

Beschluss des Landrats vom 30.09.2021

Nr. 1114

65. Verlängerung Bus 64 2021/614; Protokoll: pw

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt einleitend, die Thematik des Busses 64, der gemäss 9. Generellen Leistungsauftrag (GLA) des Kantons Basel-Landschaft ab Dezember bis ins St. Johann hätten fahren sollen, habe für einige Unruhe gesorgt. Nun wurde angekündigt, dass diese Verlängerung noch nicht in diesem Jahr erfolgt. Zur Beruhigung vorweg: Zwischen den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt besteht Einigkeit, dass es sich dabei um keinen Verzicht, sondern um eine Rückstellung um ein Jahr handelt.

Zur Beantwortung der Fragen:

Zu Frage 1: Im Rahmen der Sitzung der Paritätischen Kommission BVB-BLT vom 17. Mai 2021 hat Basel-Stadt darüber informiert, dass nicht alle auf den Fahrplan 2022 vorgesehenen Angebote finanzierbar sein werden. In der Folge hat die Kommission beschlossen, den Entscheid zur Umsetzung der Änderungen bei den Linien 37, 47 und 64 zu vertagen. Diese Angebote wurden aufgrund der finanziellen Ausgangslage in Basel-Stadt im Sommer 2021 nochmals gemeinsam überprüft und priorisiert. Ziel war es, trotz fehlender Mittel möglichst viele Angebote wie vorgesehen umsetzen zu können. Mit einem weniger umfangreichen Ausbau der Linie 37 sowie mit einer späteren Einführung der Verlängerung der Linie 64 kann Basel-Stadt die notwendigen Einsparungen erzielen – hierbei geht es um Budgetvorgaben und Budgetträhmen – und das Buskonzept «Birsstadt Nord» kann weitestgehend gemäss 9. GLA umgesetzt werden. Dieser Antrag der Paritätischen Kommission wurde am 17. August 2021 auf dem Korrespondenzweg beschlossen. Die Kommunikation des Beschlusses erfolgte mit der Publikation des definitiven Fahrplans am 17. September 2021 im Internet sowie per E-Mail an die Stellen, die sich am Fahrplanvernehmlassungsverfahren beteiligt haben.

Zu Frage 2: Die Kosten für die Verlängerung sind im GLA mit CHF 165'000.– pro Jahr veranschlagt. Die Verlängerung liegt vollumfänglich auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Entsprechend sind diese Kosten vom Kanton Basel-Stadt zu tragen.

Zu Frage 3: Modellrechnungen gehen davon aus, dass im Endausbau des Bachgrabengebiets an der Kantonsgrenze (Haltestelle Bachgraben) an durchschnittlichen Werktagen ein Tagesverkehr von 20'000 Fahrgästen im ÖV erreicht wird. Dies entspricht ungefähr der heutigen Nachfrage der Tramlinien 10 und 17 im Bereich der Kantonsgrenze (Haltestelle Dorenbach).

Zu Frage 4: Vorweg: Es wurde nie ein Entscheid auf einen Verzicht der Verlängerung der Buslinie 64 gefällt. Die Verlängerung wurde lediglich um ein Jahr vertagt.

Die Planungen künftiger Verkehrsinfrastrukturen werden durch die spätere Einführung der Verlängerung der Linie 64 nicht tangiert. Regierungsrätin Esther Keller hat dies öffentlich bekräftigt und zu Beginn dieses Jahres wurde dazu eine Absichtserklärung mit dem Kanton Basel-Stadt unterzeichnet. Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem isolierten Entscheid der Vertagung der Verlängerung der Buslinie 64 um ein Jahr und der mittel- und langfristigen Planung. Der Baubeginn des ZUBA ist auf 2027 terminiert. Dieser Terminplan ist sportlich. Voraussetzung für die Einhaltung dieses Terminplans ist, dass es keine Verzögerungen bei den politischen Beschlüssen (z. B. Referenden) oder in den diversen Bewilligungsverfahren gibt. Mit Baustart im Jahr 2027 ist die Inbetriebnahme für den Verkehr voraussichtlich 2030. Der Abschluss der Bauarbeiten des ZUBA sollte 2032 erfolgen. Mit der Inbetriebnahme von ZUBA 2030 wird die bestehende Anbindung des Bachgrabens an die Nordtangente über das Strassennetz in Allschwil und Basel entlastet. Das ist eine Voraussetzung für das Tram Bachgraben. Damit kann in der Folge ab 2030 mit dem Bau der Bachgraben-Tramlinie begonnen werden. Wie bereits vereinbart, wird der Kanton Basel-Stadt

