

## **Beschluss des Landrats vom 16.11.2023**

Nr. 223

### **16. ZUBA – Finanzierung und Planung** 2023/338; Protokoll: fo

**Christine Frey** (FDP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

**Christine Frey** (FDP) weist die neuen Landratsmitglieder daraufhin, dass das Thema Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) am 10. Februar 2022 eingehend diskutiert worden sei. Einigen ging das Ganze zu schnell, während andere ein schnelleres Vorankommen wünschten. Gleiches gilt für das Ausmass des Ausbaus. Am Schluss konnte man sich aber auf ein Projekt einigen, mit dem die Erschliessung eines Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung sowie einem Forschungs- und Entwicklungsgebiet mit «globaler Strahlkraft» (Zitat Regierungsrat Isaac Reber) sichergestellt wird. Die Legitimation des Projekts basiert auf zwei Volksabstimmungen und dem Landratsbeschluss vom 10. Februar 2022. Ernüchtert muss nun festgestellt werden, dass 18 Monate später mehr Fragen offen sind, als Fragen geklärt werden konnten.

Zur Beantwortung der Interpellation: In Frage 1. geht es um die Begründung des Bundes, das ZUBA-Projekt nicht ins Agglomerationsprogramm 4 aufzunehmen, weil eine erkennbare, umfassende, verkehrliche Gesamtkonzeption fehle: Regierungsrat Isaac Reber hatte dem Landrat im 2022 versichert, dass die drei Schlüsselprojekte – Strasse, Veloanbindung und ÖV – in einer integralen Betrachtung vorangetrieben werden. Gemäss Protokoll der damaligen Landratsdebatte hänge der Baustart der Tramverlängerung 2030 von der Inbetriebnahme des ZUBA ab. Offenbar wurden die Anstrengungen dieses gesamtverkehrlichen Konzepts aus Sicht des Bundes nicht ausreichend dargestellt, weshalb nun eine Zusatzschleife beim Bundesamt für Raumentwicklung gemacht werden muss. Das ist unbefriedigend, denn offenbar hat das ZUBA-Projekt bereits eine gute Projektbewertung erhalten. Es wird dem Projekt eine gute Wirksamkeit zugesprochen. Entsprechend möchte Christine Frey die Frage in den Raum stellen, wie in Zukunft sichergestellt werden soll, dass die Anforderungen des Bundes erfüllt werden. In Frage 2 geht es darum, ob die Finanzierung des versprochenen ZUBA seitens Kanton Basel-Landschaft auch ohne Bundesbeteiligung sichergestellt sei. Von Anfang an wurde darüber spekuliert, was passieren würde, wenn das Projekt ohne Bundesbeiträge realisiert werden müsste. Die Antwort, dass eine alleinige Finanzierung durch den Kanton Basel-Landschaft dann geklärt werde, wenn sich die Frage effektiv stelle, ist in den Augen von Christine Frey schwach. Das ist nicht die Antwort, die ein Gewerbegebiet von kantonaler Bedeutung und globaler Strahlkraft verdient. Wenn man den Motor der Wirtschaft am Laufen halten möchte, müssen die Rahmenbedingungen gegeben sein. Hierfür braucht es einen starken Regierungsrat, der selbstbewusst die richtigen Projekte an die Hand nimmt und sie zügig umsetzt. In diesem Fall müsste der Regierungsrat die Finanzierung des ZUBA-Projekts zusichern. Die Antworten zu der dritten und vierten Frage beurteilt Christine Frey gemeinsam. Gefragt wurde, ob sich die Tramplanung von Basel-Stadt verzögernd auf den ZUBA auswirken kann und ob der Regierungsrat bereit sei, den ZUBA auch ohne Tramprojekt zu bauen. In der Diskussion in der Kommission sowie im Landrat wurde festgehalten, dass der Baustart der Trammerschliessung 2030 von der Inbetriebnahme des ZUBA abhängt. Weiter hiess es im Protokoll, dass für die Baubewilligung des ZUBA kein Grossratsbeschluss nötig sei. Es ist zwar nachvollziehbar, dass die drei Projekte eng miteinander verknüpft sind. Trotzdem sieht Christine Frey keinen Grund, weshalb der ZUBA aufgrund der beiden anderen Projekte nicht realisiert werden könnte. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass der ZUBA die Wohngebiete in Basel-Stadt massgeblich entlastet. Deshalb liegt es

