

## **Beschluss des Landrats vom 16.06.2022**

Nr. 1595

### **52. Zubringer Bachgraben – Standesaufnahme und wie weiter?** 2022/368; Protokoll: bw, pw

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) beantwortet die Fragen wie folgt:

*Frage 1: Wie genau wurde das Projekt ZUBA im Agglomerationsprogramm, 4. Generation durch den Bund berücksichtigt?*

Wichtig für das Verständnis: Es handelt sich nicht um Beschlüsse. Es hat nun die Vernehmlassung zum vierten Agglomerationsprogramm begonnen. Die Antwort auf die erste Frage – die niemandem der Anwesenden gefallen wird – lautet: Der Zubringer Bachgraben (ZUBA) ist nicht enthalten. Das kann zwei Dinge bedeuten: Entweder befindet er sich in Horizont C (Baustart nach 2032) oder in C\*, was ebenfalls bedeutet, dass mit dem Bau erst nach 2032 begonnen wird, jedoch wird der Handlungsbedarf immerhin anerkannt. In einer dieser beiden Kategorien muss der ZUBA sein. Genauer lässt sich dies noch nicht sagen, denn der Prüfbericht des Bundes, der Begründungen enthält, weshalb ein Projekt aufgenommen wurde und weshalb nicht, erscheint erst am 21. Juni. Die Begründungen für diesen Entscheid sind dem Regierungsrat also noch nicht bekannt. Die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum vierten Agglomerationsprogramm ist aber bereits für die Sitzung der Bau- und Planungskommission am 23. Juni traktandiert. Dann sind die Begründungen bekannt und es kann detaillierter auf die Frage Auskunft geben, weshalb der Bund das Projekt ZUBA als nicht dringlich erachtet.

*Frage 2: Woran liegt es, aus Sicht des Regierungsrats, dass der Bund das Projekt ZUBA in der Priorität zurückgestuft hat? Welche Rolle spielen noch fehlende Abklärungen mit den französischen Partnern? Welche Kritik übt das Bundesamt für Raumentwicklung am Projekt ZUBA?*

Offen gesagt, erschliesst sich dies dem Regierungsrat auch nicht. Der Entscheid ist aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar. Der Bachgraben boomt. Um dies zu erkennen, reicht ein einfacher Augenschein. Es ist wichtig, dass das Gebiet adäquat erschlossen wird. Handlungsbedarf ist gegeben. Allgemeines Ziel des Agglomerationsprogramms ist, Siedlungsentwicklungen und Verkehrsinfrastruktur zusammenzuführen. Wenn irgendwo Verkehrsinfrastruktur im Verhältnis zur vorhandenen Siedlung fehlt, dann im Bachgraben. Es handelt sich nicht um irgendein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben hat nationale Bedeutung. Dafür reicht ein Blick auf die Firmen, die sich dort bereits angesiedelt haben, und darauf, wer noch alles kommen wird. Aus Sicht Regierungsrat muss der Bachgraben besser erschlossen werden. Hiermit ist der ZUBA gemeint. Es gibt die Koordination Bachgraben. Für die Agglomerationsprogramme 4 und 5 wurden sowohl Projekte für die Strasse, für den öffentlichen Verkehr, als auch für den Veloverkehr eingegeben. Es geht darum, eine gesamtheitliche Betrachtungsweise zu entwickeln. Genau dies wird auch vonseiten Bund gefordert. Auch deshalb ist die Rückstufung des Projekts nicht nachvollziehbar. Selbst wenn man der Meinung ist, man müsse etwas an den Prioritäten ändern – das Tram Bachgraben wurde, sofern dies aktuell überblickt werden kann, ebenfalls zurückgestellt. Handeln ist notwendig. Die dort notwendige Verkehrsinfrastruktur ist nicht überflüssig, sondern überfällig. Man ist zu spät dran – so viel Selbstkritik muss sein. Die Infrastruktur muss aber jetzt kommen, damit man einigermaßen zeitgerecht unterwegs ist. Für den Regierungsrat ist klar, dass es diese Projekte braucht. Auch das weitere Projekt in Frankreich, das Contournement Héringue-Hégenheim, wurde zurückgestuft. Dies ist zwar insofern konsequent, als dieses Projekt mit dem ZUBA zusammenhängt, allerdings ist es genauso verfehlt. Auch diese Verkehrsinfrastruktur braucht es und zwar nicht erst übermorgen, sondern möglichst schon morgen. Damit es mor-

gen vorhanden ist, muss man sich heute an die Arbeit machen. An den Projekten wird unbeirrt weitergearbeitet und weitergeplant. Die Situation ist komplex. Es brauchte Absprachen mit Frankreich und mit Basel-Stadt. All diese Grundlagen wurden geschaffen. Der Landrat hat mit ganz grosser Mehrheit dem Projektierungskredit zugestimmt. Der Volkswillen ist ebenfalls klar, konnte das Volk doch bereits über das Projekt abstimmen. Diesen Weg muss man ohne Unterbrüche und ohne Zurückstufungen weitergehen.

*Frage 3: Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit das Projekt doch noch priorisiert in das Agglomerationsprogramm des Bundes aufgenommen wird? Wie schätzt der Regierungsrat die Chancen dafür ein?*

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass wenig stichhaltige Argumente gegen die Priorisierung dieses Projekts sprechen. Allerdings ist noch Überzeugungsarbeit zu leisten. In einem ersten Schritt müssen die Gründe analysiert werden. Der Regierungsrat ist aber bereit, auf allen Ebenen und Fronten anzutreten.

Am 7. Juli wird die politische Steuerung von Agglo Basel – bestehend aus den fünf Nordwestschweizer Kantonen inklusive Deutschland und Frankreich – zusammenkommen und die Stossrichtung der Stellungnahme definieren. Von Baselbieter Seite wird natürlich eingebracht, dass beim ZUBA, beim Contournement Héringue-Hégenheim und beim Tram Bachgraben eine Korrektur bei der Einstufung erfolgen muss. Es wird auf Unterstützung gehofft und gezählt. Bereits in dieser Woche fand ein Austausch mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt statt. Wenn man auch die öffentlichen Verlautbarungen – die den Baudirektor sehr gefreut haben – gehört hat, dann darf man auch darauf zählen, dass die Region geschlossen hinter diesen Projekten steht, was auch ganz wichtig ist. Im Sommer finden technische Gespräche auf Ebene Verwaltung statt. Bereits auf dieser Ebene wird versucht, die Sichtweise beim Bund zu ändern. Am 9. September endet die Vernehmlassung. Am 2. September findet ein Aggloforum in Muttenz statt, an dem die Stellungnahme der Nordwestschweizer Kantone, Deutschland und Frankreich der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Der Baudirektor geht davon aus, dass dann ganz klar gefordert wird, die Rückstufung dieser Projekte rückgängig zu machen. Sollte all dies nicht erfolgreich sein, wird man mit einer Delegation in Bern vorstellig und sich dafür einsetzen, dass die Korrektur auf dem Weg zum Bundesrat erfolgt. Eine letzte Möglichkeit bildet die Beratung im Bundesparlament (Frühling bis Herbst 2023). Wenn die höhere Einstufung der Projekte nicht bereits erreicht werden konnte, wird versucht, die richtige Priorisierung über das Bundesparlament zu erreichen.

