

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil

2014/431

vom 25. November 2020

1. Ausgangslage

Am 5. November 2015 überwies der Landrat das Postulat 2013/431 «Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil», das von Martin Rüegg eingereicht worden war. Darin wird der Regierungsrat gebeten, eine Tramverbindung ins Gebiet Bachgraben in Allschwil zu prüfen und dem Landrat darüber zu berichten.

In seiner Antwort verweist der Regierungsrat auf den Studienauftrag zur Tramnetzstudie 2040, die zusammen mit Basel-Stadt erarbeitet wurde. Aus dieser resultierte ein Liniennetz und eine Etappierung. Als Grundlage für die Tramnetzstudie dienten sowohl eine Marktanalyse als auch der Bahnausbau schritt STEP 2030/2035.

Aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik in Allschwil, Bachgraben sowie in Basel, St. Johann und Klybeck/Kleinhüningen ergibt sich ein hohes Nachfragepotenzial für eine tangentielle Verbindung Allschwil-Kleinbasel. Geplant sei, die neue Tramlinie auf Seite Basel-Landschaft ab dem Bereich der heutigen Bushaltestelle Allschwil, Hagmattstrasse bei Actelion im Hegenheimermattweg bis zur Kantonsgrenze zu führen. Es erfolgte eine Abstimmung des Tramprojekts mit der sich aktuell in Umsetzung befindlichen Erneuerung des Hegenheimermattwegs. Insbesondere bezüglich Strassenkoffierung, Werkleitungen und Strassenbeleuchtung werden Vorkehrungen dafür getroffen, dass ein späterer Einbau der Traminfrastruktur mit möglichst wenigen Verlustinvestitionen realisiert werden kann. Die Weiterführung ab Bachgraben soll voraussichtlich über die Hegenheimerstrasse und den Luzernerring bis zum Bahnhof St. Johann und ab dort auf bestehender Tram-Infrastruktur bis zum Badischen Bahnhof erfolgen. Die definitive Linienführung wird im Rahmen einer sich aktuell in Arbeit befindlichen Korridorstudie festgelegt.

Verworfen wurden die folgenden Ansätze: Anbindung Bachgraben mit Tramlinie Richtung Bahnhof Basel SBB, die Verlängerung Tram Bachgraben bis Allschwil Dorf und Tram 36 Bahnhof SBB – Neubad – Morgartenring – Thomas Kirche – St. Johann.

Der geplante Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) bringe zudem, wie das Tram, Entlastung für bestehende Strassen und schaffe damit Raum für den öffentlichen Verkehr.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2014/431 abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 17. September und 29. Oktober 2020 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr (17. September 2020), Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, sowie den Vertretern des Tiefbauamts (29. Oktober 2020) Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrs-

infrastruktur, Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Postulat 2014/431

Im Rahmen der Vorstellung der Vorlage stellte die Kommission mit Befriedigung fest, dass seit der Beantwortung des Postulats bereits weitere Arbeiten erfolgt waren. Die Verwaltung erläuterte, Basel-Stadt habe eine Korridorstudie erstellt und vier Varianten für die Linienführung des Trams Bachgraben evaluiert. Als beste Variante habe sich eine Linienführung über den Luzerneriring, die Hegenheimerstrasse und die Belforter Strasse in den Hegenheimermattweg erwiesen, nicht nur wegen des grössten Nachfragepotenzials, das eine tangentielle Erschliessung in Richtung St. Johann und Badischen Bahnhof bringe, sondern auch, weil sie bezüglich der Netzwidestände machbar sei. Damit jedoch die für das Tram erforderlichen Verkehrskapazitäten auf dem Luzerneriring und dem Hegenheimermattweg geschaffen werden könnten, müsse zuerst der Zubringer Bachgraben in Betrieb genommen werden. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass die Koordination aufgrund der beteiligten Gemeinden, Kantone und Länder wichtig sei und eine Koordinationsplattform «Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben» ins Leben gerufen wurde. Zwei weitere Erschliessungselemente für das Gebiet Bachgraben seien der Zubringer Bachgraben (ZUBA) und eine hochwertige Radroute (in Form einer Velovorzugsroute).

