

Stellungnahme

Basel, 9. September 2022 sd

Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Das Basler Agglomerationsprogramm schneidet bei der Prüfung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK grundsätzlich gut ab. Nach Zürich erhält Basel mit einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz Bund: 40 Prozent) den grössten Anteil aller gesprochenen Gelder in der vierten Generation. Bedauerlicherweise wurde das zentrale Projekt, der Zubringer Bachgraben, in der Botschaft des Bundesrats nicht als prioritär eingestuft. Für die Handelskammer beider Basel ist nicht hinnehmbar, dass dieses wichtige Wirtschaftsareal auf absehbare Zeit keine leistungsfähige strassenseitige Anbindung erhalten soll. Wir fordern daher die beiden Basler Kantone, insbesondere den federführenden Kanton Basel-Landschaft, auf, die Chancen und Risiken der bestehenden Optionen zu prüfen und die Arbeiten rasch wieder aufzunehmen, damit der Baustart im Jahr 2027 eingehalten werden kann.

Zusammenfassung unserer Anliegen

- Wir freuen uns, dass das Basler Agglomerationsprogramm mit insgesamt 226 Millionen Franken Bundesmitteln finanziert werden soll und begrüssen die Förderung der entsprechenden Projekte und Massnahmen mehrheitlich.
- Wir bedauern, dass der Zubringer Bachgraben nicht für den priorisierten A-Horizont beantragt wird.
- Wir fordern den Kanton Basel-Landschaft auf, die Chancen und Risiken der vorhandenen Optionen zu analysieren und das Projekt rasch voranzutreiben. Unabhängig von Prozessen des Agglomerationsprogramms, muss das Projekt zur Baureife geführt werden, damit der Baustart im 2027 erfolgen kann. Hierfür muss eine umfassende Projektsteuerung und -organisation durch den Kanton Basel-Landschaft aufgebaut und geführt werden. Die relevanten Kantons- und Bundesstellen sind einzubeziehen.
- Dass die dem Bundesbeschluss zugrundeliegenden Prüfberichte während der Vernehmlassung nicht öffentlich zugänglich waren, ist stossend. Zahlreiche Organisationen waren gezwungen zu etwas Stellung zu nehmen, dessen Grundlage nicht vollständig zugänglich war. Dies darf sich in den kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms nicht wiederholen.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Prüfberichte, auf deren Inhalt hin Bundesgelder beantragt werden, sind gemeinsam mit den übrigen Unterlagen in Vernehmlassung zu schicken.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat den «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs» am 10. Juni in Vernehmlassung geschickt. In der vierten Generation hat das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung ARE 32

Agglomerationsprogramme geprüft und bewertet. Insgesamt wurden Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken zur Mitfinanzierung durch die Agglomerationen beantragt. Der Bundesrat hat insgesamt 1.3 Milliarden Franken, davon rund 226 Millionen Franken für die Agglomeration Basel, zur Mitfinanzierung beantragt. Das Agglomerationsprogramm hat in den vergangenen Jahren im Raum Basel eine grosse Dynamik ausgelöst. Mit zahlreichen politischen Beschlüssen auf übergeordneter Ebene (Schweiz, Frankreich und Deutschland) wurden eine breit abgestützte, grenzüberschreitende Trägerschaft und ein gemeinsames Leitbild entwickelt. Das Agglomerationsprogramm Basel ist damit für die künftige regionale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein wichtiges Instrument neben den STEP Strasse und Schiene des Bundes.

Die Schaffung von modernen und leistungsfähigen Infrastrukturen ist für die wirtschaftsstarke Region Basel essenziell, um weiterhin erfolgreich zu sein. Wir nehmen daher wie folgt zur Vorlage Stellung.

Konzeption

Das Basler Agglomerationsprogramm schneidet mit insgesamt 565 Millionen Franken Investitionsvolumen und einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz Bund: 40 Prozent) recht gut ab. Ein grosser Wermutstropfen ist allerdings die Nichtaufnahme des Projekts Zubringer Bachgraben. Dieser wurde von der Agglomeration für den A-Horizont, d.h. mit Baubeginn bis spätestens 2028, beantragt, vom ARE allerdings nicht in die Botschaft übernommen. Für den Wirtschaftsstandort Basel, insbesondere aber für das Bachgrabenareal und die dort ansässigen Unternehmen und deren Mitarbeiter und Kunden, ist dies ein herber Rückschlag.

