



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.1889.01

BVD/P131889

Basel, 12. Februar 2014

Regierungsratsbeschluss vom 11. Februar 2014

Ratschlag

Tramverbindung Margarethenstich – Schnelle und attraktive Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB

zum Bau einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ sowie deren Anpassung

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung	5
3. Auftrag, Wirkung und Ziele	6
3.1 Auftrag zum Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich	6
3.2 Wirkung des Projektes	6
3.3 Ziele des Projektes	6
4. Ausgangslage und Rahmenbedingungen	8
4.1 Lage im Tramnetz 2020	8
4.2 Die Teilprojekte und ihre Perimeter	9
4.2.1 Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	10
4.2.2 Haltestelle „Margarethen“	10
4.2.3 Haltestelle „Dorenbach“	11
4.3 Übergeordnete Grundlagen und Anforderungen	11
4.3.1 Umweltschutzgesetz § 13	12
4.3.2 Tramnetz 2020	12
4.3.3 Agglomerationsprogramm Basel	12
4.4 Angrenzende Planungen	13
4.5 Organisation und Finanzierung	16
4.5.1 Organisation	16
4.5.2 Finanzierung	17
5. Projektbeschreibung	18
5.1 Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen	18
5.2 Betriebskonzept der Verkehre im angepassten Strassenraum	19
5.2.1 Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	19
5.2.2 Haltestelle „Margarethen“ (BS)	26
5.2.3 Haltestelle „Dorenbach“ (BL)	28
5.3 Gestaltungskonzept für den neuen Margarethenstich	29
5.4 Umweltaspekte	29
6. Termine und Kosten	32
6.1 Termine	32
6.2 Kosten	32
6.2.1 Kostenverteiler Basel-Stadt/Basel-Landschaft	34
6.2.2 Übersicht über die Gesamtkosten	35
6.2.3 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	37
6.2.4 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	39
6.2.5 Ausgaben Dritter	40
7. Antrag	41

1. Begehren

Hiermit unterbreiten wir dem Grossen Rat den Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich – Schnelle Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB.

Als wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020 sieht das Projekt eine neue Gleisverbindung im Margarethenstich zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ vor. Dies schafft eine direkte, schnelle und umweltfreundliche Verbindung des Leimentals mit dem Bahnhof SBB.

Die neue Tramverbindung erfordert projektbedingte Anpassungen an den beiden angrenzenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“. Im Zuge dieses Projektes werden die beiden Haltestellen auch behindertengerecht ausgestaltet. So werden bei der Planung als auch beim Bau Synergien genutzt und somit letztlich Kosten eingespart, die zur Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ohnehin anfallen.

Die Projektierungs- und Baukosten für das gesamte Projekt, inklusive der beiden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“, betragen für beide Kantone zusammen 27,149 Mio. Franken, zuzüglich 143'500 Franken für den Betrieb und Unterhalt (BS). Die Kosten für den Bau der Tramverbindung zwischen den beiden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ belaufen sich auf 20,684 Mio. Franken. Zusätzlich fallen für die projektbedingten und behindertengerechte Anpassung der Haltestelle „Dorenbach“ (zu Lasten Basel-Landschaft) 2,269 Mio. Franken und für die Haltestelle „Margarethen“ (zu Lasten Basel-Stadt) 4,196 Mio. Franken an.

Der Kanton Basel-Landschaft beteiligt sich (vorbehältlich des GRB zu vorliegendem Ratschlag auf Grundlage des Vorprojektes und des Landratsbeschlusses (LRB) zum Baukredit der Gleisverbindung) zu gleichen Teilen wie der Kanton Basel-Stadt an den Kosten für den Bau der Tramverbindung und finanziert die Anpassung der Haltestelle „Dorenbach“. Die Aufteilung der Kosten zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie deren Regelung werden im Kapitel 4.5.2 detailliert erläutert. Dazu haben die Regierungen BL und BS eine separate Projektvereinbarung abgeschlossen.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, den Gesamtbetrag für Basel-Stadt von 14,6815 Mio. Franken für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der Tramverbindung Margarethenstich sowie für die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle „Margarethen“ zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereiche „Öffentlicher Verkehr“ und „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

Fr.	11.862 Mio.	für die Realisierung der geplanten Infrastrukturmassnahmen mit Aufwertung der bestehenden Infrastruktur zu Lasten des Investitionsbereichs 2 «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (Tramnetz 2020)
-----	-------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- | | | |
|-----|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fr. | 110'000 | als jährliche Folgekosten für den Unterhalt der Gleisanlagen durch die BVB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV |
| Fr. | 19'000 | als Entwicklungsbeitrag Grünanlagen für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds |
| Fr. | 1'500 | für die jährlichen Folgekosten als Mehraufwand für den Unterhalt und Reinigung der neuen Strassenflächen (Stadtreinigung, TBA). |
| Fr. | 13'000 | für die jährlichen Folgekosten für den Unterhalt der neuen Kunstbauten (TBA) |

Nachstehend sind die **gebundenen** Kosten aufgeführt.

- | | | |
|-----|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fr. | 2.676 Mio. | für die Erhaltung der Strassen gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen |
|-----|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte für Werkleitungserneuerungen auf Allmend Ausgaben in der Höhe von 3,313 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Das Projekt wird mit maximal 6,59 Mio. Franken bzw. 7,117 Mio. Franken (zuzüglich bzw. inkl. MWSt. sowie zuzüglich Teuerung zum Stand Oktober 2005) zuhanden beider Kantone, respektive mit 3,295 Mio. Franken bzw. 3,558 Mio. Franken (zuzüglich bzw. inkl. MWSt. sowie zuzüglich Teuerung zum Stand Oktober 2005), zuhanden des Kantons Basel-Stadt aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes subventioniert. Dieser Betrag wird durch die beiden Kantone je hälftig vorfinanziert. Der Anteil Basel-Stadt ist somit Bestandteil des beim Grossen Rat beantragten Gesamtbetrags.

2. Begründung

Die von den politischen Parteien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft mehrfach geforderte Tramverbindung Margarethenstich entspricht auch einem Wunsch der Bevölkerung. Sie schafft eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung des Leimentals mit dem Bahnhof SBB. Die Fahrgäste können zwischen Bottmingen und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen. Gemäss heutigen Annahmen werden bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung die Verbindung über den Margarethenstich nutzen. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV wird auf 1'000 Personen pro Tag prognostiziert. Die Haltestelle „Margarethen“ stellt ausserdem im ÖV-Netz eine wichtige Verknüpfung mit der Buslinie 36 dar und gewinnt durch die neue Tramführung über den Margarethenstich zusätzlich an Bedeutung. Zukünftig können die Fahrgäste aus dem Leimental an der Haltestelle „Margarethen“ direkt am Knoten „Dorenbach Ost“ Richtung Dreispitz oder Richtung Basel-West umsteigen und müssen nicht mehr wie heute zu Fuss von der Haltestelle Dorenbach via Margarethenstich hochgehen.

Die neue Tramverbindung ist ein wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020 sowie des Agglomerationsprogramms der Region Basel, das eine finanzielle Beteiligung des Bundes von 6,59 Mio. Franken (zuzüglich MWSt. und zuzüglich Teuerung zum Stand Oktober 2005) an der Infrastrukturmassnahme sicherstellt. Sie wird den ÖV in der ganzen Agglomeration nachhaltig fördern und trägt dabei wesentlich zur Umsetzung von § 13 des Basler Umweltschutzgesetzes sowie zur Verlagerung des MIV's auf den ÖV bei. Mit dem Endausbau des Tramnetz' 2020 wird die Tramlinie von Bottmingen via Bahnhof SBB – Aeschenplatz – Bankverein – Wettsteinplatz – Badischer Bahnhof bis Eglisee und zurück verkehren, entsprechend der Linie Q im TN2020.

Mit der gemeinsamen Unterzeichnung einer Projektvereinbarung vor Behandlung des vorliegenden Ratschlags haben die beiden Regierungen BS und BL ihrem Willen für dieses gemeinsame Projekt deutlich Ausdruck verliehen.

3. Auftrag, Wirkung und Ziele

3.1 Auftrag zum Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich

Folgende parlamentarischen Beschlüsse in Basel-Landschaft und Basel-Stadt bilden die Basis für das nun vorliegende Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich:

- Landratsbeschluss Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010
- Grossratsbeschluss Nr. 10/50/34.1G vom 16. Dezember 2010 (P100851)

Gestützt auf diese Beschlüsse, die auch die Kantonale Richtplanung von Basel-Landschaft und Basel-Stadt abbilden, erteilten die Regierungen den zuständigen Departementen der beiden Kantone den Auftrag zur Erarbeitung des Vorprojekts Tramverbindung Margarethenstich.

3.2 Wirkung des Projektes

Mit dem Bau der Gleisverbindung im Margarethenstich wird eine attraktive und schnelle Direktverbindung zwischen Basel SBB und dem Leimental geschaffen. Bereits seit längerer Zeit ist die direkte und schnellere Anbindung an den Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr ein Anliegen der Bevölkerung im Leimental.

Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ wird die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen. Die betroffenen Fahrgäste könnten zwischen Bottmingen und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen. Bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung werden die Verbindung über den Margarethenstich voraussichtlich nutzen. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV wird auf 1'000 Personen pro Tag prognostiziert.

Die Tramverbindung Margarethenstich ist Bestandteil des Tramnetz 2020 sowie des Agglomerationsprogramms der Region Basel. Mit dem Bau dieser Verbindung wird der ÖV in der ganzen Agglomeration nachhaltig gefördert. Diese attraktive Tramverbindung trägt wesentlich bei zur Verlagerung des MIV's auf den ÖV gemäss § 13 des Basler Umweltschutzgesetzes (USG).

3.3 Ziele des Projektes

Für die Zieldefinition dienten die folgenden massgebenden Grundlagen: Der politische Auftrag der beiden Kantone, die Anforderungen gemäss § 13 USG, das Tramnetz 2020 sowie die Projektvoraussetzungen gemäss dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Daraus ergeben sich folgende Zielsetzungen:

- Schnelle und direkte Tramverbindung Leimental vom/zum Bahnhof SBB (im Endzustand entsprechend Tramnetz 2020 Linie Q bis Eglisee)

- Zuverlässiger und störungsfreier ÖV-Betrieb mit guter Erreichbarkeit, komfortablen Umsteigebeziehungen und behindertengerechten Haltestellen
- Verträgliche Abwicklung des verbleibenden MIV (störungsfreier ÖV)
- Optimierte Integration des Veloverkehrs in die neue Strassenraumaufteilung
- Optimierte Integration der Fussgänger/-innen in die neue Strassenraumaufteilung
- Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Anforderungen beim Margarethenhügel
- Berücksichtigung der Anforderungen des Naturschutzes bei den strassenbegleitenden Böschungsflächen
- Sorgfältige Einbindung des neuen Verkehrsmittels Tram in die bestehende, sensible städtebauliche Situation, insbesondere der wertvollen, denkmalpflegerischen Aspekte
- Koordination mit den bisherigen Resultaten des Verkehrskonzeptes Gundeldingen

4. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

4.1 Lage im Tramnetz 2020

Mit der neuen Gleisverbindung wird eine wichtige Lücke im Tramnetz der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt geschlossen. Die Lage des Projektperimeters unmittelbar entlang der Kantongrenze am Fuss des Margarethenhügels führt dazu, dass der Margarethenstich ein partnerschaftliches Projekt beider Basler Kantone ist.

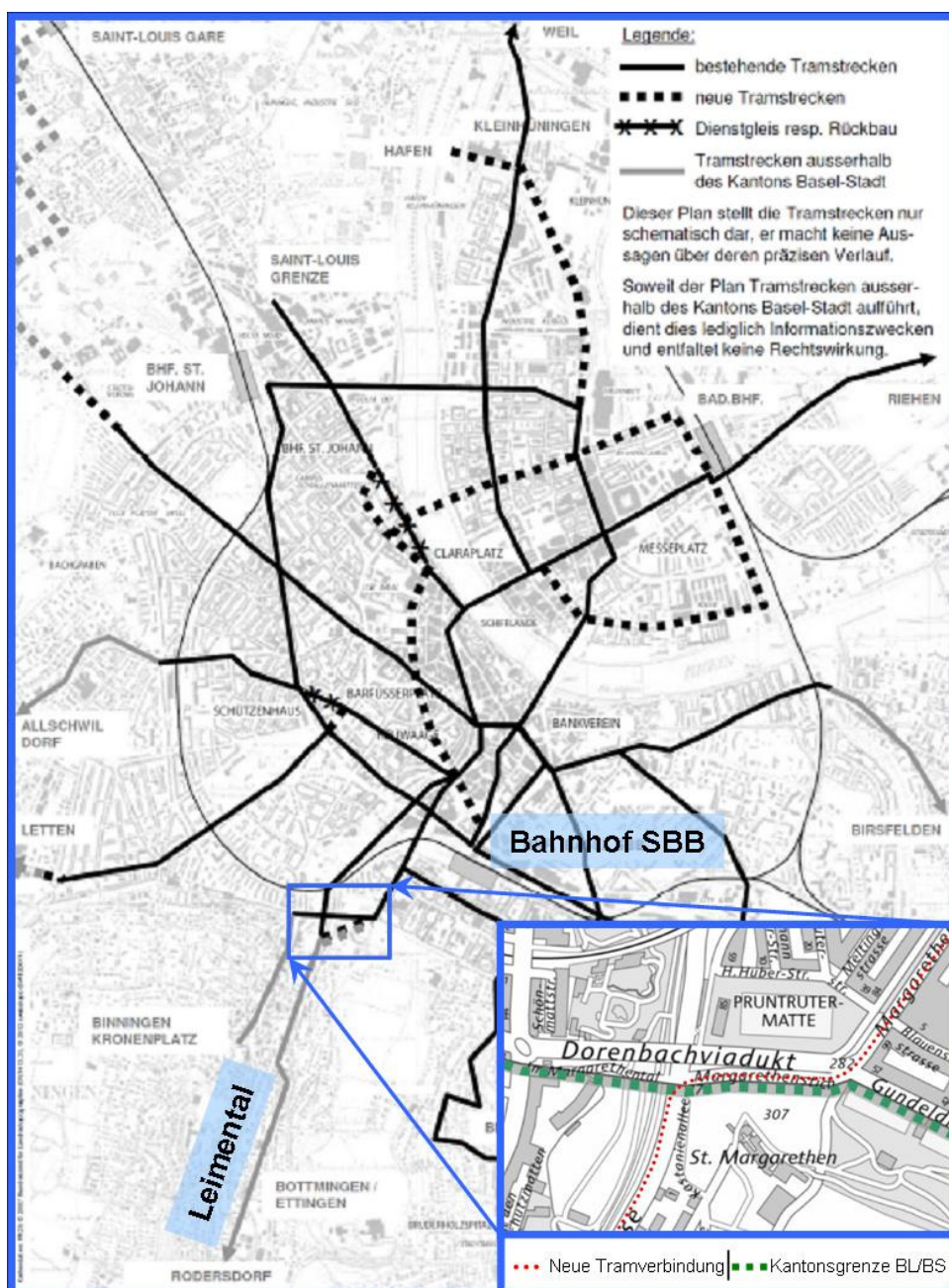


Abbildung 1: Netzplan des Tramnetz' 2020

4.2 Die Teilprojekte und ihre Perimeter

Die neue Tramverbindung erfordert Anpassungen an den beiden angrenzenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“. Da die Transportunternehmen und die Kantone bis zum Jahr 2023 verpflichtet sind, sämtliche Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen den geltenden Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen, wurden die entsprechenden Planungen für die angrenzenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ in das Projekt integriert. Somit beinhaltet das Gesamtprojekt Margarethenstich drei Teilprojekte mit den folgenden Perimetern:

- Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich
- Haltestelle „Margarethen“ (Basel-Stadt)
- Haltestelle „Dorenbach“ (Basel-Landschaft)

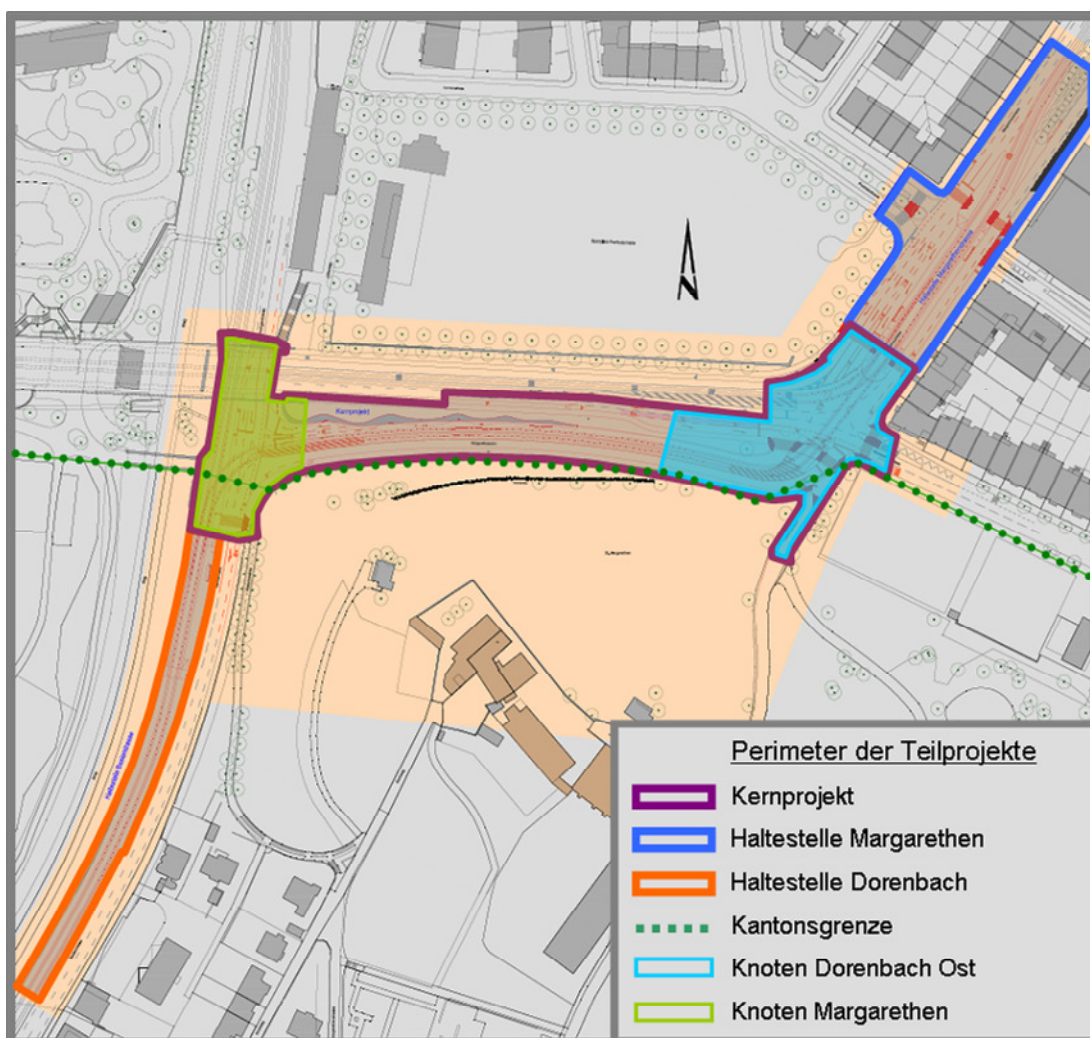


Abbildung 2: Übersichtsplan der Teilprojekte

4.2.1 Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich

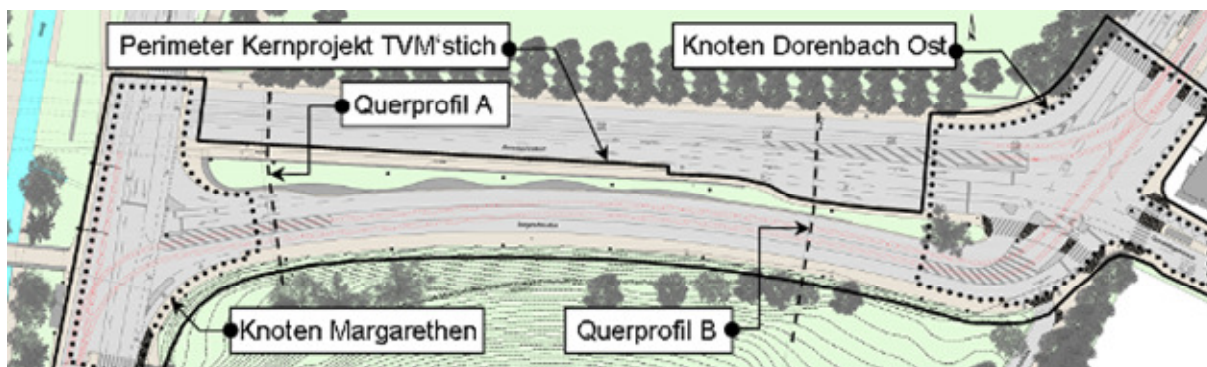


Abbildung 3: Ausschnitt aus Projektplan neue Situation Margarethenstich

Das Kernprojekt bezeichnet das ursprüngliche Projekt, das sich mit der Integration der neuen Tramgleise in den vorhandenen Strassenraum des Margarethenstichs befasst. Es umfasst die Verbindung der bestehenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“. Die Anpassungen der Haltestellen sind nicht Bestandteil des Kernprojektes, sondern eigenständige Teilprojekte. Das Kernprojekt umfasst auch die Hangsicherungsthematik am Margarethenhügel und am Dorenbachviadukt aufgrund des neuen verbreiterten Strassenquerschnitts. Dazu kommen die Aspekte des Umweltschutzes und der Denkmalpflege entlang des neuen Trassees im Margarethenstich.