*Frage 4: Welche Alternativszenarien sind denkbar, sollte das Projekt ZUBA im Aggloprogramm, 4. Generation definitiv nicht priorisiert aufgenommen werden? Inwiefern könnte und wollte der Kanton Basel-Landschaft das Projekt ZUBA auch allein oder zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt realisieren und finanzieren?*

Für den Regierungsrat handelt es sich um ein exemplarisches Agglomerationsprogrammprojekt. Es stimmt Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander ab. Es wird verlangt, dies in Abstimmung mit den Nachbarn zu tun, was gemacht wurde. Auch erfolgte die Abstimmung bei verschiedenen Verkehrsarten. Alles wurde gemacht und geliefert und auch in der richtigen Reihenfolge. Unabhängig von Meinungen: Wenn man mehr öffentlichen Verkehr Richtung Basel und St. Johann ermöglichen möchte, dann muss man zuerst Platz dafür schaffen. Der Verkehr muss zuerst auf die Nordtangente gebracht werden. Die dadurch freigewordenen Räume (10–40 % Verkehrsentslastung in den Wohnquartieren von Basel-West) sollen für mehr und besseren öV genutzt werden. Deshalb wurde das Tram für das jetzige Programm unter B vorgesehen, um es dann im Rahmen des 5. Programms zu realisieren. Das ist der Plan. Was zurzeit keine Alternative ist und worüber nicht einmal Gesprächsbereitschaft besteht, ist die Frage, ob dieses Projekt ins Agglomerationsprogramm gehört. Dort gehört es hin. Es ist demnach keine Option, es allenfalls selbst zu finanzieren.

ren oder auch gemeinsam mit Basel-Stadt. Das Projekt gehört eindeutig ins Agglomerationsprogramm 4.

*Frage 5: Rund die Hälfte der durch den Bund bewilligten Gelder für die Agglomeration Basel betreffen Projekte in Hoheit des Kantons Basel-Landschaft. Diese haben einen verbindlichen Baustart bis spätestens 2028. Wie gedenkt der Kanton Basel-Landschaft diese Projekte hinsichtlich Planung, Projektierung und den dafür nötigen Ressourcen umzusetzen?*

Die Region Basel schnitt in den vergangenen Agglomerationsprogrammen unterproportional ab. Abgesehen davon, dass grosse Projekte fehlen – davon betroffen ist übrigens in Basel-Stadt auch das Klybeck-Tram –, ist das dieses Mal definitiv anders. Bereits in der aktuellen Form ist man deutlich besser unterwegs – auch im Quervergleich mit anderen Regionen. Gemessen an der Wirtschaftskraft ist die Region nun dort, wo sie hingehört, nämlich nach Zürich auf Platz 2. Es gibt also durchaus auch erfreuliche Aspekte. Auch die Talstrasse Münchenstein-Arlesheim ist enthalten, was ebenfalls ein wichtiges Projekt ist, da auch im Birstal sehr viel Entwicklung vorgesehen oder bereits im Gange ist. Es ist also auch dort wichtig, die notwendige und richtige Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Auch die Velovorzugsroute neben der Talstrasse ist im Agglomerationsprogramm 4 enthalten. Diese beiden Projekte sind gesichert.

Es sind tatsächlich viele Projekte geplant. Die BUD ist bereits am Planen. Das bereits jetzt bessere Abschneiden im Agglomerationsprogramm wird Ressourcen benötigen. Dies wird antizipiert. Einfach zur Erinnerung: Das Agglomerationsprogramm 4 ist noch nicht abgeschlossen. Es ist auch noch nicht sicher, dass man dasjenige erhält, was aktuell drin ist. Allenfalls hat die Rückkehr des ZUBA Auswirkungen auf andere Projekte. Es entspricht aber dem Anspruch und dem Ehrgeiz des Regierungsrats, die für die Umsetzung notwendigen Ressourcen bereitzustellen, wenn denn schon die Region proportional berücksichtigt wird.

**Martin Dätwyler** (FDP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

**Martin Dätwyler** (FDP) dankt für die rasche Beantwortung der Fragen. Es ist inakzeptabel, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ein strategisch derart relevantes Infrastrukturprojekt dieser Region einfach komplett ausser Acht lässt. Es erstaunt, dass das ARE eine Woche nach Beginn der Vernehmlassung noch immer keine Gründe genannt hat. Diese müssen nun schleunigst auf den Tisch. Der Regierungsrat hat den 21. Juni genannt – dann sind wieder ein paar Tage vergangen. In dieser Sache muss nun total entschlossen vorgegangen werden. Liest man den Bericht des ARE, steht dort ganz zu Beginn: «*Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Die urban geprägten Gebiete sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung*». Einer dieser Wirtschaftsmotoren ist die Region Basel. Eines der Arbeitsplatzgebiete, das am meisten boomt und eine hervorragende Wertschöpfung erbringen wird, ist das Bachgrabenareal. Das ARE berücksichtigt dieses überhaupt nicht. Das ist inakzeptabel. Der Regierungsrat wird aufgefordert, ganz entschlossen beim ARE Druck zu machen und alle möglichen Register zu ziehen. Dieses Projekt muss zurück ins Agglomerationsprogramm 4. Generation. Weshalb muss unbedingt jetzt derart entschlossen gehandelt werden? Natürlich besteht die Chance, im Bundesparlament nochmals Druck zu machen. Es wird aber im Verlauf des Prozesses immer schwieriger. Jetzt muss es gelingen, das ARE zu überzeugen. Der Regierungsrat wird gebeten, die Verbündeten anzusprechen. Die regionalen Reihen müssen geschlossen und gemeinsam ein glasklares Signal nach Bundesbern geschickt werden. Das ist eine Herkulesaufgabe, auch für die Verwaltung. Für diese sind die Ferien nun gestrichen. *[Heiterkeit]* Spass beiseite, obwohl dieser Spruch einen Funken Wahrheit enthält: Das Anliegen muss ganz entschlossen verfolgt und die Interessen der Region in Bundesbern vertreten werden. Es gibt auch andere Agglomerati-

onen, die mit ihren Programmen nicht ganz zufrieden sind und nach Bern marschieren. Nochmals: Jetzt müssen die Reihen geschlossen und das Projekt, das für die Region strategisch derart relevant ist, wieder ins Agglomerationsprogramm zurückgeholt werden. Das dürfen wir uns nicht bieten lassen!

