

Beschluss des Landrats vom 10.02.2022

Nr. 1357

3. ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes

2021/694; Protokoll: gs, md, ps, pw

Das Bachgrabengebiet ist ein «Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung», sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP). Die Dynamik im Gebiet ist gross, die heutige Verkehrserschliessung ist aber schlecht. Man rechnet mit weiteren 6'000 Arbeitsplätzen und einer Verkehrszunahme von über 60 %. Damit dieser Verkehr in Zukunft bewältigt werden kann, müssen alle Verkehrsträger ausgebaut werden, sei es für Autos und Lastwagen, durch eine leistungsfähige ÖV-Anbindung oder eine schnelle, attraktive Veloverbindung prioritär zum Bahnhof Basel SBB.

Heute ist das Gebiet nur über ein stark ausgelastetes Strassennetz an die Nordtangente angebunden, das durch ein dicht bebautes Wohngebiet von Basel-West führt. Durch den starken Zuwachs an Arbeitsplätzen wird sich die Situation auf den heute verfügbaren Strassen weiter verschlechtern. Der ÖV wird durch das starke Verkehrsaufkommen immer stärker behindert und kaum weiter ausgebaut werden können.

Im erstellten Vorprojekt wurden verschiedene Varianten geprüft und ausgearbeitet. Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen und aufgrund der Bewertungen seitens der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und der französischen Behörden steht eindeutig die vorgeschlagene Variante im Vordergrund. Diese beinhaltet eine Tunnelröhre im Stadtgebiet von Basel und die Erschliessung des Bachgrabengebiets über Frankreich mittels eines Ausbaus der bestehenden Rue de Bâle. Das Projekt ist mit weiteren Verkehrsmassnahmen im Umfeld abgestimmt. Die Variante des Zubringers Bachgraben – Allschwil (ZUBA) mit einer Tunnelröhre und der vorliegenden Linienführung wurde nach einem Beschluss der Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt von der früheren Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro der Öffentlichkeit im Juni 2019 vorgestellt. Auch das Komitee «Bachgraben plus» – dies als Klammerbemerkung – kennt das Projekt also seit 2,5 Jahren.

Es gibt zwei weitere wichtige Verkehrsmassnahmen für die bessere Erschliessung des Bachgrabengebiets: Entsprechend einer Absichtserklärung vom Januar 2021 hat sich Basel-Stadt verpflichtet, eine Tramlinie vom Bahnhof St. Johann ins Bachgrabengebiet zu bauen und zu bezahlen. Dazu braucht es aber zuerst eine Entlastung des Strassennetzes vom Autoverkehr durch den Zubringer Bachgraben – Allschwil. Weiter soll die neue Velovorzugsroute Basel SBB – Bachgraben mit weiteren Velovorzugsrouten Richtung Leimental, Birstal und Rheintal verbunden werden, um das grosse Velo- und E-Bike-Potential zu nutzen und zu verstärken.

Auf der Basis des Vorprojekts und einer Risikoanalyse werden die gesamten Investitionskosten auf CHF 370 Mio. (+/- 20 %) geschätzt. Muss die Linienführung im schlimmsten Fall über die Schweiz erfolgen, würden die Kosten um rund CHF 50 Mio. höher, d. h. CHF 420 Mio. inkl. MwSt. betragen (Rückfallebene). Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation mit einem A-Horizont (Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2028). Es besteht die Hoffnung auf einen Bundesbeitrag von 40 %.

Mit dieser Vorlage wird dem Landrat die Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojekts ZUBA sowie der Umfahrung Hésingue / Hégenheim in Höhe von CHF 15,9 Mio. beantragt. Gleichzeitig soll das Generelle Projekt des ZUBA gemäss der vorgeschlagenen Variante genehmigt werden. Zusätzlich werden für den vorgezogenen Landerwerb CHF 2,5 Mio. beantragt.

Die Kommission hat die Vorlage an drei Sitzungen behandelt. Es erfolgte auch eine Anhörung einer Vertretung der Gemeinde Allschwil und von Basel-Stadt. Eintreten war in der Kommission unbestritten. Eine Mehrheit der Kommission begrüsst das Projekt und hielt fest, die Entwicklung im

Bachgrabengebiet erfordere eine angemessene Erschliessung. Ein Thema war auch die nötige Verschiebung der Landesgrenze zu Frankreich, da der ZUBA auf der heute noch französischen Rue de Bâle gebaut werden soll. Es soll aber u. a. aus zollrechtlichen Gründen sichergestellt werden, dass der ZUBA in Zukunft auf schweizerischem Gebiet verlaufen soll. Es hat in der Vergangenheit bereits Verschiebungen von Landesgrenzen gegeben. Dieser Prozess wird aber seine Zeit brauchen. Die regionale Unterstützung dafür in Frankreich ist vorhanden. Sobald ein rechtskräftiger Landratsbeschluss zum Projekt vorliegt, würde der Kanton die Verschiebung der Landesgrenze beim Bund anmelden. Die Höhe der einmaligen Abgeltung für Eigentum und Nutzung der Rue de Bâle beträgt maximal CHF 25 Mio. Für die Herleitung dieses Betrags wurde die Hälfte der Mehrkosten für eine Realisierung des ZUBA auf rein schweizerischem Gebiet zu Grunde gelegt, die wie gesagt bei CHF 50 Mio. liegt. Das wäre eine Win-win-Situation.

In der Kommission wurde weiter die Frage nach Machbarkeit und Preis einer zweiten Tunnelröhre gestellt. Die BUD antwortete, dass eine zweite Röhre bautechnisch grundsätzlich machbar sei, jedoch diesbezüglich und auch wegen der Platzverhältnisse bei den Portalen und im Anschlussbereich sehr grosse Herausforderungen bestünden. Die zweite Röhre würde ca. CHF 270 Mio. (+/- 30 %) kosten. Der Redner hat tags zuvor explizit nochmals bei der Verwaltung nachgefragt. Es wurde bestätigt, dass es noch keine Pläne für ein Zwei-Tunnel-Projekt gibt. Es müsste nochmals ein entsprechendes Vorprojekt mit UVP usw. erstellt werden. Bei der Planung des ZUBA-Projekts wäre dies ein Zurück auf Feld 1.

In der Kommission wurden auch die ergänzenden Projekte zum ZUBA angeschaut. Es soll eine rund 2,5 km lange Umfahrung (Contournement) von Hésingue / Hégenheim zwischen der Rue de Bâle und der Route Departementale 105 gebaut werden. Damit können die beiden Gemeinden Hésingue und Hégenheim, gewisse Allschwiler Wohngebiete sowie der Grabenring vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Auch dieses Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 4. Generation angemeldet. Der planerische Lead bei der Velovorzugsroute vom Bachgrabengebiet zum Bahnhof SBB liegt bei der Gemeinde Allschwil, dies aber in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft und insbesondere Basel-Stadt. Bereits heute besteht eine durchgängige Veloverbindung vom Bachgraben zum Bahnhof SBB, jedoch ist diese nicht sehr attraktiv. Um das grosse Velo-Potenzial ausschöpfen zu können, sei ein deutlicher Ausbau der Veloroute nötig. Der Ausbau müsse aber schrittweise erfolgen. Seitens Basel-Stadt und der Gemeinde Allschwil befinden sich die Massnahmen teilweise in Erarbeitung und teilweise bereits in Umsetzung.

Die Vertretung von Allschwil hat in der Kommissionsanhörung betont, dass die bestehende MIV-Infrastruktur in den Hauptverkehrszeiten bereits jetzt nahezu ausgelastet sei. Der ZUBA bringe zwar zusätzliche Kapazitäten, dennoch sei eine Verlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr anzustreben, um das Funktionieren und die Verträglichkeit des MIV mit dem lokalen Quartierstrassennetz sicherzustellen. Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sollen zeitnah umgesetzt werden. Die planerische Grundlage sei das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben. Ein Kommissionsmitglied hat darauf hingewiesen, dass es Allschwil ernst ist und der Einwohnerrat kurzfristig CHF 85 000 gesprochen habe, damit das ÖV-Angebot bereits 2022 verbessert werden könne.

Betreffend Trammerschliessung hat die Vertretung von Basel-Stadt in der Kommission erklärt, dass das Tram Bachgraben per Beschluss des Grossen Rats im 2020 in den Streckennetzplan aufgenommen wurde. Das sei die relevante Basis, um das Tram planen zu können. Das Tram sei ein wichtiger Pfeiler, basierend darauf würden diverse flankierende Massnahmen erarbeitet. Der Baustart 2030 hänge von der Inbetriebnahme des ZUBA ab. In der Kommission wurden der Vertretung von Basel-Stadt auch Fragen zu möglichen Grossrats- und Volksentscheiden betreffend ZUBA und Tram gestellt. Verbindliche Antworten sind im heutigen Zeitpunkt aber nicht möglich. Für eine Baubewilligung des ZUBA auf städtischem Gebiet braucht es im Prinzip keinen Grossratsbeschluss. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens seien jedoch Einsprachen möglich.

In der Kommission wurde auch die Frage gestellt, welche Bedeutung der vom Kanton geplante ZUBA-Anschluss an die Gewerbestrasse für das Gemeindestrassennetz habe. Gefragt wurde konkret nach den Auswirkungen dieser Planung auf die Gemeindestrassen bezüglich Mehrverkehr, der auf dem westlichen Abschnitt des Hegenheimerweges entstehen wird. Dort, wo der Verkehr deutlich zunehmen wird, darf die Situation für den ÖV nämlich nicht verschlimmert werden. Darum soll die Gemeinde möglichst viel Verkehr aus dem Bachgraben-Areal via Gewerbestrasse direkt und ohne Umweg via Hegenheimerweg und Kreuzstrasse auf den ZUBA lenken. Die Verwaltung bestätigte, dass die Berechnungen der künftigen Verkehrszahlen unter Berücksichtigung der Anbindung der Gewerbestrasse erfolgt seien. Damit könne die Zunahme des Verkehrs einigermaßen in Grenzen gehalten werden. Die Anbindung Gewerbestrasse habe eine wichtige Rolle und sollte umgesetzt werden. Beim Anschluss Gewerbestrasse muss die Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Kanton aber noch optimiert werden.

Kritische Stimmen aus der Kommission verwiesen auf die Ablehnung der Verlängerung des Trams 14 nach Salina Raurica in der Volksabstimmung; dies müsse zu denken geben. Gleiches könnte bei der Erschliessung des Bachgrabens geschehen – und es könnte die Situation entstehen, dass man eine Strasse baut, während die Trammerschliessung nicht realisiert wird. Es bestünden zwar Absichtserklärungen auf Regierungsebene, jedoch werde befürchtet, dass diese nicht ausreichen. Sie könnten von den Parlamenten ausgehebelt werden – oder eine Volksabstimmung in Basel-Stadt könnte eine Untertunnelung der Stadt oder das Tram verhindern. Deshalb, so die Argumentation, sollten die Mittel erst freigegeben werden, wenn rechtskräftige Beschlüsse seitens Basel-Stadt und Allschwil für die ergänzenden Projekte vorliegen. Ein Kommissionsmitglied stellte drei Anträge zum Landratsbeschluss, wonach der Projektkredit erst freigegeben wird, wenn a) rechtskräftige positive Beschlüsse des Grossen Rats zum ZUBA und zum Projektkredit für das Tram Bachgraben vorliegen, b) ein positiver Beschluss inkl. Routenführung für eine Velovorzugsroute für die Erschliessung des Bachgrabengebiets durch den Einwohnerrat Allschwil vorliegt und c) ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Landrats zum neuen Tram vorliegt.

Gegen diese Anträge wurde vorgebracht, dass der Kanton Basel-Landschaft seinen Teil erfüllt habe. Mit der Zustimmung zum ZUBA solle ein Zeichen gesetzt und signalisiert werden, dass es vorwärts gehen soll. Es sei nicht zielführend, auf die anderen Beteiligten zu warten. Die Kommission lehnte alle drei Anträge mit 8:4 Stimmen bei einer Enthaltung ab. – Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:3 Stimmen bei zwei Enthaltungen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

– *Eintretensdebatte*

Das Bachgrabengebiet, so sagt **Jan Kirchmayr** (SP), ist wichtig für den Kanton Baselland. Es entstehen dort viele neue Arbeitsplätze, es wird fleissig gebaut – und es bestehen bereits heute sehr viele Arbeitsplätze. Heute soll das Parlament gemäss der Vorlage das generelle Projekt genehmigen. Das Bauprojekt für die zweispurige Strasse wird schlussendlich zwischen CHF 270 Mio. bis fast CHF 500 Mio. kosten – eine schöne Stange Geld. Wer in das Gebiet schaut und zu den Stosszeiten unterwegs ist, stellt fest: Es sind sehr viele Leute unterwegs – und trotzdem soll nun zuerst die Strasse ausgebaut und dann die Tramverbindung und die Velovorzugsroute realisiert werden. Böse Zungen behaupten, dies würde auf den St. Nimmerleinstag verschoben – und vielleicht haben sie damit nicht unrecht. Man weiss es nicht. Wenn man in der Geschichte zurückschaut, sieht man schön, dass auch bei dieser Entwicklung Fehler gemacht wurden. Man hat weder den ÖV priorisiert, noch hat man in den Ausbau der Velorouten investiert. Darum braucht es jetzt fast CHF 500 Mio. Hätte man früher in den ÖV und in Radrouten investiert, bräuhete man das Geld für den ZUBA vielleicht gar nicht. Oder es würde sich eine andere Lösung anbieten. Die Entwicklung dort war nicht völlig unvorhersehbar.

Für die SP-Fraktion ist klar: Der ZUBA, die Trammerschliessung und auch die Velovorzugsroute

gehören zusammen. Darum bereitet die Zeitleiste der Vorlage teilweise Bauchweh. Wer garantiert, dass nach dem Bau der Strasse auch wirklich Tram und Velo folgen? Wer sorgt dafür, dass man jetzt nicht Planungsgelder ausgibt – und dann werden ZUBA oder Tram via Initiative oder Referendum in der Stadt versenkt? Genau dies ist ein Kritikpunkt an der Entwicklung: Was genau macht diese Zusammenarbeit mit der Stadt aus, wenn man sagt, der eine Kanton baue die Strasse, während der andere Kanton das Tram baue – aber gegenseitig hat man keine Mitwirkungs- und Mitspracherechte? Das ist eher ein Gärtchendenken und keine Zusammenarbeit. Eine Zusammenarbeit wäre es, wenn man gemeinsame Grossrats- und Landratsvorlagen für beide Projekte hätte – für das Tram und die Strasse –, die man zeitgleich beraten würde. So geht Partnerschaft. Nur dann weiss man, ob beide Kantone für die Entwicklungsstrategie einstehen. Wann aber haben sich Parlament oder Bevölkerung in Basel-Stadt zum Thema äussern können (im Gegensatz zu Baselland)? Man baut jetzt schliesslich eine Schnellstrasse, die grösstenteils auf städtischem Boden verläuft.