doch auch im ureigenen Interesse von Basel-Stadt, das Einverständnis für den Tunnel auf Basler Boden zu erteilen. Im Übrigen möchte Christine Frey die Frage in den Raum stellen, weshalb es unbedingt Tramschienen benötigt. Die Buslinie besteht bereits und dieses Angebot könnte ausgebaut werden. Man könnte sogar eine separate Busspur einrichten. Das wäre möglicherweise für alle Beteiligten die beste Lösung, weil sie flexibler als einbetonierte Tramschienen ist. Zur fünften und letzten Frage, ob der Regierungsrat der Meinung ist, dass der Betrieb des ZUBA bis 2030 aufgenommen werden kann: In einer solchen komplexen Konstellation ist es denkbar, dass jede und jeder Beteiligte auf die anderen wartet und man sich damit im Kreis dreht. Das gilt es zu verhindern. Der ZUBA ist für dieses wichtige und immer wichtiger werdende Gewerbegebiet von essentieller Bedeutung und darf keinen Aufschub erfahren. Fazit: Gerade bei Projekten mit einem hohen Komplexitätsgrad muss doch der Regierungsrat nicht Schwierigkeiten und Herausforderungen hervorheben. Vielmehr müsste der Regierungsrat zeigen, dass er das Projekt mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln umsetzen will und wird. Der nötige, politische Auftrag liegt schliesslich vor. Die Firmen im betroffenen Gebiet fordern zu Recht von ihrer Regierung nicht in Problemen, sondern in Lösungen zu denken. Es bräuchte entsprechend die Aussage des Regierungsrats, dass auch ohne Bundesfinanzierung am ursprünglichen Zeitplan der Umsetzung festgehalten wird.

**Karl-Heinz Zeller** (Grüne) stellt fest, dass für die FDP und Christine Frey die Finanzen im Strassenbau keine Rolle spielen würden. Es darf mehr kosten; Hauptsache mehr Strasse. Der Kanton Basel-Landschaft soll freiwillig mehr Geld sprechen, wenn andere nicht zahlen. In der Zeitung stand heute, dass die FDP gegen das Baselbieter Staatswachstum ist. Fraktionspräsident Andreas Dürr ist gegen die Schaffung von 26 neuen Stellen bei der Polizei. Für den Strassenbau gilt dies aber offenbar nicht. Die Frage ob mit oder ohne Tram stellt sich für die Grünen gar nicht erst. Es kommt nur mit Tram in Frage, allenfalls ohne Strasse. Man könnte viel Geld sparen. Die Mehrheit der Grünen ist nach wie vor gegen den ZUBA. Karl-Heinz Zeller hatte schon damals gesagt, dass er die angedachte Dreierlösung unterstützt. Mit Erstaunen nimmt er jetzt zur Kenntnis, dass man – im Widerspruch zur bis anhin unbestrittenen Dreierlösung – das Tram plötzlich nicht mehr will und mit einem Bus ersetzen möchte. Persönlich war für Karl-Heinz Zeller immer die Dreierlösung das Mass aller Dinge, auch wenn die Mehrheit der Grünen den ZUBA nicht unterstützt. Als Schlussbemerkung: Vielleicht sollte man angesichts der jetzigen Situation vom Grundsatzentscheid abkommen, dass der eine Kanton die Strasse und der andere das Tram finanziert. Alles hängt voneinander ab. Dafür ist niemand verantwortlich. Aus der Sicht von Karl-Heinz Zeller kann es nicht sein, dass der Kanton Basel-Landschaft die Strasse alleine bezahlt. Für die Grünen kommt ein ZUBA ohne Tram nicht in Frage; hingegen könnte ohne die Strasse viel Geld gespart werden.