4.2.2 Haltestelle „Margarethen“

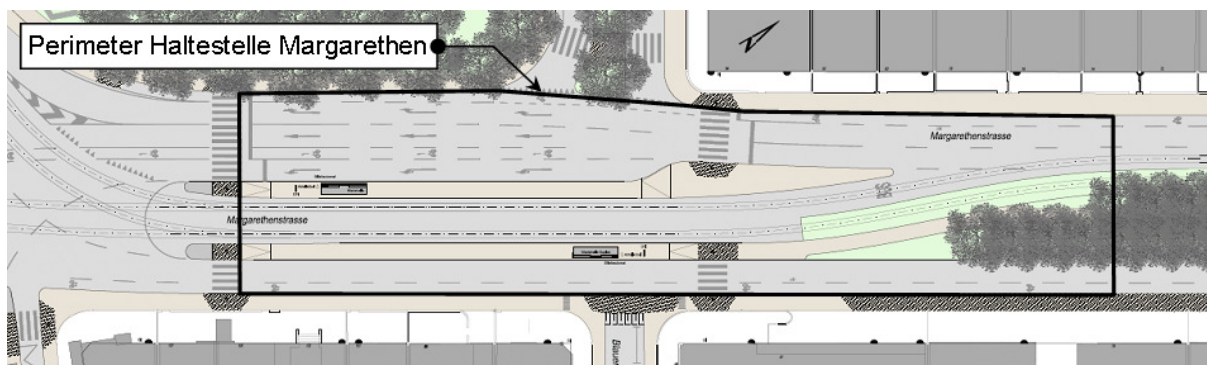


Abbildung 4: Ausschnitt aus Projektplan neue Situation Haltestelle „Margarethen“

Oberhalb des Margarethenstichs, beim Knoten „Dorenbach Ost“ (Margarethenstich/Gundeldingerstrasse/Margarethenstrasse/Dorenbachviadukt), schliesst die Haltestelle „Margarethen“ an den Perimeter des Kernprojektes an.

Die Haltestelle „Margarethen“ ist eine Inselhaltestelle in einem typisch städtischen Kontext. In Fahrtrichtung Land halten die Tramlinie 2 und die Buslinie 36, in Fahrtrichtung Stadt wird sie durch die Tramlinie 2 bedient.

Die Haltestelle „Margarethen“ stellt im ÖV-Netz eine wichtige Verknüpfung mit der Buslinie 36 dar, die durch die neue Tramführung über den Margarethenstich noch an Bedeutung gewinnt. Zukünftig können die Fahrgäste aus dem Leimental an der Haltestelle „Margarethen“ direkt Richtung Dreispitz oder Richtung Basel-West umsteigen und müssen nicht mehr zu Fuss von der Haltestelle Dorenbach via Margarethenstich hochlaufen.

Im Zusammenhang mit der Erstellung der Tramverbindung Margarethenstich wird der bestehende Strassenraum angepasst. Der Anschluss der neuen Gleise an die Haltestelle Margarethen, die Verbesserung der Situation für das Velo sowie Umsetzung des BehiG sind einige von vielen Anforderungen, welche einen Einfluss auf die Haltestelle „Margarethen“ und die Strassengeometrie in diesem Bereich haben.

4.2.3 Haltestelle „Dorenbach“

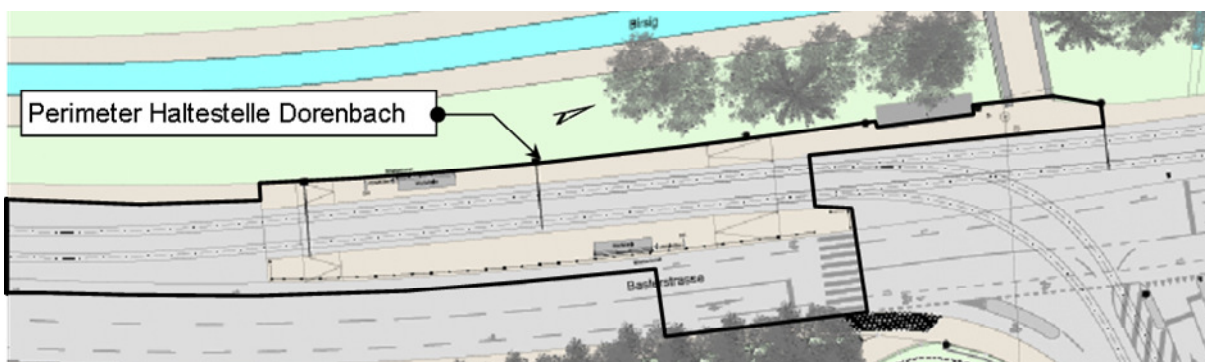


Abbildung 5: Ausschnitt aus Projektplan neue Situation Haltestelle „Dorenbach“

Unterhalb des Margarethenstichs, beim Knoten „Margarethen“ (Binningerstrasse/Baslerstrasse/Margarethenstich), schliesst die Haltestelle „Dorenbach“ an den Perimeter des Kernprojektes an.

Die Haltestelle „Dorenbach“ wird durch die Tramlinie 10 und 17 bedient. Das Tram wird entlang der Baslerstrasse in Seitenlage auf einem Eigentrasseee geführt. Die Haltestelle befindet sich mit einem Schottertrasseee in Seitenlage. Heute wird die Haltestelle von einigen Fahrgästen zum Umsteigen auf die Buslinie 36 benutzt (zu Fuss bis Haltestelle „Margarethen“).

Die Weichenanlage für die neue Führung in den Margarethenstich löst an der Haltestelle „Dorenbach“ vor allem eine Verschiebung nach Süden aus; die Anforderungen aus dem BehiG bedingen die Begradigung und Erhöhung der Haltekante im Haltestellenbereich.

4.3 Übergeordnete Grundlagen und Anforderungen

Übergeordnete Grundlagen, mit wesentlichem Einfluss auf das Projekt:

- Umweltschutzgesetz § 13
- Tramnetz 2020
- Agglomerationsprogramm Basel

4.3.1 Umweltschutzgesetz § 13

Mit der Aufnahme des neuen § 13 in das Umweltschutzgesetz verfolgt der Kanton in den Jahren 2010 bis 2020 das Ziel, den motorisierten Individualverkehr auf dem gesamten Kantonsstrassennetz im Vergleich zum Zustand 2010 um mindestens zehn Prozent (ausgenommen Nationalstrassen) zu reduzieren. Dazu dienen folgende kantonale Strategien:

- ÖV-Förderung durch kurz- bis mittelfristigen Ausbau des Tram- und Busnetzes
→ Tramnetz 2020
- Stärkere Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf raumplanerischer Ebene
→ Agglomerationsprogramm
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch eine Rahmenausgabenbewilligung von zehn Millionen Franken in den Jahren 2011 bis 2014
- Erweiterung der Tempo 30-Zonen
- Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung
- ÖV-Förderung durch mittel- bis langfristigen Ausbau der Regio-S-Bahn

4.3.2 Tramnetz 2020

Das bikantonal erarbeitete Tramnetzdesign Tramnetz 2020 zeigt auf, wie dieses in der Region Basel in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen könnte. Es sieht einen etappierten Ausbau von rund 21 neuen Streckenkilometern vor und ist auf die Verknüpfung von Tram und Regio-S-Bahn ausgerichtet.