Die SP-Fraktion wird den Anträgen der Grünen grossmehrheitlich zustimmen; diese fordern, dass die Mittel erst freigegeben werden, wenn rechtskräftige Beschlüsse von Basel-Stadt und Allschwil vorliegen. Es ist fragwürdig, wenn ein Kanton eine Strasse unter einem anderen Kanton hindurch bauen will – und sich der betroffene Kanton gar nicht dazu äussern kann. Das ist, wie wenn der Kanton Solothurn eine unterirdische Schnellstrasse von Dornach nach Ettingen bauen würde, wo der Verkehr aus dem Tunnel kommt. Die Anträge der Grünen sollen darum unterstützt werden. Es braucht eine breite politische Abstützung dieser Erschliessung – sowohl von Stadt als auch vom Land. Die SP steht zum ZUBA – in Kombination mit der Trammerschliessung und der Velo-Schnellroute. Das hat man immer gesagt – und man sagt es heute noch. Man muss eine MIV-Lawine verhindern und dafür sorgen, dass die Quartiere in der Stadt beruhigt werden – und auch in Allschwil; auch mit mehr Tempo-30-Zonen. Werden die Anträge der Grünen angenommen, wird die SP-Fraktion dem ZUBA geschlossen zustimmen.

Abschliessend noch ein Kommentar zum Thema einer vier- statt zweispurigen Autobahn: Der Redner ist sich nicht sicher, ob das bloss ein nicht ganz billiger Wahlkampf-Gag war – oder vielmehr ein politischer Rohrkrepierer. Falls heute dazu keine Anträge gestellt werden, war es einfach ein Sammeln von Adressen für den Wahlkampf. Ein Datenkrake wird damit gefüttert – und die Bevölkerung wird von Postwurfsendungen der Wirtschaftskammer zugespammt. Man wird sehen, ob noch Anträge kommen oder nicht. Man darf gespannt sein. Zur Verdoppelung der Strassenkapazität sollen grundsätzlich nicht viele Worte verloren werden – ausser: Dies ist völlig absurd. Damit gehen nicht nur Agglomerationsgelder verloren; während gleichzeitig die Kosten des Bauprojekts explodieren. Es wird auch Widerstand innerhalb der SP in Stadt und Land entstehen. Damit ist dieses Projekt dann aber sicher «gestorben». Dieser Strassenbaugigantismus ist total fehl am Platz.

Andi Trüssel (SVP) will nicht auf die Gesichtspunkte von Jan Kirchmayr eingehen. Es sollen aber einige wirtschaftliche Daten aus der Region Allschwil erwähnt werden. Namhafte Hightech-Firmen haben sich dort angesiedelt und hochqualitative Arbeitsplätze aufgebaut. In diesem Gebiet wurden heute schon 4'000 Arbeitsplätze geschaffen – und es sollen 4'000 bis 6'000 zusätzliche hochqualifizierte Arbeitsplätze hinzukommen. Wenn man die Wirtschaftlichkeit anschaut: In Allschwil zahlen die grössten Firmen 90 % der CHF 25 Mio. an Steuererträgen der juristischen Personen. Darunter hat es einige Firmen, die im Moment noch von einem Steuerabkommen profitieren und keine Steuern zahlen – es wird also noch mehr werden. Und jetzt sollen alle Nehmergemeinden des Finanzausgleichs gut zuhören: Allschwil zahlt CHF 11 bis 13 Mio. in den Finanzausgleich. Das Geld kommt nicht von irgendwoher. Darum muss man in Allschwil vorwärts machen mit dem Projekt.

Zum Projekt selber: Die Verkehrserschliessung ist, wenn man Felix Keller zuhört, seit 30 bis 40

Jahren ein Dauerthema. In den letzten zehn Jahren hat sich aber nicht viel bewegt. Wenn jetzt gesagt wird, man habe relativ schnell und «kurzspitz» ein Projekt auf die Beine gestellt, dann stimmt das nicht. In seiner neunjährigen Landratserfahrung hat der Redner noch kein Projekt gesehen, das wirklich alle Verkehrsteilnehmer inkludiert hätte, inklusive Fussgänger. Wenn jetzt jemand noch diese und jene Zusage haben will, so ist zu sagen: Das ist Verzögerungstaktik und hilft dem Projekt und der Region Allschwil keinen Deut. Es fahren bereits heute 14 000 Autos durch, im Moment noch Diesel- und Benzinfahrzeuge, zunehmend werden es aber E-Autos (oder generell E-Mobilitäts-Fahrzeuge) sein. Weniger aber werden es nicht werden, weil die 4'000 bis 6'000 zusätzlichen Arbeitnehmer sich dort irgendwie verschieben müssen.

Das Projekt ist relativ komplex. Es bedurfte der Absprachen mit Frankreich. Der Redner hat acht Jahre mit den französischen Behörden diskutiert und verhandelt. Man kommt hier zu einer Lösung, bei der man auf französischem Boden eine Strasse bauen darf. Die Rückfallebene hat der BPK-Präsident kurz erwähnt. Man darf sich dort keine Verzögerungen mehr leisten. Das konnte man bereits am 19. Dezember 2009 in der Basler Zeitung lesen; wer sich erinnern mag, was damals war. Die politische Lage ist also insgesamt komplex und es hat keinen Wert, wenn man jetzt taktiert und verzögert. Man ist bereits zu lange an der Arbeit und sollte jetzt nicht die letzten paar Meter verstolpern.

Die Planung selber ist aufwärts kompatibel. Das hat man vom Kantonsingenieur gehört – und man hat dies x-mal hinterfragt. Das Projekt ist ein Teil des Agglomerationsprogramms. Wenn man es verzögert, fällt es aus dem Programm. Das tangiert weitere Agglomerationsprojekte, die in Basel-land aufgelistet sind. Das gibt Maluspunkte. Bis man wieder im Agglomerationsprogramm drin ist, dauert dies lange – wenn man überhaupt hineinkommt. Darum sollen alle gebeten werden, dem Projekt zuzustimmen – und der Wirtschaftsregion Allschwil die weitere Entwicklungsmöglichkeit zu geben. Im täglichen Stau fallen nicht unwesentliche Kosten an – und Umweltbelastungen; diese muss man endlich verhindern. Die SVP-Fraktion unterstützt den Projektierungskredit einstimmig.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hat sich an der letzten Landratsdebatte bereits gefreut über die Diskussion zum Verkehr. Man wird auch heute wieder länger über die Verkehrssituation diskutieren. Die eine Seite will mehr, die andere Seite keine Strassen. Manche wollen mehr Tram, andere weniger. Der Redner kennt dies aus der Gemeindepolitik: Wenn es um den Verkehr geht, dann ist jeder und jede ein Spezialist und hat eine Lösung. Was der Redner lernen konnte: Letztlich muss man schauen, dass man (Mehrheits-)Entscheide hat. In diesem Fall ist die Sache für den Redner klar – es soll auch wegen der noch zu stellenden Anträge gleich vorweg gesagt werden: Wenn das Volk entschieden hat, muss man dies akzeptieren – und dann kann man an die Umsetzung gehen. So kommt man aus dem Dilemma (das ist jetzt keine Taktiererei, sondern eine Realität – zudem wird ja auch auf allen Seiten taktiert).

Aus heutiger Sicht der Grünen ist der Vorschlag des Regierungsrats nicht mehr richtig; es braucht andere und neue Verkehrskonzepte, wenn man die CO₂-Problematik lösen will. Die Vorredner haben es aber bereits gesagt – und Felix Keller hat hier überzeugt: Man ist in Allschwil seit Jahrzehnten daran, eine Lösung zu finden. Es wurde jetzt eine Lösung ausgearbeitet. Der Redner steht zu dieser Lösung, die zwar aus einer vergangenen Zeit stammt, aber jetzt und heute umgesetzt werden muss – und zwar die Gesamtlösung. Diese umfasst nebst der Velovorzugsroute das Tram und die Strasse sowie allenfalls die Fusswege, die ebenfalls zum Langsamverkehr gehören (Allschwil sei hier, so hört man, gut unterwegs). Diese vier Punkte lösen die Problematik. Und es stimmt: Erst kürzlich fand eine Kommissionssitzung dort statt – die Verkehrssituation ist effektiv belastend. Es hat tolle Unternehmen dort, die eine Lösung brauchen. Der Redner kennt diese Problematiken aus seiner Tätigkeit bei der Gemeinde: Die Planungen dauern oft sehr lange – am Schluss aber muss man sie umsetzen. Der Vorschlag, so die Meinung, müsste umgesetzt werden.

Was aber nicht gefällt – und jetzt kommt das grosse Aber: Es erscheint nicht als sinnvoll, eine

Strasse zu planen, wenn dann das Tram nicht kommt. Es ist nicht sinnvoll, Planungsgelder auszugeben, wenn eine der anderen Massnahmen dann nicht zustande kommt. Es geht heute um viele Millionen rein für die Planung. Diese Mittel sollen nicht verschleudert werden. Der Redner ist auch ein gebranntes Kind, wenn es um die Abstimmung zum Tram 14 geht. Dort ist genau das eingetreten, was teils mit Taktiererei oder teils bewusst angestrebt wurde. Deshalb reichen Absichtserklärungen auf Exekutiveebene nicht. Es braucht verbindliche Entscheide von Parlamenten und der Bevölkerung. Da schaut der Redner auf die rechte Seite: Die Bevölkerung soll just in dieser Thematik entscheiden – sie soll Mehrheitsentscheide fällen in dieser Diskussion, in der die Meinungen weit auseinander gehen. Man kommt ungeachtet des heutigen Beschlusses nicht darum herum (davon darf man überzeugt sein), das Volk bestimmen zu lassen. Man kann dies darum auch von Anfang an vorsehen – und dafür sorgen, dass das Volk mitentscheiden kann. Dann kann nämlich niemand mehr taktieren. Also: Die Anträge sollen erst am Schluss gestellt werden – sie sind aber im Kommissionsbericht bereits erwähnt. Die Planungsgelder sollen erst verwendet werden können, wenn rechtsverbindliche Entscheide getroffen wurden.

Der Redner ist am Morgen mit den Gedanken aufgestanden, dass er im Parlament einen Antrag stellen wird, der keine Mehrheit finden wird – er hat dennoch die Hoffnung, dass er überzeugen konnte und eine Mehrheit findet.

Die FDP-Fraktion wird der Vorlage geschlossen zustimmen und alle ergänzenden Anträge ablehnen, sagt **Christine Frey** (FDP). Man stimmt damit einer überfälligen Verbesserung der Erschliessung des Bachgrabengebiets zu, dem notabene wichtigsten und sich am besten entwickelnden Wirtschaftsgebiet im Kanton. Inhaltlich ist man aber nicht mit allem einverstanden. Es gilt, den heutigen Beschluss als Schritt in die richtige Richtung zu sehen. Für die Rednerin ist es die Art der Behandlung des Geschäfts, die Fragen aufwirft – sie sollen aufgegriffen werden, im Wissen, dass die Meinungen gemacht sind. Die vergangenen Tage haben gezeigt, wie dünn das Nervenkostüm im Moment bei vielen ist. Nur so kann man sich die sehr emotionalen Reaktionen in der Öffentlichkeit auf eine blosser Umfrage erklären. Die Umfrage ist wichtig für das weitere Vorgehen – nicht mehr und nicht weniger. Dazu später mehr.

Die Rednerin beschränkt sich auf vier Punkte: Die Vorlage zum Planungskredit sei – erstens – ein zu später Zeitpunkt für Fragen. Man behandelt heute einen Planungskredit und schon das Wort «Planung» gibt vor, dass dies der Zeitpunkt ist, damit die Parlamentarierinnen und Parlamentarier die Planung der Verwaltung beurteilen und bei entsprechenden Mehrheiten anpassen können – dies soll aber genau bei diesem Geschäft offenbar nicht so sein. Der zeitliche Ablauf dieses Geschäfts war sportlich getaktet. Die Vorlage des Regierungsrats wurde am 9. November 2021 veröffentlicht. Bereits drei Monate später (Weihnachtstage inklusive) ist der Landrat bei einem ganz grossen Brocken der Verkehrspolitik schon beschlussfähig. Der Kommissionsbericht ist genau acht Tage alt. Für eine gute Meinungsbildung in den Fraktionen ist dies sehr knapp. Ironischerweise hat man erst kürzlich im Zusammenhang mit der Behandlung von parlamentarischen Initiativen gehört, wie wichtig es doch sei, Geschäfte nicht übers Knie zu brechen. Dass es schnell ging, ist der eine Aspekt. Der andere Aspekt ist, dass Regierung und Verwaltung in der Kommission von Anfang an klar gemacht haben, dass keine Diskussion zu möglichen Änderungen erwünscht ist – immer mit dem Argument, es sei zu spät dafür. Wenn also ein beschlossenes Vorprojekt bedeutet, dass man in der Kommission und im Landrat nichts mehr dazu sagen darf, so muss man sich fragen, warum die Planungskreditvorlage überhaupt ins Parlament kommt.

Der zweite Punkt: Mit dem totalen Fokus auf das Durchbringen des Vorprojekts sind wichtige Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit nicht in die Planung eingeflossen. Das Zahlengerüst ist seit dem Vorprojekt praktisch unverändert geblieben. Man rechnet nach wie vor damit, mit flankierenden Massnahmen im ÖV und beim Langsamverkehr die zu erwartenden mehr als 40 000 Personenfahrten auf 15 000 drücken zu können. Der Rednerin fehlt der Glaube daran. Man hat Unter-

nehmen im Bachgraben besucht und die Erwartungen und Befürchtungen 1:1 mitbekommen. Alle gehen von einem leistungsfähigen Anschluss ans Autobahnnetz, also die Nordtangente aus. Alle haben Angst, dass angesichts der heute schon kritischen Situation die vorgesehene ZUBA-Erschliessung nicht ausreichen wird. Es kommt hinzu, dass viele der Unternehmen Mitarbeitende aus Frankreich und Deutschland beschäftigen, die nicht mit dem ÖV anreisen können. All dies führt zu Unsicherheiten rund um die Standortwahl – und Unsicherheit ist für die Unternehmen bekanntlich Gift. Die Dynamik im Bachgrabengebiet ist erfreulich hoch. Die letzte positive Meldung wurde erst kürzlich bekannt – dass nämlich die Firma Viollier eine Aufstockung ihres Gebäudes plant. Vor allem aber die Annahme des Quartierplans Alba im Sommer 2021 mit der Ermöglichung einer doppelten Gebäudehöhe im Bachgrabengebiet ist für die Verkehrsplanung ein klarer «Game Changer» gewesen. Weil damit von ganz neuen Gesamtzahlen an Arbeitsplätzen ausgegangen werden kann. Auch wenn sich also die Rahmenbedingungen substantiell geändert haben und sich wohl noch weiter ändern werden, will man dies offenbar zur Zeit nicht diskutieren.