**Felix Keller** (Die Mitte) dankt für die Einreichung dieser Interpellation. Allerdings ist unbekannt, in welcher Funktion Martin Dätwyler sie eingereicht hat: Als Direktor der Handelskammer oder als Landrat aus dem Laufental? Beides würde Felix Keller sehr freuen. Auch die Bereitschaft von Regierungsrat Isaac Reber, diese Interpellation dringlich entgegenzunehmen, und sein flammendes Votum für den ZUBA sind zu verdanken. Hoffentlich kommt diese Botschaft in Bern an. Die Allschwiler sind bestürzt. Was hätte man besser machen können? Was könnte mehr zu einer Entflechtung des Verkehrs beitragen als der ZUBA? Im Regionaljournal sagte ein Bundesbeamter, es fokussiere zu wenig auf eine Gesamtlösung für alle Verkehrsteilnehmer. Den Bund stört, dass gemäss Projekt zuerst ein Autotunnel gebaut werden soll, während der öffentliche Verkehr und Velorouten Jahre später geplant sind. Wer dies gesagt hat, hat nicht verstanden, worum es geht. Das grenzt an Inkompetenz! Das kann es nicht sein. Dieses Projekt ist mehrfach abgestützt. Es handelt sich um ein Gesamtmobilitätskonzept mit Velo, öV und dem ZUBA. Am Velo ist man dran. Die Routen sind bereits ausgeschieden. Allschwil ist hierbei wieder an erster Stelle und macht vorwärts, wie es das auch beim 64er-Bus getan und die Busverlängerung nach St. Johann aus dem eigenen Sack bezahlt hat. Damit ein Tram eingeführt werden kann, muss zuerst Platz geschaffen werden. Der Hegenheimerweg muss frei werden. Dafür braucht es halt den ZUBA. Das sollte man auch in Bern verstehen können. Teil des ZUBA ist das erwähnte Contournement, die Zufahrtsstrasse im Elass. Das ist ein Gesamtprojekt, nicht nur ein Strassentunnel und sicherlich kein Autobahntunnel. Es ist zu hoffen, dass diese Botschaft in Bern ankommt. Auch Anita Fetz, Ständerätin des Kantons Basel-Stadt, wurde zitiert: *«Wer beim BAV [Bundesamt für Verkehr] nicht dauernd auf der Matte steht, wird gerne übergangen»*. Offenbar ist dort die Tatsache nicht angekommen, dass die Region am linksufrigen Bachgrabengebiet ein Wirtschaftsmotor der Gesamtschweiz ist, von dessen Wachstum auch die ganze Schweiz profitieren wird. Es stellt sich nun die Frage, ob die Nordwestschweiz einfach nicht wahrgenommen oder gar ignoriert wird. Der Appell richtet sich nicht nur an Regierungsrat Isaac Reber, sondern auch an unsere Bundesparlamentarier und besonders an unsere Ständerätin, jetzt beim ASTRA und beim Bund vorstellig zu werden und darauf zu verweisen, dass der Landrat mit 74:10 Stimmen beschlossen und sich für den ZUBA, für das Tram und für die Veloanbindung ausgesprochen hat. Das Projekt muss wieder ins A und das Tram ins B. Ein Beispiel: Das Tropeninstitut beschäftigt 900 Mitarbeitende aus über 80 Ländern. Davon profitiert die ganze Schweiz. Das muss man auch in Bern anerkennen. Martin Dätwyler hat es richtig gesagt: Die Sommerferien sind gestrichen. Der Zubringer wird mit oder ohne Bern gebaut!

**Klaus Kirchmayr** (Grüne) vernahm vom Regierungsrat, vom Präsidenten der Handelskammer und vom Allschwiler Bau- und Planungsvertreter viel Ärger, Wut und auch Trotz. Vielleicht lohnt sich ein nüchterner Blick auf diesen Entscheid. Wut und Emotionen helfen nicht. Die Beamten in Bern, die die Evaluation vornehmen, tun dies nicht nach Gutdünken. Dafür stehen sie viel zu sehr unter dem Druck ganz vieler Regionen. Berücksichtigt man die Evaluierungsentscheide bei früheren Agglomerationsprogrammen, basierten diese überwiegend auf Kennzahlen. Es wurde mit Zahlen gerechnet und diese dann verglichen. Schlussendlich haben die Beamten weniger zu verteilen, als gewünscht wird. Das ist mit dem Spiel Reise nach Rom zu vergleichen: Es gibt weniger Stühle als Personen, die darum herumrennen. Entsprechend gehen gewisse Personen leer aus. Die Beamten entscheiden nicht aufgrund von Bauchgefühlen, sondern aufgrund vorliegender Projektfakten. Anders können sie ihre Entscheide gegenüber all den Politikern gar nicht verteidigen. Es ist nun sicherlich zuerst einmal abzuwarten, womit der Entscheid begründet wird. Man muss es realis-

tisch sehen: Die Chancen sind sehr gering, dass der ZUBA wieder aufgenommen wird. Da hilft alles «täubelen» nichts. Im gesamteidgenössischen Kontext ist diese Region im Bundesparlament einfach nicht stark genug. Entweder wurde das Projekt nicht richtig verkauft oder ist im Verhältnis zu anderen Projekten einfach nicht gut genug. Die Beurteilung erfolgt stets relativ und nicht absolut. Das kann man gut oder schlecht finden; für die Region ist es natürlich schlecht. Derart Friede, Freude, Eierkuchen herrschte in punkto Autoerschliessung aber definitiv nicht. Es ist nicht unbedingt nötig, die Autoerschliessung als erstes und mit dieser Leistungsfähigkeit vorzunehmen. Hierfür reicht ein einziger Blick in die Parkhäuser von Swiss TPH, Idorsia oder Abbott: Diese sind aktuell nur gering ausgelastet. Die Leute, die an modernen Pharmaforschungsplätzen arbeiten, kommen nicht mit dem Auto. Entsprechend muss man sich fragen, ob diese Priorisierung der Strasse wirklich sakrosankt ist. Für die Grünen entspricht dies einer Verkehrsentwicklung aus dem letzten Jahrhundert. In anderen Ländern wird bewusst ein anderer Weg gegangen und solche Gebiete werden ganz bewusst autoarm erschlossen. Dass dies der bürgerlichen Seite nicht gefällt, kann Klaus Kirchmayr nachvollziehen. Allenfalls könnte aber der Bund mit einer veränderten Priorisierung ins Boot geholt werden. Zumindest die Gleichzeitigkeit gewisser Dinge sollte in Betracht gezogen werden.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) begrüsst die Klassen 5a und 5b der Primarschule Surmatten Reinach mit ihrem Lehrer Andreas Merz.