Die Regierungen der Kantone BS und BL sehen das „Tramnetz 2020“ als Chance, das bestehende Tramnetz im Interesse der Bevölkerung der trinationalen Region zu optimieren und für die Zukunft fit zu machen. Derzeit werden die Zweckmässigkeit und die technische Machbarkeit der einzelnen Neubaustrecken aus dem Tramnetz 2020 vertieft untersucht. Die konkrete Umsetzung ist ab Ende 2015/2016 geplant. Mit der Verlegung der Schienen über den Margarethenstich wird eine der ersten Infrastrukturmassnahmen umgesetzt. Mit dem Grossratsbeschluss betreffend Planung für den Ausbau des Tramstreckennetzes und der dazugehörigen Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken aus dem Jahr 2012 hat der Grosse Rat des Kantons BS seinen Willen zur Umsetzung des Tramnetz' 2020 bekräftigt.

4.3.3 Agglomerationsprogramm Basel

Wichtige Ziele des Agglomerationsprogramms der Region Basel mit Bezug zum vorliegenden Projekt sind unter anderem:

- stärkere und bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf raumplanerischer Ebene,
- starker Verbund der drei Systeme – öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr – unter Einbezug der individuellen Mobilitätsbedürfnisse,
- Gewährleisten der Nachhaltigkeit sowie einer Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen durch Berücksichtigung der drei Systeme.

Die Verkehrs- und Umweltbelastungen für die Bevölkerung in der Region Basel sollen mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms verringert, die Lebensqualität in der Agglomeration soll erhöht werden.

Der Bund unterstützt verkehrliche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms finanziell. Die Bundesbeteiligung für den Bau der Tramverbindung Margarethenstich beläuft sich gemäss der Leistungsvereinbarung auf maximal 6,59 Mio. Franken (Stand Oktober 2005 zuzüglich MWSt. und zuzüglich Teuerung). Der genaue Betrag wird in der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund bestimmt. Diese Finanzierungsvereinbarung wird unterzeichnet, sobald das Projekt rechtskräftig und die Finanzierung gesichert ist – d.h., sobald die Parlamente von Basel-Landschaft und Basel-Stadt dem Baukredit zugestimmt haben und die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vorliegt.

4.4 Angrenzende Planungen

Planung der Gleiseckverbindung Margarethenstrasse–Güterstrasse

„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 Energiekommission:

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

Entsprechend dem oben stehendem Beschluss wurde die Einführung eines Schienenstückes von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse geprüft. Hierbei stellte sich heraus, dass noch einige generelle Fragestellungen geprüft werden müssen, bevor die neue Gleiseckverbindung auf Stufe Vorprojekt bearbeitet werden kann.

Durch die Einführung der Gleiseckverbindung muss die Haltestelle „IWB“ etwas vom Knoten weg verlegt werden. Damit werden Baumfällungen in der Margarethenstrasse notwendig. Da auch bei der Haltestelle „Margarethen“ aufgrund der projektbedingten Anpassungen Baumfällungen notwendig werden, drängt sich mit dem beidseitigen Wegfall der Bäume und dem Zusammenrücken der beiden Haltestellen eine Gesamtbetrachtung der Margarethenstrasse auf. Der Bedarf der Haltestellen wurde in diesem Zusammenhang geprüft. Ein Aufheben, Verlegen oder Zusammenschliessen der Haltestellen wird als nicht zweckmässig eingestuft und ist daher derzeit nicht vorgesehen.

Seit 2012 finden auch Abklärungen bezüglich Verkehrskonzept Gundeldingen (Ist-Zustand⁺) statt. Diese sehen aktuell eine Verlegung der Buslinie 36 aus der Dornacherstrasse in die Gundeldingerstrasse West vor, in welcher der Bus und die Velos dann in Gegenrichtung geführt würden. Dies hätte zur Folge, dass in der Dornacherstrasse kein ÖV mehr fährt und auch hier der Velogegeverkehr angestrebt würde, was sich ebenfalls auf die Margarethenstrasse auswirken würde.

¹ Auf Antrag der UVEK wurde diese Ausgabe zusätzlich zu den mit GRB 10/50/34.1G bewilligten netto 320'000 Franken gut geheissen. Die bewilligten 150'000 Franken sind nicht Bestandteil der Gesamtkosten dieses Ratsschlages.

Die derzeit in der Margarethenstrasse massgebenden Faktoren, die in ein Projekt integriert respektive zeitlich koordiniert werden sollten, sind:

- Gleiseckverbindung nicht notwendig zur Umsetzung des Tramkonzeptes TN2020; Betriebsgleis
- Koordination mit Sanierungsbedarf im betrachteten Perimeter
- Anpassung der Haltestelle „Margarethen“ als Teilprojekt Tramverbindung Margarethenstich mit Wegfall von 19 Bäumen
- Verschieben der Haltestelle IWB Richtung Haltestelle Margarethen aufgrund des Anschlusses der Gleiseckverbindung an die vorhandenen Gleise; in der Folge Wegfall von rund zwanzig Bäumen
- möglicher Wegfall der Buslinie 36 aus der Dornacherstrasse und der Margarethenstrasse aufgrund Verkehrskonzept Gundeli, Ist-Zustand⁺
- möglicher Gegenrichtungsverkehr für die Buslinie 36 und die Velos in der Gundeldingerstrasse aufgrund Verkehrskonzept Gundeli, Ist-Zustand⁺
- möglicher Velogegenrichtungsverkehr in der Dornacherstrasse
- Neue Spur- und Raumaufteilung in der Margarethenstrasse aufgrund der vorgängig aufgeführten Punkte
- Vorstudie Margarethenbrücke und Knoten Meret Oppenheim-Strasse im Zusammenhang mit Rahmenplan SBB und Umsetzung TN2020
- Anpassung der Haltestellen in der Güterstrasse für die neuen Tramfahrzeuge

Die geforderten Planungen zur Gleiseckverbindung sind nur in Verbindung mit oben genannten Fragestellungen sinnvoll. Daher wird zu gegebener Zeit eine Gesamtbetrachtung in einem Projekt „Margarethenstrasse“ vorgeschlagen.

STOT/ABAC

Das ASTRA (Bundesamt für Strassen) untersucht aktuell eine Variante, bei der sich die Projekte STOT (Strukturerweiterung OstTangente) und ABAC (Autobahnanschluss BAseL City, „Gundelitunnel“) mittelfristig in einer Ringlösung zusammenfassen lassen.

Dimension, Risiken und voraussichtlicher Umsetzungshorizont sind bei diesem Projekt um ein Vielfaches grösser als bei der Tramverbindung Margarethenstich. Es erscheint daher nicht als sinnvoll, allfällige bauliche Auswirkungen des Autobahnprojektes auf das Tramprojekt zum jetzigen Zeitpunkt zu berücksichtigen und aufwendig zu integrieren. Einzig die aus dem Jahr 2011 vorliegenden Verkehrsprognosen betreffend Simulation „mit ABAC“ wurden auf ihre Relevanz hin geprüft. Das Ergebnis ist für das Tramprojekt nicht entscheidend.

Verkehrskonzept Gundeldingen

Das Verkehrskonzept Gundeldingen wurde parallel zum Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich begonnen. Es behandelt dabei zwei Zeithorizonte:

- den kurzfristig umzusetzenden „Ist-Zustand+“ mit einem Zeithorizont von fünf Jahren,
- die langfristige „Vision Verkehr“ mit einem Zeithorizont von zwanzig Jahren.

Inzwischen wurde der „Ist-Zustand“ durch das Bau- und Verkehrsdepartement in Zusammenarbeit mit der Quartierkoordination Gundeldingen erarbeitet und im Juni 2013 dem Quartier zur weiteren Diskussion vorgestellt.