Ein letztes Wort noch zur Dynamik im Bachgraben: Sie wirkt sich positiv auf den ganzen Kanton aus. Andi Trüssel hat es erwähnt – Allschwil zahlt CHF 11 Mio. an die anderen Gemeinden. Mit dem Signal, dass man nicht gewillt ist, eine gute Verkehrserschliessung zu ermöglichen, setzt man dies mittelfristig aufs Spiel.

Der dritte Punkt: Der Volkswille stützt Mobilitätslösungen. Neben dem erwähnten Alba-Referendumsentscheid in Allschwil foutiert sich die vorliegende Planung um zwei weitere Volksentscheide, nämlich das Ja zur Initiative zur Umfahrung von Allschwil, was bei über 60 % Zustimmung Verpflichtung genug wäre, in der ZUBA-Vorlage mindestens aufzuzeigen, wie und wann die Umfahrung realisiert werden soll. Spätestens aber das Ja zur Initiative zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes mit ebenfalls mehr als 60 % Zustimmung müsste als Auftrag des Souveräns gesehen werden, die Planung anzupassen. Ein Kernthema heisst dort: Der Verkehr soll aus den Dörfern hinaus. Das gelingt nicht ohne neue Verkehrsflächen für zukunftsgerichtete Mobilitätslösungen. Zwei Tunnelröhren würden Gewähr bieten, dass der Verkehr tatsächlich aus den Dörfern und Quartieren weichen kann – und dass es auf der Oberfläche zu einer Verkehrsberuhigung kommt. Es ist nicht anzunehmen, dass irgendjemand, der für die Umfahrung von Allschwil gestimmt hat, nur an eine Tunnelröhre mit Gegenverkehr gedacht hat. Die Leute wollen eine Verbesserung – und das ZUBA-Projekt reicht dafür aus Sicht der Rednerin leider nicht. Es besteht aber die Überzeugung, dass das Volk seine Entscheide auch in einem nächsten Anlauf wieder bestätigen würde.

Ein letzter Punkt: Es wäre Zeit für mutige Entscheide. Im Vorfeld zu den Kommissionssitzungen und auch jetzt zur Landratssitzung wurde hinter den Kulissen in hoher Intensität lobbyiert. Man solle Ja stimmen und den Ball flach halten, um die Strassengegner nicht zu provozieren. Man dürfe das Fuder nicht überladen – obwohl es doch um ein Projekt im wichtigsten Wirtschaftsgebiet des Kantons geht. Mit Verlaub: Das ist naiv – wer glaubt, ein Referendum wäre zu verhindern, irrt sich gewaltig. Für die Gegner des MIV ist die Konstellation schon fast paradiesisch. Mit ihrer Zurückhaltung einer Referendumsdrohung haben sie erreicht, dass man heute eine Variante mit nur einer Tunnelröhre beschliesst. Damit fahren sie einen wichtigen Teilsieg ein – man darf sicher sein, dass dies ein Teil des Kalküls beim VCS-Referendum ist. Weil man so nur gewinnen kann: Man sagt im Volksmund «Figgi und Müli». Die Strategie des leisen Durchboxens der Vorlage aus Angst vor den Verhinderungspolitikern erscheint als unehrliche Politik. Man sollte dem Volk bei diesem Projekt vielmehr offen und transparent die Frage stellen, welche Verkehrspolitik es denn will. Die Lehre aus dieser Vorlage ist klar: Es braucht mehr Realpolitik und eine mutige Vorlage für ein Mobilitätsgesamtbild – so wie es die HLS-Initiative auch fordert. Nur so kann die Bevölkerung einen fundierten Entscheid fällen, wie sie sich die Mobilität der Zukunft wünscht. Das bringt die Rednerin zur viel beachteten Umfrage, die genau diesen Zweck erfüllt – sie will die Meinung der Bevölkerung abholen. Dass Zyniker an diesem Vorgehen etwas auszusetzen haben, war zu erwar-

ten. Dass die Regierung sich zur Veröffentlichung eines Bulletins veranlasst gesehen hat, war aber doch überraschender. Wie dem auch sei – mit Blick auf die eingehenden Umfragebogen hat die Rednerin keine Angst vor einer Volksentscheid. Das Umfrageergebnis bestärkt die Rednerin in der Ansicht, dass der Landrat den Volkswillen mit dieser Vorlage nicht genügend berücksichtigt. Fortsetzung folgt.

Das linksufrige Bachgrabengebiet habe sich in den letzten Jahren rasant entwickelt, sagt **Felix Keller** (Die Mitte), und es werde sich weiterhin rasant entwickeln – und dies so eindrücklich, dass sogar das Schweizer Fernsehen den Ball aufgenommen und einen sehr guten Bericht gesendet hat. Idorsia, Johnson&Johnson, Viollier, Tropen-Institut, Skan – das sind nur einige wenige Firmen, die sich dort wohl fühlen und bleiben wollen. Nicht, weil Allschwil einen schönen Dorfkern hat, sondern weil der Standort attraktiv und regional vernetzt ist. Für diese Firmen sind die politischen Grenzen sekundär – für sie muss das Umfeld überregional stimmen. Man muss jetzt dafür sorgen, dass es für diese Unternehmen auch weiterhin und vor allem auch punkto Erschliessung stimmt. Das linksufrige Bachgrabengebiet darf nicht abgekoppelt werden. Dieser wichtige Wirtschaftsstandort schafft Arbeitsplätze in der Region, was sehr erfreulich ist. Aber klar: Das löst auch zusätzliche Mobilität aus. Das ist die grosse Herausforderung, nicht nur für Allschwil, sondern für die ganze Region. Dieser Herausforderung muss und will man sich stellen. Was Allschwil richtig gemacht hat: Man hat im linksufrigen Bachgrabengebiet keine publikumsintensiven Einrichtungen wie etwa Supermärkte etc. gewollt. Das hat man raumplanerisch richtig aufgegleist. Es hätte ansonsten wirklich ein Problem bezüglich Mobilität gegeben. Die grossen Firmen, die sich angesiedelt haben, wissen aber auch, dass nicht alle Arbeitnehmenden mit dem privaten Auto zur Arbeit kommen können. Darum hat Allschwil im Jahr 2018 ein Gesamtmobilitätskonzept erarbeitet – und die Gemeinde fordert auch immer ein Mobilitätskonzept bei Quartierplanungen.

Das Ziel ist es, dass die zusätzliche Mobilität möglichst über den ÖV oder den Langsamverkehr abgewickelt wird. Das ist richtig und wichtig. Aber nur mit dem ÖV und dem Velo geht es leider nicht. Die Laborproben von Viollier oder die Abfallentsorgungsmengen der Swiss Recycling SRS müssen nunmal mit Autos oder Lastwagen über die Strasse transportiert werden. Für diese Zwecke muss man Lösungen finden. Hier ist der Zubringer Allschwil ein wichtiges Schlüsselprojekt für ein wirksames Verkehrskonzept. Durch die Verkehrsverlagerung auf den Zubringer werden die lokalen Strassen durch die Wohnquartiere in Richtung Basel massiv entlastet. Das ist wichtig für die Verkehrssicherheit – vor allem, wenn man bedenkt, dass die Hegenheimerstrasse von Schulkindern tagtäglich unter dem Schutz von Verkehrskadetten gequert werden muss. Es sieht immer «gfürchig» aus, wenn man einen grossen Kieslaster der Firma Kibag in den Kreisel beim Felix-Platter-Spital fahren sieht, der zum Autobahnzubringer Luzernerring gelangen will. Diese Laster gehören direkt auf den Zubringer.

Das Projekt, man hat es gehört, schafft vor allem Freiraum für den ÖV. Heute schon gibt es fünf Buslinien, die ins Bachgrabengebiet führen. Der Bus bleibt aber leider in Richtung Basel West im Stau stehen. Bald kommt noch die Verlängerung der Buslinie 64 – dank der finanziellen Unterstützung von Allschwil. Und es wäre wünschenswert, wenn der Bus den Fahrplan dann auch einhalten kann. Das erst macht den ÖV attraktiv. Mit dem Zubringer Allschwil kann auch die Umfahrungsstrasse von Hegenheim direkt angeschlossen werden, was wiederum eine grosse Entlastung beim Zoll Grabenring bringen wird – und den MIV auf die richtigen Bahnen lenkt.

Es ist wirklich erfreulich, dass die Absichtserklärungen mit dem Kanton Basel-Stadt und dem Elsass zustande gekommen sind – und die Aufgaben klar verteilt wurden. Basel-Stadt treibt den ÖV voran, Allschwil hat beim Hegenheimermattweg schon die Vorarbeiten bezüglich Koffierung und Masten geleistet. Baselland seinerseits sorgt dafür, dass der Zubringer realisiert wird. Seither geht es schnell vorwärts bezüglich der besseren Erschliessung am linksufrigen Bachgraben. Das zeigt doch, dass die regionale Zusammenarbeit und der Wille dazu eminent wichtig sind; damit es vor-

wärts geht. Die Aufgaben müssen aber klar aufgeteilt sein. Sonst behindert man sich nur gegenseitig. Man kann nicht warten, bis Basel mit dem Tram vorwärts macht. Die ergänzenden Anträge sind deshalb eine reine Alibiübung und eine Verzögerungstaktik bis zum St. Nimmerleinstag. Wenn es dem Landrat ernst ist mit dem Mobilitätskonzept, muss er jetzt deutlich Ja sagen zu diesem Projektierungskredit. Damit setzt man im Baselbiet ein deutliches Zeichen an die Partner in Basel-Stadt und im Elsass – man erledigt seine Hausaufgaben. Dass es Allschwil ernst ist mit dem Mobilitätskonzept, hat die Gemeinde bereits gezeigt – indem sie selber in die Schatulle gegriffen und CHF 85 000 für einen Probetrieb des Busses 64 bereit gestellt hat.

Fazit: Der Zubringer Bachgraben ist ein Meilenstein in diesem regionalen Mobilitätskonzept und beinhaltet drei wichtige Punkte: Die Erschliessung des Bachgrabengebiets wird verbessert, die Verkehrssicherheit auf den lokalen Strassen wird erhöht – und die Lebensqualität entlang der Strassen wird gesteigert. Dank dem Zubringer können die angedachten ÖV- und Velo-Massnahmen umgesetzt werden, die zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils zu Gunsten des umweltfreundlichen Verkehrs und so zu einer klimaschonenden Mobilität beitragen – das sind die Worte des baselstädtischen Regierungsrats an den Grossen Rat. Das sind auch die Argumente, die ausschlaggebend sind, dass die Fraktion Mitte/glp den Projektierungskredit einstimmig unterstützt und alle weiteren Anträge ablehnt. Die aufgezählten Argumente sollten auch für Links-Grün überzeugend sein.

Jan Kirchmayr (SP) will mit einigen Mythen aufräumen. Etwa zur Aussage, man habe erst seit November 2021 Kenntnis vom Projekt. Die ehemalige FDP-Regierungsrätin Sabine Pegoraro hat das Projekt im Juni 2019 vorgestellt – und die damaligen Pläne sind im Vergleich zu heute fast gleich. Man hätte sie anschauen können. Die BPK wurde zumindest per Mail darüber informiert – und die Pläne sind auch öffentlich. Man hatte also Kenntnis davon. Es ist auch falsch, zu sagen und zu behaupten, man habe zu wenig Zeit gehabt, um sich einzubringen – und dann die zwei weiteren Spuren zu fordern. Die Kritik, dass das Projekt in der BPK zu schnell behandelt wurde, ist nachvollziehbar. Der Redner hätte gerne länger darüber diskutiert. Am Redner ist das bekanntlich nicht gescheitert; wenn man an die damaligen Diskussionen zurückdenkt. Sodann müsste man sich vielleicht entscheiden, ob es eine Hochleistungsstrasse ist oder nicht. Wenn es eine solche Strasse ist, dürfte man sie kaum auf städtischem Boden bauen – ein Blick ins baselstädtische Umweltschutzgesetz lohnt sich diesbezüglich; dort stehen einige ganz klare Aussagen zu den Hochleistungsstrassen. Dessen muss man sich bewusst sein. Und zum Schluss – es ist immer noch nicht zu verstehen: Wenn die rechte Seite so unzufrieden ist – warum stellt sie dann keinen Antrag?

Werner Hotz (EVP) wohnt sehr nahe beim Bachgrabengebiet – und sieht jeden Tag auf die Auto-kolonnen auf dem Hegenheimermattweg. Das ist heute schon die Realität. Wenn eines Tages 10 000 Arbeitsplätze bestehen, wird sich das Verkehrsproblem zuspitzen. Der Autoverkehr ist auch in Allschwil ein Problem – und es muss gelöst werden. Insgesamt ist zum Projekt, das hier vorgestellt wird, keine Alternative zu sehen. Kurz- und mittelfristig hilft das Projekt. Das neu propagierte «Bachgraben plus» hingegen ist de facto ein «Bachgraben minus». Die ganze Planung würde über den Haufen geworfen. Man müsste wieder bei null starten. Eine vierspurige Autobahn würde zudem sicher noch mehr Verkehr anziehen. Das will niemand in diesem Saal. Parallel zur Strasse muss natürlich der ÖV sowie der Velo- und Fussgängerverkehr vorangetrieben werden. Zu den Anträgen von Karl-Heinz Zeller: Sie sind von der Logik her durchaus sinnvoll, in der Realität aber nicht umsetzbar. Wenn alle auf einander warten müssen, passiert gar nichts – das kann man sich hier nicht leisten. Darum wird der Redner die Vorlage unterstützen.

Die Meinungen dürften gemacht sein, schliesst **Bálint Csontos** (Grüne) an Christine Frey an. Das sieht der Redner auch so. Dennoch soll ein Einblick geboten werden, wie man das Thema auch

angehen kann. Dafür sieht sich der Redner mandatiert. Zeit hat man im Prinzip keine, denn die Arbeitsplätze bestehen oder entstehen in den nächsten Wochen, Monaten und Jahren. Wenn man sagt, dass man die Strasse für die Arbeitsplätze bauen muss, hätte man vor zehn Jahren bauen müssen. Auch in anderer Hinsicht hat man keine Zeit mehr – was das Klima angeht. Wenn man jetzt über einen Planungskredit für eine Strasse befindet, die 2030 in Betrieb gehen soll, dann ist das widersprüchlich – wenn man die Klimaziele anschaut, die verpflichtend sind (die Regierung hat dies ja anerkannt). Betroffen ist nämlich genau der Zeitraum, in dem man definitiv keine Zeit mehr hat. Man muss jetzt, im laufenden Jahrzehnt, für das Klima handeln. Spätere Generationen werden sich an den Kopf fassen, wenn sie zurückschauen und sehen, dass man 2022 den Magen hatte, eine neue Hochleistungsstrasse zu bauen. Das führt zum Risikoaspekt. Wobei es zum Risiko-Management nicht viel zu sagen gibt – es existiert keines. Der Hinweis ist wichtig, weil der Landrat daran ist, mit einem einzigen Projekt einen sehr grossen Teil der Investitionen des Kantons zu belegen. Das heisst: Man gibt einen grossen Teil der Investitionen in ein einziges Projekt, das ein sehr hohes Risiko des Scheiterns in sich trägt. Das gilt unabhängig von den Meinungen in diesem Saal; der Redner ist gegen das Projekt, andere sind dafür. Man hat das Gelingen aber nicht in der Hand – das ist der springende Punkt. Es gibt eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt aus rechtlichen, politischen oder vielleicht auch aus technischen Gründen, die man nicht beeinflussen kann, scheitern wird – die Einwohner eines anderen Kantons haben dies in der Hand. Darum würde es dem Landrat gut anstehen, wenn er einen Ausstieg geplant und einen Alternativplan hätte, wie man die Ressourcen sonst im Interesse dieses Kantons verwendet. Das liegt auch in der Verantwortung der Regierung.