**Jan Kirchmayr** (SP) kann sich dem Vorredner weitgehend anschliessen und erklärt, dass die SP-Fraktion eigentlich immer mehrheitlich für den ZUBA gewesen sei; allerdings im Rahmen einer Kombination von Strasse und Tram. Jan Kirchmayr staunt über die Aussagen, dass nun das Tram in Frage gestellt wird. Unter diesen Voraussetzungen muss die SP-Fraktion die eigene Unterstützung für das Strassenprojekt in Frage stellen und das sollte bedacht werden, bevor das nächste Mal wieder solche Parolen im Rat ausgerufen werden. Im Zusammenhang mit der kantonal aufgeteilten Verantwortung für Tram und Strasse teilt Jan Kirchmayr die Bedenken von Karl-Heinz Zeller. Dies ist auch rein planerisch unsinnig. Nur weil die Strasse zum Teil auf baselstädtischem Boden verwirklicht wird, muss diese doch nicht einfach vom Kanton Basel-Landschaft finanziert werden. Der Einwand gilt ebenso umgekehrt. Das hat raumplanerische Effekte und Jan Kirchmayr fände es zielführender, wenn die Kantonsparlamente über beide Kredite beschliessen und bestimmen könnten. Es ist eine sonderbare Sicht auf bikantonale Zusammenarbeit, wenn das derart separat gehandhabt werden soll. Das stellt sich Jan Kirchmayr anders vor.

**Simon Oberbeck** (Die Mitte) ist der Meinung, dass Ruhe zu bewahren sei und man heiter weitergehen solle. Man sollte vorwärts machen und sich nicht verzetteln. Die Interpellation ist okay, aber den Regierungsrat zu verpflichten, die Finanzierung selber zu garantieren, ist unsinnig. In dem Fall könnte man den Antrag beim Bund ja gleich zurückziehen.

**Rolf Blatter** (FDP) möchte zwei Repliken anbringen und betont in Richtung Karl-Heinz Zeller, dass Kosten nicht gleich Kosten seien. Im einen Fall handelt es sich um Investitionskosten, während es beim anderen Fall laufende Kosten sind. Das sollte nicht vermischt werden, da es wenig miteinander gemein hat. An Jan Kirchmayr gerichtet: Es wäre falsch, wenn man den MIV und den ÖV gegeneinander ausspielt. Es besteht ein Mobilitätsbedürfnis und das wird mit MIV und ÖV befriedigt. Alleine können es beide nicht. Entsprechend sollte eine Lösung in einem geeigneten Verhältnis gewählt werden. Es ist nicht opportun, die Übereinkunft mit Basel-Stadt betreffend Finanzierung gleich in Frage zu stellen. Die Formulierung «*ein* Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung» ist beinahe schon despektierlich. Es handelt sich immerhin um 10'000 Arbeitsplätze und somit um eines der grössten Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Das sollte in der Diskussion nicht vergessen werden. Entsprechend hofft Rolf Blatter sehr, dass der Regierungsrat bei diesem Projekt vorwärts macht.

**Martin Dätwyler** (FDP) sagt, dass wohl unbestritten sei, dass das Bachgrabengebiet besser erschlossen werden sollte: Strasse, Schiene und Langsamverkehr. Allerdings liegt mit dem ZUBA ein extrem komplexes Projekt vor. Einerseits, weil in überbautem Gebiet gebaut werden muss. Andererseits, weil das Projekt mehrere Kantone betrifft und eine anspruchsvolle Finanzierung erfordert. Noch nicht erwähnt wurde die Binationalität. Es soll auf französischem Boden gebaut werden. Das ist zurzeit die grösste Herausforderung. Die anstehenden Verfahren können den gesamten Zeitplan durcheinanderbringen, weshalb sie oberste Priorität geniessen müssen. Martin Dätwyler weiss, dass viele Anstrengungen unternommen werden, um diesen Prozess realisieren. Hier sollte der Fokus des Regierungsrats liegen. Gibt Frankreich das Land nicht her, muss auf einen Plan B zurückgegriffen werden.