Anlässlich des Agglo-Forums vom 2. September hat das ARE den Handlungsbedarf für eine gute verkehrliche Erschliessung des Bachgrabenareals anerkannt und zugesichert sich in die strategischen Planungen rund um das Gebiet einzubringen. Ferner bietet das ARE an, das Projekt zusammen mit den verantwortlichen kantonalen Stellen auszuarbeiten, sodass dieses im Agglomerationsprogramm der fünften Generation im priorisierten A-Horizont eingereicht und bewilligt werden kann.

Forderungen

Das Bachgrabenareal in Allschwil ist ein boomender Life Sciences-Hub, auf dem in den nächsten Jahren circa 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze sowie zukunftsweisende und nachhaltige Infrastrukturen entstehen werden, welche eine dynamische Wirtschaftsentwicklung ermöglichen. Die derzeitige Erschliessung ist sowohl im Bereich des öffentlichen und Langsamverkehrs wie auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) unzureichend. Der Zubringer Bachgraben reduziert den Autoverkehr im Luzernerring und den betroffenen Quartieren. Hierdurch wird genügend Leistungskapazität für eine effiziente Erschliessung des Bachgrabenareals mit dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt.

Die Prüfung des eingereichten Projekts anhand der vom ARE gesetzten Bewertungskriterien hat gezeigt, dass eine Realisierung in der jetzigen Form im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht realistisch ist. Mit der Bereitschaft des ARE sich bei den strategischen Arbeiten zur Erschliessung des Gebiets einzubringen, stehen nun zwei konstruktive Optionen zur Verfügung: Eine Möglichkeit besteht darin, die durch das ARE geäusserten Vorbehalte bzw. Mängel bei den weiteren Planungen aufzunehmen. Dies mit dem Ziel, eine leistungsfähige Strassenanbindung im A-Horizont des Agglomerationsprogramms der fünften Generation einreichen zu können und bewilligt zu erhalten. Zusätzliche Strassenkapazität hat es systembedingt schwer im Agglomerationsprogramm berücksichtigt zu werden. Daher ist es nur mit vorhergehender Abstimmung realistisch im nächsten Agglomerationsprogramm erfolgreich zu sein. Der Brief des ARE vom 2. September eröffnet diesen Ansatzpunkt.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, das Projekt in seiner jetzigen Form weiter zu planen, zu projektieren und als Kanton Basel-Landschaft gegebenenfalls allein zu finanzieren. Ein Landratsbeschluss, um die Arbeiten weiter voranzutreiben, liegt vor. Die Komplexität des Projekts besteht einerseits in der technischen und verfahrensmässigen Umsetzung im urbanen Raum, andererseits in der bikantonalen Umsetzung, die politische Akzeptanz voraussetzt, und schliesslich in der Binationalität des Vorhabens auf heute französischem Territorium, was die Zustimmung von Bern und Paris erforderlich macht. Soll das Projekt, wie angedacht, teils auch auf französischem und baselstädtischem Boden realisiert werden, bedarf es dafür der Zustimmung beider Länder. Damit das komplexe Vorhaben auch in der Praxis effizient und erfolgreich umgesetzt werden kann, muss der Kanton Basel-Landschaft daher eine umfassende Projektsteuerung und -organisation auf die Beine stellen. In dieser müssen auf der Schweizer Seite neben den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, unter anderem, auch das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA und je nach gewählter Option das ARE einbezogen werden.

Wir fordern daher die zuständigen Stellen des Kantons Basel-Landschaft auf, die Optionen zügig auf ihre Chancen und Risiken hin zu prüfen und sodann die Arbeiten am Projekt wieder aufzunehmen. Ziel muss es sein das Projekt rasch und unabhängig von Prozessen des Aggloprogramms zur Baureife zu führen, um den geplanten Baustart im Jahr 2027 einhalten zu können.

Dass die dem Bundesbeschluss zugrundeliegenden Prüfberichte während der Vernehmlassungsfrist nicht öffentlich zugänglich waren, ist stossend. Zahlreiche Organisationen waren gezwungen zu etwas Stellung zu nehmen, dessen Grundlage nicht vollständig zugänglich war. Dies darf sich in den kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms nicht wiederholen. Prüfberichte, auf deren Inhalt Bundesgelder beantragt oder auch nicht beantragt werden, sind gleichzeitig mit diesen zu veröffentlichen und gemeinsam mit den übrigen Unterlagen in Vernehmlassung zu schicken.