Unter strategischen Gesichtspunkten ist es auch interessant zu beobachten, dass man die Standortförderung für ein hochtechnologisches Arbeitsgebiet zum Vorwand nimmt, um die Auftragsbücher einer archaischen Industrie – der Tiefbaubranche – zu füllen; mit ziemlich transparenten Manövern notabene. Wie gesagt: Es sollte ein Einblick geboten werden – dieser muss nicht überzeugen, das ist klar. Ein Punkt aber, der persönlich etwas betroffen macht. Der Landrat hat 2019 – also in der aktuellen Zusammensetzung – bei der Behandlung einer der ersten Vorstösse beschlossen, dass in den Regierungsvorlagen eine Klimafolgenabschätzung enthalten sein muss. Einstimmig wurde dies beschlossen. Die BUD nimmt sich nun das Recht heraus, dies zu ignorieren – und zwar ziemlich konsistent. Man hat hier erneut eine Vorlage aus der BUD, welche das Klima betrifft – und das Wort «Klima» kommt nicht vor. Das ist doch etwas empörend – und Grund genug, die Vorlage abzulehnen.

Andreas Bammatter (SP) stellt fest, es sei zwar schon mehrmals gesagt worden, dennoch könne es nicht oft genug betont werden: Allschwil steht zum Bachgrabengebiet, inklusive der Weiterentwicklung. Dies bedeutet mehr Arbeitsplätze, aber auch mehr Infrastruktur. Folglich müssen alle Verkehrsträger gleich gefördert und ausgebaut werden. Allschwil hat bereits eindrücklich bewiesen, dass die Gemeinde den Verkehr sehr ernst nimmt. Es bestehen schon fünf Querungen über die Baslerstrasse zum 6er Tram bzw. zum 48er Bus. Die Parkallee, die Verbindungsstrasse zwischen Basel und Allschwil, wird aktuell saniert und erneuert. Und auch beim 64er Bus wurden neue Wege beschritten: Hier hat erstmals eine Gemeinde zusammen mit dem Nachbarkanton Basel-Stadt Geld für den ÖV in die Hand genommen. Damit wurde ein wichtiger Beitrag zu dieser Verkehrsthematik geleistet und alle Beteiligten haben erfolgreich gezeigt, dass ein achtsamer Umgang miteinander besteht. Zusammen geht es besser als gegeneinander. Als Landrat und Gemeinderat hat der Redner selbst erst am vergangenen Dienstag erfahren, was Florian Spiegel, der selbst Einwohnerrat in Allschwil ist, ohne Konsultation der anderen Landratsmitglieder aus Allschwil und ohne Rücksprache mit dem Gemeinderat, mit seinem Komitee im Schilde führt. Unterdessen haben – Gott sei Dank – Gespräche stattgefunden. Aber gerade bei so wichtigen und vor allem bikantonalen Themen ist das Vorgehen aus Sicht von Allschwil höchst ungeschickt und kann

sogar als fahrlässig bezeichnet werden. Es ist unwürdig, solche Störmanöver kurz vor der entscheidenden Landratssitzung ins Spiel zu bringen. Die Reaktionen sind dementsprechend polarisiert ausgefallen. Im Bericht an den Landrat steht: « Von allen geprüften Varianten erreicht das gewählte Projekt diese Ziele am besten. Das Projekt ist mit weiteren Verkehrsmassnahmen im Umfeld abgestimmt und wurde in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Frankreich erarbeitet. ». Was jetzt gefordert wird – der Einbezug der Zukunft – ist unsensibel, Auto-fokussiert und ein Schnellschuss, welcher die Schritt für Schritt erarbeitete Zusammenarbeit zwischen den politischen Interessensgruppen über kantonale und nationale Grenzen hinweg mit dem Vorschlaghammer fast zunichte gemacht hätte. Es muss noch einmal betont werden: Wenn man das prosperierende Bachgrabengebiet von nationaler Bedeutung ernst nimmt, dann muss man endlich zusammenarbeiten. Genau so, wie Allschwil es mit seiner Verkehrspolitik gezeigt hat. Man darf weder der Autolobby noch dem VCS folgen, welche mit ihren überzogenen Forderungen niemandem einen Gefallen tun. Im Gegenteil, sie zerstören damit die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Es wird gebeten, der vorliegenden Vorlage ohne Änderungen zuzustimmen. Alles andere ist Mumpitz.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) stellt fest, dass er und Felix Keller etwas gemeinsam haben und etwas nicht. Beide stehen hinter dem Konzept. Nur leider wird heute nicht über das Konzept abgestimmt. Heute muss man ja sagen zu einem ersten Schritt. Im Wissen darum, was die Politik alles noch zu bieten hat. Dieser Gedanke hat Karl-Heinz Zeller dazu gebracht, seinen Vorschlag zu machen. Damit endlich klar ist, dass alle Beteiligten dem Projekt zustimmen müssen. Das ist auch der Unterschied zwischen der Haltung des Redners und jener von Felix Keller. Heute kann der Landrat ja zur Strasse sagen. Aber nicht ja zum Konzept. Alle glauben, hoffen und machen alles. Aber das reicht nicht. Auch eine Absichtserklärung reicht nicht. Es braucht verbindliche Entscheidungen. Und noch als letzter Punkt: Der Landrat muss jetzt nicht warten und nichts machen. Sonst hätte man einfach gegen den Planungskredit stimmen und das Geschäft zurückweisen können. Der Antrag der Grüne/EVP-Fraktion ist ein konstruktiver Vorschlag, welcher fordert, dass die Gelder dann freigegeben werden, wenn die anderen ihre Arbeit getan haben. Das ist äusserst konstruktiv.

Klaus Kirchmayr (Grüne) merkt an, es sei nicht ganz unterwartet, dass in der Debatte viele Emotionen vorhanden seien. Es wäre überraschend, wenn es bei einem Strassenprojekt nicht so wäre. Es lohnt sich dennoch, einen Schritt zurück zu machen und zu schauen, wo der Kanton in dem Projekt «Erschliessung des Bachgrabengebiets» steht. Dem ist vorzuschicken, dass der Redner sowie eine deutliche Mehrheit in der Grüne/EVP-Fraktion die Notwendigkeit anerkennen, eine sinnvolle, moderne Erschliessung des Gebiets zu machen. Diese Notwendigkeit ist auch vom Baselbieter Volk legitimiert. Zu Beginn des Ganzen stand eine Volksinitiative, so wie es Christine Frey richtig gesagt hat. Man kann auch dem Regierungsrat nicht vorwerfen, er habe nicht richtig gearbeitet. Der Regierungsrat hat den Auftrag, den er zuerst vom Volk und danach vom Parlament erhalten hat, aufgenommen. Jetzt, nach etwa fünf Jahren, ist der erste Schritt erreicht: Es liegt ein Projektierungskredit in Höhe von CHF 16 Mio. vor. Darüber wird heute im Landrat abgestimmt. Über nichts Anderes. Es wird nicht über die Anzahl Spuren oder das Material der Strasse entschieden, sondern nur über Geld. Und es wird nicht das letzte Mal sein, dass in dieser Angelegenheit über Geld entschieden wird. Der Landrat wird dann auch über den Baukredit – den wirklich grossen Betrag in der Grössenordnung von CHF 300 bis 400 Mio. – beschliessen. Auch dann ist es möglich, dass am Schluss doch noch der Souverän darüber entscheiden will. In aller Regel läuft das so, z.B. auch beim Tram 14, bei dem es finanziell um eine ähnliche Grössenordnung ging. Es passiert selten, dass im Parlament so viel Geld gesprochen wird, ohne dass es dazu eine Volksabstimmung gibt. Aktuell befindet man sich eher noch am Anfang des Projekts und nicht so weit, dass gleich der Betonmischer und die Bagger auffahren. Es ist sogar nur ein Teilprojekt der Erschliessung, nämlich der Strassenteil. Auf der anderen Seite ist auch klar, dass die Strasse und

der Tunnel über das Territorium eines anderen Kantons führen. Und Klaus Kirchmayr kann sich kaum vorstellen, dass dies niemanden in Basel-Stadt stört. Und wenn etwas stört, dann führt das mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu einer Volksabstimmung, auch in Basel-Stadt. Ganz nüchtern betrachtet, ist das Geld, welches der Landrat heute allenfalls spricht, Risikokapital. Der Landrat macht Vorarbeiten. Aber die Wahrscheinlichkeit, dass diese am Schluss zu einer Strasse führt, ist nicht 100 %. Es besteht ein gewisses Risiko, dass das Projekt scheitert. Unglücklich ist, dass jetzt im Landrat nur über einen Teil des Konzepts abgestimmt wird beziehungsweise nur ein Teil davon zur Debatte steht. Dies aus dem Grund, weil versucht wurde, allen Beteiligten ein Stück des Kuchens zu übertragen: Basel-Stadt das Tram und Allschwil das Velo. Damit wird jedoch die Chance vergeben, dass der Kanton Basel-Landschaft das Risiko selbst managen kann. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass der Kanton am Schluss mit gar nichts dasteht. Weder mit einer Strasse noch mit einem Tram oder einem Veloweg. Dieses Risiko ist real. Der Regierungsrat tritt heute vor den Landrat und sagt, er habe alles gemacht, was möglich sei. Es sei ein Deal mit dem Kanton Basel-Stadt ausgearbeitet worden. Aber wer die Geschichte von Bauprojekten, egal ob von Strassen oder Trams, in Baselland oder Basel-Stadt betrachtet, der weiss, dass dieses Thema irgendwann mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vor das Volk kommt. So funktioniert das System, und das ist auch richtig so. Jeder Gemeindepräsident weiss aus leidvoller Erfahrung, dass trotz aller Experten am Schluss nur das Akzeptanz findet, was eine Mehrheit im Volk findet. Leider Gottes wird das in Bezug auf das Bachgrabengebiet nicht nur das Baselbieter Volk sein, sondern am Schluss auch das Baselstädtische Volk. Es ist deshalb wenig hilfreich, zu sagen, dass der Kanton Basel-Landschaft eigentlich eine grössere Strasse will. In der Volksabstimmung, die dann im Nachbar-kanton kommt, wird das sehr genau unter die Lupe genommen. Es ist deshalb schwierig, dass der Kanton Basel-Landschaft keine Alternative zu den drei Teilen der Erschliessung hat. Es gibt das Velo, das Tram und die Strasse. Aber der Redner würde gerne auch Ideen sehen zu einem Bahnhof in Allschwil beim Morgartenring. Das wäre ein Projekt, welches ein Stück weit unabhängig ist und definitiv auch eine Art Risikomanagement für diesen Bereich darstellen würde. Vielleicht kann der Regierungsrat heute dazu etwas sagen und aufzeigen, ob er in diese Richtung denkt. Es ist wichtig, dass der Landrat sich bewusst ist, dass erst ein Drittel des ganzen Wegs erreicht ist. Das Projekt birgt, unabhängig von den politischen Ansichten, signifikante Risiken. Primär sind es politische Risiken und es wird gemäss der Einschätzung des Redners mindestens noch einmal vor dem Souverän im Kanton Basel-Landschaft und vor allem im Kanton Basel-Stadt landen. Entsprechend ist es sinnvoll, wenn nicht die Hände in den Schoss gelegt, sondern vorwärts gemacht wird. Beispielsweise mit einem Bahnhof Allschwil. Allschwil ist die grösste Stadt in der Schweiz ohne eigenen Bahnhof. Das sollte eigentlich priorisiert werden.

Robert Vogt (FDP) unterstreicht, dass das Arbeitsplatzgebiet im Bachgraben von grösster Bedeutung für Allschwil und sicher auch den Kanton sei. Um den Verkehr dort anzubinden, braucht es dringend den ZUBA. Die Sorge der Grünen, dass der Langsamverkehr oder der ÖV nicht gefördert werden, ist völlig unbegründet. Dafür braucht es heute im Landrat keine zusätzlichen Anträge. Eine Strasse stellt nicht nur eine einzelne Lösung dar. Sie ist ein Verbundsystem. Und selbstverständlich wurde auch in Allschwil berücksichtigt, dass der Langsamverkehr, zu dem auch der Fussverkehr zählt, sowie der ÖV gestützt werden. In diesem Bereich sollen Ausbauten vorgenommen werden. Die Gemeinde hat bereits Gelder gesprochen, damit diese Dinge schon dieses Jahr eingeführt werden und nicht erst 2023. An dieser Stelle soll auch der Bau- und Planungskommission für den sehr wohlwollenden Bericht gedankt werden. Der Redner hofft auf die Unterstützung des Landrats für die Vorlage.

Florian Spiegel (SVP) zeigt sich überrascht, was eine Unterschrift unter einem Dokument alles auslösen könne und wer sich berufen fühle, einem unabhängigen Landratsmitglied mitzuteilen, was erlaubt sei und was nicht. Zur Thematik ZUBA und zweite Röhre: Das Ganze hat einen Zu-

sammenhang. Und wenn man sich in die Einwohnerratsprotokolle der Gemeinde Allschwil einliest, stellt man fest, dass das, was der Redner mit der zweiten Röhre anstrebt, von der anderen Seite in der Verkehrspolitik der Gemeinde genauso verfolgt wird. Es war interessanterweise die SVP, welche im Einwohnerrat den Antrag auf eine stärkere Regulierung des MIV in den Quartierplänen gestellt hat. Es waren notabene die Grünen und die SP, welche die stärkere Regulierung des MIV in Allschwil nicht wollten. Das muss ganz klar festgehalten werden. Die zweite Röhre wird grundlos verteufelt, weil unterstellt wird, dass damit der MIV ausgebaut werden soll. Aber Florian Spiegel hat überall ganz klar und unmissverständlich gesagt, dass die zweite Röhre eine Möglichkeit für zukunftsgerichtete Verkehrsträger oder für eine ÖV-Vorzugroute biete. Es werden ganz konkrete Beispiele aufgeführt, nicht so wie von der Gegenseite, welche ständig einfach nur sagt, man müsse den ÖV stärker miteinbeziehen. Immerhin liegt jetzt ein konkreter Vorschlag auf dem Tisch. Zu Karl-Heinz Zeller und den angesprochenen unterschiedlichen Konzepten: Der Redner versteht das Konzept der Grünen in der Politik im Bereich Bachgraben nicht. Die Grüne Partei lehnte das Projekt ALBA ab, weil das Gebiet nicht erschlossen war. Jetzt soll es erschlossen werden, aber jetzt lehnt die gleiche Partei die Erschliessung ab. Und wenn wie beim 14er Tram der ÖV eingebunden werden soll, so gibt es von dieser Partei wieder eine Ablehnung. Die Grünen lehnen anscheinend generell einfach gerne alles ab. Oder welches Konzept oder welche Strategie steht dahinter? Diese ist nicht ersichtlich, wenn man verfolgt, wie dieser Bereich von ihnen in den letzten Jahren bewirtschaftet wurde.

Zu Andreas Bammatter: Es ist bekannt, dass er Landrat und Gemeinderat ist. Diese Vermischung von Exekutive und Legislative ist sowieso grundsätzlich ein Thema, über das man einmal diskutieren müsste. Die Vermischung ist nicht nur nützlich und dienlich für den Kanton. Mit einer Entflechtung gäbe es auch Platz für neue und frische Kräfte. So oder so war dem Redner nicht bekannt, dass er als Landratsmitglied in Zukunft dem Allschwiler Gemeinderat Bericht erstatten muss über seine Vorstösse im Landrat. Jedem freien Bürger steht zu, dass er so abstimmt, wie er will. So steht es auch jedem Landrat zu, die Politik zu betreiben, die er richtig findet, ohne sich den Goodwill oder die Zustimmung vom zuständigen Gemeinderat abholen zu müssen.

Zu Jan Kirchmayr: Dieser hat gesagt, es sei schlechter Wahlkampf, wenn heute keine Anträge eingebracht werden. Nachdem die Unterschrift von Florian Spiegel bekannt wurde und der Regierungsrat sich genötigt sah, eine Stellungnahme zu veröffentlichen, wurde Florian Spiegel während rund vier Stunden mit Telefonaten bombardiert. Unter anderem von Leuten aus der Mitte-, der SP- und Grünen/EVP-Fraktion, welche darum gebeten haben, dass kein Antrag eingereicht wird. Wenn nun Jan Kirchmayr heute im Landrat sagt, dies sei schlechter Wahlkampf – nachdem er Leute geschickt hat um Florian Spiegel zu bitten, keinen Antrag einzureichen – dann ist das ein schlechter Witz. Entweder hat Jan Kirchmayr keine Ahnung, was in der eigenen Fraktion vor sich geht oder es ist heuchlerisch. Der angesprochene Parlamentarier darf selbst entscheiden, welches von beidem hier zutrifft.

Martin Dätwyler (FDP) hebt hervor, die Erschliessung des Bachgrabengebiets sei eines der ganz zentralen Anliegen der Infrastrukturentwicklung, welche sich auch die Wirtschaft wünsche. Über die Zahlen wurde bereits viel gesagt, aber ohnehin reicht es auch, einen Augenschein vor Ort zu nehmen. Die Dynamik und die Entwicklung auf dem Areal sind sofort ersichtlich. Leider hat der Kanton es bis heute nicht geschafft, die Dynamik der Wirtschaftsentwicklung in die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen – unabhängig von MIV, ÖV oder Langsamverkehr – zu übertragen. Diesbezüglich ist man zehn Jahre im Verzug. Dafür gibt es eine gelbe Karte, hier hat der Kanton seine Hausaufgaben nicht gemacht. In den letzten Monaten hat der Regierungsrat das Vorhaben ZUBA vorangetrieben. Es wurden Planungen und Vorprojekte lanciert und Absprachen mit den Nachbarn Basel-Stadt und Frankreich getroffen. Es wurde ein Vorhaben gezimmert, welches die unmittelbaren Bedürfnisse sicher zu befriedigen mag. Ja, es handelt sich um einen Kompromiss

und es braucht noch viel Arbeit, um das Projekt weiter voranzutreiben, zu verfeinern, abzustimmen und den Anforderungen an Funktionalität und Aufwärtskompatibilität gerecht zu werden. Und genau für diese Folgearbeiten braucht der Kanton die Projektierungsmittel. Der Landrat muss mit den Projektierungsmitteln klar signalisieren, dass er es mit dem Projekt ZUBA ernst meint und dass es definitiv lanciert werden soll. Auch gegenüber den Partnern Basel-Stadt und Frankreich muss deutlich signalisiert werden, dass der Kanton Basel-Landschaft das Projekt gemeinsam und entschlossen vorantreiben will. Letztendlich ist es auch zentral, dass heute der Kredit gesprochen wird, damit man allenfalls von Bundesmitteln profitieren kann. Werden die Mittel heute nicht gesprochen, dann wird die Beurteilung des Projekts auf Bundesebene ganz sicher so ausfallen, dass es aus dem A-Horizont des Agglomerationsprogramm 4 rausfällt. Wenn es darum geht, Bundesmittel zu beantragen, ist Uneinigkeit in der Region bei solchen Projekten Gift. Das muss der Landrat begreifen und jetzt zusammenstehen. Und schliesslich, wenn auch verspätet aber hoffentlich noch nicht zu spät, die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Bachgraben-Areals zu sichern. Wenn der Landrat heute aus ideologischen, macht-, verkehrs-, parteipolitischen oder anderen Gründen die Vorlage ablehnt, dann hat er klar eine rote Karte verdient. Das Resultat wäre Stillstand anstatt Entwicklung und das will sicher niemand. Deshalb soll der Vorlage ganz klar zugestimmt werden.

Thomas Eugster (FDP) erklärt, die Raumplanung sowie das zur-Verfügung-stellen und das Betreiben von Infrastruktur seien Kernaufgaben des Staates. Im Bachgrabengebiet hat der Staat es schlicht und ergreifend verpasst, diese Aufgabe zu erfüllen. Das verdient, wie der Vorredner es ausgedrückt hat, eine gelbe Karte. Das hat auch das Volk gemerkt und es hat dementsprechend der Initiative für einen Zubringer zugestimmt. Der Staat, also der Regierungsrat und der Gemeinderat, hat das ernst genommen. Allschwil hat ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches Hand und Fuss hat. Dieses – das ist besonders wichtig –berücksichtigt alle Verkehrsträger. Allschwil hat die Aufgabe der Raumplanung erfüllt, indem die Gemeinde nur solche Unternehmen in diesem Gebiet ansiedeln lässt, welche nicht viel Publikumsverkehr erzeugen. Allschwil hat seine Hausaufgaben gemacht und ein Gesamtkonzept erstellt, welches alle Verkehrsträger miteinbindet. Die Gemeinde hat das Konzept zudem soweit als möglich schrittweise umgesetzt. Man sieht jetzt, dass die «richtigen» Unternehmen in das Bachgrabengebiet kommen. Die Lage des Gebiets ist staatspolitisch schwierig. Es geht über die Kantons- und Landesgrenze hinaus. Auch hier hat der Regierungsrat seine Hausaufgaben gemacht. Er hat die Absichtserklärung mit Basel-Stadt zustande gebracht. Diese beinhaltet eine klare Aufgabenteilung. Mit dem Gesamtkonzept sind beide Kantone einverstanden und dieses wiederum stimmt überein mit dem Mobilitätskonzept der Gemeinde Allschwil. Wichtig ist, dass es jetzt vorwärts geht. Die Entwicklung läuft rasant. Man muss unbedingt mit der Infrastruktur nachziehen. Sonst gibt es die rote Karte. Die Vorlage für den Planungskredit wurde der BPK vorgelegt und die Kommission hat klar erkannt, dass das Projekt zukunftsgerichtet ist. Wenn es einmal nötig sein sollte, wäre das Projekt auch ausbaubar. Das alles hat die Kommission umfassend analysiert. Deshalb ist es nicht zielführend, wenn zu diesem Zeitpunkt Umfragen für eine zweite Röhre gemacht beziehungsweise eine zweite Röhre gefordert wird. Ebenso wenig ist es zielführend, wenn jetzt versucht wird, im Planungskredit eine Abhängigkeit zu schaffen mit den weiteren Planungen betreffend ÖV und der Veloroute. Es gibt eine klare Aufgabenteilung und jeder Beteiligte muss nun seine Hausaufgaben machen und vorwärts gehen. Deshalb sollte der Landrat jetzt diesem Planungskredit so zustimmen, wie er vorliegt und ohne Zusatzanträge.

Marco Agostini (Grüne) hält es für schwierig, nach knapp 20 Rednerinnen und Rednern noch neue Argumente vorzubringen. Dafür hat man am Schluss der Rednerliste den Vorteil, dass man auf einige der erwähnten Punkte noch eingehen kann. Zu Florian Spiegel: Bereits bei der Abstimmung über die Tramlinie 14 stand der Redner in seiner Partei relativ allein da. Die Grüne/EVP-Fraktion war klar dafür. Wenn Florian Spiegel jemandem

vorwerfen will, dass er nicht wisse, was er wolle, dann müsste er das nur an Marco Agostini gerichtet machen. Die Grünen wussten damals sehr wohl, was sie wollen. Der Votant selbst hat vor 40 Jahren bei der Ciba Geigy im Klybeck gearbeitet. Damals war er immer mit dem Auto unterwegs, nur leider hat er keinen Parkplatz erhalten. Ciba Geigy wusste schon damals, obwohl sie nicht im linken politischen Spektrum anzusiedeln waren, dass es nicht zukunftsgerichtet ist, Parkplätze zu schaffen. Sie wollten, dass die Angestellten den ÖV benutzen. Auch Marco Agostini hat die über 50 Minuten Arbeitsweg mit dem ÖV auf sich genommen, weil es ein guter Arbeitgeber und eine spannende Stelle war. Und heute verhält es sich gleich mit den Unternehmen im Bachgrabengebiet. Diese interessiert der Anschluss an die Autobahn und eine schnelle Autoverbindung nicht. Sie haben sich dort angesiedelt, weil es ein sehr attraktives Areal ist. Hätten diese Unternehmen unbedingt einen Tunnel und einen Autobahnanschluss gewollt, hätten sie einen anderen Standort ausgewählt. Wenn der Kanton das Areal noch attraktiver machen will, dann kann er dies tun – wie Christine Frey erwähnt hat – indem er überdenkt, ob es wirklich der richtige Weg ist, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus Frankreich und Deutschland anzulocken, welche in der Schweiz nur eine Quellensteuer von 4-5 % zahlen und sonst alles im Ausland ausgeben.

Obwohl es schwierig sei, fast am Ende der Rednerliste noch etwas zu sagen, möchte **Rolf Blatter** (FDP) dennoch einige Punkte anfügen. Bereits mehrmals wurde gesagt, dass der ZUBA und das Bachgrabengebiet für die wirtschaftliche Entwicklung wichtig seien – es gibt bereits Arbeitsplätze und es werden weitere dazukommen. Die daraus resultierenden Steuereinnahmen werden über den kantonalen Finanzausgleich im ganzen Kanton verteilt. Allschwil zahlt alleine CHF 11-12 Mio. in den kantonalen Finanzausgleich ein. Christine Frey hat bereits zu Beginn gesagt, dass die FDP-Fraktion das vorliegende Projekt einstimmig unterstützen und alle Anträge ablehnen wird.

Die Aussage von Jan Kirchmayr, dass möglicherweise auf den ZUBA verzichtet werden könnte, wenn rechtzeitig und mehr in den ÖV investiert worden wäre, deutet leider darauf hin, dass wieder versucht wird, den einen Verkehrsträger gegen den anderen auszuspielen. Das soll nicht so sein, denn das Verkehrsvolumen kann nur bewältigt werden, indem alle Verkehrsträger aufeinander abgestimmt dimensioniert werden. Mit der Aussage wird auch negiert, dass der MIV nach wie vor einen Anteil von 80 % der Personenkilometerleistung ausmacht, und zwar seit 15 Jahren unverändert. Der MIV geht nicht zurück. Würden alle dem linken Traum nacheifern und mit Rollschuhen und Velos zur Arbeit fahren, gäbe es eine messbare Veränderung. Diese gibt es jedoch nicht. Auch Elektroautos brauchen eine Strasse und können nicht fliegen.

Es wurde gesagt, der Kanton Basel-Stadt habe nicht Stellung nehmen können. Diese Meinung teilt der Redner nicht, denn es gibt Absprachen mit der Basler Regierung, und auch diese Regierungsräte werden vom Volk gewählt und sind ermächtigt, Entscheide zu fällen und Vereinbarungen zu treffen. Das Volk wird somit nicht aussen vor gelassen.

Der Redner ist auch nicht sicher, ob der Hinweis auf den Wahlkampf angebracht ist. Bei einem Stück Strasse von zwei Kilometern Länge von Strassengigantismus zu sprechen, ist wohl eher als Wahlkampf zu bezeichnen. Der Kanton verfügt über ein Hochleistungs- und Kantonsstrassennetz von vielen tausend Kilometern. Es geht um eine dringend notwendige Ergänzung von gut zwei Kilometern.

Wer hat Bálint Csontos das Mandat erteilt, das Thema Klima immer wieder vorzubringen? Träumt er davon, dass das Baugeschäft mit dem Leiterwagen ins Bachgrabengebiet betonieren geht? Das erscheint weltfremd.

Es wurde gesagt, dass es Verkehrsinfrastrukturen generell schwer haben, in der ganzen Schweiz, aber auch im Kanton – beispielsweise das Tram 14 und der Margarethenstich. Mit dem vorliegenden Projekt soll keine Strasse auf Halde gebaut werden, sondern gebaut werden soll das, was technisch machbar und politisch durchsetzbar ist. Das gilt auch im Hochbau: Bevölkerungswachstumsprognosen besagen, dass man in Muttenz in 50 Jahren wahrscheinlich ein weiteres Schul-

haus braucht. Das wird auch nicht heute, sondern erst in 50 Jahren gebaut. Die FDP-Fraktion wird jetzt auch keine zweite Röhre verlangen. Die Fahrtenzahlen stimmen mit der Arealbelegung überein. Auf der Basis dieser Prognosen wurde das Projekt erarbeitet. Nicht nur im Hochbau, sondern auch im Tiefbau kann man nachrüsten: Es wurde eine zusätzliche Röhre beim Baregg- und beim Belchentunnel gebaut, eine ist im Moment beim Gubristtunnel im Bau, und sogar beim Gotthardtunnel soll es eine zweite Röhre geben. Es liegt auf der Hand, dass in 30 oder 50 Jahren bei dem zwei Kilometer langen Strassenstück eine zweite Röhre nachgerüstet werden kann.