**Stephan Ackermann** (Grüne) möchte festhalten, dass im Zusammenhang mit der Balance von ÖV und Strassenverkehr nicht die Linke diese Diskussion gestartet habe. Christine Frey sagte, dass das Tram vielleicht gar nicht gebaut werden soll. Stephan Ackermann empfiehlt, dass sich die FDP innerhalb der Fraktion abspricht, welche Forderungen gestellt werden und was überhaupt sinnvoll ist. Sollte es sich um eine persönliche Meinung handeln, dann kann man das offen kommunizieren, wie dies Karl-Heinz Zeller soeben gemacht hat. Handelt es sich nur um die persönliche Meinung von Christine Frey, dann kann man diese einfach zur Kenntnis nehmen. Wenn es allerdings die ganze FDP-Fraktion so sieht, dann macht sich Stephan Ackermann Sorgen um die FDP. Entsprechend war er froh um das Votum von Martin Dätwyler. Die Interpellation zeigt gut auf, wie komplex die ganze Sache ist. Das ist wohl insbesondere für neue Ratsmitglieder interessant. So einfach, wie gewisse Personen den Eindruck haben, ist es eben nicht. Es gibt viele Beteiligte und das erschwert das Ganze. Der Regierungsrat wird wohl später auch noch darlegen, welche Herausforderungen da anstehen. Es liegt nicht nur in den Händen von Regierungsrat Isaac Reber. So läuft es nun einmal in einem demokratischen Land. Dafür ist Stephan Ackermann sehr dankbar, auch wenn er manchmal fast daran verzweifelt. Eine solche Interpellation beschleunigt den Prozess nicht, sondern birgt das Risiko, dass nochmal «ein Fass aufgemacht wird», das besser nicht geöffnet werden sollte.

**Andi Trüssel** (SVP) würde sich an der Stelle von Stephan Ackermann in Anbetracht der Wahlergebnisse eher um die Grünen Sorgen machen, als um die FDP. Andi Trüssel hat in der BPK noch nie ein derart ausgereiftes und ausgewogenes Projekt erlebt wie den ZUBA. Sogar die Abspra-

chen mit Frankreich haben bereits stattgefunden. Der Eindruck von Andi Trüssel bleibt aber derselbe: Es wurde in Bundesbern zu wenig für das Projekt lobbyiert und so ist es eben nicht in der Kategorie A des Agglomerationsprogramms. Martin Dätwyler ist beizupflichten. Man muss vorwärts machen. Es geht um 10'000 Arbeitsplätze. Andi Trüssel musste aufgrund von Notstromanlagen mehrmals in das betreffende Gebiet fahren und stellte fest, dass man morgens um acht Uhr «verdammt nochmal» 45 Minuten im Stau steht. Das ist eine Katastrophe und da muss Abhilfe geschaffen werden. In den letzten 40 Jahren ist die Strasseninfrastruktur um den Faktor zwei gewachsen. Der Verkehr hat hingegen um den Faktor sieben zugenommen. Die logische Konsequenz davon ist Stau. Also, lieber Regierungsrat Isaac Reber, macht bitte vorwärts.

**Christine Frey** (FDP) möchte Stephan Ackermann sagen, dass dies ihre eigene Idee gewesen sei. Allerdings stellt Christine Frey die drei Schlüsselprojekte nicht in Frage. Ihr ist klar, dass es Veloverbindungen, den ÖV und den ZUBA braucht. Aber wenn die Tramführung derart schwierig ist, fragt sich Christine Frey, weshalb man nicht eine einfachere Lösung mit Elektrobussen wählt. So wäre die Linienführung flexibler und könnte fünf Jahre später nochmals angepasst werden. Diese Idee möchte Christine Frey einbringen und nicht den ÖV in Frage stellen. Sie erinnert sich an die Kommissionsdiskussionen, in denen immer gesagt wurde, dass zuerst der ZUBA gebaut werde und dann erst das Tram. Ihr ist neu, dass man nun warten muss, bis alle Projekte fertig sind und erst dann die Bagger auffahren können. Das wollte Christine Frey in Frage stellen.