Der „Ist-Zustand“ sieht dabei folgende Hauptziele vor:

- Konsolidierung der Verkehrsabnahme MIV der vergangenen Jahre
- „Einfache“ Massnahmen zwecks Erhöhung der Lebensqualität
- Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr
- Vorteile für den öffentlichen Verkehr

Die Ziele sollen durch folgende Kernmassnahmen erreicht werden:

- Velogegenverkehr auf den Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse
- Verkehrsberuhigung und Tempo 30 im mittleren Bereich der Längsachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse
- Neue Linienführung für den Bus 36 im Bereich zwischen den Haltestellen „Leimgrubenweg“ und „Margarethen“

Das Verkehrskonzept „Ist-Zustand“ befindet sich in intensiver Diskussion. Für das Projekt Tramverbindung Margarethenstich relevant ist die Anpassung der Gundeldingerstrasse West inklusive des Knotens „Dorenbach Ost“ (Margarethenstich/Gundeldingerstrasse/Margarethenstrasse/Dorenbachviadukt). Diese Anpassung soll die mögliche Linienführung der Buslinie 36 sowie den Velogegenverkehr in der Gundeldingerstrasse erlauben.

Im Bauprojekt Tramverbindung Margarethenstich würde eine entsprechende Anpassung der Gundeldingerstrasse West berücksichtigt und dadurch eine zeitgleiche Realisierung ermöglicht – vorbehältlich rechtzeitiger verbindlicher politischer Beschlüsse zum Verkehrskonzept Gundeli (Ist-Zustand*) und der gesicherten Finanzierung für die Projektierung der Einzelmassnahmen.

Ozeanium/Heuwaage

Der Zoo Basel plant auf der Heuwaage den Bau eines Ozeaniums. Der Projektwettbewerb wurde im November 2012 juriert. Bis Ende 2013 wird aus dem Siegerprojekt das Vorprojekt erarbeitet und ab 2014 soll das daran anschliessende Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden.

Um das Baufeld für das Ozeanium frei machen zu können werden umfangreiche Anpassungen am gesamten Strassenraum im Bereich rund um das Ozeanium und der Heuwaage notwendig. Insbesondere muss das bestehende Tramtrasse, inklusive der heutigen Wendeschleife, verlegt werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat für die Umgestaltung der Binnerstrasse und Heuwaage eine Vorstudie erarbeitet. Die Finanzierung der umfangreichen Anpassungen ist zurzeit Gegenstand von Verhandlungen mit dem Zoo Basel. Vorbehältlich einer Einigung mit dem Zoo Basel sollen die notwendigen Planungs- und Projektierungsmittel dem Grossen Rat beantragt werden.

Es ist vorgesehen, die Ratschläge zum Bebauungsplan Ozeanium sowie zum Vorprojekt Umgestaltung Binningerstrasse in Form eines gemeinsamen Mantelberichts zeitgleich dem Grossen Rat zur Entscheidung vorzulegen.

Die wirtschaftlichste Realisierung der Umgestaltung Binningerstrasse ist bei einer Vollsper- rung des Trambetriebes im Abschnitt Heuwaage – Zoo möglich. Um einen Schienersatzver- kehr für das Leimental zu vermeiden, soll die Linie 10 in diesem Zeitraum von der Haltestelle Dorenbach via Margarethenstich – Margarethenstrasse – Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage umgeleitet werden. Der Gleisbau in der Binningerstrasse erfolgt demzufolge erst nach Inbetriebnahme des Margarethenstichs im Jahr 2018. Im Anschluss daran kann das Ozeanium fertig erstellt werden.

Quellstollenprojekt

Die Gemeinde Binningen möchte die historischen Quellstollen im Margarethenhügel erhalten und sanieren. Hierfür wird zurzeit extern ein Projekt unter der Federführung der Gemeinde Binningen erarbeitet.

Das Projekt der Quellstollensanierung ist nicht Bestandteil des Tramprojektes, wird jedoch bezüglich der Bauablaufplanung koordiniert werden. Synergien wie z.B. eine gemeinsame Bauplatzinstallation und Verkehrslenkung können so optimal genutzt werden. Sämtliche Kosten gehen zu Lasten der Gemeinde Binningen.

Sanierung Gleis- und Strassenanlagen Dorenbachviadukt

Entsprechend der kantonalen Sanierungszyklen stehen sowohl Gleis- als auch die Stras- senanlagen auf dem Dorenbachviadukt in der Grössenordnung von rund 3,3 Mio. Franken zur Erhaltung an.

Die zeitgleich mit der Realisation der Tramverbindung Margarethenstich erfolgenden Sanie- rungsarbeiten sind nicht Bestandteil des Tramprojektes und liegen auch nicht im davon be- troffenen Perimeter. Im Sinne einer koordinierten Bauplanung des Kantons BS werden diese Arbeiten aber in das Bauablaufprogramm integriert. Sämtliche Kosten hierfür stellen gebun- dene Ausgaben dar. Die Details werden zu gegebener Zeit mit der Liste aller Aufwendungen zulasten der Rahmenausgabenbewilligungen der Finanzkommission des Grossen Rates vorgelegt.

4.5 Organisation und Finanzierung

4.5.1 Organisation

Die Tramverbindung Margarethenstich ist sowohl wegen des Nutzens für die Bewohnerinnen und Bewohner von Basel und vom Leimental als auch wegen der besonderen Lage, direkt an der Kantonsgrenze, ein partnerschaftliches Geschäft der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt.

Mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie und dem Auftrag zur Erarbeitung eines Vorprojektes bis und mit Realisierung wechselte die Federführung vom Kanton Basel-Landschaft zum Kanton BS.

Das Vorprojekt der Tramverbindung Margarethenstich wurde in folgenden Projektebenen erarbeitet:

- Politische Projektsteuerung: verantwortliche Regierungsräte Dr. Sabine Pegoraro (BUD BL) und Dr. Hans-Peter Wessels (BVD BS) als Auftraggeber
- Projektsteuerung: verantwortliche Amtsleiter und Direktoren Transportunternehmen
- Projektleitung: verantwortliche Projektvertreter kantonaler Fachstellen und externe Ingenieurbüros

Auf sämtlichen Projektebenen sind beide Kantone gleichermassen vertreten. In der Projektleitung und -steuerung haben auch die beiden Basler Transportunternehmen, BLT und BVB, gleichberechtigt Einsitz.

4.5.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Machbarkeitsstudie sowie des Vorprojektes erfolgten je hälftig von Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Zur Phase Vorprojekt wurde dazu am 27. Juni 2011 eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung von den Auftraggebern unterzeichnet.

Parallel zur Ratschlagserstellung wurde für die anstehenden Projektphasen eine Projektvereinbarung erarbeitet. Diese regelt in erster Linie die vorgesehene je hälftige Finanzierung der Projektierung und Realisierung der neuen Tramverbindung über den Margarethenstich (Kernprojekt) durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Finanzierung der Realisierung der Anpassung und behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestellen „Dorenbach“ (BL) und „Margarethen“ (BS) nach dem Territorialprinzip.

Die am 6. August 2013 unterzeichnete Projektvereinbarung gilt – genau wie die bereits unterzeichnete Finanzierungsvereinbarung zum Vorprojekt – auf Basis der bereits erfolgten und vorbehältlich der noch ausstehenden parlamentarischen Beschlüsse in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt:

- GRB BS zur Ausgabenbewilligung Projektierung und Bau, derzeit vorgesehen für Anfang 2014
- LRB BL zum Baukredit, derzeit vorgesehen für 4. Quartal 2014

Das Projekt (Kernprojekt) wird mit maximal 40% der ursprünglich veranschlagten Kosten, d.h. mit 6,59 Mio. Franken (zuzüglich MWSt. und Teuerung zum Stand Oktober 2005) aus dem Agglomerationsfonds des Bundes subventioniert.