Weiter wurde die Vereinbarkeit des Trams mit der Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimermattwegs mit der Gemeinde Allschwil koordiniert, wobei diese gewisse Vorleistungen erbringt, wie die kombinierten Beleuchtungs- und Fahrleistungsmasten, eine Tieferlegung der Werkleitungen und eine tiefere Auskofferung der Nordseite. Der Kanton beteiligt sich an den Kosten. Die Kosten des Trams würden auf CHF 120 Mio. (+/- 50 %) geschätzt. Geplant seien sieben bis acht Haltestellen, davon vier im Gebiet Bachgraben. Als Baustart werde das Jahr 2030 ins Auge gefasst, insofern der ZUBA bis dann in Betrieb sei.

Ein Kommissionsmitglied fragte nach der Art der Netzwidestände. Es handle sich um eher enge siedlungsorientierte Strassen und Räume, die auf eine Weise gestaltet seien, dass die Durchführung eines Trams schwierig werden könne. Weiter wirkten sich mit dem Tram schlecht verträgliche Nutzungen wie hochwertige Radverbindungen oder Spielplätze etc. als Netzwidestände aus.

Zudem wurde die Frage gestellt, ob die Bevölkerung einbezogen worden sei oder dies noch erfolge und ob es Widerstände gebe. Die Verwaltung erläuterte, die Bevölkerung sei noch nicht einbezogen worden; dies erfolge später. Die Studie sei der erste Schritt, mit dem Ziel, die Linienführung festzulegen.

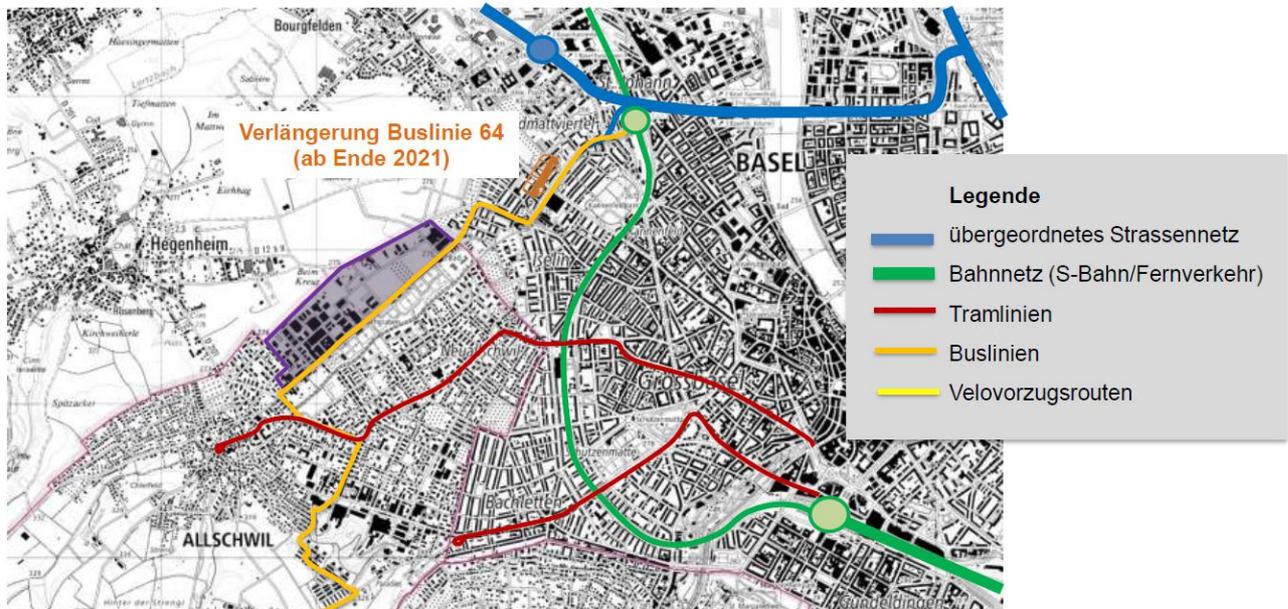
Seitens Kommission stellten sich Fragen zum Kostenteiler mit Basel-Stadt sowie der Eingabe im Agglomerationsprogramm. Dem Eintrag ins Agglomerationsprogramm stehe nichts entgegen, wurde seitens Verwaltung bekräftigt. Bezüglich des Kostenteilers würden Gespräche zwischen den Regierungen beider Basel laufen.

Ein Kommissionsmitglied äusserte, es brauche einen Lückenschluss zwischen Tramverlängerung Binningerstrasse und Tramverlängerung Bachgraben. Die Endhaltepunkte der beiden Linien beim Gartenhofschulhaus und der Hagmattstrasse können nur eine Zwischenlösung darstellen. Mit dem Lückenschluss könnten die Arbeitskräfte aus dem Bachgraben direkt über die Binningerstrasse zum Bahnhof SBB gelangen, und ein Austausch zwischen den Gewerbegebieten werde möglich. Diesbezüglich brauche es noch viele Abklärungen, äusserte die Verwaltung. Eine verknüpfte Tramlinie erscheine jedoch als zu lang.

Die Kommission liess sich aufzeigen, mit welchen Ausbausritten das Gebiet Bachgraben erschlossen werden soll. Folgende Darstellungen zeigen die Ausbautappen der Verkehrserschliessung des Gebiets Bachgraben, wobei die Terminangaben zu Baubeginn oder Inbetriebnahme mit grösseren Unsicherheiten behaftet sind, dies wegen der noch nicht so weit fortgeschrittenen Planungen. Es handelt sich um Annahmen und Schätzungen aus heutiger Sicht. Die definitive Eingabe im Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation erfolgt erst im Juni 2021; die Eingaben sind so vorgesehen, jedoch noch nicht definitiv beschlossen.

**Infrastrukturprojekte Basel West / Allschwil: Ausgangslage
 IST-Zustand (relevante Netzteile) und 9. GLA**

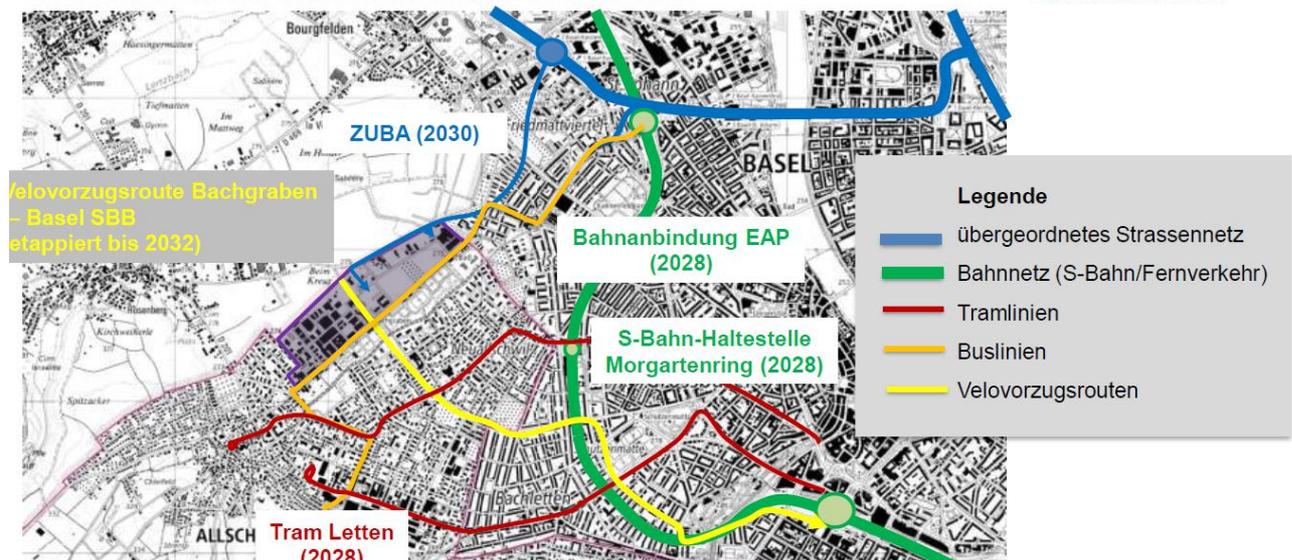
**BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION
 GENERALSEKRETARIAT**



Als «Vorläufer» des Trams soll ab Ende 2021 die Buslinie 64 verlängert werden.