**Peter Riebli** (SVP) ist erstaunt, wie heftig die Reaktionen von linker Seite ausfallen würden. Die Fragen von Christine Frey waren absolut gerechtfertigt. Niemand von der bürgerlichen Seite stellt die Dreifaltigkeit dieses Projekts in Frage. Es braucht den Langsamverkehr, das Tram und den ZUBA. Wer die Politik in Basel-Stadt verfolgt, stellt aber fest, dass der Tramteil komplizierter gehandhabt wird, als man dies auf dem Land machen würde. Insofern ist die Frage absolut berechtigt, was der Kanton machen soll, wenn sich das Tramprojekt verzögert. Entsprechend ist es für Peter Riebli nicht nachvollziehbar, wieso die Linke derart heftig auf diese Fragen reagiert. Überlegt sich der Regierungsrat, was er macht, wenn Basel-Stadt Verzögerungen verursacht? Seitens Basel-Landschaft wurde klar gesagt, dass der ZUBA als Erstes in Angriff genommen wird. So wird die Strasse ein wenig beruhigt, damit dann das Tram überhaupt erst durchfahren und gebaut werden kann. Es ging nur darum abzuklären, ob das dem Regierungsrat genügend bewusst ist und er einen Plan B vorbereitet hat, damit auf baselstädtische Verzögerungen reagiert werden kann. Was Peter Riebli Angst macht, ist der folgende Satz der Antwort: «*Da ein wesentlicher Teil des ZUBA auf Boden von Basel-Stadt gebaut wird, ist somit vor allem das Einverständnis von Basel-Stadt erforderlich – mit und ohne Tramprojekt.*» Es kann nicht sein, dass der ZUBA aus politischen Gründen verhindert wird und Basel-Landschaft eine seiner Perlen mit Arbeitsplätzen und Wachstumspotential nicht vorantreiben kann. Daran muss gearbeitet werden. Es muss sichergestellt werden, dass das nicht zum Problem wird in Basel-Stadt. Die Dreifaltigkeit sollte nicht in Frage gestellt werden. Sie wird von bürgerlicher Seite geschlossen unterstützt. Wenn dies nun von linker Seite unterstellt wird, bittet Peter Riebli darum, die Fragen von Christine Frey nochmal zu lesen. Die Interpellation sollte auch nicht wichtiger genommen werden, als sie ist. Es handelt sich um berechnete Fragen mit Antworten, die nicht restlos befriedigend sind. Es wird hier nur diskutiert, was noch nicht klar ist und es soll «kein riesiges Fass aufgemacht» werden.

**Marco Agostini** (Grüne) überrascht, dass die FDP von SVP-Vertretern geschützt werden müsse. Die Interpellation ist sehr deutlich. Nämlich wird gefragt, ob der ZUBA ohne Tram gebaut werden kann. Marco Agostini ist Christine Frey dankbar. Die Grünen haben immer gesagt, sie wollen das Tram, aber der ZUBA wird nicht benötigt. Nun sagt Christine Frey, dass man auch nur den ZUBA bauen könnte, ohne das Tram. Marco Agostini findet es super, dass nun klar ist, was genau gewünscht ist. Die Interpellation macht dies deutlich. Zwei Röhren müssten selber und ohne Bun-

desbeiträge finanziert werden. Der Bund wird sich darüber freuen. Im Landrat wird aber für den Kanton gearbeitet. Wenn die Chance auf Unterstützung durch den Bund besteht und gleichzeitig vorgeschlagen wird, dass der Kanton den ZUBA selber finanziert, werden die basellandschaftlichen Steuerzahler unter Druck gesetzt. Das stört Marco Agostini. Zwei Röhren, eigene Finanzierung und jetzt soll das Ganze noch ohne Tram realisiert werden. Die bürgerliche Seite sollte sich entscheiden. Braucht die FDP wirklich den Schutz der SVP? Marco Agostini sieht Parallelen zum Energiegesetz. Man will es einmal so und einmal anders. Vielleicht besteht ja die Absicht, das Ganze zu verzögern. Das wäre auch in Ordnung. Aber das ist die Folge von solchen Fragen: Es dauert am Schluss länger.