Die detaillierte Zusammenstellung findet sich unter Kap. 6.2.

5. Projektbeschreibung

5.1 Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen

Der Auftrag für Tramgleise im Margarethenstich basiert auf einem Angebotskonzept, das eine direkte Linie im 7.5 Min.-Takt vom Leimental via Margarethenstich zum Bahnhof SBB – Wettsteinbrücke – Badischer Bahnhof – Eglisee entsprechend dem Tramnetz 2020 vorsieht. In einer Anfangsphase soll diese Linie als Einsatzlinie in den Hauptverkehrszeiten bis Badischer Bahnhof verkehren. Sie wird dann schrittweise zu einer Ganztageslinie ausgebaut werden.

Vor dem Hintergrund des geplanten Tramnetzausbaus (Tramnetz 2020) in der Agglomeration Basel einigen sich die beiden Regierungen auf eine grundsätzliche Zuteilung der Tramlinien auf die beiden Verkehrsbetriebe BVB und BLT und schaffen so längerfristige Planungssicherheit für die Transportunternehmen. Der Grundsatz der möglichst ausgeglichenen Leistungserbringung der beiden Transportunternehmen auf dem Territorium des jeweiligen Nachbarkantons gemäss der Vereinbarung über die BVB und BLT² wird dabei eingehalten.

Die neue Linie 17 wird demnach weiterhin von der BLT betrieben. Im Gegenzug verpflichtet sich der Kanton Basel-Landschaft dazu, dass auf der Linie 17 ab 2023 nur noch moderne Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, während den wichtigen Messen bereits ab Betriebsbeginn der Margarethenstichlinie.

Die Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke im Margarethenstich führt vorerst zu keiner Mehrleistung der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Die künftige Linienführung der Linie 17 (Kantonsgrenze – Bhf. SBB – Wettsteinbrücke – Badischer Bahnhof) ist sogar etwas kürzer als die heutige (Kantonsgrenze – Heuwaage – Schifflande bzw. Wiesenplatz). Erst mit dem schrittweisen Ausbau der Linie 17 zu einer Ganztageslinie nimmt das Leistungsvolumen der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt zu. Im Gegenzug wird aber auch die BVB dank dem geplanten Ausbau des Tramnetzes im Kanton Basel-Landschaft Mehrleistungen erbringen (Tram Salina Raurica, Tram Dreispitz, Tram Letten). Damit sich im Falle von Verzögerungen bei der Umsetzung der neuen Tramstrecken kein übermässiges Ungleichgewicht in der Leistungserbringung eines Transportunternehmens auf dem Territorium des jeweiligen Nachbarkantons einstellt, haben die Regierungen einen Grenzwert für den maximal tolerierbaren Überhang eines Transportunternehmens festgelegt³. Die Einzelheiten zum Betrieb der neuen Tramverbindung über den Margarethenstich haben die beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in einer separaten Übereinkunft konkretisiert („Übereinkunft zur Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982“).

² Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982, Nummer 953.800

³ Der Saldo des Leistungsüberhangs der ungewichteten Tramleistungen von BVB oder BLT darf den Wert von 5% der gesamten Fahrleistungsstunden im Trambereich von BVB und BLT jährlich nicht überschreiten.

5.2 Betriebskonzept der Verkehre im angepassten Strassenraum

5.2.1 Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich

Um die verschiedenen Planungsbereiche zu veranschaulichen, wird der Perimeter Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich nochmals unterteilt. Der Beschrieb behandelt den Knoten „Margarethen“ (unterhalb Margarethenstich im Kanton Basel-Landschaft) und den Knoten „Dorenbach Ost“ (oberhalb Margarethenstich im Kanton Basel-Stadt) sowie zwei Querprofile (A, unterer Margarethenstich und B, oberer Margarethenstich).

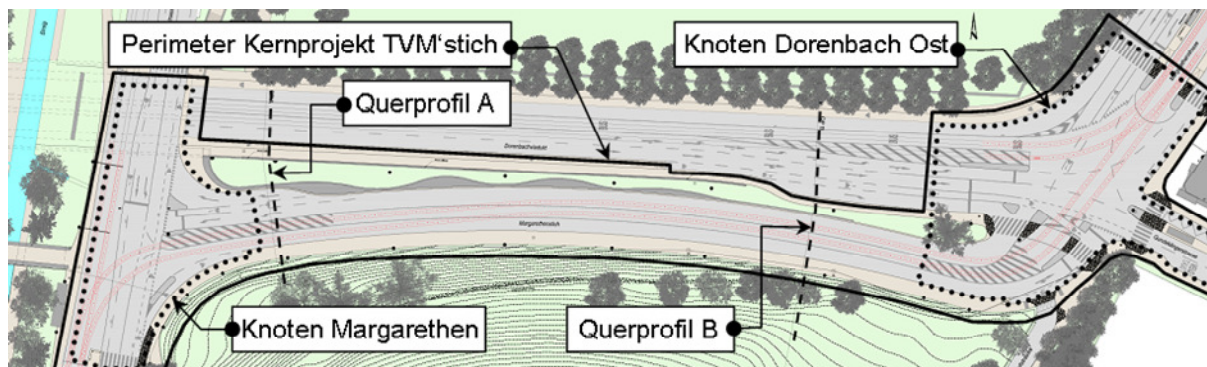


Abbildung 6: Übersicht Perimeter Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich

In der vorangegangenen Planungsphase, der Machbarkeitsstudie, wurden verschiedene Tramführungsvarianten im Margarethenstich geprüft. Die Variante Mischtrasse talwärts und Eigentrassee bergwärts ging als Bestvariante aus den Untersuchungen hervor.

Die Rückmeldungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie befanden die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Aspekte sowie die Naturschutzfragen als zu wenig detailliert geprüft und gewichtet. Die Variante reiner Mischbetrieb, die in der Machbarkeitsstudie schlechter abschnitt, musste daher nochmals auf ihre (verkehrstechnische) Machbarkeit hin geprüft werden. Dies geschah mittels Simulation der zu erwartenden Verkehrssituation im Endzustand. Die Ergebnisse bestätigten den Entscheid der Machbarkeitsstudie, dass aus verkehrstechnischer Sicht die Variante reiner Mischbetrieb nicht möglich ist, da der ungehinderte Tramverkehr bergwärts (Zufahrt zum Knoten „Dorenbach Ost“) nicht sichergestellt werden kann. Die Variante Mischtrasse talwärts und Eigentrassee bergwärts gewährleistet dies. Diese Variante wurde mit den aus der Machbarkeit herauskristallisierten Anforderungen weiterbearbeitet und optimiert. Bei dieser Optimierung stellte sich heraus, dass mit einem Gleisverschwenk und somit einem wechselnden Eigentrasse/Mischtrasse die Leistungsfähigkeit im Allgemeinen und Steuerungsmöglichkeit für den ÖV im Besonderen am Knoten „Margarethen“ deutlich gesteigert werden können.