die Federführung haben, während jene für die Strasse beim Kanton Basel-Landschaft liegt. Im Vordergrund steht, die Verkehrserschliessung des Bachgrabengebiets mittelfristig deutlich zu verbessern. Dafür braucht es Massnahmen sowohl auf der Strassen- als auch auf der ÖV-Seite. Im Agglomerationsprogramm sind auch Velovorzugsrouten vorgesehen zwischen Allschwil Bachgraben und dem Bahnhof Basel SBB.

Zu Frage 5: Die zuständigen Stellen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben vereinbart, dass die Verlängerung der Linie 64 um ein Jahr zurückgestellt wird. Das wurde auch seitens Basel-Stadt im Nachgang zur medialen Berichterstattung noch einmal explizit so bestätigt. Die Umsetzung ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 terminiert. Eine Einführung bereits auf Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist mit den finanziellen Vorgaben in Basel-Stadt nicht zu vereinbaren. Es ist aber klar, dass Basel-Landschaft die Verlängerung der Linie 64 so rasch wie möglich umsetzen will, entsprechend dem Landratsbeschluss zum 9. GLA. Diese Meinung wurde klipp und klar zum Ausdruck gebracht und ist auch dem Kanton Basel-Stadt bekannt.

Zwischen den beiden Kantonen besteht eine Differenz im Finanzierungsmodus: Es besteht aktuell noch das Grundproblem, dass beide Kantone zwar koordiniert auf vier Jahre planen, Basel-Landschaft mit dem GLA jedoch einen mit der Planung korrespondierenden vierjährigen Finanzierungsmodus kennt, während in Basel-Stadt die Finanzierung losgelöst vom ÖV-Programm dem jährlichen Budgetprozess unterliegt. Deshalb besteht im Kanton Basel-Stadt nicht die gleiche Sicherheit, wie es sie in Basel-Landschaft mit dem Vierjahresrahmen gibt.

Für den Regierungsrat ist das öffentliche Bekenntnis seitens Basel-Stadt wichtig, dass die gemeinsam unterzeichnete Absichtserklärung zur besseren Verkehrserschliessung des Bachgraben nicht in Frage gestellt ist. Seitens Basel-Landschaft wäre es zwar der Wunsch gewesen, die Verlängerung der Buslinie 64 bereits in diesem Jahr einzuführen, aber mit Blick aufs und im Interesse des Ganzen ist das Bekenntnis wichtiger. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn aus der Vertagung der Verlängerung kein grosses Politikum gemacht würde.

Felix Keller (CVP) verlangt die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

Felix Keller (CVP) dankt für die Anerkennung der Dringlichkeit. Für Allschwil ist die Situation unbefriedigend. Die Vorlage des Regierungsrats Basel-Stadt an den Grossen Rat, in der sehr ausführlich begründet wird, weshalb es diese Verlängerung braucht, ist an sich sehr stimmig. Dass nun Basel-Stadt einen Rückzieher macht und die Verlängerung um ein Jahr verzögert, ändert nichts an der Ausgangslage. Auch die Kosten von CHF 165'000.– pro Jahr bleiben gleich. Der Redner appelliert, dass es eine Verlässlichkeit hinsichtlich des Probebetriebs geben sollte. Im Bachgrabengebiet werden nun allmählich die Arbeitsplätze bezogen und die Arbeitnehmenden sind auf eine gute ÖV-Erschliessung angewiesen, da der Zugang mit dem Auto fast nicht möglich ist. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre ein Probebetrieb sinnvoll, um sehen zu können, wie gut die Verlängerung der Buslinie 64 genutzt würde. Den Redner freut zu hören, dass in den anderen Bereichen – unter anderem bei der Erschliessung mit Velorouten und der Planung des Trams – vorwärtsgemacht wird. Seitens Basel-Stadt wurde mittlerweile ein Projektleiter für die Tramplanung beigezogen, was begrüsst wird. Weiter nimmt Felix Keller sehr gerne zur Kenntnis, dass der ZUBA im Rahmen der Absichtserklärung weiterverfolgt wird und der Baubeginn aufs Jahr 2027 terminiert ist. Vor einigen Jahren war der Baubeginn zwar viel früher terminiert, aber das Ganze ist bekanntlich nicht ganz einfach, weil nicht nur zwei Kantone, sondern auch zwei Staaten involviert sind. Es ist zu hoffen, dass man weiterhin am Ball bleibt.

Wann kommt die Landratsvorlage zum ZUBA?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) antwortet, es werde mit Hochdruck daran gearbeitet. Um das Projekt ZUBA umzusetzen, muss sich der Kanton Basel-Landschaft sowohl mit Basel-Stadt als auch mit Frankreich einig sein. Diesbezüglich macht sich Basel-Landschaft nichts vor: Mit Basel-Stadt wurde zwar eine Absichtserklärung unterzeichnet, aber der Weg wird anspruchsvoll bleiben. Das gleiche gilt für den Weg mit Frankreich. Es gilt, viele Fragen zu klären, und es finden intensive Diskussionen und Verhandlungen zu einem möglichen Lösungsweg statt. Die zu klärenden Fragen sind komplex und anspruchsvoll. Sobald mit Frankreich eine Grundeinigkeit über das Vorgehen besteht, wird sich der Regierungsrat an den Landrat wenden. Der Redner stellt in Aussicht, dass dies innert der nächsten sechs Monate der Fall sein wird. Dies jedoch immer unter der Voraussetzung, dass es in den zu klärenden Fragen eine Einigkeit geben wird. Aufgrund der Fortschritte besteht Zuversicht, aber man ist noch nicht ganz am Ziel angelangt.

Markus Dudler (CVP) möchte als Nutzer dieser Buslinie verhindern, dass in Reinach kein Bus mehr kommt, weil dieser irgendwo in Basel im Stau steckt. Heute gibt es diese Situation bereits bei Stau im Leimental. Ist denkbar, dass als flankierende Massnahme eine Taktverdichtung des Busses 62 eingeführt wird – zumindest zwischen Therwil und Dornach Bahnhof – und der Bus 64 nur noch die Strecke zwischen Therwil und Bahnhof St. Johann bedient? Bereits der Probetrieb der Verlängerung der Buslinie 64 bereitet Markus Dudler Bauchschmerzen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hält es für obsolet, bereits vor der Aufnahme des Probebetriebs Spekulationen anzustellen. Zuerst müssen Erfahrungen gesammelt werden. Sollte es Probleme geben, müssen Lösungen gesucht werden.

Andreas Bammatter (SP) sagt, das Bachgrabengebiet in Allschwil sei von nationaler Bedeutung. Es gehört weder allein Allschwil, noch dem Kanton Basel-Landschaft. Der Hegenheimerweg ist ausgebaut; durch Allschwil finanziert. Andreas Bammatter, der gleichzeitig noch Allschwiler Gemeinderat ist, findet es nicht unbedingt toll, wenn er in der Zeitung liest, dass dem Gemeinderat eine Buslinie, welche dieser beworben hat, einfach so weggenommen wird. Es fand eine Abstimmung statt, in der geworben wurde, dass es immerhin die Buslinie 64 geben wird – auch wenn die anderen Erschliessungsschritte teilweise bis ins Jahr 2030 verschoben werden müssen. Auch das Mobilitätskonzept mit einem Modalsplit wurde im Einwohnerrat Allschwil heftig diskutiert. Das Konzept legt klar und fachlich fundiert dar, dass der Verkehrsdruck steigen wird. Eine Entlastungsmassnahme ist dabei der Ausbau des ÖVs.

Also: Die Strasse ist fertig und der Bus bräuchte aktuell nur sehr wenig Infrastruktur – nur ein paar Haltestellen. Darum ist es wichtig, dass man dies in der Region auch erkennt. Die regionale Zusammenarbeit zwischen den Regierungen und den Parlamenten ist ein Muss. Man sollte sich gegenseitig die Hände reichen und nicht die anderen immer wieder vertrösten. Es ist frustrierend, wenn man bei einem grossen Projekt in einem wichtigen Gebiet von nationaler Bedeutung einfach die Mitteilung zur Kenntnisnahme erhält, dass die Verlängerung der Buslinie aufgrund einer Fehlplanung im Budget verschoben werden muss. Andreas Bammatter hofft, dass diese Verzögerung mittels eines Budgetpostulats des Grossen Rates noch rückgängig gemacht werden wird. Er dankt den beiden Kantonsregierungen für ihre Zusammenarbeit und hofft, dass auch die beiden Parlamente dies können.

Werner Hotz (EVP) verweist auf die bereits vom Vorredner erwähnte Volksabstimmung in Allschwil zum Bachgrabenprojekt, die vor einigen Monaten stattfand. Bei der Abstimmung war die optimale Erschliessung durch den ÖV ein wichtiges Argument. Die Allschwiler Bevölkerung erwartet, dass Wort gehalten wird. Ach die Arbeitgeber im Bachgraben haben darauf vertraut, dass die Busse nicht nur angekündigt werden, sondern tatsächlich auch bis zum Bahnhof St. Johann fahren. Das Ganze muss in einen grösseren Zusammenhang gestellt werden. Es ist wichtig, dass das

Boom-Gebiet Bachgraben in den nächsten Jahren erschlossen wird. Es wird darauf vertraut, dass die Verlängerung kommt – auch wenn sie nun halt um ein Jahr zurückgestellt ist. Allenfalls kann dieser Entscheid in Basel-Stadt auch noch rückgängig gemacht werden, was wirklich gut wäre. Denn wie man auch bei der Buslinie 48 gesehen hat, dauert es eine Zeit lang, bis die Frequenzen steigen. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ziehen jetzt in die Gebäude im Bachgraben ein. Entsprechend ist es nötig, dass der ÖV vorhanden ist. Der Redner wünscht sich auch, dass neben dem Bus in ein paar Jahren zusätzlich das Tram fährt. Denn dieses bleibt im Vergleich zum Bus idealerweise nicht im Stau stecken. Ein Dankeschön an Regierungsrat Reber und die Verwaltung, die ihren Job machen.

Jan Kirchmayr (SP) kann sich den Vorrednern anschliessen. Einen Punkt findet er aber auch von der Baselbieter Regierung wirklich schwach: Die Kommunikation. Es kann nicht sein, dass die Gemeinde Allschwil (Buslinie 64) und die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim (Buslinie 37) im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens erfahren, dass die Busverlängerungen nicht zustande kommen. Für ein nächstes Mal wird erwartet, dass die Gemeinden vorinformiert werden, wenn massgeblich von einem Parlamentsbeschluss (9. GLA) abgewichen wird. Für Jan Kirchmayr ist die Zusammenarbeit mit den Gemeinden auf Augenhöhe essentiell. Klar hat auch der Kanton Basel-Stadt eine Rolle gespielt, aber letztendlich geht es um ebendiese Zusammenarbeit auf Augenhöhe.

Robert Vogt (FDP) fragt, ob dem Regierungsrat die Behauptung einiger Basler Grossräte bekannt sei, dass der Kanton Basel-Landschaft dem motorisierten Individualverkehr den Vortritt lassen und den ÖV vernachlässigen werde.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) denkt, man sollte ein wenig vom politischen Hin und Her und Hickhack wegkommen. Grundsätzlich ist es ein Fakt, dass das Gebiet Bachgraben – dazu wird auch die französische Seite gezählt – heute ungenügend erschlossen ist. Es soll nun etwas nachgeholt werden, was eigentlich vor 30 Jahren schon hätte geplant werden sollen und mittlerweile schon lange realisiert sein müsste. Nämlich eine adäquate Erschliessung: Strasse, ÖV, Veloverkehr. Kürzlich wurde das Schweizerische Tropeninstitut im Bachgraben eröffnet, im Oktober wird die Firma SKAN ihren neuen Hauptsitz eröffnen und der Schweizerische Innovationspark der Kantone Basel-Stadt, Jura und Basel-Landschaft befindet sich ebenfalls im Bau. Mit anderen Worten: Es ist höchste Zeit, dass die Erschliessung besser wird. Dies ist zwar aufwendig, liegt aber im gemeinsamen Interesse – auch im Interesse von Frankreich.

Auch der Regierungsrat ist nicht zufrieden damit, dass es bei der Verlängerung der Buslinie 64 eine Verzögerung gibt. Er hat alles gemacht, was er konnte. Wenn man nicht alleine unterwegs ist, entscheiden jedoch die Möglichkeiten des Partners letztlich mit. Die Verschiebung um ein Jahr soll aus Sicht des Redners nicht zu hoch gehängt werden, weil es sich um keinen Verzicht handelt und die Verlängerung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Der Wille ist klar, auch seitens Basel-Stadt, dass das Bachgrabengebiet besser erschlossen wird.

Peter Brodbeck (SVP) stellt fest, es bestehe Einigkeit über die Wichtigkeit des Gebiets Bachgraben für den ganzen Kanton. Auch der zuständige Regierungsrat Reber befürwortet, dass die Buslinie 64 bis zum Bahnhof St. Johann verlängert wird. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft waren sich ebenfalls über die Verlängerung einig. Nun hört der Redner, dass die Verlängerung um ein Jahr verschoben wird aufgrund eines finanziellen Problems des Kantons Basel-Stadt. Was er aber nicht gehört hat, ob das finanzielle Problem von Basel-Stadt nicht auch anders hätte gelöst werden können. Wenn uns das Gebiet so wichtig ist – sei es dem Kanton Basel-Landschaft, sei es Allschwil –, hätte es dann nicht die Möglichkeit einer finanziellen Überbrückung gegeben?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) stellt klar, die beiden Kantone haben im Januar 2021 eine Absichtserklärung unterschrieben. Darin ist festgehalten, dass Basel-Landschaft die Kosten für die Strasse übernimmt und Basel-Stadt für die ÖV-Anbindung besorgt ist. Wenn bei grenzüberschreitenden Linien plötzlich damit angefangen wird, die Kosten zu übernehmen, dann gelangt man in einen Modus, der sehr schwierig und anspruchsvoll wäre. Der Redner hält eine finanzielle Überbrückung überdies nicht für gerechtfertigt. Denn auch der Kanton Basel-Landschaft hat ab und zu enge Budgetvorgaben, die einzuhalten da sind. Der Redner betont erneut, die verzögerte Verlängerung der Buslinie sollte nicht zu hoch gehängt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Probetrieb beim nächstjährigen Fahrplanwechsel gestartet werden kann. Dies ist aus seiner Sicht vertretbar.

Um auf die Frage von Robert Vogt zurückzukommen: Der Kanton Basel-Landschaft ist ganz klar willens, dass der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle spielen soll. Es wurde aber mit Basel-Stadt vereinbart, dass der Kanton Basel-Landschaft um die Strassenanbindung – und somit den teureren Teil – besorgt ist. Der Kanton Basel-Landschaft möchte sowohl den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr als auch Velos haben.

Julia Kirchmayr-Gosteli (Grüne) kann sich den Vorrednern anschliessen, möchte aber noch darauf hinweisen, dass sie ihren Augen nicht traute, als sie von der Verschiebung gelesen hatte. Sie ist wirklich aus den Socken gekippt. Auf dem Bachgrabengebiet gibt es ein Zentrum von Innovation und Wissenschaft, gleichzeitig ist das ÖV-Angebot hinterwäldlerisch. Dies geht für die Rednerin so nicht auf und ist auch aus einer ökologischen Perspektive eine unmögliche Situation. Dies nicht nur, weil Allschwil weiterhin mit enormem Verkehrsaufkommen überbelastet sein wird, sondern weil sich viele Arbeitnehmende ans Auto, den Scooter oder ans Töffli gewöhnen. Der Umstieg auf den ÖV – selbst wenn dieser dann mal super ausgebaut wäre – wird damit umso schwieriger. Es ist unverständlich, weshalb nicht gleichzeitig mit dem Aufbau der Arbeitsplätze ein anständiges ÖV-Angebot organisiert wurde.

Markus Dudler (CVP) kommt auf die Antwort von Regierungsrat Reber auf seine vorherige Frage zurück. Er kann nicht nachvollziehen, dass die von ihm vorgeschlagene Verkürzung der Buslinie 64 einen Einfluss auf den Probetrieb hätte. Im Gegenteil: Die Linie würde dadurch stabiler und die Auswertungen des Probetriebs damit aussagekräftiger.

://: Die Interpellation ist beantwortet.
