. Franken gefördert.
- Die Engpassbeseitigung Angenstein (Muggenbergertunnel) ist in der 4. Generation des Agglomerationsprogrammes als übergeordnete Massnahme vorgesehen. Der Kanton Basel-Landschaft hat bereits fachliche Vorarbeiten geleistet. Das Projekt ist im Richtplan Basel-Landschaft als Festsetzung eingetragen. Seit dem Übergang der A18 an den Bund hat dieser auch die planerische Verantwortung übernommen. Die Beseitigung des Engpasses Angenstein wird insbesondere vom Kanton Basel-Landschaft unterstützt.
- Die Umfahrung Zwingen – Laufen ist als langfristiges (ab 2040) übergeordnetes Projekt ebenfalls im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten. Seit 2011 liegt ein Vorprojekt vor. Das Vorhaben ist im Richtplan Basel-Landschaft als Zwischenergebnis eingetragen. Da dieses Vorhaben einen langfristigen Umsetzungshorizont hat, plant der Kanton Basel-Landschaft die Zentrumsentlastung Laufen. Diese soll im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als B-Projekt eingegeben werden.

Der Regierungsrat Basel-Stadt unterstützt im Rahmen der Zusammenarbeit im Agglomerationsprogramm den Kanton Basel-Landschaft in seinen Bemühungen für einen Ausbau der A18 bis nach Laufen.

2.4.2 Abschnitt Laufen - Delémont

Für den Ausbau Laufen – Delémont liegt aktuell kein Projekt vor. Die bestehenden Verkehrsmengen sind im schweizerischen Vergleich eher tief. Für die Verbindung Basel – Westschweiz besteht mit der Route über die A2/A5 zudem eine praktisch gleich lange, vollständig als Autobahn ausgebaute Alternative.

3. Weitere Bundesprojekte im Raum Basel

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im November 2018 eine gemeinsame Langfristperspektive für Hochleistungsstrassen im Raum Basel verabschiedet. Die Perspektive ist eng mit dem für die Nationalstrassen zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt. Die Kantone unterstützen das ASTRA beim Rheintunnel und dem 8-Spurausbau der A2 zwischen Hagnau und Augst und fordern deren rasche Umsetzung. Denn beide Vorhaben zur Engpassbeseitigung auf der A2 haben nicht nur eine hohe Bedeutung für die Einwohnenden und Pendelnden im Grossraum Basel, sondern sie sind auch für den nationalen und internationalen Verkehr relevant. Beide Projekte sind im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) mit Realisierungshorizont 2030 enthalten. Die Finanzierung erfolgt über den 2017 vom Volk angenommenen Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der Bundesrat hat im November 2020 das generelle Projekt zum Rheintunnel genehmigt.

Auch auf der Schiene steht die Region Basel vor grossen Herausforderungen, die nur gemeinsam mit dem Bund bewältigt werden können. So bedingt das geplante Angebotskonzept der S-Bahn verschiedenste Infrastrukturausbauten, wie das Herzstück, die Elektrifizierung der Hochrheinestrecke, den Bahnanschluss EAP und weitere Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität.

4. Fazit

Die obigen Ausführungen zeigen, dass die Aktivitäten des Kantons Basel-Stadt, unterstützt von den weiteren Kantonen, in Hinblick auf die Schiene erfolgreich waren. Eine Verbesserung der Verbindungsqualität im Fernverkehr Richtung Jura/Westschweiz und der Ausbau der

S-Bahnverbindung Richtung Jura befindet sich bereits in Umsetzung oder auf dem Weg zur Umsetzung.

Auch die bestehenden Teilprojekte des Ausbaus der A18 von Basel bis Laufen trägt der Kanton Basel-Stadt im Rahmen der Planungen am Agglomerationsprogramm mit.

Die Region hat in den letzten Jahren einiges beim Bund erreicht, indem die Partner ihre Kräfte grenzüberschreitend gebündelt und sich auf ein abgestimmtes Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel geeinigt haben, und indem die beiden Basel ihre Prioritäten beim Ausbau der Hochleistungsstrassen abgestimmt haben. Der Regierungsrat wird in seinen Anstrengungen gegenüber dem Bund die Kräfte bündeln und konsequent auf diesen Grundlagen aufbauen.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Christoph Haller und Konsorten betreffend „bessere verkehrstechnische Erschliessung des Grossraums Basel – Jura“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin