

Beschluss des Landrats vom 03.12.2020

Nr. 670

11. Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil 2014/431; Protokoll: pw

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) führt aus, im November 2015 habe der Landrat das Postulat «Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil» überwiesen. 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. Der Schlussbericht aus dem Jahr 2018 zeigt ein mögliches 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 tangenziale Verbindung Allschwil-Kleinbasel. Geplant sei, die neue Tramlinie auf Seite Basel-Landschaft ab dem Bereich der heutigen Bushaltestelle Allschwil, Hagmattstrasse bei Actelion am Hegenheimerweg bis zur Kantonsgrenze zu führen. Es erfolgte eine Abstimmung des Tramprojekts mit der sich aktuell in Umsetzung befindlichen Erneuerung des Hegenheimerwegs. 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 einer 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, eine Entlastung für bestehende Strassen und schaffe damit Raum für den öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Die Verwaltung hat 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). Die Kosten des Trams werden auf CHF 120 Mio. (+/- 50 %) geschätzt. Geplant sind sieben bis acht Haltestellen, davon vier im Gebiet Bachgraben. Als Baustart wird das Jahr 2030 ins Auge gefasst, insofern der ZUBA bis dann in Betrieb ist.

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. Die definitive Eingabe im Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation erfolgt erst im Juni 2021; die Eingaben sind vorgesehen, jedoch noch nicht definitiv beschlossen.

Ein Kommissionsmitglied äusserte, es brauche einen Lückenschluss zwischen der Tramverlängerung Binningerstrasse und der 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 (Strassen, Tram, Bus, Velo). Die Darstellungen im Kommissionsbericht zeigen die Ausbautappen der Verkehrserschliessung des Gebiets Bachgraben sowie die groben Terminangaben zu Baubeginn oder Inbetriebnahme, die mit grösseren Unsicherheiten behaftet sind, wegen der noch nicht so weit fortgeschrittenen Planungen.

Zu den vier Grafiken im Kommissionsbericht: In der ersten Grafik ist der «Vorläufer» des Trams ersichtlich (Verlängerung der Buslinie 64 ab Ende 2021). In der zweiten Grafik sind die wichtigsten Projekte wie das Tram Letten, der ZUBA und die Velovorzugsroute Bachgraben – Basel SBB abgebildet. Weiter soll mit dem Ausbauschritt 2035 die Bahnanbindung an den EuroAirport erfolgen und die S-Bahnhaltestelle Morgartenring in Betrieb genommen werden. In der dritten Grafik ist die Inbetriebnahme des Trams Bachgraben enthalten sowie die umgelegte Buslinie 64, die nicht mehr in Richtung Bahnhof St. Johann, sondern in Richtung Innenstadt geführt werden soll. In der vierten Grafik ist der Lückenschluss zwischen den Trams eingezeichnet. Dieser ist jedoch noch nicht einmal 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.

Seitens Kommission wurde deshalb auch ein Eintrag im kantonalen Richtplan (KRIP) angesprochen. Dort sei nur ein öV-Korridor und keine definitive Linienführung enthalten. Ein Kommissionsmitglied stellte den folgenden Antrag auf eine zusätzliche Beschlussziffer im Landratsbeschluss: «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 Kommission stimmte der Ergänzung zu, um die Absicht zu bekräftigen, das Tram zu realisieren.

Auch über den ZUBA wurde diskutiert: Auslöser war eine Medienmitteilung, mit welcher eine Verschiebung des Baubeginns von 2024 ins Jahr 2027 kommuniziert wurde, womit eine Inbetriebnahme frühestens 2030 erfolgt. Die Kommission stellte daraufhin die Frage, was geschehen müsse, damit der ursprünglich vorgesehene Baubeginn dennoch eingehalten werden könne. Die Verwaltung führte aus, dass es aufgrund der vier beteiligten Gebietskörperschaften – die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, der Bund und Frankreich – vier Baubewilligungsverfahren, zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen, ein unterirdisches Überbaurecht in Basel-Stadt und Landerwerb sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz brauche. 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 %). Diese seien 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.

Seitens Kommission wurde darauf hingewiesen, dass der Zubringer, obwohl ein Bestandteil von ELBA, nie bestritten gewesen sei. Es sei klar, dass es sowohl den Zubringer als auch das Tram Bachgraben brauche.