**Infrastrukturprojekte Basel West / Allschwil: 1. Etappe (geplante Inbetriebnahme)
 STEP 2035 und geplante A-Liste Aggloprogramm 4. Generation**

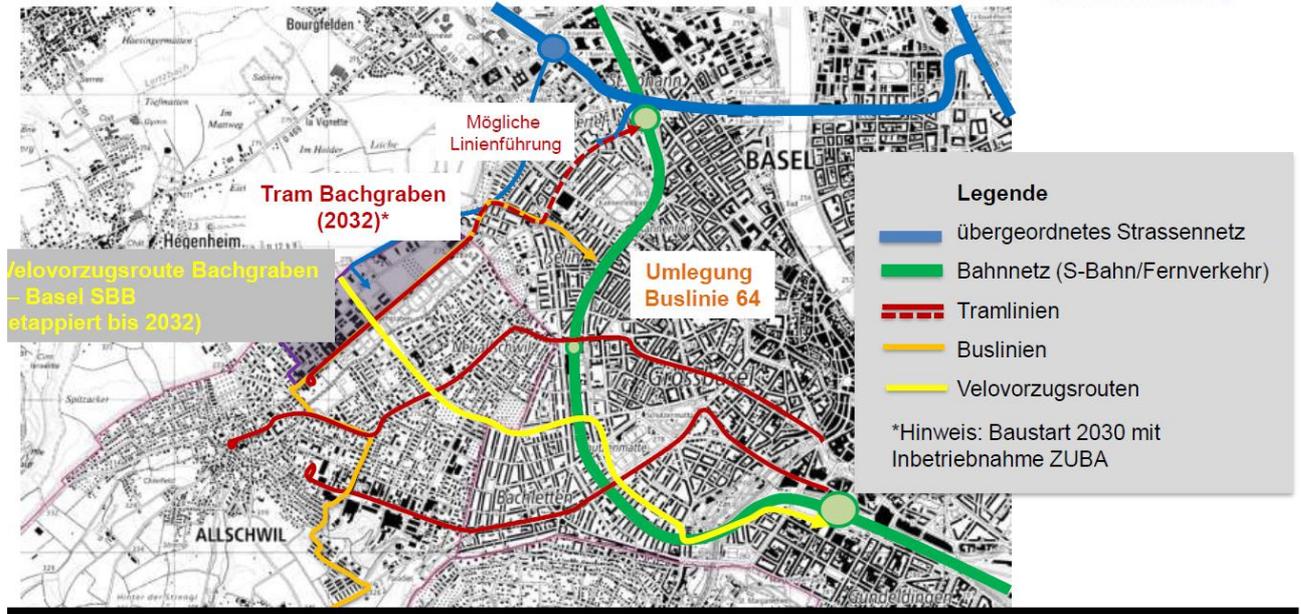
**BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION
 GENERALSEKRETARIAT**



Die wichtigsten Projekte sind das Tram Letten, der ZUBA und die Velovorzugsroute Bachgraben – Basel SBB. Weiter soll mit dem Ausbausritt 2035 die Bahnanbindung an den EuroAirport erfolgen und die S-Bahnhaltestelle Morgartenring in Betrieb genommen werden.

