

Im Raum Bachgraben entstehen momentan viele neue Arbeitsplätze. Die dort beschäftigten Menschen brauchen einen guten Verkehrsanschluss. Die Regierungen der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt planen, das Entwicklungsgebiet Bachgraben mit einer neuen unterirdischen Autostrasse zu erschliessen. Die Regierungen haben hierzu per Medienmitteilung am 26. Januar 2021 bekannt gegeben, dass zwei Absichtserklärungen unterzeichnet wurden. Damit einhergehend wurde auch eine «gemeinsame Organisation der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der Gemeinde Allschwil» gegründet, welche das Vorgehen koordinieren und aufeinander abstimmen soll. Die in der Absichtserklärung veröffentlichten nächsten Planungsschritte beinhalten eine Priorisierung der neuen Strasse für den motorisierten Autoverkehr. Erst in einem zweiten Schritt soll die Trambindung erfolgen. Kürzlich wurde auch bekannt, dass sogar die Busanbindung des Entwicklungsgebietes (Linie 64) vorerst nicht ausgebaut wird. Damit geschieht eine klare Bevorzugung des umweltverschmutzenden Verkehrs gegenüber umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies wirft viele Fragen auf, vor allem, weil das revidierte Umweltschutzgesetz (v.a. § 13) ein anderes Vorgehen vermuten lassen würde. Im Februar 2019 hat nämlich die Stimmbewölkerung in Basel-Stadt Änderungen im Umweltschutzgesetz angenommen. Neu steht dort im Gesetz §13 Art. 2 Abs c): «[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden».

Die Unterzeichnende bittet daher die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. War sich die Regierung zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung der Widersprüchlichkeit ihres Vorgehens und den Konflikten mit dem Umweltschutzgesetz bewusst? Welche Massnahmen wird die Regierung daraus ziehen?
2. Die Absichtserklärungen beinhalten sechs «Schlüsselprojekte». Neben der Erschliessung durch eine neue Strasse, wird dort ebenfalls von Velo- und ÖV-Anbindung gesprochen. Eine «gemeinsame Organisation der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie der Gemeinde Allschwil» soll die „Schlüsselprojekte“ koordinieren und aufeinander abstimmen. In der Medienmitteilung der beiden Kantone steht zudem: „der Auto-, Velo- und öffentliche Verkehr werden dabei gleichermassen berücksichtigt.“ Wie kann der Kanton Basel-Stadt in einer Organisation vertreten sein, welche die Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten nicht umsetzt?
3. Hat sich die Regierung in dieser gemeinsamen Organisation dafür eingesetzt, dass die Erschliessung des Gebiets mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten für den Kanton Basel-Stadt auch in dieser gemeinsamen Organisation klare Priorität hat?
4. Wie ist der Ausbaustopp der Busverbindung zu rechtfertigen, während die Planung der unterirdischen Autostrasse weiterhin voranschreitet?
5. In der Beantwortung der im Landrat BL eingereichten Interpellation Csontos (2021/90) schreibt die Regierung BL: „Geplant ist der Zubringer als kantonale Hauptverkehrsstrasse (2x1 Fahrsteifen, im Gegenverkehr) und nicht als Hochleistungsstrasse, respektive Autobahn.“ Auch die Regierung BS spricht in der Erstbeantwortung der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) von einer zweispurigen Hauptverkehrsstrasse. Da der „ZUBA“ offenbar also nicht als Hochleistungsstrasse geplant wird, und in basel-städtischem Gebiet sein wird, greift der USG Art. 13 Abs 2 Art. b): „[Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass] b) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;“ Wie plant die Regierung, mit dem Bau der neuen Hauptverkehrsstrasse diese Vorgabe einzuhalten?
6. Der Ausbaustopp der Buslinie 64 bildet ein Hindernis, um das Ziel von keinem Mehrverkehr zu erreichen. Ist die Regierung bereit, ihren Entscheid zu überdenken?
7. In der Erstbeantwortung der Motion Vitelli (Nr. 19.5446.02) argumentiert die Regierung, dass eine gleichzeitige Umsetzung von flankierenden Massnahmen, wie sie auch von der Motion Mathys (Nr. 19.5447.02) gefordert werden, aufgrund der Nachfragezunahme und des Nachfrageaufkommens des MIV nicht umgesetzt werden kann. Sie schreibt: „Da erst mit Inbetriebnahme des ZUBA die entsprechenden Verkehrskapazitäten in Basel West frei werden und damit der Raum für Massnahmen zugunsten des Bus-, Tram- und Veloverkehrs zur Verfügung steht, ist eine Abstimmung der Projekte und ihrer Wirkungen aufeinander zwar wesentlich, jedoch eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme nur teilweise möglich.“ Mit den im USG §13 festgehaltenen neuen Grundsätzen müsste diese Aussage revidiert werden. Statt durch Strassenausbau für den MIV Kapazitäten für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen, sollte durch eine Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel die Nachfrage nach dem Strassenausbau gesenkt werden. Genau um diese Nachfrage zu reduzieren, fordert die Motion Vitelli eine Priorisierung des Bachgraben-Trams. Wurde die Prioritätensetzung nun überdenkt?
8. Die Absichtserklärungen gelten nur, wenn der Landrat und der Grosse Rat den Finanzbeschlüssen zustimmt. Während für den Landrat schon bekannt ist, wann und in welcher Form das Geschäft in den Landrat kommt, ist das Vorgehen in Basel-Stadt noch unklar. Der Landrat wird gemäss der Baselbieter Regierung schon im vierten Quartal dieses Jahres über die Genehmigung des generellen Projekts und die Ausgabenbewilligung zur Projektierung des Bauprojekts abzustimmen. Wann und in welcher Form wird das Geschäft in den Grossen Rat kommen?

9. Das Strassenprojekt tangiert viele Anwohnende. Inwiefern und wann wird es Einsprachemöglichkeiten geben?
10. Wie ist das Projekt mit dem Pariser Klimaabkommen zu vereinbaren?
Raffaela Hanauer