Martin Dätwyler hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass es für das Projekt viel Geld aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes gibt. Es besteht jedoch ein Zeitfenster. Zaudert man nun, sagt der Bund, «die wissen nicht, was sie wollen», und schiebt den Beitrag für das Projekt nach hinten. Dann gehen fünf bis zehn Jahre verloren. Es gibt Vereinbarungen mit diversen anderen Gebietskörperschaften. Es handelt sich nicht um ein Baselbieter Projekt, das der Kanton alleine stemmen kann – weder inhaltlich noch finanziell. Beteiligt sind Basel-Stadt, Frankreich und die Gemeinde Allschwil. Mit allen gibt es Vereinbarungen, die an das vorliegende Projekt geknüpft sind. Setzt man die Vereinbarungen aufs Spiel, können diese nicht einfach so erneuert werden. Toll wäre – und dies ist eine alte Forderung – eine übergeordnete Planung zur Mobilität zum ganzen Kanton. Das Projekt ELBA verlangte, dass versucht wird, im unteren Kantonsteil eine übergeordnete Sicht zu erhalten, um die erforderlichen Verkehrsverbindungen zu erstellen, zur Hälfte ÖV und zur Hälfte MIV: Es ging darum, einen Planungskredit von CHF 11 Mio. zu sprechen. Das Referendum wurde ergriffen, und die linke Seite sprach von Milliarden für Strassen, obwohl über einen Betrag von CHF 11 Mio. abgestimmt wurde. Das war nicht fair. Sogar Frau Schweizer sagte einmal im Telebasel, es wäre hilfreich, wenn es eine übergeordnete Sicht über die Verkehrsverbindungen gäbe.

Zum Komitee «Bachgraben plus»: Auch die Kollegen von der Presse haben alles Mögliche hineininterpretiert. Es handelt sich um eine Umfrage; viele Leute wurden angeschrieben und das Resultat wird in Kürze vorliegen. Dieses Resultat hat jedoch keinen Einfluss auf das vorliegende Projekt. Der Redner macht beliebt, das vorliegende Projekt zu unterstützen.

Hanspeter Weibel (SVP) erklärt, es sei absehbar gewesen und auch bereits erwähnt worden, dass Verkehrsfragen in diesem Saal sehr ideologisch diskutiert würden. Es geht nicht einmal primär ums Geld, sondern um Meinungen und Ideologien. Ausnahmsweise kann der Redner der Aussage von Bálint Csontos zustimmen, dass die Leute in zehn Jahren den Kopf schütteln werden. Das tut der Redner bereits heute, denn es wurde gesagt, man hätte das Gebiet bereits vor zehn Jahren erschliessen sollen. Das ist richtig. Dann hätte das Ganze bereits zehn Jahre früher bekämpft werden können. Es ist immer wieder interessant, wie hier im Saal der eigene Regierungsrat disqualifiziert wird, wie dies Bálint Csontos in seinem Votum getan hat. Klaus Kirchmayr hat im Zusammenhang mit dem Projekt einige Risiken aufgezählt und am Schluss relativiert, es gehe im Wesentlichen um das politische Risiko. Dabei hat er jedoch verschwiegen, dass die Grünen und die Linken die Urheber des politischen Risikos sind und dieses generieren.

Die Anträge zielen darauf ab, Hindernisse in den normalen Projektlauf einzubauen. Es geht vorliegend um einen Projektierungs- und nicht um einen Baukredit. Aber man will bereits den Planungskredit verhindern, indem dieser mit anderen Geschäften verknüpft wird. Das ist nicht möglich – der Landrat kann hier keine Beschlüsse fassen, die mit anderen Projekten zusammenhängen und an Bedingungen geknüpft sind. Die SVP-Fraktion wird die Anträge, die voraussichtlich gestellt werden, ablehnen. Es geht darum, dem Projektionskredit zuzustimmen. Erst wenn das Projekt vorliegt, geht es darum, ob dieses umgesetzt wird. Vieles, was hier diskutiert wurde, zielt darauf ab, bereits die Planung zu verhindern. Dann kann man im zehn Jahren sagen: Hätte man es damals gemacht, wäre es nachvollziehbar gewesen, nun aber nicht mehr.

Bálint Csontos (Grüne) erklärt Rolf Blatter, weshalb er sich das Recht herausnimmt immer so unangenehm das Thema Klima einzubringen. Dass dies in der Berufslobbyisten-Fraktion des Landrats zu Verwirrung führt, versteht der Redner. Es hat mit den Wahlen zu tun. Im nächsten Februar ist es bereits wieder so weit. Der Redner steht selber nicht mehr zur Verfügung, aber viele andere Menschen tun nichts anderes, als den ganzen Tag über das Klima zu diskutieren.

Marc Schinzel (FDP) weiss nicht, ob er als Berufslobbyist spricht, aber eigentlich spricht er für sich selbst. Der ZUBA ist ein hochkomplexes Projekt mit hochkomplexen Absprachen zwischen vier Partnern: Basel-Landschaft, Basel-Stadt, dem Bund und Frankreich. Es handelt sich um ein gesamtheitliches Konzept: MIV, Tram und Velo werden berücksichtigt. Der Kanton und auch Allschwil, das eigene Mittel gesprochen hat, stehen klar zur ÖV-Entwicklung. Es braucht diesen gesamtheitlichen Ansatz und alle Verkehrsträger. Mit dem 4. Agglomerationsprogramm – das wurde auch bereits gesagt – sind Bundesgelder im Spiel. Der Bund wird eine klare Kosten-Nutzen-Analyse nach einem vorgegebenen Schlüssel machen. Mit jeder Planungsverzögerung und Unsicherheit sowie mit der Rückstellung der Projektierungsgelder würde das Projekt aus dem 4. Agglomerationsprogramm herausfallen und die Bundesgelder stünden in den Sternen. Vom ZUBA profitiert die ganze Region, nicht nur auf Schweizer Seite, sondern auch das untere Elsass. Deshalb steht dieses dem Projekt positiv gegenüber. Die Verknüpfung der Hochleistungsstrassennetze der Schweiz und Frankreichs mit dem Contournement Hégenheim / Hésingue ist ein weiterer grosser Pluspunkt des Projekts. Der Redner ist im Vorstand der Vereinigung «Starke Region Basel-Nordwestschweiz». Die «Starke Region» fordert seit Jahren eine regionale, aufeinander abgestimmte Verkehrsplanung und begrüsst das Projekt und die längst überfällige Abstimmung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Zu Karl-Heinz Zeller, der sagte, er sei ein gebranntes Kind: Das ist der Redner auch, gerade bei Verkehrsprojekten. Jeder findet immer ein Haar in der Suppe. Hier die Planungsgelder nicht beschliessen, bedeutet eine Verzögerung à gogo bis zum St. Nimmerleinstag. Man wird den Verdacht nicht los, dass die Verzögerung einigen in diesem Saal, die das Auto aus ideologischen Gründen völlig ablehnen, durchaus willkommen wäre. Es geht aber nicht um einen Fussgängersteig über einen kommunalen Froschweiher, sondern um das wichtigste Verkehrsprojekt des Kantons. Allschwil und das Leimental im Einzugsgebiet des dynamischen Entwicklungsgebiets Bachgraben, wohin 6'000 weitere hochqualifizierte Arbeitsplätze kommen sollen, brauchen den ZUBA jetzt. Die Unternehmen brauchen Sicherheit. Die grösste Unsicherheit für Unternehmen, die ins Bachgrabengebiet ziehen sollen, ist eine ewige Planerei, die nie zu Ende geführt wird. Manchmal lohnt es sich vor allem bei Projekten, über die bereits lange gesprochen wird, zurückzuschauen – weshalb nicht in die Antike und in das altgriechische Rhodos? Dort begab es sich, dass sich Sportler unterhielten. Einer war Weitspringer und malte blumig aus, wozu er noch fähig sei, wenn nur dies und das eintreten würde. Als seine Gesprächspartner genug hatten von seiner Prahlerei, forderten sie ihn auf, das Geleistete hier und jetzt zu wiederholen. Es hiess: Hic Rhodos, hic salta! Da ist Rhodos, spring jetzt und zeig, dass du nicht nur endlos blumig reden kannst. Wird nun weiter verzögert, dann heisst es nicht mehr Zubringer Bachgraben, sondern Zubringer Bachab, und das ist das letzte, was man in Allschwil, in Binningen, im unteren Leimental, in der grenzübergreifenden TriRegio und im Kanton wollen kann. Jetzt muss die Planung konkretisiert werden. Diesen Schritt kann der Landrat tun. Es braucht heute die Zustimmung zum Projektierungskredit.

Andreas Bammatter (SP) hält als Replik an Florian Spiegel bezüglich Exekutive und Landrat fest, er empfehle, mit den Kollegen Trüssel und Riebli zu reden, welche ebenfalls über Exekutiverfahrung verfügten, die der Redner nun sammle. Als freier Landrat kann Florian Spiegel tun, was er will, gottseidank ist dies so. Aber es geht um Zusammenarbeit, um Achtsamkeit, um ein Miteinander. Es sind vier Parteien dabei. Es geht nicht darum, den Gemeinderat zu fragen, sondern um eine Information. Vielleicht haben die Gemeinderatskollegen des Redners die Umfrage auch erhal-

ten. Es geht um die Zusammenarbeit. Als Gemeinderat mit sechs anderen Kollegen möchte der Redner vorgängig informiert werden und das Ganze nicht zwei Tage vor der Landratssitzung aus der Zeitung erfahren.

Klaus Kirchmayr (Grüne) findet es speziell, dass Marc Schinzel, ein Grossmeister von blumigen Worten, bei anderen blumige Ausführungen kritisiert, jedoch sorgten solche Worte etwas für Auflockerung. Wichtig ist dem Redner, nochmals darauf hinzuweisen: An dem vorliegenden Projekt wird bereits seit fünf Jahren gearbeitet und es wird mindestens noch weitere zehn Jahre dauern. Dass es 15 Jahre dauert, um eine Strasse oder ein Tram zustande zu bringen, muss zu denken geben und nicht, dass für Verzögerungen gesorgt wird – die Rollen sind je nach Verkehrsträger vertauscht. Der Skandal ist, dass es 15 Jahre für so etwas braucht, und das liegt in der Verantwortung des Landrats, nicht in derjenigen von Verwaltung und Regierungsrat. Die Entscheidungsstrukturen sind derart kompliziert – weil man immer ein Mitspracherecht will – und am Schluss landet es ohnehin immer vor dem Volk. Die Lösung müsste so aussehen, dass schneller eine Vorlage dem Volk unterbreitet und dann in geeigneter Form realisiert werden kann. Im Moment ist im Landrat das Geld das primäre Thema, das Projekt ist sekundär. Will der Kanton langfristig handlungsfähig bleiben, führt kein Weg daran vorbei, die Entscheidungsstrukturen zu überdenken. Dies muss nicht notwendigerweise mit weniger Mitsprachemöglichkeiten einhergehen. Dies ist das fundamentale Problem, das angegangen werden muss. Es dauert noch zehn Jahre, und vielleicht, je nach den Umständen, gelingt das Projekt – oder auch nicht. Es sollten bewusste Entscheidungen getroffen werden können, die dann umgesetzt werden.

Urs Kaufmann (SP) verweist auf Martin Dätwyler, der gesagt hat, die Uneinigkeit in der Region sei Gift für das Projekt. Dies gilt auch, wenn es um Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm geht und generell für das Vorankommen des Projekts. Die Giftspritze hat jedoch jetzt das Komitee «Bachgraben plus» gezogen mit seinen Forderungen, die mit zweieinhalb Jahren Verspätung kommen und das Projekt als ungenügend und eine Schmalspur-Lösung bezeichnen. Damit wurde das Risiko geschaffen, das Projekt zum Scheitern zu bringen. Es ist aus Sicht des Redners auch keine seriöse Politik, sich zweieinhalb Jahre lang ruhig zu halten und im allerletzten Moment für eine derartige Verunsicherung zu sorgen. Die Forderung nach zwei Tunnelröhren würde ein neues Vorprojekt auslösen und zu zusätzlichem politischen Widerstand führen; es bräuhete neue Vereinbarungen mit den Beteiligten – und das Wichtigste: Das Risiko wäre sehr gross, dass die möglichen 40 % Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm verloren gingen. Links-Grün hat einiges kritisiert, aber es geht nicht um den Inhalt des vorliegenden Projekts, sondern es bestehen Ängste, dass schliesslich nur die Strasse realisiert wird, nicht aber die flankierenden Projekte zu Tram und Langsamverkehr. Der Redner ist persönlich auch der Meinung, dass man dem Planungskredit zustimmen sollte, damit es vorwärts geht. Es besteht eine nächste Hürde, wenn es um die Ausgabenbewilligung geht. Dann wird ersichtlich sein, wie es um die anderen Projekte steht, und es kann erneut eine Abwägung erfolgen. Es muss vorwärts gehen und das vorliegende Projekt sollte nicht mehr hinterfragt werden.

Rahel Bänziger (Grüne) hält fest, es handle sich um ein riesiges Projekt. Absichtserklärungen der anderen Partner sind gut und recht, aber eine verbindlichere Zusage wäre besser und vor allem nötig. Die Zusicherung der anderen Planungskredite für ÖV und Veloroute müssen vorliegen, bevor der ZUBA weitergeplant wird. Die Rednerin wird den Anträgen von Karl-Heinz Zeller zustimmen. Die Rednerin hat grosse Bedenken, je nachdem, was geschieht. Es wäre auch wichtig, sich im Rahmen der Planung zu überlegen, welche Ausstiegsszenarien möglich sind. Vielleicht gibt es auch noch eine andere Lösung. Die Rednerin ist sich mit Marc Schinzel darin einig, dass es jetzt eine Lösung braucht und nicht in zehn Jahren. Es handelt sich um einen florierenden Forschungsstandort, der jedoch auch schnelllebig ist. Vielleicht werden die Firmen, die sich dort angesiedelt

haben, bald genug davon haben, die Hälfte des Arbeitstags im Stau zu stehen. Man riskiert, dass sie wegziehen. Man hat nicht zehn Jahre Zeit, wenn man weiss, wie schnelllebig die Forschung ist. Es muss jetzt gehandelt werden. Die Rednerin hat folgendes Schreckensszenario: Es gibt keine Anschlusslösung fürs Bachgrabengebiet, und irgendwann muss man sich überlegen, wie die Labors in Lofts verwandelt werden können. Dann braucht es den Tunnel nicht mehr. Es braucht eine Lösung für die nächsten zehn Jahre. Und vielleicht findet man ja plötzlich das Ei des Kolumbus, welches die anderen Pläne sogar unnötig macht. Als Idee könnte sich die Rednerin Gondeln vorstellen, die vom Bahnhof SBB über den Bachgraben direkt an den EAP führen, viel günstiger und schneller zu realisieren wären und das Gebiet sogar noch an den EAP anschliessen würden. Das Geld für den Bahnanschluss an den EAP könnte dann auch dort investiert werden. Man muss jetzt überlegen, was mit der Erschliessung des Gebiets gemacht werden soll. In zehn Jahren ist es zu spät. Die Rednerin kann dem Planungskredit mit den Anträgen von Karl-Heinz Zeller zustimmen. Es muss jedoch schneller gehen als vorgeschlagen.

[Die Debatte wird nach der Mittagspause fortgesetzt]

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) bittet, die Voten bei der Fortsetzung der Eintrentensdebatte kurz und prägnant zu halten.