**Andreas Dürr** (FDP) reagierte auf die Meldung mit einer Mischung aus Entsetzen, Wut und Ärger. Wie konnte dies passieren? Es waren flammende Appelle von Regierungsrat Isaac Reber, Felix Keller und Martin Dätwyler zu hören. Letzterer ist übrigens nicht nur Handelskammerdirektor, sondern auch Mitglied der FDP-Fraktion. Das Unverständnis darüber, dass in Bern die Not nicht anerkannt wird, wurde artikuliert. Grundsätzlich muss man beim Senden einer Botschaft schauen, ob sie beim Empfänger ankommt. Das Senden ist irrelevant. Das Ankommen beim Empfänger ist massgebend. Es wird aber bereits wieder nur gesendet. Offensichtlich wurde aber falsch gesendet. Deshalb die Frage an Regierungsrat Isaac Reber: Wurde die falsche Frequenz verwendet? Die falschen Hebel? Im Militär landet ein Schuss entweder im Ziel oder man hat versagt. Man muss es sich nicht schönreden: Wir haben versagt. Es handelt sich um ein absolutes Totalversagen. Das muss man mal zur Kenntnis nehmen. Anstatt jetzt über die in Bern zu fluchen, die es einfach nicht begriffen haben, oder sich wie Klaus Kirchmayr darüber zu freuen, müssen wir uns überlegen, wie nachgeladen und die Kanonen neu gerichtet werden sollen. Davon war bislang nicht die Rede. Man möchte sich mit den Partnern austauschen, es findet ein Agglotreffen statt – dort treffen sich aber nur wieder die Verlierer. Das ist doch nicht normal. Die Direktorin des ARE, Maria Lezzi, stammt aus der Region. Sie ist zwar im falschen Lager und eher bei Klaus Kirchmayr anzusiedeln. Aber dort ist doch anzusetzen. Auch die Ständerätin ist im falschen Lager. Der Regierungsrat ist hoffentlich im richtigen, aber zumindest was die Parteizugehörigkeit anbelangt auch im falschen Lager. *[Heiterkeit]* Es kann doch nicht sein, dass man einfach nicht gehört wurde. Die Frage muss sein, wie man die Frequenz justiert, um an das Ziel zu kommen. Oder ist es in Bern ebenfalls derart ideologisch geprägt? Die zuständige Bundesrätin ist ja zufälligerweise auch bei der SP. Das Ganze erscheint sehr ideologisch. Die Elektrifizierung der BVB-Busse wird genehmigt. Als sei dies relevant. Es ist für die Verkehrserschliessung überhaupt nicht entscheidend, ob ein Bus mit Diesel oder Strom fährt. Das ist reine Ideologie. Insofern überrascht der Entscheid halt doch nicht so ganz. Jetzt muss man überlegen, wie man dies ändern kann. Das muss politisch geändert werden. Insbesondere von Regierungsrat Isaac Reber wird erwartet, dass er sich in seinen Kreisen durchsetzt. Der ZUBA wird gebraucht. Hat der Regierungsrat eine Erklärung, weshalb das Ziel nicht erreicht wurde? Entrüstung allein reicht nicht.

**Yves Krebs** (glp) hat aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Gebiets Bachgraben absolut kein Verständnis für die Schadenfreude und Gleichgültigkeit auf grüner Seite. Auch aus grüner Sicht gibt es kein Verständnis für die ideologische Fundamentalkritik. Dies hat mit Sachpolitik überhaupt nichts zu tun. Man beklagt sich ja nicht erst seit gestern darüber, dass die Region in Bern nicht wahrgenommen wird. Selbst wenn das Geld auf dem Silbertablett bereitliegt, ist die Region nicht im Stande, das Geld anzunehmen – siehe Margarethenstich. Andererseits wird in Bern nicht mit einer Stimme gesprochen. Es bleibt einzig, an die linke Seite – besonders jene in Basel-Stadt – zu appellieren, sich einen Ruck zu geben und mit dieser Fundamentalkritik aufzuhören. Felix Keller hat es gesagt: Es ist ein Gesamtkonzept und nicht ein Gegenüberstellen von Tram und Auto. Auch mit einem Tram- oder sogar einem S-Bahn-Anschluss müssten die Lieferanten ihre Palette weiterhin mit Lastwagen liefern.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) reagiert auf die Fragen von Andreas Dürr. Es gibt schon einige Aspekte, die eine Rolle bei diesem vorläufigen Ergebnis spielten. Die Region Basel schneidet auch ohne ZUBA von allen Regionen am zweitbesten ab. Das war noch nie der Fall. Mit dem ZUBA wäre die Region weit vor allen anderen Regionen. Selbst Zürich würde deutlich übertroffen. Das wäre zwar keine Schande und wäre auch mal gut. Man muss aber realistisch bleiben. Es muss nun aber die definitive Begründung abgewartet werden. Der Regierungsrat geht aber davon aus, relativ gute Argumente zu haben, um an diesem vorläufigen Resultat etwas ändern zu können.

Es wurde ein nüchterner Blick gefordert. Was macht man dort eigentlich? Neben dem ZUBA ist eine Velovorzugsroute und ein Tram im Agglomerationsprogramm enthalten. Es wurde also nicht nur eindimensional gedacht. Zur Strasse: Es gab in diesem Saal schon die Vorstellung, dass doppelt so viele Röhren notwendig wären, dies auf Basler Boden – wie auch immer dies bewerkstelligt werden sollte. Es muss gemacht werden, was notwendig ist. Dem Vorwurf, die Planung stamme aus dem letzten Jahrhundert, ist entgegenzuhalten, dass es sich um einen Mangel aus dem letzten Jahrhundert handelt. Die Strassen hätten schon lange gebaut werden müssen. Natürlich nicht zwei, fünf oder sieben Röhren. Aber eine anständige Strassenerschliessung ist nötig. Es ist unrealistisch zu glauben, dass dort in Zukunft keine Fahrzeuge mehr verkehren. Ganz unideologisch: Die Strasse ist schon vorhanden. Der Verkehr will grossmehrheitlich zur Nordtangente. Heute gelangt der Verkehr von der Rue de Bâle durch die Wohnquartiere in Basel-West zur Nordtangente. Künftig soll er nicht durch die Wohnquartiere, sondern direkt auf die Nordtangente. Das scheint, unideologisch betrachtet, vernünftig.

An Andreas Dürr: Regierungsräte haben einen Gesamtauftrag. Dafür und für die Baselbieter Bevölkerung müssen die verschiedenen Mitglieder zusammenhalten – unabhängig von den Lagern. Die letzten Jahre zeigten deutlich, dass an diesem Projekt gearbeitet wird und es konnten bislang alle Hürden genommen werden. Es liegen Vereinbarungen mit Basel-Stadt und mit Frankreich vor. Im Parlament konnte ein gutes Ergebnis erreicht werden. Alles ist bereit. Mit allen erlaubten Mitteln wird dafür gekämpft, dass dieses Projekt zeitgerecht realisiert werden kann. Zeitgerecht bedeutet in naher Zukunft. Jetzt müssen die Reihen geschlossen werden, damit gemeinsam in Bern das Anliegen vertreten werden kann, das Projekt höher einzustufen. Ferien müssen gar nicht gestrichen werden, denn das Vernehmlassungsprogramm war bekannt und es befinden sich alle in den Startlöchern.

Vizepräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) wurde gefragt, ob man sich zu Wort melden könne, obwohl der Regierungsrat bereits gesprochen habe. Diese (ungeschriebene) Regel gilt nur bei Eintretensdebatten. Hierbei handelt es sich aber um eine Interpellationsdiskussion.

**Florian Spiegel** (SVP) hätte sich über diesen Entscheid freuen müssen, wäre er ein Zyniker. Den Mitunterzeichnern und ihm selbst wurde vor Monaten vorgeworfen, mit der Forderung nach einer

zweiten Röhre das Projekt zu gefährden. Siehe da: Bern schaffte dies ganz allein. Aber Florian Spiegel ist kein Zyniker und verspürt deshalb keine Freude. Für Allschwil und das Baselbiet wird dieser Entscheid bedauert. Allschwil leidet seit Jahren unter dem Verkehr auf der Strasse und dem Lärm über der Strasse. Das ist bekannt und wird regelmässig im Landrat diskutiert. Seit Jahren wird man immer wieder abgehängt, wenn es um Verkehrsprojekte geht. Sei dies bei der Südumfahrung, die seit 30, 40 Jahren ein Thema ist oder sei es bei der Sanierung der Baslerstrasse, die jahrelang hinausgeschoben wurde. Dies obwohl gerade Allschwil ein wichtiges Tor für Arbeitskräfte aus dem Ausland ist. Alles führt da durch. Der ZUBA würde einen Meilenstein darstellen, der schon längstens hätte realisiert werden müssen. Über die Anzahl Röhren könnte man diskutieren, dass aber mindestens eine zwingend und längstens notwendig ist, darüber besteht mit Regierungsrat Isaac Reber Einigkeit. Allschwil ist notabene die grösste Gebergemeinde im Baselbieter Finanzausgleich und wird nun zwar nicht vom Kanton, aber von Bern abgehängt. Als Baselbieter findet dies Florian Spiegel tragisch. Als Allschwiler ist es eine Katastrophe.

**Felix Keller** (Die Mitte) widerspricht Klaus Kirchmayr. Es gehe nicht nur um eine Autostrasse. Bei Klaus Kirchmayr klingt es immer so, als würden alle mit dem Auto zur Arbeit fahren, und dass eigentlich alle das Velo für den Arbeitsweg benutzen sollten. Der Redner lädt dazu ein, sich einmal um 12 Uhr oder 17 Uhr beim Bachgraben an der Hegenheimerstrasse einzufinden und zu schauen, was dort alles durchfährt. Im Bachgrabengebiet gibt es nicht nur das Swiss TPH und ein Hotel, sondern auch Viollier, die Recyclingfirma SRS, die KIBAG, und die Jean Cron AG sind dort. Diese sind mit Lastwagen unterwegs. Die Jean Cron AG macht Vorfabrikationen mit Holzträgern und braucht einen Lastwagen. Die KIBAG sowieso, weil sie Kies abführen muss. Des Weiteren ist seit längerem angedacht, eine Recyclinganlage einzurichten, die natürlich nicht mit dem Velo oder dem Cargo-Bike bedient werden kann. Die SRS kann ihre Abfälle genauso wenig mit dem Velo abtransportieren. Auch Viollier ist darauf angewiesen, dass ihre Labore mit Autos bedient werden können. Es werden Proben aus der ganzen Schweiz angeliefert. Es ist also keine Autostrasse, sondern ein Strassentunnel zur Entlastung der Hegenheimerstrasse. Das Aufkommen an schweren Lastwagen an der Hegenheimerstrasse ist gross, gleichzeitig überqueren kleine Kinder die Strasse. Es ist hirnwitzig, dass die schweren Lastwagen über die Hegenheimerstrasse und den Luzernerring zur Autobahn fahren müssen. Es wäre wirklich sinnvoll, wenn sie direkt über die Rue de Bâle auf die Autobahn gelangen könnten. Felix Keller kann sich nicht vorstellen, wie jemand dagegen sein kann. Sind die Lastwagen, Sattelschlepper und Kranwagen nämlich endlich mal aus der Hegenheimerstrasse weg – hier spricht er von Basel-Stadt und nicht von Allschwil – dann entsteht Platz für den öV, wobei das Tram aktuell im Vordergrund steht. Weiter gilt zu bedenken, dass mit dem Strassentunnel der 64er direkt durch den Tunnel über die Flughafenstrasse zum Bahnhof St. Johann fahren könnte. So wäre man viel schneller dort. Es ist kein Tunnel nur für Autos. Wenn die Meinung in Bern eine andere ist, dann wurde das Ganze nicht verstanden und es wäre begreiflich, weshalb das Projekt rausgekippt werden soll. Den Leuten in Bern sollte klargemacht werden, dass es kein Autotunnel ist, sondern ein Gesamtprojekt der Mobilität; eine Entlastung der lokalen Quartierstrasse vom Schwerverkehr, damit es Platz gibt für den öV. Dies muss die Botschaft sein, die in Bern ankommen sollte. Nochmals: Es ist kein Autotunnel und schon gar kein Autobahntunnel.

**Martin Dätwyler** (FDP) weiss gar nicht, ob als Laufentaler, als Handelskammerdirektor oder Handelskammerpräsident sprechen soll, er probiert es mal als Baselbieter. In den vorhergehenden Voten war Vieles zu vernehmen: Emotionen, ein wenig Schadenfreude, Selbstkritik, Sender-Empfänger-Problematik. Aber es gibt wirklich ein umfassendes Problem: Nämlich, dass das Projekt, das eine Erschliessung mit öV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) vorsieht, offenbar kein Gehör gefunden hat im Agglomerationsprogramm 4. Die Reihen sollten geschlossen werden, denn es geht um etwas Grundsätzliches; darum dass die Region mit ihren Schlüsselprojekten in

Bern landen kann. Vielleicht müssen Informationen nachgeliefert werden und vielleicht muss das Projekt auch noch angepasst werden. Dafür muss man geschlossen und geeint auftreten, ansonsten hat man sicher keine Chance. Die Region ist Weltmeisterin darin, ihre Projekte, die notabene im Landrat beschlossen wurden, immer wieder zu zerreden. Wenn sich der Landrat schon nicht einig ist, ist es in Bundesbern ein Leichtes, zu sagen, man solle sich zuerst einigen und erst danach wieder kommen.