**Infrastrukturprojekte Basel West / Allschwil: 2. Etappe (geplante Inbetriebnahme)
Geplante B-Liste Aggloprogramm 4. Generation**

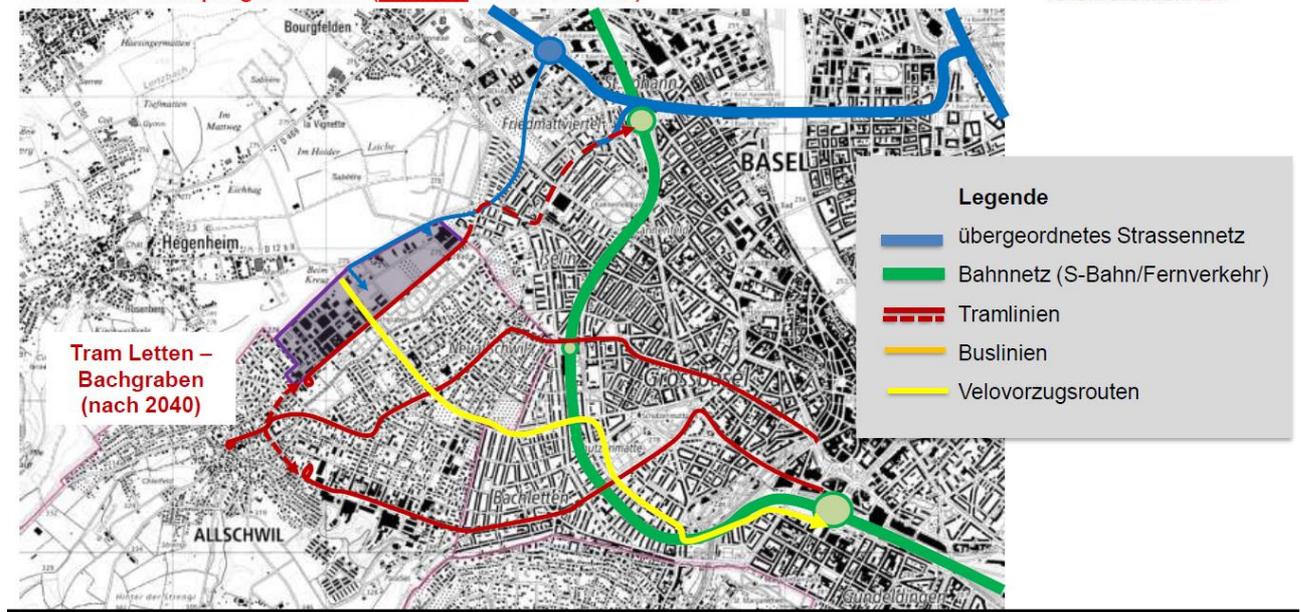
LANDSCHAFT
BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION
GENERALSEKRETARIAT



Mit der Inbetriebnahme des Tram Bachgraben soll die Buslinie 64 umgelegt und nicht mehr in Richtung Bahnhof St. Johann, sondern in Richtung Innenstadt geführt werden.

**Infrastrukturprojekte Basel West / Allschwil
Ausblick: Tramspange Allschwil (allfällige Inbetriebnahme)**

LANDSCHAFT
BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION
GENERALSEKRETARIAT



Bei der letzten Darstellung handelt es sich um einen Ausblick. Denkbar wäre eine Tramspange Allschwil (oder auch Tram Lückenschluss), womit eine Verbindung vom Gartenhof zur Hagmattstrasse geschaffen werden könnte. Diese ist jedoch nicht im Zielnetz 2040 enthalten.

Die Kommission wies auf eine in Basel-Stadt überwiesene Motion hin, welche die Forderung aufgestellt hatte, dass zuerst das Tram gebaut werden muss und erst dann der ZUBA. Die Befürchtung sei, dass das Tram nicht gebaut werde, sobald der ZUBA realisiert sei. Die Gemeinde Allschwil habe ein Interesse an der Realisierung beider Projekte, wurde seitens eines Kommissionsmitglieds betont. Bei dem erwähnten Vorstoss handle es sich um eine der Hürden, hielt die Ver-

waltung fest. Jedoch wisse auch Basel-Stadt, dass es den Zubringer brauche, damit die für das Tram benötigten Strassen vom Verkehr entlastet werden könnten.

Seitens Kommission wurde der Eintrag im kantonalen Richtplan (KRIP) angesprochen. Dort sei nur ein öV-Korridor und keine definitive Linienführung enthalten. Ein Kommissionsmitglied stellte den folgenden Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, im Rahmen der nächsten Richtplan-Anpassung das Trasse für den Tramkorridor Bachgraben zu sichern.