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

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) sagt, die SP-Fraktion stimme der Abschreibung zu. Der Bericht des Regierungsrats ist zwar nicht ganz zufriedenstellend, aber im Rahmen der Kommissionsberatung konnten noch weitere Informationen eingeholt werden, die nun auch im Kommissionsbericht enthalten sind. Insbesondere die ergänzenden Grafiken auf den Seiten drei, vier und fünf des Berichts sind wertvoll. Sie zeigen unter anderem auf, wann was realisiert werden soll.

Aus Sicht der SP-Fraktion wäre es wünschenswert, wenn das Tram bereits früher realisiert würde. Es wäre auch ideal, wenn der ZUBA und die Tramlinie möglichst gleichzeitig fertiggestellt werden könnten. Gemäss aktueller Planung soll der ZUBA zwei Jahre früher fertig sein.

Wichtig ist, dass der Lückenschluss des Trams Bachgraben mit der Tramlinie 8 irgendwann funktionieren kann, was baulich nicht ganz einfach ist.

Im Vergleich zu Salina Raurica wird ersichtlich, dass dort mit einer guten öV- und MiV-Erschliessung eine Art Vorleistung erbracht wird. Beim Bachgrabengebiet, das sich bereits mitten in einer Entwicklung befindet, gibt es hingegen Luft nach oben. Die SP-Fraktion ist froh, geht es nun auch dort vorwärts. Die zusätzliche Ziffer 2 des Landratsbeschlusses wird begrüsst.

Matthias Ritter (SVP) äussert, die SVP-Fraktion stimme dem Landratsbeschluss zu.

Lotti Stokar (Grüne) stellt fest, man habe viel zu lange auf Strassen gesetzt und die Entwicklung in Allschwil viel zu lange laufen lassen. Die Erschliessung hinkt sowohl beim Langsamverkehr, beim öV als auch bei den Strassen der Entwicklung hinterher. Die Raumplanung hat versagt. Die vorliegende Berichterstattung zum Postulat aus dem Jahr 2014 enthält zwar viele Informationen, die jedoch eigentlich nur die Schwierigkeit aufzeigen, in diesem mittlerweile stark bebauten Gebiet eine Lösung zu finden. Die Grüne/EVP-Fraktion ist für Abschreiben, aber vor allem beim öV und beim Langsamverkehr muss vorwärtsgemacht werden.

Sicherlich sollten auch die Unternehmen, die sich im Bachgrabengebiet ansiedeln, in die Pflicht genommen werden, ihre Arbeitnehmenden zu motivieren, den Verkehr gering zu halten – zum Beispiel mit Carpooling, Langsamverkehr oder Homeoffice.

Thomas Eugster (FDP) sagt, auch die FDP-Fraktion sei für Abschreibung und werde die neue Beschlussziffer 2 unterstützen. Im Bachgrabengebiet findet eine rasante wirtschaftliche Entwicklung statt, die vorhersehbar war. Das unsägliche Ausspielen von MiV gegen öV hat letztlich dazu geführt, dass überhaupt nichts rechtzeitig fertiggestellt werden konnte. Es braucht eine gesamte Planung und sowohl einen Zubringer als auch einen öV-Ausbau. Und es braucht beides rechtzeitig, was hier verpasst wurde. Das «entweder oder» bringt einem hier nicht weiter. Es ist wenig hilfreich, wenn einerseits die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden und andererseits zwei politische Akteure nicht gleich ticken. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt postuliert, das Tram müsse vor dem Zubringer gebaut werden. Das geht aber nicht, da dadurch ein riesiges Chaos in Allschwil entstehen würde. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt ist zentral.

Felix Keller (CVP) sagt, die Vorlage zeige, was passiere, wenn man ein prosperierendes Gewerbegebiet im Nachhinein mit Ach und Krach erschliessen müsse. Wie das Gebiet erschlossen werden soll, ist eigentlich schon länger bekannt. Die Erschliessung des linksufrigen Bachgrabengebiets war bereits Bestandteil der Planung der Nordtangente. Leider hat es die Stadt Basel verpasst, den Zubringer in den 90er Jahren zu bauen – diesen Gefallen wollte sie Allschwil partout nicht tun. Basel-Stadt hat aber das Schrebergartenareal im Bachgrabengebiet zur Bebauung im Baurecht freigegeben. Das ist gut und recht, denn die Nachfrage und die Bautätigkeit vor Ort sind gross. Das linksufrige Bachgrabengebiet hat sich seit der Ansiedlung der Firma Actelion massiv entwickelt. Mit dem jetzigen Projekt BaselLink werden auf einer Fläche von rund 75'000 Quadrat-