Eine Frage an Regierungsrat Isaac Reber: Wie weit sind die Vereinbarungen mit Frankreich betreffend französischem Territorium, das für den Zubringer nötig ist?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) betont, man arbeite an allen Fronten und arbeite auch weiter. Mit Frankreich muss man auf Staatsebene einig werden, um den vorgesehenen und präferierten Grenzabtausch machen zu können. Dafür gibt es eine französisch-schweizerische Kommission, bei der das Projekt angemeldet wurde. Man rechnet sich grosse Chancen aus, weil die Dimension nicht so gross ist. Aktuell sieht es so aus, dass es in der Schweiz nicht unbedingt einen Parlamentsbeschluss braucht, sondern ein Bundesratsbeschluss ausreichen würde. Zweifelslos ist es für solche Gespräche keine gute Voraussetzung, wenn solche Signale dazwischen kommen. Der Regierungsrat wartet die detaillierte Begründung ab und wird alles Nötige tun, um die offenen Punkte für weitere Entscheidungen zu klären. Es sind noch viele Schritte, aber man wäre eigentlich immer noch im Zeitplan. Wie bereits in der Landratsvorlage aufgezeigt wurde, gibt es eine Rückfalloption, wenn das Vorhaben in dieser Art nicht realisiert werden kann. Das Projekt könnte nur auf Schweizer Seite umgesetzt werden, auch wenn dies nicht die präferierte Variante ist, weil sie wahrscheinlich deutlich länger dauern und deutlich teurer werden würde.

**Christine Frey** (FDP) glaubt, es müsse nicht mehr über den Nutzen des ZUBA diskutiert werden. Darüber wurde bereits ausgiebig gesprochen und der Planungskredit wurde genehmigt. Den Mitgliedern der BPK wurde nie vor Augen geführt, dass es allenfalls noch Probleme geben könnte. Christine Frey zitiert: «*Beide Projekte sind im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten*». Es stellt sich schon die Frage – dies wieder zum Thema Manöverkritik –, ob dies seitens Verwaltung völlig falsch eingeschätzt wurde, dass das Projekt auf Niveau A ins Programm eingespielen werden kann. Es stellt sich auch die Frage nach den Kriterien für die Aufnahme ins Agglomerationsprogramm. Handelt es sich nur um ein Förderprogramm für Velowege und öV? Der FDP ist immens wichtig, dass keine Zeit verloren geht und es im Zeitplan zu keinen Verzögerungen kommt. Es soll nicht auf die Begründung gewartet und erst dann geschaut werden, ob mit den umliegenden Partnern weiterdiskutiert werden kann. Jetzt braucht es die Stärke seitens Regierungsrat und Landrat, zu sagen, dass das Projekt so gewollt ist – auch wenn dies am Schluss heisst, dass das Projekt selber finanziert werden muss.

**Marco Agostini** (Grüne) stellt fest, in allen Voten sei Überraschung ausgedrückt worden. Er sieht zwei Gründe für die jetzige Situation: Erstens hat die Bevölkerung in den letzten zehn oder fünfzehn Jahren fast alle Grossprojekte abgelehnt, sei es im Bereich öV oder Strassen. Ob zu Recht oder nicht, möchte er nicht beurteilen. Dies ist sicher auch ein Grund, weshalb der Bund nun auf die Bremse drückt, weil er der Ansicht ist, in Baselland sei ohnehin nicht viel zu gewinnen. Es liegt nun am Landrat, falls gewollt, die Bevölkerung umzustimmen. Der zweite Grund sind die Firmen, die seit Jahrzehnten im Bachgrabengebiet angesiedelt sind. Es wird weitergebaut und weiterinvestiert. Den Firmen ist es vollkommen egal, ob der ZUBA kommt oder nicht. Die Firmen haben sich dort angesiedelt, weil der Standort auch ohne ZUBA schon attraktiv ist. Es gibt andere Standorte, wo die strassenseitige Erschliessung viel besser ist. Das heisst, die Firmen haben gar kein Interesse am Tunnel. Wer damit nicht einverstanden ist, soll ihm das Gegenteil beweisen.

**Klaus Kirchmayr** (Grüne) betont, Schadenfreude existiere nicht. In der Grüne/EVP-Fraktion war der Entscheid zum Planungskredit nicht einstimmig. Die Grüne/EVP-Fraktion sieht durchaus auch, dass eine multimodale Verkehrserschliessung dieses Gebiets wichtig ist.

Klaus Kirchmayr gibt Andreas Dürr recht, was bei Verkehrsfragen eine Seltenheit ist, dass es wahrscheinlich eine Entkopplung zwischen Sender und Empfänger gibt. Es gilt zu hinterfragen, was beim Empfänger in der Beurteilung des Projekts angekommen ist. Der Redner denkt, dass die geplante Strassen-, Tram- und Veloerschliessung nicht als ein grosses Ganzes angekommen ist. Andere Agglomerationen sind vielleicht geschickter im Verweben der verschiedenen Verkehrsmittel. Und vielleicht wäre es eine klügere Taktik gewesen, sich über Priorisierungen zu unterhalten. Ist das technische Argument, dass das eine vor dem anderen kommen müsse und das Dritte dann die Gemeinde übernimmt, wirklich der Weisheit letzter Schluss? Ein grosser Teil des Sender- und Empfängerproblems könnte darauf zurückzuführen sein. Klaus Kirchmayr hält das Prinzip «Augen zu und durch und wie ein Stier auf das rote Tuch Bundesbern loszugehen» für nicht zielführend. Auch in anderen Regionen hat es so noch nie funktioniert. Aus seiner Sicht wäre es gescheiter, zu überlegen, was wichtig ist. Gewünscht ist eine multimodale, gesamtheitliche Verkehrserschliessung, die für dieses Gebiet zeitgemäss ist. Vielleicht würde es helfen, das Paket etwas umzuschneiden. Nun einfach zu sagen, der CHF 400 Mio.–Tunnel soll gemacht werden, ohne den Volkssentscheid aus Basel-Stadt zu haben und ohne eine Kopplung zum Tram und zum Veloweg zu haben, ist ungeschickt. Klaus Kirchmayr rät, auf das Gewünschte – eine multimodale Erschliessung des Bachgrabengebiet – zu fokussieren. Das Projekt sollte als multimodales verkauft werden und nicht als Strassentunnel. Das Sender- und Empfängerproblem sollte angegangen werden, indem auf demjenigen aufgebaut wird, worüber ein Konsens besteht – die multimodale Erschliessung. Bei der Priorisierung, was zuerst kommt, handelt es sich um technische Argumente, die am Ende vielleicht gar nicht so wichtig sind.

Marco Agostini habe zu Recht gesagt, so Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne), dass die Stimme des Volkes wichtig sei bei solchen Fragen. Am 8. März 2015 gab es eine Volksabstimmung. 62 % der Baselbieter Bevölkerung haben Ja gesagt und 75 % der Allschwiler Bevölkerung. Dieser Auftrag besteht und darum wird daran gearbeitet, ihn ins Ziel zu bringen.

**Rolf Blatter** (FDP) möchte einige Repliken anbringen. An Marco Agostini: Die Einschätzung, dass der Tunnel gar nicht gewollt sei, entspricht nicht der Tatsache. An Felix Keller: Dieser hat als Allschwiler natürlich richtig gesagt, es gebe dort sehr viele Firmen. Es wurden jedoch nicht alle grossen Firmen genannt, wie etwa die SKAN AG, die alleine rund 800 Mitarbeitende hat. Es werden auch noch ca. 4'000 hinzukommen. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass im Kägegebiet in Reinach vollausgebaut rund 4'500 Arbeitsplätze sind, und diese Menge nun noch in Allschwil dazukommt, dann wird klar, dass es ohne zusätzliche Verkehrsinfrastruktur nicht funktioniert. An Klaus Kirchmayr, der gesagt hat, die Leute, die dort arbeiten, würden nicht mit dem Auto zur Arbeit kommen: Dies ist eine sehr individuelle Einschätzung. Diejenigen aus Mulhouse oder Colmar haben vielleicht noch gute öV-Verbindungen, jene aus Folgensbourg oder Muespach-le-Haut jedoch nicht. Das Gleiche gilt für Südbaden.

Baudirektor Isaac Reber hat gesagt, er möchte unbeirrt weiterarbeiten. Was bedeutet das? Der Landrat hat vor nicht allzu langer Zeit CHF 16 Mio. für die Ausarbeitung des Bauprojekts bewilligt. Wird so weitergearbeitet, als wäre die Finanzierung über das Aggloprogramm bereits gesichert? Wie wird die Chance eingeschätzt, dass der Beschluss rückgängig gemacht wird und der ZUBA in den A-Horizont der vierten Generation eingestuft wird? Besteht eine reelle Chance oder ist es nur das Prinzip der Hoffnung?

Das Ganze ist politisch hochkomplex. Es bestehen Vereinbarungen mit Allschwil, Basel-Stadt und Frankreich. Was passiert mit den Vereinbarungen, wenn das Projekt um zehn Jahre verschoben wird, weil es aus finanziellen Gründen nicht anders machbar ist? Im grüneren Basel-Stadt haben

bereits einige, welche die Strasse aus ideologischen Gründen ohnehin nicht möchten, die Champagnerkorken knallen lassen.

Könnte Basel-Landschaft oder allenfalls die beiden Kanton in Vorleistung gehen nicht nur in der Planung, sondern auch in der Ausführung?

**Andreas Bammatter** (SP) ist seit einigen Monaten Gemeinderat in Allschwil. Was Marco Agostini gesagt hat, stimmt nicht. Vor zwei Wochen gab es gemeinsam mit der Standortförderung Basel-land ein Unternehmertreffen. Die Unternehmer wollen, dass der gesamte Verkehrsmarkt – Velo, öV, motorisierter Individualverkehr (MIV) – gleichermassen gefördert wird. Dies geht so weit, dass sich die Unternehmer überlegen, wie sie ihre Velounterstände optimieren können, Duschen einrichten können, damit die Mitarbeitenden mit dem Velo zur Arbeit fahren können. Es ist aber auch nötig, dass die Mitarbeitenden während des Tages vom Ort weg – z. B. zu einer Sitzung an den Bahnhof – und wieder zurückfahren können. Das Thema ist nicht neu. Andreas Bammatter hatte bereits im Jahr 2014 einen Vorstoss eingereicht zur Koordination der Baslerstrasse und dem Hegenheimermattweg. Die BUD hatte also damals bereits einen Auftrag erhalten und es war damals bereits bekannt, dass 5'000 Arbeitsplätze entstehen werden. Allschwil ist dabei. Allschwil hat die Buslinie 64 gefördert mit eigenen Geldern, auch zusammen mit Basel-Stadt. Bitte: Arbeitet nicht gegeneinander, sondern miteinander! Jedem Verkehrsträger soll eine Chance gegeben und vorwärtsgemacht werden. Allschwil war nicht gegen den ZUBA und auch viele der SP waren nicht gegen den ZUBA. Selbst im ELBA hatte man gesagt, der ZUBA gehöre nicht dazu. Jetzt muss vorwärtsgemacht werden.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) antwortet auf die Fragen von Rolf Blatter. Würde gewartet, bis die Finanzierung über das Aggloprogramm gesichert wäre, wäre es kein guter Ratschlag. Selbst wenn man im B wäre, würde es nicht reichen. B heisst ein Beginn zwischen 2028–2032. Auch in anderen Fällen wird nicht gewartet, bis alle Eventualitäten geklärt sind. Würde immer gewartet, würde nie etwas realisiert. Es wird sicher nicht gewartet, sondern weitergearbeitet. Es besteht ein Volksauftrag und ein Auftrag des Parlaments, womit alles vorhanden ist, um weiterzuarbeiten. Als Schachspieler weiss Regierungsrat Isaac Reber, dass es keine gute Idee wäre, nun darüber zu diskutieren, ob der Kanton den ZUBA auch selber finanzieren könnte. Diese Diskussion gehört nicht hier hin.

**Thomas Noack** (SP) unterstreicht, was Andreas Bammatter gesagt hat. Die SP war nicht gegen das Projekt und ist es auch heute nicht. Als es damals um das ELBA-Projekt ging, war der ZUBA in SP-Kreisen immer unbestritten. Die gute Erschliessung des Bachgrabenquartiers ist wirklich essentiell. Dazu gehört die Strasse, aber auch insbesondere das Tram, der Veloverkehr und der Fussverkehr. Das Projekt leistet dies, auch wenn noch vieles offen und noch nicht gelöst ist. Das Projekt ist sehr komplex. Es sind zwei Kantone und zwei Länder involviert und das Projekt findet auf engstem Raum statt. Es wurde genug lang gefeilscht und Lösungen gesucht. Der Kanton hat das Projekt gut ausgearbeitet. In einem ersten Schritt soll nun angehört werden, was überhaupt die Kritik des Bundesamts ist. Bevor dies nicht bekannt ist, kann auch nicht weiter argumentiert werden, sondern nur im Trüben gefischt werden. Wichtig ist, mit den Qualitäten des Projekts zu arbeiten und mit diesen zu argumentieren. Es soll nicht nur lobbyiert werden, sondern wirklich betont werden, welches die Qualitäten sind. Thomas Noack freut am Agglomerationsprogramm die Einschätzung des Bundes. Der Kanton erhält den höchsten Finanzierungssatz von 40 %. Dies ist eine Qualitätsauszeichnung des Agglomerationsprogramms. Das Programm enthält die sorgfältige Arbeit über den ganzen Kanton beziehungsweise sogar über die Region hinweg. Die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung wurde unglaublich gut gemacht. Es ist der falsche Weg, dies nun an einer generellen Kritik an der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms aufzuhängen. Man sollte zusammenstehen, die Qualitäten des Projekts erneut herausstreichen und

vielleicht auch etwas feinjustieren. Damit befindet man sich auf einem guten Weg, den ZUBA im Rahmen der Vernehmlassung wieder ins das Programm reinzubekommen.

**Urs Kaufmann** (SP) unterstreicht Thomas Noacks Hinweis, dass es zu früh sei, um über das Thema zu diskutieren. Der Landrat bewegt sich auf Glatteis und es besteht die Gefahr, dass er sich auseinanderredet. Die einen sagen schon, der ZUBA werde selber finanziert, die anderen wollen die Prioritäten wieder verändern. Es ist gefährlich, in alle möglichen Richtungen zu diskutieren, ohne zu wissen, was die Erwartungen und Einschätzungen in Bern sind. Wie gesagt wurde, sollte man zusammenstehen. Der Redner hat auch ein bisschen Angst, dass die Diskussion im Zusammenhang mit dem Planungskredit über eine allfällige zweite Tunnelröhre bereits ein erster Schritt des Auseinanderdividierens war. Er befürchtet auch, dass die zuständigen Leute in Bern dieser Debatte zugehört hatten und auch den Eindruck gewonnen hatten, dass die im Baselbiet gar nicht wissen, was sie eigentlich wollen. Die Reihen müssen möglichst schnell wieder geschlossen und ganz genau hingehört werden, was die Erwartungen in Bern sind. Nachher muss das konsistente Projekt gut erklärt und mit allem nötigen Lobbying in Bern durchgesetzt werden.

**Florian Spiegel** (SVP) mag Marco Agostini sehr, weshalb es nicht ganz so schlimm ist, wenn dieser manchmal solch unmögliche Dinge sagt. *[Heiterkeit]* Die Unternehmen sind schon lange im Bachgrabengebiet. Weshalb? Weil es damals von den Kosten und den Platzverhältnissen möglich war, sich dort überhaupt anzusiedeln. Die Entwicklung rund herum ist erst in den letzten Jahren passiert. Den Unternehmen wird seit Jahren versprochen, dass die Verkehrserschliessung verbessert wird, was ein Grund ist, dass die Unternehmen dort bleiben. Ein zweiter Grund ist, dass es keine oder kaum Alternativen gibt. Mit den Zonenplanrevisionen in sämtlichen Gemeinden wird Gewerbe immer mehr verunmöglicht. Florian Spiegel ist mit Marco Agostini nicht einverstanden und es erschliesst sich ihm auch nicht, woher letzterer seine Erkenntnisse hat. Zu Urs Kaufmann: Hoffentlich haben die in Bern zugehört. Dann haben sie nämlich in dieser Zeit nichts Dümmeres gemacht und keine anderen so wichtigen Vorhaben abgelehnt.

**Hanspeter Weibel** (SVP) hat gut zugehört und er kommt zum Schluss, dass sich alle einig sind, dass es ein Verkehrserschliessungsproblem im Bachgraben gibt, das gelöst werden muss. Die Diskussionen des Landrats über Verkehrserschliessungen hinterlassen manchmal aber ein paar Fragezeichen. Der Redner erinnert an Salina Raurica. Gewisse Kreise des Landrats hatten argumentiert, man wolle, dass in Salina Raurica nicht das gleiche passiere wie im Bachgraben – nämlich, dass man viel zu spät ist. Das Volk hat nachher Nein gesagt. Betreffend Demokratieverständnis: Klaus Kirchmayr hat eine Volksabstimmung in Basel-Stadt verlangt. Hanspeter Weibel erinnert an die Volksabstimmung zum Margarethenstich, der abgelehnt wurde, und über die man dann im Nachhinein gesagt hat, man habe nicht richtig kommuniziert. Der Leiter der Sendeanstalt ist Regierungsrat Isaac Reber und der Landrat hat ihm den Auftrag erteilt, das Kommunikationsproblem mit Bern zu lösen und die Fragen zu klären.

Zu Marco Agostini: Den Unternehmungen im Bachgrabengebiet wurde seit Jahren immer wieder in Aussicht gestellt, auch seitens Gemeinderat, dass man sich für die Verkehrserschliessung einsetze. Die Erschliessung muss gemacht werden und ist auch so gewollt. Der Leiter der Sendeanstalt soll in die Hosen steigen.

**Julia Kirchmayr-Gosteli** (Grüne) möchte etwas Emotionen aus der Diskussion nehmen. Zur Verkehrssituation: Es handelt sich um eine 1,5 km lange Strasse, an der viele tolle Firmen angesiedelt sind. Bis Ende 2021 wurden diese Strasse und ein Kreisell neu gebaut. Damit wurde die Kapazität erhöht und ausgebaut und es wurde eine Verflüssigung des Verkehrs und des Abflusses, auch Richtung Frankreich, erreicht. Diese Information ist wichtig. Die Strasse ist neu und hat viel gekostet. Ziel des Bauvorhabens war eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und auch eine Verbesserung

der Verkehrssicherheit. Für die Velofahrer wurde eine eigene Spur gemacht, damit die Autofahrer jeweils auch eine eigene Fahrbahn haben. Die Grüne/EVP-Fraktion hat im März einen Ausflug ins Swiss TPH gemacht und der Leiter des Swiss TPH hat auf Nachfrage hin berichtet, dass erst rund 10 % der Parkplätze von den Mitarbeitenden genutzt würden. Diese Tatsache stimmt mit dem Votum von Marco Agostini überein. Selbstverständlich handelt es sich beim Swiss TPH aber nur um eine der zahlreichen Unternehmungen im Bachgraben.

**Marco Agostini** (Grüne) sagt zu seinem vorhergehenden Votum, dass es sich um seine Meinung handle, die er sich aus seinen Überlegungen und Beobachtungen heraus gebildet hat. Vielleicht verhält es sich auch ganz anders. Auch die Firmen sollten sich zeigen und nicht nur Regierungsrat Isaac Reber. Marco Agostini hat noch nie gehört, dass die Firmen den ZUBA wollen. Womöglich hat er sich auch zu wenig informiert.

Das andere ist die Bevölkerung. Wie Hanspeter Weibel richtig gesagt hat, ist die Verlängerung des 14er-Trams «in die Hosen» gegangen. Dies kann hier genau gleich sein. Wenn man den ZUBA «ums Verrecken» möchte, dann ist es auch die Arbeit von denjenigen, die ihn möchten, die Bevölkerung zu überzeugen und nicht nur an den Regierungsrat zu delegieren.

Beim ganzen Hin und Her und immer mehr Forderungen – zwei Röhren, selber finanzieren etc. – ist es nichts als klar, dass die Bevölkerung irgendwann Stopp sagt. Vielleicht denken die in Bern auch so.

://: Die Interpellation ist beantwortet.

---