Als Begründung wurde die vertrauensbildende Wirkung angeführt. Die Verwaltung hielt fest, dass die Eintragung aller Tramlinien, die Teil des Zielnetzes 2040 seien, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung ohnehin, d.h. standardmässig, erfolge. Mit der Ergänzung des Landratsbeschlusses werde jedoch ein Zeichen auch an die wichtigen Partner gesendet, dass eine konkrete Absicht bestehe. Die Kommission stimmte der Ergänzung zu, um die Absicht zu bekräftigen, das Tram zu realisieren. Der Vorstoss könne ansonsten abgeschrieben werden.

2.3.2 Zubringer Bachgraben (ZUBA)

Da das Projekt Zubringer Bachgraben einen örtlichen und inhaltlichen Zusammenhang zur Tramverlängerung aufweist, wurde er in der Kommission ebenfalls thematisiert. Auslöser war eine Medienmitteilung, mit welcher eine Verschiebung des Baubeginns von 2024 ins Jahr 2027 kommuniziert wurde. Die Kommission stellte daraufhin die Frage, was geschehen müsse, damit der ursprünglich vorgesehene Baubeginn dennoch eingehalten werden könne.



Die Verwaltung führte aus, das Vorprojekt sehe eine 2-spurige Hauptverkehrsstrasse im Gegenverkehr mit Tunnel (1'350m) und offenem Trasse (900m) vor. Aufgrund der vier beteiligten Gebietskörperschaften – die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, der Bund und Frankreich – brauche es vier Baubewilligungsverfahren, zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen, ein unterirdisches Überbaurecht in Basel-Stadt und Landerwerb sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz. Es seien zwei Landratsbeschlüsse – eine Ausgabenbewilligung für die Projektierung und eine für die Realisierung – erforderlich. Die Verfahren seien sehr zeitaufwändig. Der Zeitplan gehe von reibungslosen und parallelen Abläufen aus und berücksichtige keine Reserven für Referenden oder Gerichtsverfahren. Auch mit Baubeginn 2027 sei der Terminplan sehr eng.

Die Anschlüsse /Tunnelportale des Zubringers befänden sich im baselstädtischen Siedlungsraum, weshalb baselstädtische Instanzen über eine entsprechende Einsprache entscheiden würden. Dasselbe gelte auch für Frankreich. Die Kostenschätzung betrage zwischen CHF 370 – 420 Mio. (+/- 20 %). Dies abhängig von der Linienführung: Sollte eine Linienführung über Frankreich nicht möglich sein, gebe es eine Alternative durch die Schweiz, jedoch sei diese viel teurer, weil Gewerbebetriebe verschoben werden müssten. Einfacher wäre es, die vorhandene Strasse in Frankreich auszubauen.

Das Projekt sei dringlich, notwendig und prioritär zu behandeln, strich die Verwaltung hervor. Die Verschiebung sei nicht erfreulich, jedoch realistisch. Könnte der ursprüngliche Baubeginn 2024 nicht eingehalten werden, entstünde eine Lücke im Investitionsprogramm. Ergäbe sich die Möglichkeit einer früheren Realisierung, würde diese genutzt.

Seitens Kommission wurde darauf hingewiesen, dass der Zubringer, obwohl ein Bestandteil von ELBA, nie bestritten gewesen sei. Bis 2019 sei der Fahrplan eingehalten worden. Weiter wurde auf die bereits im Rahmen der Diskussion zum Postulat erwähnte Hürde hingewiesen, dass in Basel-Stadt ein Vorstoss hängig sei, der verlange, dass zuerst die Tramlinie gebaut werde. Es sei klar, dass es sowohl den Zubringer als auch das Tram Bachgraben brauche.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 11:1 Stimmen ohne Enthaltung, gemäss dem beiliegenden Landratsbeschluss zu entscheiden.

25.11.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Postulat 2014/431 wird abgeschrieben.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, im Rahmen der nächsten Richtplan-Anpassung das Trasse für den Tramkorridor Bachgraben zu sichern.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: