

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Alternativen für den Bachgraben

2022/172

vom 23. September 2026

1. Ausgangslage

Mit dem von Marco Agostini als Motion eingereichten und vom Landrat als Postulat überwiesenen Vorstoss wurde der Regierungsrat eingeladen, in den nächsten fünf Jahren CHF 3 Mio. einzuplanen bzw. im nächsten Aufgaben- und Finanzplan einzustellen, um mit diversen «Quickfixes» eine schnellere und vielfältige Mobilitätserschliessung des Gebiets Bachgraben realisieren zu können. In diesem Rahmen sollen ausdrücklich zeitlich begrenzte Provisorien und Tests umgesetzt werden, welche dem innovativen und dynamischen Charakter des Bachgrabengebiets gerecht werden.

In seiner Antwort führte der Regierungsrat aus, um die komplexen verkehrlichen Herausforderungen des Bachgrabengebiets koordiniert anzugehen, sei die Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) eingerichtet worden. Die KoBa bringe alle relevanten Akteure zusammen – die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die Gemeinde Allschwil sowie die Partner aus Frankreich. Sie stelle sicher, dass die vier Schlüsselprojekte – der Zubringer Bachgraben, das Tram Bachgraben, der Boulevard Intercommunal Sud und die Velovorzugsroute Bachgraben – für die verkehrliche Anbindung aufeinander abgestimmt werden und Synergien genutzt werden können. Im Gegensatz zu den drei langfristigen Projekten weist die Velovorzugsroute (VVR) Bachgraben – Basel SBB einen deutlich kürzeren Umsetzungshorizont auf. Für den Abschnitt auf dem Boden des Kantons Basel-Landschaft wurde bereits das Vorprojekt erarbeitet.

Seit rund 15 Jahren wird zudem das Busangebot für das Gebiet Bachgraben in Allschwil schrittweise ausgebaut und an die steigende Nachfrage angepasst (z. B. Linie 48, seit Ersteinführung 2010) und abgestimmt weitergeführt.

In den Jahren 2019 bis 2021 realisierte die Gemeinde Allschwil die Korrektur und Umgestaltung des Hegenheimerweges im Abschnitt Kantonsgrenze Basel-Stadt bis Grabenring. Der Knoten Hegenheimerweg/Grabenring wurde 2021 von einer Lichtsignalanlage zu einem Kreisverkehr umgebaut. Die Auswirkungen dieser Massnahme werden im Monitoring detailliert dargestellt; sie zeigt deutliche Verbesserungen. Als weitere Massnahmen im Umfeld werden das Monitoring Bachgraben (der Raum wird langfristig beobachtet), die S-Bahn-Entwicklung (neue S-Bahn-Haltestelle Neuallschwil), die Taktverdichtung der S-Bahn nach Frankreich und die Velovorzugsroute in Basel-Stadt erwähnt.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass kurzfristige Verbesserungen notwendig sind. Diese Haltung wird bereits aktiv gelebt. Der Regierungsrat wird diese Aktivitäten weiterhin unterstützen. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Allschwil, dem Nachbarkanton Basel-Stadt sowie den Partnern auf französischer Seite.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 18. Juni und 20. August 2026 beraten. Anwesend waren Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, sowie als Fachvertreter Stephanie von Samson, Leiterin TBA, Axel Mühlemann, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, TBA.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, wann die Ausgabenbewilligung für die Velovorzugsroute vorliegen werde. Die Direktion antwortete, diese würde dem Landrat noch im laufenden Jahr vorgelegt. Die VVR sei im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten, sodass rechtzeitig mit dem Bau begonnen werden müsse.

Ein anderes Kommissionsmitglied verwies darauf, dass der Takt der gut genutzten Buslinie 48 in der Hauptverkehrszeit von einem 7,5- auf einen 15-Minuten-Takt reduziert werde. Die Direktion erläuterte, beim letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sei eine Taktverdichtung sowie eine Verlängerung der Buslinie bis zum Bahnhof St. Johann erfolgt. Verkehrsüberlastungen hätten jedoch dazu geführt, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden könne. Zudem hätten baustellenbedingte Umleitungen das Problem verstärkt. Deshalb sei der Takt seit Mitte April 2026 ausgedünnt worden. Das Ziel sei jedoch, noch in diesem Jahr strassenseitig geeignete Massnahmen zu treffen, um die Taktverdichtung wieder aufnehmen zu können. Zeige sich, dass keine wirksamen Massnahmen umsetzbar seien, müsste zur Wiedereinführung des 7,5-Minuten-Takts ein zusätzliches Fahrzeug mit entsprechenden finanziellen Folgen bereitgestellt werden.

Die Kommission zeigte sich zufrieden mit der Beantwortung und war mit Abschreibung des Postulats einverstanden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2022/172 mit 13:0 Stimmen ab.

23.09.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident