



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

10.0851.02

08.5061.03

Basel, 28. Oktober 2010

Kommissionsbeschluss
vom 27. Oktober 2010

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Ausgabenbericht 10.0851.01 betreffend Planungskredit Tramverbindung Margarethenstich

und zum

**Anzug 08.5061.01 Michael Wüthrich und Konsorten betreffend
Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramver-
bindung Margarethenstich (P085061)**

1. Ausgangslage

Im Gegensatz zum Birs-, Ergolz- oder Wiesental führt in das Leimental keine S-Bahn-Linie. Die Anbindung an den nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgt über die Tramlinie, die von Basel via Binningen bis ins solothurnische Rodersdorf führt. Diese Linie verbindet das Leimental direkt mit der Basler Innenstadt. Der Bahnhof Basel SBB ist allerdings nur mit einem Umweg via Heuwaage, Theater und Aeschenplatz erreichbar. Mit einer kurzen neuen Tramstrecke am Margarethenstich zwischen den bestehenden Haltestellen Dorenbach und Margarethen könnte dieser Umweg eliminiert und die Fahrzeit zum Bahnhof um etwa fünf Minuten reduziert werden.

Die Tramstrecke über den Margarethenstich dürften pro Tag und Richtung etwa 8000 Fahrgäste benutzen. Der Synthesebericht „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“ vom März 2007 geht von einer Verlagerung von gut 1000 Personen pro Tag vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr aus. Er zeigt im Weiteren, dass die Linienführung über den Margarethenstich anderen Varianten für eine bessere Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB deutlich überlegen ist, und dass sie ein für solche Projekte ausserordentlich gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat einen Planungskredit von CHF 320'000 unter dem Vorbehalt, dass der Landrat des Kantons Basel-Landschaft einen Kredit in gleicher Höhe genehmigt. Der ebenfalls hälftige Anteil an den Projektierungskosten von CHF 450'000 wird dem Grossen Rat zusammen mit dem Ausführungskredit in einem künftigen Ratschlag zum Entscheid vorgelegt.

Der Bundesrat hat das Projekt in seiner „Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr“ in die Massnahmenliste zur Mitfinanzierung mit Priorität A aufgenommen. Die beiden Basel können mit einer Bundesbeteiligung an die Projektierungs- und Baukosten von maximal CHF 6,6 Mio. (Preisstand 2005, exkl. Mehrwertsteuer) rechnen. Eine Schätzung vom Dezember 2009 geht von Investitionskosten von CHF 17 Mio. inkl. Mehrwertsteuer aus. Gebaut werden könnte die neue Strecke im Jahr 2014.

Der Grosser Rat hat den Ausgabenbericht 10.0851.01 betreffend Planungskredit Tramverbindung Margarethenstich und den Bericht 08.5061.02 zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich (P085061) am 9.6.2010 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 16.6.2010 und 25.8.2010 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Am 9.9.2010 hat sie vom Bau- und Verkehrsdepartement zusätzlich eingeforderte Kostenangaben zum Schienenstück IWB Kurve“ erhalten. Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 27.10.2010 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK hat zum einen den Nutzen des Projekts für den Kanton Basel-Stadt hinterfragt, zum anderen verschiedene Detailfragen zum Projekt und zum Verkehrskonzept gestellt. Erörtert hat sie im Weiteren die Antwort des Regierungsrats auf den Anzug 08.5061.01 Michael Wüthrich und Konsorten, der eine Eckverbindung aus der Margarethenstrasse in die Gü-

terstrasse fordert. Sie beantragt dem Grossen Rat, auch für dieses Vorhaben einen Planungskredit zu bewilligen (vgl. Kapitel 2.5).

2.1 Kostenteilung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Der Planungsperimeter des Projekts Margarethenstich liegt unmittelbar an der Kantonsgrenze zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Das Strassenstück, auf das die Schienenverbindung zu liegen kommen soll, befindet sich im Stadt-, der Margarethenhügel im Landkanton. Gemäss dem Territorialprinzip wäre deshalb der Kanton Basel-Stadt für den Bau und Unterhalt der neuen Infrastruktur zuständig. Die beiden Kantone haben sich aber für eine gemeinsame Projektorganisation entschieden, die im Herbst 2008 die Planungsarbeiten aufgenommen hat. Die Kosten für Planung und Projektierung teilen sie sich nach Abzug der Bundesbeiträge.