**Andreas Dürr** (FDP) möchte angesichts der allgemeinen Sorge um den Freisinn auch noch etwas sagen. Marco Agostini muss sich keine Sorgen machen. Um die Sache noch etwas intellektueller abzuhandeln: Die Frage ist nicht, ob der Freisinn das Tram will oder nicht. Vielmehr soll zur Diskussion gestellt werden, ob die Projekte sequentiell oder parallel entwickelt werden. Im Moment geht Marco Agostini von einer strikten Parallelität aus, also Strasse und Tram gleichzeitig. Die FDP-Fraktion hat nur die – berechnete – Frage gestellt, ob das auch sequentiell abgehandelt werden könne. Das bedeutet, dass zuerst die Röhre für die Strasse gebaut wird und erst dann das Tram. Die zweite Frage betrifft die – und nochmals Achtung, Fremdwort – Vorfinanzierung. Das heisst, würde der Kanton Basel-Landschaft – falls sequentiell gebaut würde – gegebenenfalls etwas vorfinanzieren? Um nochmals auf den ÖV zu sprechen zu kommen: Das Tram ist von Seiten FDP unbestritten. Der Gedankenanstoss von Christine Frey zielte lediglich auf die Frage ab, ob anstatt des Trams mit dem Bus ein günstigerer ÖV-Anschluss realisiert werden könnte. Also kein Grund zur Beunruhigung und keine Sorge um den ÖV. Es soll einzig überlegt werden, ob ein sequentielles Bauen mit Vorfinanzierung möglich wäre oder ob nur ein paralleles Projekt in Frage kommt. Die Grünen und vielleicht auch die SP sollten möglicherweise – Achtung, Fremdwort – bikantonal denken und ihren städtischen Kollegen die basellandschaftlichen Anliegen erklären, wenn sie der Meinung sind, dass diese Erschliessung wichtig ist. Dann würden sie eindeutig dem Kanton Basel-Landschaft helfen. Bitte nehmt das mit und überlegt euch das mal.

**Jan Kirchmayr** (SP) ist der Meinung, dass weniger Überheblichkeit in den Voten guttun würde. Eine Aussage von Peter Riebli hat Jan Kirchmayr sehr gefallen, nämlich, dass man das Gespräch mit Basel-Stadt suchen soll. Wenn Basel-Landschaft sagt, es werde jetzt erstmal die Strasse unter der Stadt durchgebaut und dann widme man sich irgendwann dem ÖV, wird es in Basel-Stadt niemals eine Mehrheit für das Projekt geben. Dieser Fehler wurde ja bereits bei Salina Raurica begangen und man weiss, wie das herausgekommen ist. Auch keine städtische Mehrheit gibt es für ein Projekt, bei welchem das Tram mit dem Bus ersetzt werden soll. Das wäre dasselbe, wie wenn dem Kanton Basel-Landschaft gesagt würde, es gebe einen Feldweg anstatt einer Strasse. Diese Vorschläge sind vergleichbar absurd und deshalb sollten solche Ideen nicht weiterverfolgt werden. Man darf die Frage stellen, wie wichtig diese Diskussion gewertet werden soll. Es wurde eine Frage gestellt und diese wurde beantwortet.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, dass er die kleine Standpauke von Christine Frey gehört und als solche verstanden habe. Betreffend die zweite Frage interessiert Regierungsrat Isaac Reber, ob Christine Frey es sinnvoll fände, wenn der Regierungsrat sagen würde, dass man den ZUBA selber finanzieren könne. Simon Oberbeck hat die Antwort bereits gegeben: dann könnte man den Antrag in Bern auch gleich zurückziehen. Es geht um zu viel Geld. Es wäre keine kluge Idee und nicht im Interesse des Kantons, wenn die Antwort gelautet hätte, dass der Kanton die Finanzierung übernimmt. Das wäre keine kluge Antwort. Entsprechend ist die Antwort in der Interpellation auch anders ausgefallen. Dann geht es um die Frage, ob der ZUBA auch ohne das Tram gebaut werden kann. So steht das nämlich in der Interpellation, Andreas Dürr. Würde sich die Fra-