metern für Bürogebäude etwa 6'000 neue Arbeitsplätze geniert. Die Entwicklung ist erfreulich und bringt für Allschwil und den Kanton Steuereinnahmen. Eine gute Erschliessung ist zwingend, damit auch der Arbeitsort attraktiv ist. Das Gebiet ist heute am besten mit dem Langsamverkehr zu erreichen – zu Fuss oder mit dem Velo. Auch der öV-Anschluss ist eigentlich nicht so schlecht, es gibt drei Buslinien. Das Handicap ist, dass die Buslinien zu Stosszeiten häufig im Stau stecken. Ein eigenes Tramtrasse bietet sich entsprechend an. Wer die Situation vor Ort kennt, weiss, dass die Verkehrsentflechtung prioritär ist, damit dann das Tram eingefügt werden kann. Dies sollte eigentlich nicht erst morgen passieren, sondern am besten schon heute. Es ist dringender denn je. Die Kommission hat die Wichtigkeit erkannt, was allein schon daran ersichtlich ist, dass der Kommissionsbericht länger ist als die Vorlage des Regierungsrats. Die BPK ist sich zudem einig, dass die Erschliessung des linksufrigen Bachgrabengebiets multimodal erfolgen muss und wie dies aussehen soll. Nun sollte dies auch noch Basel-Stadt verstehen. Zuerst braucht es den ZUBA, wenn immer möglich bereits im Jahr 2024 und nicht erst 2030 oder 2032, damit Platz für das Tramtrasse entsteht. Noch als Hinweis: Die Motion des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt forderte nicht, zuerst den Zubringer zu bauen und danach das Tram, sondern beides gleichzeitig. Das geht aber nicht. Die Gemeinde Allschwil hat mit der Sanierung des Hegenheimmattwegs ihre Hausaufgaben im Vergleich zum Kanton Basel-Stadt bereits gemacht. Die Trasseesicherung ist baulich schon vorhanden. Langfristig sind auch der Lückenschluss zwischen der Tramlinie 8 und dem Bachgraben tram geplant und die Umfahrung Allschwil. Zu letzterem hat der Regierungsrat einen gesetzlichen Auftrag. Es gibt also viel zu tun – packen wir es an! Die CVP/glp-Fraktion stimmt der Abschreibung zu.

Für **Markus Meier** (SVP) ist es unglaublich, dass nun im Rahmen einer Postulatsabschreibung über ein Tram diskutiert werde, das den Kanton aktuell noch nichts koste, während früher in der Sitzung eine Eintretensdebatte zur Verlängerung des Trams 14 nach Salina Raurica verweigert wurde, das immerhin CHF 170 Mio. kosten wird und für welches bereits jetzt CHF 17 Mio. für die Planung ausgegeben wurden. Markus Meier ist zwar nicht gegen dieses Tram, aber es hätten noch einige interessante Fragen geklärt werden können: Beispielsweise zu den Gewerbebetrieben, die umgesiedelt werden sollen und sich über ihre Zukunft noch nicht im Klaren sind, oder zur Querung der Hohenrainstrasse. Es ist zu hoffen, dass nach dem Bau des 14er-Trams noch genügend Geld für das Bachgraben tram übrigbleibt.

Die Diskussion zeige, so **Klaus Kirchmayr** (Grüne), dass es hier nicht nur um die Abschreibung eines Postulats gehe, sondern um ein tieferliegendes Thema. Die raumplanerische Entwicklung des Bachgrabengebiets ist wirklich nicht gut gelaufen und es würde dem Kanton Basel-Landschaft gut tun, nach den Gründen zu fragen. Es handelt sich auch nicht um das einzige Gebiet, in dem während der letzten 20 Jahre die Raumplanung schlecht lief. Der Kanton ist gut beraten, in sich zu gehen und sich zu fragen, wie Infrastruktur geplant und zur Ausführung gebracht werden soll. Es sind viele Sachzwänge und übergeordnete Strukturen zu berücksichtigen. Häufig müssen Probleme bi- oder gar trikantonal gelöst werden. Die Entscheidungs- und Bewilligungsprozesse sind nicht auf die heutigen Herausforderungen hin ausgelegt. Die bestehenden Prozesse sollten deshalb analysiert und entsprechend überarbeitet werden.