Yves Krebs (glp) findet es beelendend, dass immer wieder mit «Fundi-Opposition» der Wohlstand aufs Spiel gesetzt und die Weiterentwicklung behindert werde. Egal ob bei Salina Raurica oder beim Bachgrabengebiet: Investiert wurde in der Hoffnung auf Planungssicherheit betreffend Verkehrserschliessung. Der ZUBA ist ein zartes Pflänzchen. Jeder Sonderwunsch bringt das fragile Gebilde aus allen Mobilitätsformen, zwei Ländern, zwei Kantonen und Bundesgeldern aus dem Gleichgewicht. Es wäre nicht zum ersten Mal, dass die Region Bundesgelder durch eigenes Verschulden verspielt. In Bern oben lachen sie sich ins Fäustchen. Zürich, die Zentralschweiz und das Léman-Gebiet sagen Dankeschön.

In der ZUBA-Debatte vom Vormittag sei in mehreren Voten erwähnt worden, wie lange schon über den Zubringer gesprochen werde, welche Verzögerungstaktiken es in der Vergangenheit gab und immer noch gebe, stellt **Pascal Ryf** (Die Mitte) fest. Klaus Kirchmayr hat richtigerweise kritisch angemerkt, dass es eigentlich zu denken geben müsse, dass es 15 Jahre für die Umsetzung eines solchen Projekts braucht. Mögen es die Landratskolleginnen und -kollegen dem Redner verzeihen, dass er im Vorfeld zur heutigen Sitzung – ganz im Sinne der «Déformation professionnelle» – im Archiv nachgeforscht hat, wie lange über das Projekt schon diskutiert wird. Im Archiv ist er auf einen Artikel gestossen vom Donnerstag, den 4. April 1991. Dort schreibt die Basler Zeitung: «*Zum Allschwiler Zubringer zur Nordtagente gibt der Baselbieter Regierungsrat jetzt Planungsstudien bekannt. Der Regierungsrat lehnt die Initiative für einen Verzicht auf den Zubringer ab. Der Baselbieter Regierungsrat erinnert daran, dass Varianten vom Zubringer Allschwil auf Veranlassung beider Halbkantone bereits 1983 in groben Zügen studiert wurden. Bei der Besprechung zwischen dem Bundesamt für Strassenbau und Vertretern beider Basel im Mai 1987 anerkannte jenes Amt die Notwendigkeit des Zubringers Allschwil*». Weiter heisst es im Artikel: «*Die Linienführung im Gewerbegebiet soll links des Bachgrabens über den Hegenheimermattweg an die Nordtangente angeschlossen werden. Das Trasse verläuft im Einschnitt parallel zur Landesgrenze*». Es wird also nicht erst seit 15 Jahren über den Zubringer diskutiert, sondern seit gut 40 Jahren. Interessant ist, dass die Linienführung bereits in den 80er-Jahren analog zu heute angedacht war. Die Wichtigkeit dieser Erschliessung wurde am Vormittag bereits mehrfach betont. Als Gegner der Südumfahrung, also einem möglichen Anschluss in Richtung Leimental, spricht sich Pascal Ryf aber klar für den ZUBA aus und bittet, auf weitere Verzögerungstaktiken zu verzichten. Nicht, dass

die Basler Zeitung in 30 oder 40 Jahren wieder über mögliche Pläne der Baselbieter Politik schreiben muss, die immer noch nicht umgesetzt sind.

Peter Riebli (SVP) ist sehr wohl bewusst, dass schon fast alles gesagt wurde, aber nicht von ganz allen. Er erlaubt sich nun, auch noch das Wort zu ergreifen, und zwar, weil der Ausdruck «Giftspritze» gefallen ist. Als Chemiker hat Peter Riebli gewisse Erfahrung im Umgang mit Gift und ihm ist auch der alte Paracelsus-Spruch übers Gift sehr wohl bekannt. Paracelsus hat gesagt: *«Alle Dinge sind Gift, und nichts ist ohne Gift; allein die Dosis macht's, dass ein Ding kein Gift ist»*. Man muss dem Redner zubilligen, dass er vermutlich im Umgang mit Giftstoffen weiss, welche Dosis verträglich ist und welche nicht mehr. Insofern wird dem Vorstoss des Komitees eine sehr gut ausbalancierte Verträglichkeit unterstellt. Er wird im Folgenden kurz begründen, weshalb, aber darauf verzichten, die Wichtigkeit des Bachgrabenareals nochmals zu definieren und die Gründe für die Wichtigkeit des Zubringers zu wiederholen. Zuerst einige Zitate aus den Voten der Vorredner, denen er teilweise sogar recht geben kann. So hat beispielsweise Karl-Heinz Zeller gesagt, die Vorlage sei heute nicht mehr richtig. Peter Riebli ist 100 % damit einverstanden. Im Juni 2019 haben die damalige Regierungsrätin Pegoraro und der damalige Regierungsrat Wessels an einer Medienkonferenz bekanntgegeben, man rechne im Bachgraben mit zusätzlichen 6'000 Arbeitsplätzen (insgesamt also 10'000) und maximal 15'000 Fahrzeugen im Tunnel im Jahr 2040 und auf diese Zahlen werde der Tunnel dimensioniert. Die heutigen Zahlen zeigen aber, dass täglich 25'000 Fahrzeuge diese Strecke fahren werden. Und aufgrund des Zuwachs an Industrie, die sich im Bachgrabengebiet noch ansiedeln wird, kann mit einem Anstieg auf 40'000 Fahrzeuge in den nächsten Jahren gerechnet werden. Das «Tunnelchen» ist jedoch immer noch dimensioniert auf 15'000 Fahrzeuge pro Tag.

An Jan Kirchmayr: Es wurde nie gesagt, dass ein Antrag gestellt wird. Auch im verschickten Brief steht klipp und klar, dass die Meinung der Bevölkerung abgeholt werden soll und anhand der Rückmeldungen überlegt wird, was gemacht werden soll. Wer den Brief gelesen hat, weiss, dass die Rückmeldefrist noch überhaupt nicht abgelaufen ist. Wer erwartet denn, dass ein Antrag gestellt wird, bevor die Rückmeldungen eingetroffen sind? Dies wäre unseriöse Politik und nicht der gezielte Einsatz von nicht mehr giftigen Dosen – Urs Kaufmann!

Bálint Csontos hat gesagt, man habe keine Zeit mehr. Das ist richtig, denn die Strasse sollte schon längst fertig gebaut sein. Weil es keine Zeit mehr gibt, wird auch kein Antrag gestellt. Im Gegenteil: Das Projekt soll durchgehen und es soll geplant werden. Aber zum jetzigen Zeitpunkt, in dem es um eine Projektierung geht – wie dies auch von Klaus Kirchmayr mehrmals gesagt wurde –, sollen gewisse Überlegungen einfließen, zum Beispiel zum möglichen weiteren Ausbau. Überlegungen zur Vergrösserung oder Verkleinerung sind in der Projektierungsphase ein absolutes «Must». Es sollte auch überlegt werden, wie bei einem Unfall auf der Strasse oder bei einer Sanierung vorgegangen wird. Das Komitee wollte veranlassen, dass diese Punkte in der Projektierung seriös angeschaut werden. Es wurde nie gesagt, es werde jetzt ein Antrag auf eine vierspurige Strasse gestellt. Peter Riebli verwehrt sich dagegen, unseriöse «Giftspritzen» eingebracht zu haben, welche die Gegner aus der Reserve holen. Das Komitee hat die staatspolitische Aufgabe wahrgenommen, das Projekt kritisch zu betrachten und offene Fragen auf den Tisch zu bringen. Dies wurde nicht bereits vor zwei Jahren gemacht, weil die damals präsentierten Zahlen ganz andere waren, als sie heute Realität sind. Verschliesst man heute vor dieser Realität die Augen und tut man so, als ob noch die Zahlen von Juni 2019 gelten würden, dann läuft man zwar mit geschlossenen Augen aber nichtsdestotrotz mit offenen Augen in die Wand. Dies Fragen dürfen und müssen gestellt werden und das Projektierungsteam soll die Fragen im Hinterkopf behalten. Vielleicht kann heute mit ganz kleinen Anpassungen dafür gesorgt werden, dass irgendwann mal ein Ausbau möglich wäre. Dabei geht es nicht um eine vierspurige Strasse nur für Autos, schon gar nicht für Diesel- oder Benzinfahrzeuge. Auf der Strasse werden vorwiegend E-Mobile fahren, wenn sich die Prophezeiungen

der anderen Seite erfüllen. Es könnte beispielweise auch eine ganze Spur für Busse reserviert werden. Es geht nicht nur darum, den Individualverkehr zu fördern, sondern auch darum, sich Gedanken zu machen, was gemacht wird, wenn sich das Quartier tatsächlich so positiv entwickelt, wie allseits gehofft wird. Peter Riebli kann dem Planungskredit mit Überzeugung zustimmen. Der Kredit soll aber nicht nur mit Massnahmen bestückt werden, auf die der Kanton null Einfluss hat. Basel-Landschaft kann nichts tun, sollte der Kanton Basel-Stadt in eine andere Richtung gehen. Deshalb sollte zum eigenen Gärtchen geschaut werden. Das heisst ein Ja zum Planungskredit und gleichzeitig daran denken, dass dieser vielleicht noch nicht das Ende der ganzen Sache ist.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) erklärt zum Kran, der vor dem Fenster des Landratssaals zu sehen ist, dass sich offenbar die Baselbieter Flagge auf dem Dach verfangen habe und nun wieder befreit wurde. *[Heiterkeit]*

Es sei eigentlich alles gesagt, stellt **Andreas Dürr** (FDP) fest, und er möchte es auch nicht mehr wiederholen. Ihm ist aber ein Anliegen, auf die grüne Widersprüchlichkeit hinzuweisen, die ihm heute einmal mehr aufgefallen ist und die er schon mehrfach moniert hat im Zusammenhang mit Umweltschutz, Stauseen, Windkraft etc. Heute wurde sie aber schon fast auf die Spitze getrieben. Die Widersprüchlichkeit grenzt beinahe an Scheinheiligkeit. Das beginnt bei Bálint Csontos, der scheinheilig sagt, man sei schon zehn Jahre zu spät. Weshalb ist man zehn Jahre zu spät? Sicher nicht wegen der FDP. Wer hat ELBA abgeschossen? Wer hat die ganze Planung blockiert? Weiter geht es mit Klaus Kirchmayr, der wie immer sehr staatsmännisch – das sei ihm zugebilligt – Risikoanalysen macht. Politische Unsicherheiten würden das Strassenprojekt gefährden etc. Dabei ging aber wohl vergessen, dass die Grünen die einzige politische Unsicherheit sind. Hätten die Grünen ihre Parteimitglieder und ihre städtischen Kollegen im Griff, bestünden keine politischen Unsicherheiten und es könnte zügig gearbeitet werden. Das ist schon ein sehr grosses Lamentieren. Dann wird es noch staatsmännischer, wenn Klaus Kirchmayr die langen Verfahrensdauern bedauert. Andreas Dürr kennt nur einen Verzögerer bei den Verfahrensdauern: Links-Grün. Beispiele sind ELBA, Langmattstrasse etc. Nun wird aber just von dieser Seite moniert, die Verfahren sollten schneller sein. Auf Bundesebene wurden von Bundesrätin Sommaruga schnellere Umweltschutzverfahren beim Bau von Solaranlagen, Windkraft etc. eingeführt. Aber auch hier kommen wieder grösste Bedenken von der genannten Seite. Es handelt sich um einen inneren Widerspruch und Andreas Dürr leidet eigentlich auch etwas mit den Grünen mit. Der Vorwurf, es gebe Verzögerungen von Seiten FDP, stimmt nicht. Die Velowege wurden grossräumig gebaut, ohne dass sie verzögert wurden – und diese wurden notabene von den Strasseneinnahmen finanziert, wozu die Velofahrenden nicht viel beitragen. Aber es wird noch besser: Nach Klaus Kirchmayr kam mit Rahel Bänziger noch eine Steigerung. So hat sie geäussert: hopp hopp jetzt muss gebaut werden, es ist dringend, sonst ist die Industrie weg, jetzt muss gebaut, gebaut, gebaut werden *[Heiterkeit]*, dies aber nur mit den angekündigten Anträgen von Karl-Heinz Zeller. Diese Anträge wollen aber nur eins, und zwar verzögern, möglichst auf den St.-Nimmerleinstag. Im gleichen Votum einen solchen Argumentationswechsel zu vollziehen, ist an Widersprüchlichkeit nicht mehr zu überbieten. Zu guter Letzt sei auch der Umgang der Grünen mit ihrem Regierungsrat erwähnt, aus dessen Direktion die Vorlage kommt. Es wird schonungslos gesagt, es sei nicht gut abgeklärt, es sei nicht gut vorbereitet etc.

Alles zusammengenommen waren die Grünen heute top in ihrer Widersprüchlichkeit. Oder ist es vielleicht Scheinheiligkeit?

Stephan Ackermann (Grüne) empfindet es als unglaubliche Ehre, nach Andreas Dürr das Wort zu erhalten – welcher Steilpass. Er möchte aber nicht so lange reden wie der Vorredner, um nicht für noch mehr Verzögerung zu sorgen. Man kann sagen, jedem seine Röhre. Peter Riebli hat ja vorhin auf die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der Röhren hingewiesen. Also jedem seine

Röhre und wenn es nicht anders geht, dann doch mindestens eine dumme Röhre [*Heiterkeit*]. Bei den Anträgen der Grüne/EVP-Fraktion, die von Karl-Heinz Zeller eingebracht wurden, handelt es sich überhaupt nicht um eine Verzögerungstaktik. Hätte man dem Antragssteller wirklich zugehört, wäre das eigentliche Anliegen klar: Es geht um eine Garantie, dass keine Planungsleiche entsteht. Das ist das Ziel. Wer dies nicht sehen will, kann es auch nicht sehen. Aber man kann natürlich versuchen, den Grünen alles Mögliche zu unterstellen. Auch unterstellt werden könnte, dass die Planungsindustrie in der Region unterstützt werden soll, dass vor allem wichtig ist, dass diese floriert. Aber hierbei ist die Fraktion ein Stück weit über ihren grünen Schatten gesprungen: Es sollen keine Planungsleichen entstehen, sondern das Projekt soll zu einer Umsetzung kommen – nach wie vielen Jahren auch immer und abhängig dessen, wer an der Verzögerung alles Schuld trägt. Mit Schuldzuweisungen kommt man nicht weiter. Stephan Ackermann geht davon aus, dass es leider keine Mehrheit für die Anträge von Karl-Heinz Zeller geben wird, da die Mehrheit im Saal nicht gehört hat, um was es bei den Anträgen eigentlich geht. Der Redner möchte aber immerhin mit auf den Weg geben und insbesondere vom Regierungsrat fordern, dass es spätestens zum Zeitpunkt der Umsetzungsvorlage, wenn seitens Basel-Landschaft noch viel mehr Millionen fließen sollen, definitive und verbindliche Zusagen und eine Garantie der Partnerinnen und Partner braucht, dass sie ihre Teile des Projekts umsetzen. Damit am Ende nicht einfach nur ein Tunnel finanziert ist.