Rechtfertigen lässt sich die Kostenteilung, da davon auszugehen ist, dass der neue Streckenabschnitt für beide Kantone von Vorteil ist: Genutzt werden dürfte er in erster Linie von den Bewohnern des Leimentals, Basel profitiert vom Umsteigeeffekt vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Eine bessere Anbindung der Leimentaler Gemeinden an den Basler Bahnhof dürfte zur Folge haben, dass der öffentliche Verkehr auch für längere Pendlerdistanzen attraktiver wird. Der Modal Split kann hier mit vergleichsweise bescheidenem Aufwand (vgl. Kapitel 2.2) dauerhaft verbessert werden. Wieder in Frage gestellt werden könnte dieser Effekt, sollte das Leimental in Zukunft einen Autobahnzubringer unter dem Gundeldinger-Quartier hindurch erhalten.

2.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Der Synthesebericht „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“ vom März 2007 weist – basierend auf einer groben Kostenschätzung – für das Projekt Margarethenstich ein außerordentlich hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,0 auf. Gemäss der heutigen – genauerer – Kostenbasis liegt dieser Wert bei 4,05, was immer noch sehr gut ist. Bei Projekten im öffentlichen Verkehr liegt das nach einem standardisierten Verfahren berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis in aller Regel unter 2. Die Bestvariante beim Herzstück der Regio-S-Bahn kommt beispielsweise auf einen Wert von 1,24, die neue Tramlinie nach Weil am Rhein auf einen solchen von 1,3. Das Projekt Margarethenstich scheint also so vorteilhaft, dass seine Verwirklichung fast als zwingend zu bezeichnen ist.

Aufgrund von Ausserungen von Vertretern der Baselland Transport AG (BLT), wonach der Margarethenstich möglicherweise nur zu den Hauptverkehrszeiten befahren werden soll, hat die UVEK den Nutzen des neuen Streckenabschnitts dennoch kritisch hinterfragt. Denn die genannten Werte beruhen auf der Annahme, dass die Strecke ganztägig befahren wird.

Unter den Annahmen, die im Synthesebericht von 2007 zu einem Wert von 9,0 bei Ganztagsgesbetrieb geführt haben, liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäss einer Schätzung der Abteilung Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement bei 3,6, wenn der Margarethenstich nur in den Hauptverkehrszeiten (den Zeiten, in denen heute die Linie 17 im Einsatz steht) befahren wird. Mit der aktuellen Kostenbasis reduziert sich der Wert von 4,05 auf 1,48. Würde das Projekt nochmals etwas teurer oder der angesprochene Autobahnzubringer gebaut,

könnte er unter diesen Gegebenheiten sogar unter 1 sinken, was letztlich gegen eine Umsetzung sprechen würde.

2.3 Bundesbeteiligung

Der Bund hat das Projekt in der Annahme ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, dass die Strecke während der gesamten Betriebsdauer befahren wird. Ein zumindest mittelfristig garantierter Ganztagesbetrieb dürfte deshalb Voraussetzung für eine finanzielle Beteiligung des Bundes – und für die Genehmigung der Ausführungskredite in den beiden Parlamenten – sein.

Nach heutigem Planungsstand ist eine Linie vom Leimental via Margarethenstich zum Bahnhof SBB (Endhaltestelle) vorgesehen. Das definitive Betriebskonzept und die Aufteilung der Fahrleistungserbringung im gesamten Liniennetz von BLT und BVB sind allerdings derzeit Gegenstand von Diskussionen und sollen im Rahmen der Konzeption des Tramnetzes 2025 und der Erneuerung des Staatsvertrags betreffend Zusammenarbeit BLT/BVB festgelegt werden. In der jetzt anstehenden Planungsphase stehen denn auch nicht Entscheide über Fahrplan oder Linienführung im Vordergrund, sondern die Machbarkeit des Projektes. Der Nutzen des neuen Verbindungsstücks hängt überdies auch von der Verknüpfung der Linien ab. Wendet die Linie aus dem Leimental am Bahnhof Basel SBB, ist ihr Nutzen geringer, als wenn sie von dort beispielsweise ins Kleinbasel weiter gezogen wird. Es ist davon auszugehen, dass das Liniennetz während der Lebensdauer der neuen Infrastruktur einige Male angepasst wird. Möglichst attraktive Linien, die viele Pendler auf den ÖV bringen, sind für beide Kantone von grossem Interesse.

Die UVEK ist überzeugt, dass es einen ganztägigen Betrieb aus dem Leimental sowohl in die Basler Innenstadt als auch an den Bahnhof Basel SBB braucht. Die Liniennetzkonzeption ist allerdings nicht Inhalt des vorliegenden Ausgabenberichts. Die UVEK erwartet jedoch, dass der Regierungsrat im Interesse des Kantons Basel-Stadt darauf hinarbeitet, dass die Anbindung der Agglomerationsgemeinden mit dem öffentlichen Verkehr an die Stadt Basel möglichst attraktiv ist und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gleichzeitig möglichst tief gehalten wird. Die noch offenen Fragen sind für die UVEK kein Grund, den vorliegenden Planungskredit in Frage zu stellen. Mit dem Projektierungs- und Ausführungskredit, der dem Grossen Rat zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt wird, erwartet sie jedoch genauere Informationen über die beabsichtigte Nutzung des neuen Streckenabschnitts.

2.4 Natur- und Denkmalschutz

Zur Verlegung der Tramschienen muss in den Margarethenhügel und die Böschung zwischen Strasse und Viadukt eingegriffen werden. Der Margarethenhügel steht unter Natur- und Landschaftsschutz. Zudem befinden sich im fraglichen Gebiet historisch bedeutende Wasserleitungen. Um die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten, sieht die derzeit im Vordergrund stehende Variante ein Eigentrassee für das Tram lediglich bergwärts vor. Ebenfalls nur bergwärts ist ein kombinierter Velo- und Fussweg vorgesehen; talwärts soll der Veloverkehr auf der gleichen Spur wie der motorisierte Individualverkehr geführt werden. Die genaue Linienführung, der definitive Querschnitt und die Gestaltung der neuen Infrastruktur werden aber erst im Rahmen der Weiterbearbeitung aufgrund der Resultate

vertiefter Abklärungen insbesondere im Bereich Verkehrstechnik gefällt. Auch muss vor der Ausführung des Projekts eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Die UVEK hat sich erkundigt, wie sich die Querung der Binnergerstrasse durch die Trams auf die Kapazität dieser Achse auswirkt. Gemäss Ausführungen des Bau- und Verkehrsdepartements befindet sich der Flaschenhals auf der Achse zwischen Basel und Binningen nicht an diesem Knoten. Aufgrund der Tramquerungen kommt es deshalb gemäss jetzigem Kenntnisstand zu keinen zusätzlichen Rückstaus. Die Gesamtkapazität der Achse nimmt nicht ab. Im Rahmen des Vorprojekts wird noch genauer geprüft, welche Auswirkungen der Verzicht auf ein Eigentrassee talwärts auf die Verkehrsflüsse hat. Allenfalls kommt man dann auf diesen vorläufigen Entscheid wieder zurück. Eigentrassees in beiden Richtungen bräuchten eine höhere Stützmauer auf der Seite Dorenbach und würden auf Seite Margarethenhügel zu einer deutlichen Mehrversiegelung von Boden führen.

2.5 Anzug Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich

Der Regierungsrat berichtet zusammen mit dem Ausgabenbericht für den Planungskredit für die Tramverbindung am Margarethenstich auch zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve. Dieser Anzug fordert, gleichzeitig mit der Ergänzung des Tramnetzes am Margarethenstich eine Kurve aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse einzubauen. Damit könnten gemäss Anzugstext die Trams aus dem Leimental auch zum südlichen Bahnhofeingang geführt und die Reisezeit damit weiter reduziert werden. Der Centralbahnhof würde entlastet und die Flexibilität des Netzes bei Störungen oder Veranstaltungen erhöht.

Der Regierungsrat spricht sich in seiner Antwort auf den Anzug nicht grundsätzlich gegen einen solchen Abzweiger aus. Er schreibt, die BVB beabsichtigten, im Rahmen von Gleiserneuerungen im Bereich von Abzweigungen neue Eckverbindungen zu schaffen. Eine ordentliche Gleiserneuerung bei der Abzweigung Margarethen-/Güterstrasse sei aber erst in etwa 20 Jahren erforderlich. Weil nicht geplant sei, diese Eckverbindung im fahrplanmässigen Betrieb zu benutzen, solle zum jetzigen Zeitpunkt darauf verzichtet werden. Im Rahmen der weiteren Planungen zur Einführung der Tramlinie durch den Margarethenstich will der Regierungsrat aber untersuchen, welchen Nutzen die Eckverbindung für die betriebliche Flexibilität brächte. Er empfiehlt dem Grossen Rat deshalb, den Anzug stehen zu lassen.

Die UVEK teilt die Einschätzung des Regierungsrats, dass es für den grössten Teil der Trampassagiere aus dem Leimental attraktiver ist, wenn die Linie über den Margarethenstich auf den Centralbahnhof und nicht auf die Südseite des Bahnhofs führt. Auf dem Centralbahnhof bestehen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten auf andere Tram- und Buslinien. Bei einer Streckenführung aus dem Leimental an die Südseite des Bahnhofs würde sich zudem die Frage stellen, wohin die Trams danach weiterfahren sollen. Eine Verknüpfung mit der Linie 10 oder 11 wäre kaum im Interesse der Kundschaft, verlören dann doch gleich zwei Linien den Anschluss an die Innenstadt bzw. die diversen Umsteigemöglichkeiten auf dem Centralbahnhof.

Aufgrund der Ausführungen des Regierungsrats befürchtet die UVEK, dass das Vorhaben „Schienenstück IWB Kurve“ auf die lange Bank geschoben wird, wenn es jetzt nicht eben-

falls geplant wird. Auch eine nicht fahrplanmäßig befahrene Eckverbindung hätte aus ihrer Sicht eine wichtige Bedeutung als Ausweichroute bei Störungen (insbesondere auf der Markthallenkreuzung) oder Anlässen. Auch die weitere Entwicklung des Dreispitzes könnte dazu führen, dass die Bedeutung der Achse Güterstrasse steigt.

Die UVEK erachtet es als wichtig, dass der schienengebundene Verkehr eine möglichst hohe Flexibilität aufweist. Sie hat deshalb das Bau- und Verkehrsdepartement gebeten, die Planungskosten für die Kurve aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse zu beziffern. Diese belaufen sich gemäss der Antwort der Abteilung Mobilität auf CHF 150'000 und setzen sich wie folgt zusammen: Für das Vorprojekt inklusive Untersuchung der Auswirkungen auf die Lage der Haltestellen unter Berücksichtigung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes fallen CHF 100'000 an, für verkehrstechnische Untersuchungen (u.a. Abklärungen zu Leistungsfähigkeit und Sicherheit und Prüfung der Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage) CHF 50'000.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat die zusätzlichen CHF 150'000 für dieses rein städtische Projekt ebenfalls zu genehmigen. Weil es sich beim Projekt Margarethenstich um ein partnerschaftliches Geschäft handelt, schlägt sie vor, dies mittels separaten Grossratsbeschluss zu tun.

3. Anträge an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 27.10.2010 mit 9:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 8:1 Stimmen die Annahme des Grossratsbeschlusses I und mit 6:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen die Annahme des Grossratsbeschlusses II.

Mit 8:1 Stimmen beantragt die UVEK, den Anzug 08.5061.01 Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich (P085061) abzuschreiben.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss I

betreffend

Planungskredit Tramverbindung Margarethenstich

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 10.0851.01 und den Bericht Nr. 10.0851.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommision:

1. Für die Planung des Tramprojekts Margarethenstich wird ein Kredit von brutto CHF 640'000 (Preisbasis April 2009), Anteil Kanton Basel-Stadt: CHF 320'000, zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2010 und 2011 des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“, Pos.-Nr. 6618.20020001, des Amtes für Mobilität bewilligt.
2. Vorbehalten bleiben der Landratsbeschluss des Kantons Basel-Landschaft über den Projektierungskredit Tram Margarethenstich und eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, welche die je hälftige Kostenübernahme für das Vorprojekt festhält.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss II

betreffend

Planungskredit Gleiseckverbindung Margarethenstrasse – Güterstrasse

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 10.0851.01 und den Bericht Nr. 10.0851.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommision:

1. Für die Planung einer Gleiseckverbindung von der Margarethen- in die Güterstrasse wird ein Planungs- und Projektierungskredit von CHF 150'000 bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.