Ein Augenmerk sollte auf Folgendes gelegt werden: Erstens, wie von Thomas Eugster bereits erwähnt, sollte vom «entweder oder» weggekommen werden. Die Raumentwicklung sollte vielmehr multimodal erfolgen. Leider sind die Planungsprozesse aber überhaupt nicht darauf ausgerichtet. Es ist sogar so, dass die Verkehrsplanungsbüros heute mit zertifizierten Methoden arbeiten müssen, die entweder fürs Tram oder für die Strasse funktionieren. Fürs Velo gibt es noch gar keine und für multimodale Planungen erst recht nicht. Es wird heute also mit Methoden von vorgestern auf der Basis von Daten von gestern für die Mobilität von morgen geplant. Das kann nicht sein. Es ist ein Gradmesser für die Stärke eines Gemeinwesens, ob es in der Lage ist, solche ver-

änderten Rahmenbedingungen aufzunehmen und sich zu fragen, welche neuen Prozesse es braucht. Damit die Herausforderungen nicht nur heute, sondern auch in 20 Jahren noch angegangen werden können. Es kann nicht sein, dass bei einem Gebiet, bei dem vor 20 Jahren der Boom bereits vorhersehbar war, der Baubeginn erst in sieben Jahren ist. Aufgrund der grossen Abhängigkeit vom Kanton Basel-Stadt ist zudem noch lange nicht sicher, ob nun alles wie geplant in der definierten Zeitspanne gebaut werden kann. Deshalb der Appell, die Planungsprozesse und wer, was, wie, wann entscheidet, genauer zu prüfen. Dies mit dem Ziel, künftig schnellere und zukunfts-fähigere Entscheide zu erlangen. Der Redner ist sich bewusst, dass dies sehr anspruchsvoll ist. Aber andere Gemeinwesen bekommen das besser hin.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) bestätigt, dass man bei der Erschliessung des Bachgraben-gebiets zu spät dran sei. Es nützt aber nichts, sich nun darüber zu beklagen. Vielmehr soll das Ganze an die Hand genommen und etwas gemacht werden. Auch wenn man nun feststellt, dass die Entwicklung im Bachgrabengebiet bereits stattfindet und die Infrastruktur und Erschliessung hinterherhinken, muss man mit Blick auf die aktuelle Situation sagen, dass man froh sein kann, dass neue Arbeitsplätze entstehen. Die Situation soll verbessert werden, was aber Zeit in Anspruch nimmt. Die Hindernisse wurden teilweise aufgezählt. Das Haupthindernis sind aber mögliche Beschwerden, Referenden und der Weiterzug ans Bundesgericht. Damit muss gerechnet werden, und sie sind in der aktuellen, entsprechend optimistischen, sportlichen und ehrgeizigen Terminplanung, nicht enthalten.

Der Wille ist vorhanden, hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger vorwärtszumachen. Wie bei Salina Raurica soll es auch beim Bachgrabengebiet einen Dreiklang von Strasse, Tram und Langsamverkehr geben. Niemand kommt zum Ziel, wenn die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden. Mit der «Koordination Bachgraben» sollen der ZUBA, das Tram und der Langsamverkehr unter Einbezug der verschiedenen Player – die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, die Gemeinde Allschwil und Frankreich – mit- und nicht nebeneinander geplant werden. Es ist anspruchsvoll und bleibt anspruchsvoll. Der Redner freut sich aber auf seine neue Amtskollegin im Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt.

Wie bereits erwähnt, geht es hier nicht um eine Projektvorlage, sondern um eine Postulatsbeantwortung. Der Kommission wurde ausführlich Auskunft erteilt, was auch im Kommissionsbericht korrekt abgebildet ist. Die Abbildung der möglichen Linienführung ist beim Kanton Basel-Stadt nicht nur auf Freude gestossen, denn die gestrichelten Linien auf dem städtischen Gebiet sind nicht ohne Grund nicht durchgezogen. Aber mit dem Spannungsfeld zwischen transparenter Information und was dann damit passiert, muss wohl gelebt werden können.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortbegehren.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 80:1 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Tramverbindung ins Industrie- und Gewerbeareal Bachgraben Allschwil

vom 3. Dezember 2020

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.*
-