Urs Kaufmann (SP) meldet sich als Einzelsprecher und muss mit Peter Riebli nochmals über die Giftdosis in der Giftspritze sprechen. Peter Riebli habe Äpfel und Birnen miteinander verglichen, denn er nahm Bezug auf die zusätzlich ausgewiesenen Personenfahrten in der Landratsvorlage. Dabei handelt es sich aber nicht nur um Personenfahrten des motorisierten Individualverkehrs, sondern um alle Personenfahrten ins Bachgrabengbiet oder aus dem Areal hinaus – inklusive ÖV-, E-Bike-Fahrten etc. Es muss aufgepasst werden, dass mit der Vermischung der Zahlen die Kapazitäten des ZUBA nicht in ein falsches Licht gerückt werden. Unter dem Aspekt der Vermischung der Zahlen ist der Giftgehalt dieser Spritze deutlich höher.

Wie der Landratshistoriker, Pascal Ryf, vorhin aufgezeigt habe, werde bereits seit 40 Jahren über das Thema gesprochen, sagt **Simon Oberbeck** (Die Mitte). Er glaubt, dass hierbei alle keine Glanzleistung erbracht haben und Schuldzuweisungen nicht zielführend sind. Es geht vielmehr darum, zusammen zu sprechen. Es wird zwar seit 40 Jahren miteinander geredet, aber offenbar aneinander vorbei. Nun liegt eine Lösung auf dem Tisch. Das Projekt ist gut und zwischen den verschiedenen Partnern austariert. Aber auch jetzt schafft es der Landrat offenbar nicht, mit offenem Visier miteinander zu reden, sondern jeder versucht sein eigenes Süppchen zu kochen und einen eigenen Vorteil aus dem Projekt zu ziehen. Das Projekt ist ein Vorteil für den ganzen Kanton Basel-Landschaft und es sollten sich alle zusammenreissen, mit Reden aufhören und stattdessen endlich zum Handeln übergehen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) stellt fest, den einen gehe es zu schnell, den anderen zu langsam; für die einen ist es zu viel, für die anderen zu wenig; die einen wollen höchstens null Spuren, die anderen mindestens vier Spuren. Diese divergierenden Haltungen erklären ein Stück weit, weshalb man nach all den Jahrzehnten heute noch nicht weiter ist als beim Projektierungskredit, dem heute zugestimmt oder der heute abgelehnt werden kann. Eigentlich wäre es ganz einfach: Wird heute ja zum Projektierungskredit gesagt, dann besteht die Chance, dass es mit dem einzigen Projekt, dessen Umsetzung in den nächsten Jahren realistisch ist, einen wesentlichen Schritt weitergeht. Dies würde den Vorhaben gut tun. Es wurde lange genug darüber geredet und diskutiert und es ist an der Zeit, zum Umsetzen überzugehen. Die Legitimation des Projekts leitet sich aus dem Volksauftrag ab. Es gab zwei relevante Volksabstimmungen: Die Umfahrung Allschwil, der die Bevölkerung zugestimmt hat, und ELBA, das abgelehnt wurde. In der Schnittmenge der

beiden Vorhaben gibt es einen unbestrittenen Teil und zwar der ZUBA. Deshalb ist es wichtig, hier vorwärts zu machen. Der Auftrag ist erteilt und er sollte ernst und vor allem wahrgenommen werden. Das heisst aber auch, dass eine Linie gefunden werden muss. Diese zu finden und zu behalten, scheint nicht so einfach zu sein, wie letzte Woche gesehen werden konnte. Christine Frey hat vorhin gesagt, es gehe zu schnell vorwärts. Regierungsrat Isaac Reber glaubt, das Gegenteil sei der Fall: Es geht zu langsam vorwärts. Man sollte konkret werden und handeln. Es wurde schon mehrfach erwähnt, dass seine Vorgängerin, Sabine Pegoraro, im Jahr 2019 das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt hat, und zwar alle wesentlichen Aspekte inklusive Zahlen und so, wie es heute in der Landratsvorlage enthalten ist – mit einem Tunnel und zwei Spuren. Somit war seit 2019 allen bekannt, in welche Richtung geplant wird. Der Regierungsrat hat überhaupt nichts dagegen, wenn jemand findet, es brauche zwei, vier oder sechs Röhren. Dies soll geäussert werden – aber rechtzeitig. Wenn innert nützlicher Frist das Problem gelöst und die Situation rund ums Bachgrabengebiet verbessert werden soll, dann sollten sich nun alle zusammenraufen und vorwärtsmachen. Es geht also nicht zu schnell, sondern zu langsam. Und Zeit für die Meinungsbildung gab es längstens genug. Wenn seit 2019 das Geplante bekannt ist, kann es nicht sein, dass heute gesagt wird, es hätte nicht darüber diskutiert werden können – das ist schlicht nicht wahr. Regierungsrat Isaac Reber findet des Weiteren auch den Umgang mit den Nachbarn nicht ganz einfach. Bei diesem Projekt ist man auf Gedeih und Verderben auf die Nachbarn angewiesen, auf eine gute Nachbarschaft, auf Beziehungen und auf die Zusammenarbeit mit Basel-Stadt und Frankreich. Deshalb hat den Redner das eine oder andere Votum von beiden Seiten nicht unbedingt begeistert. Auf der einen Seite hat Christine Frey das Umfrageergebnis angekündigt. Wie soll denn ein solches Ergebnis eingeordnet werden, wenn die Leute lediglich gefragt werden, ob sie einen neuen Tunnel wollen, ohne zu erwähnen, dass dieser sich auf dem Gebiet des Nachbarkantons befinden wird? Regierungsrat Isaac Reber bezweifelt ernsthaft, dass die neue Idee in irgendeiner Weise förderlich ist – weder fürs Projekt noch für die notwendigen Beiträge von Basel-Stadt. Auf der anderen Seite wurde immer wieder gesagt, es brauche eine Zustimmung seitens Basel-Stadt. Dies ist aus Sicht der Partnerschaft nicht gut und bringt einem nicht weiter. Wenn auf Basel-Stadt verwiesen wird, muss auch gesehen werden, dass das Projekt im Wesentlichen das Wohngebiet Basel-West entlasten wird. Deshalb stellt sich auch die Frage, weshalb Basel-Stadt so dezidiert gegen das Projekt sein soll.

Wie bereits erwähnt, wurde das Projekt, genauso wie es nun vorliegt, im Jahr 2019 vorgestellt. In der Zwischenzeit ist einzig etwas passiert, was dazu führt, dass immer wieder weitere Zusatzschlaufen und Runden eingelegt werden müssen und wieder jemand mit einer neuen Idee kommt. Seit 2019 wurde mit Basel-Stadt eine Vereinbarung das Projekt betreffend abgeschlossen. Mit dieser Vereinbarung konnten die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das Projekt den baselstädtischen Teil betreffend überhaupt realisierbar wird. Als nächstes – dies war etwas einfacher – wurde das Projekt mit Allschwil diskutiert und man hat sich auch mit Allschwil und Basel-Stadt zusammengetan (Koordination Bachgraben). Es war immer das Ziel, nicht nur strassenseitig zu arbeiten, sondern auf allen drei Ebenen: Strasse, Veloanbindung und öffentlicher Verkehr. Die drei Schlüsselprojekte sollen vorangetrieben werden in einer integralen Betrachtung. Dies ist die richtige Sichtweise. Es braucht auf allen Ebenen eine Verbesserung der Erschliessungssituation des Bachgrabengebiets. Alle, die schon mal dort waren, wissen dies, und alle anderen sind dazu eingeladen, sich ein Bild vor Ort zu machen. Nach Basel-Stadt und Allschwil gab es auch Gespräche mit Frankreich, denn ohne Frankreich geht es nicht. Ohne Frankreich müssten auf Schweizer Boden nicht wünschenswerte Kompromisse eingegangen werden. Wertvolles Gewerbeland müsste verwendet und möglicherweise würden Enteignungen nötig werden. Damit einhergehend käme es zu zeitlichen Verzögerungen und zu unabsehbaren zeitlichen sowie finanziellen Folgen. Diese Rückfallebene ist in der Landratsvorlage zwar enthalten, aber sie soll, wenn immer möglich, vermieden werden. Nach der Vereinbarung mit Basel-Stadt, der Abstimmung mit Allschwil und dem

Konsens mit Frankreich ist man nun heute hier im Parlament, dem grünes Licht für den Projektierungskredit beantragt wird. Seit 2019 wurde alles Nötige unternommen, damit die Projektierung nicht für nichts gemacht wird. Das Ziel ist, am Ende ein handfestes Resultat zu haben. Nämlich, dass das Bachgrabengebiet in zehn oder 15 Jahren mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo und strassenseitig gut angebunden ist. Wenn irgendjemand Zweifel daran hat, dass ausreichend dimensioniert wird, dann muss der Redner ganz klar widersprechen. Es wird mit dem Vollausbau des Bachgrabenareals geplant und gerechnet. So wie der ZUBA jetzt geplant ist, ist er notwendig und leistungsfähig. Es stört ihn, wenn der ZUBA als Schmalspurlösung bezeichnet wird. Erstens ist er das einzige realistische Projekt – wer eine zweite Tunnelröhre möchte, darf gerne mit Basel-Stadt diskutieren – und zweitens ist er leistungsfähig und alternativlos. Bislang hat Regierungsrat Isaac Reber in der Diskussion keine echte Alternative zum Vorliegenden gehört. Wenn jemand eine gute Idee hat, kann gerne über Alternativen diskutiert werden, aber ohne solche wäre es richtig, grünes Licht für die Projektierung zu geben.

Nochmals zur Erinnerung: Nebst der Erschliessung kann der ZUBA Wohnquartiere in Basel, Allschwil und Frankreich entlasten. Von verschiedenster Seite war zu hören, der ZUBA bringe dem Baselbiet gar nichts. Der Redner findet es ehrlich gesagt auch gut, wenn die Verkehrssituation in Frankreich verbessert wird und die Menschen dort besser schlafen können – oder in Basel-Stadt, weil dort die Wohnquartiere entlastet werden. Dies liegt ein Stück weit auch in der Verantwortung des Kantons Basel-Landschaft. Und weshalb? Es geht um die Erschliessung eines Arbeitsgebiets, das nicht nur von kantonaler Bedeutung ist, sondern ein Forschungs- und Entwicklungsgebiet mit globaler Strahlkraft. Forschungsteams der Universität und der ETH sind dort angesiedelt, das Swiss TPH, der erste Innovationspark der Schweiz, viele international renommierte Life Science-Unternehmen und aufstrebende Jungfirmen. Das dient dem Kanton Basel-Landschaft. Ein guter Teil der heutigen und erst recht der künftigen Steuereinnahmen kommt von dort und wird von dort kommen – auch für den Finanzausgleich. Es handelt sich also nicht nur um ein Projekt für Allschwil oder für diesen Teil des Kantons, sondern um ein Projekt für den ganzen Kanton Basel-Landschaft. Es wäre gut, die Diskussionen nun abzuschliessen, einen Schritt weiterzugehen und den ZUBA konkret ins Visier zu nehmen. Wenn der Redner ZUBA sagt, dann sind die Verbesserungen der ÖV-Anbindung und für den Veloverkehr immer mitgemeint. An den drei Schlüsselprojekten wird parallel gearbeitet, die nötigen Vereinbarungen wurden getroffen – mittlerweile wurde auch vereinbart, dass Basel-Stadt die ÖV-Anbindung nicht nur plant, sondern auch finanziert – und das Commitment ist somit vorhanden. Alle diese Projekte sind im Agglomerationsprogramm der 4. und 5. Generation enthalten; beim Agglomerationsprogramm handelt es sich um das Programm der ganzen Region, der beiden Kantone und Frankreich. Was verknüpft und gesichert werden konnte, wurde gesichert. Nun braucht es auch etwas Vertrauen in die Partner. Für die ÖV-Anbindung ist Basel-Stadt zuständig. Jenen, die daran zweifeln, ob die ÖV-Anbindung wirklich kommen wird, sei gesagt, dass Basel-Stadt für eine leistungsfähige ÖV-Anbindung ein guter Garant sein sollte.

Regierungsrat Isaac Reber lädt die Landratsmitglieder dazu ein, jetzt die Reihen zu schliessen, den Projektierungskredit zu beschliessen und die gestellten Anträge abzulehnen. Er versteht zwar die Anträge, aber das Projekt ist schon kompliziert genug, es bestehen eigentlich bereits heute zu viele Abhängigkeiten – man wäre froh, es wären weniger – und man ist nicht bereit, neue Abhängigkeiten zu schaffen. Diese würden weder dem Projekt noch dem Ganzen dienen. Sie würden nicht nur die Strassenerschliessung gefährden, sondern alles Geplante. Die Gefahr würde drohen, dass man in zehn oder 15 Jahren immer noch am gleichen Punkt wäre wie heute.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Ziffern 1–6

Keine Wortbegehren.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) stellt folgende Anträge auf zusätzliche Beschlussziffern:

7. Kanton BL – BS: Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Grossen Rats BS (inklusive allfälliges Referendum) zum ZUBA und ein positiver Beschluss zum Projektkredit für das Tram Bachgraben vorliegt.

8. Kanton BL – Gemeinde Allschwil: Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein positiver Beschluss inkl. Routenführung für eine Velovorzugsroute für die Erschliessung des Bachgrabengebiets durch den Einwohnerrat Allschwil vorliegt.

9. Kanton BS – BL (Tram): Der Projektkredit wird erst freigegeben, wenn ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Landrats BL (inklusive allfälliges Referendum) zum neuen Tram vorliegt.

Er stellt die Anträge als freidenkender Landrat und nicht aus Scheinheiligkeit. Er ist auch nicht dafür verantwortlich, was andere Grüne machen, sondern nur für sein eigenes Votum, zu dem er zu 100 % steht. Karl-Heinz Zeller möchte den Projektierungskredit, aber auch die entsprechenden Verbindlichkeiten und Garantien.

Keine Wortbegehren.

://: Die neue Beschlussziffer 7 wird mit 58:21 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

://: Die neue Beschlussziffer 8 (respektive 7) wird mit 58:21 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

://: Die neue Beschlussziffer 9 (respektive 7) wird 58:23 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 74:10 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes

vom 10. Februar 2022

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt für den Zubringer Bachgraben – Allschwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 15'900'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.

3. Für das Projekt Zubringer Bachgraben – Allschwil, wird für vorgezogenen Landerwerb eine neue einmalige Ausgabe für die Projektierung von 2'500'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
 4. Der Regierungsrat wird beauftragt, die in seiner Kompetenz liegenden, erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine Grenzverschiebung zwischen Frankreich und der Schweiz im Bereich des Abschnitts Rue de Bâle zu ermöglichen.
 5. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a. der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2 und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
 6. Ziff. 4 dieses Beschlusses tritt nur in Kraft, sofern die Ziff. 1, 2 und 3 dieses Beschlusses in Rechtskraft erwachsen.
-