ge auf ein sequentielles Bauen beziehen, dann müsste sie anders lauten. Nämlich, ob der ZUBA auch vor dem Tram gebaut werden kann. In diesem Zusammenhang ist es wichtig festzuhalten, dass es sich um ein Projekt handelt, bei dem sich kein einziger Meter auf Baselbieter Boden befindet. Das gilt es zu verinnerlichen. Die eine Hälfte befindet sich in Frankreich und die andere in Basel-Stadt. Das Thema ist aber zentral und entscheidend, weshalb Regierungsrat Isaac Reber die Frage nicht ganz verstehen kann. Der Bund fordert, dass der Kanton eine gesamtverkehrliche Betrachtung macht. Das muss geleistet werden. Deshalb wurde eine Vereinbarung mit Basel-Stadt getroffen, damit zu diesem Projekt ein grundlegender Konsens besteht. Im Übrigen gilt das auch im Verhältnis mit Frankreich. Martin Dätwyler hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass ein Teil des Projekts in Frankreich realisiert wird. Es gibt eine Rückfalloption auf Schweizer Boden. Diese will aber niemand ernsthaft in Betracht ziehen, denn sie führt durch das Gewerbegebiet und man müsste auch Boden enteignen. Das würde auch sehr lange dauern, wenn es überhaupt machbar wäre. Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass mit Frankreich Lösungen gefunden werden. Regierungsrat Isaac Reber möchte an der Stelle noch etwas festhalten. Die derzeitige Herausforderung bei diesem Projekt liegt in der Beschwerde der Gemeinde Allschwil gegen das Ausbauprojekt der S-Bahn nach Frankreich. Die Beschwerde richtet sich gegen den Bund und gegen Frankreich. Diese beiden verhandeln nämlich über die Finanzierung. Aus dem eigenen Kanton kommt also eine Beschwerde gegen ein Projekt, das der Bund und Frankreich vorantreiben möchten. Das sind die realen Schwierigkeiten und Stolpersteine von diesem Projekt. Deshalb wurde die Gemeinde Allschwil auch schon mehrfach vom Kanton aufgefordert, diese Beschwerde zurückzuziehen. Der Redner geht nicht davon aus, dass die Beschwerde Erfolg haben wird. Aber der ZUBA-Prozess wird massgeblich erschwert, wenn bei den gleichen Stellen Bitten gestellt werden müssen. Letztlich bleibt das Projekt hürdenreich, anspruchsvoll und hat viele Fallstricke. Bis jetzt hat man ein Einvernehmen und eine Vereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt. Auch mit den französischen Nachbarn konnte eine Vereinbarung geschlossen werden. Die Planung ist im Gange, aber das Projekt wird bis zum Schluss kompliziert bleiben. Es ist wichtig, dranzubleiben. Der Bund muss auch mit an Bord genommen werden, insbesondere im Zusammenhang mit der verkehrlichen Gesamtbetrachtung. Dies ist unentbehrlich, um die Bundesbeiträge zu erhalten. Das gilt nicht nur für die Strasse, sondern auch für die ÖV-Anbindung oder auch für ein Contournement in Hegenheim. Mit anderen Worten: Das Projekt bleibt anspruchsvoll. Der Stellenwert des Bachgrabengebiets ist sehr gross. Das hat Regierungsrat Isaac Reber selber schon gesagt und es ist ihm wohl bekannt, da er selbst oft dort weilt. Es wird alles daran gesetzt, dass das Projekt umgesetzt werden kann. Aber es wird sich auch in Zukunft um ein anspruchsvolles Projekt handeln. An der Weiterentwicklung wird aber konsequent gearbeitet.

://: Die Interpellation ist erledigt.

---