Entsprechend dem vorliegenden Vorprojekt wird die neue Tramlinie den Margarethenstich talwärts im Mischverkehr befahren, das heisst gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr und den Velos. Die Strassenbreite ist so gewählt, dass diese nebeneinander fahren können. In der Knotenzufahrt auf die Baslerstrasse/Binneringerstrasse (Knoten „Margarethen“) verschwenken die Gleise so, dass das Tram in einer Eigentrassee zu stehen kommen kann,

ohne die restlichen Verkehre zu behindern respektive selbst bis an den Knoten ungehindert zufahren kann. Der Eingriff des Tramverkehrs in den Knoten wird gegenüber den anderen Verkehren mittels Bahnsicherungsanlage gesichert, d.h. Bei Anmeldung eines Trams wird allen anderen Verkehren Rot signalisiert. Diese Steuerung priorisiert den Tramverkehr.

Bergwärts schwenkt das Tramgleis nach ca. 75 Metern aus dem Mischtrasse in ein Eigen-trassee, sodass die Knotenzufahrt auf die Gundeldingerstrasse/Margarethenstrasse/Dorenbachviadukt (Knoten „Dorenbach Ost“) ebenfalls ohne Konflikte zwischen Trams und den übrigen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden kann. Ein Halten und Anfahren des Trams in der relativ starken Steigung des Margarethenstichs kann so – unterstützt durch eine intelligente Steuerung am Knoten – im Normalfall vermieden werden.

Die Einführung des Trams in den Margarethenstich erfordert eine Ausdehnung des bestehenden Querschnitts. Die Anforderungen des Naturschutzes und der Denkmalpflege engen die Möglichkeiten der Ausdehnung deutlich ein. Während der Naturschutz die Böschung auf Seite Dorenbachviadukt mit den dort vorkommenden Gehäuseschneckenarten als besonders schützenswert taxiert, sieht die Denkmalpflege den Blick auf den Margarethenhügel mit dem denkmalgeschützten Ensemble der Margarethenkirche als besonders erhaltenswert an. Neben der Minimierung des notwendigen Strassenquerschnitts an sich konnte für diese sich widersprechenden Anforderung in enger Zusammenarbeit mit den involvierten Stellen eine tragbare Lösung erarbeitet werden. Für die Schnecken und den Verlust der Grünfläche entlang der Böschung am Dorenbachviadukt konnte Ersatz gefunden werden. Nebst den auf der restlichen Dorenbachböschung verbleibenden Schnecken wird ein Teil der Population an einem geeigneten Standort im Kanton Basel-Landschaft neu angesiedelt. Die Grünflächenbilanz muss auf baselstädtischem Boden ausgeglichen werden muss; dies geschieht auf dem IWB-Gebäude bei der Pruntruermatte.

Damit ist gewährleistet, dass der Böschungsfuss auf der Seite Margarethenhügel lediglich im oberen Bereich um maximal 3.0 m in Anspruch genommen werden muss, womit das heutige Erscheinungsbild nur unwesentlich verändert wird.

5.2.1.1 Knoten „Margarethen“

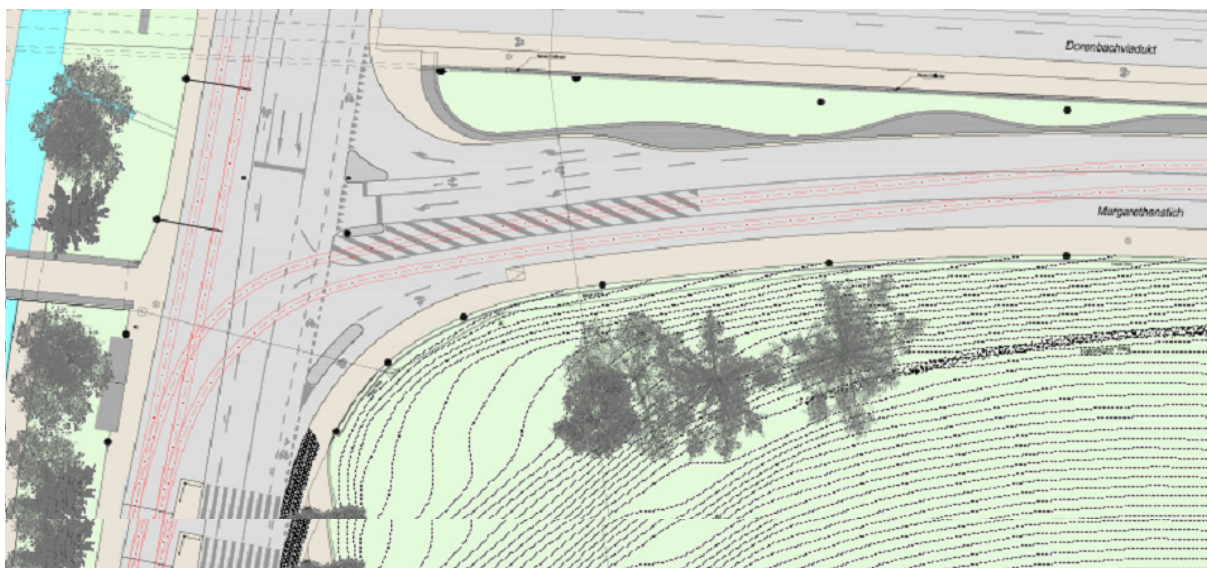


Abbildung 7: Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich: Knoten „Margarethen“

Heute funktioniert der Knoten ungeregelt. Das Tram wird auf einer Eigentrasse in Seitenlage parallel zur Basler-/Binnigerstrasse geführt. Mit dem Tram in Richtung Margarethenstich bekommt der Knoten „Margarethen“ einen zusätzlichen Verkehrsträger. Die Geometrie und die Funktionsweise des Knotens konnten weitestgehend beibehalten werden. Um einen reibungslosen ÖV-Betrieb zu gewährleisten, ist jedoch eine Bahnsicherungsanlage notwendig. Diese hält den Individualverkehr bei einer Tramfahrt in den resp. vom Margarethenstich zurück, sobald sich das Tram angemeldet hat. Wenn kein Tram den Knoten befährt, funktioniert dieser wie heute ungeregelt.

Das Velo verfügt im gesamten Knotenbereich über Velostreifen. Einzig beim Linksabbieger von der Binnigerstrasse in den Margarethenstich und beim Rechtsabbieger vom Margarethenstich in die Binnigerstrasse musste aus Platzgründen darauf verzichtet werden. Der Linksabbieger ist von den Velos schwach frequentiert und der Rechtsabbieger ist mit ca. zwanzig PW in der Spitzenstunde sehr schwach ausgelastet. Ein zusätzlicher Velostreifen hätte nochmals mehr sensible Böschungsfäche in Anspruch genommen. Eine kombinierte Links- und Rechtsabbiegespur wurde ebenfalls geprüft. Dies hätte aber für die linksabbiegenden Velos erhebliche Nachteile mit sich gebracht. Der Hauptstrom der Velos wäre damit ohne Velomassnahme, sodass auf eine kombinierte Links- und Rechtsabbiegespur verzichtet wurde. Die Velos, die von der Baslerstrasse in den Margarethenstich abbiegen, erhalten ein „Rechtsabbiegen gestattet“ auch bei Rot der Bahnsicherungsanlage.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben weiterhin den Fussgängerstreifen über die Baslerstrasse zur Verfügung. Dieser wird nicht mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Bei einer Führung des Trams in resp. vom Margarethenstich können die Fussgängerinnen und Fussgänger parallel zum Tram die Strasse auf dem Fussgängerstreifen queren, da der Individualverkehr zurückgehalten wird. Wenn kein Tram den Knoten befährt, haben die Fuss-

gängerinnen und Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen Vortritt gegenüber dem Individualverkehr.

5.2.1.2 Querprofil A, unterer Margarethenstich

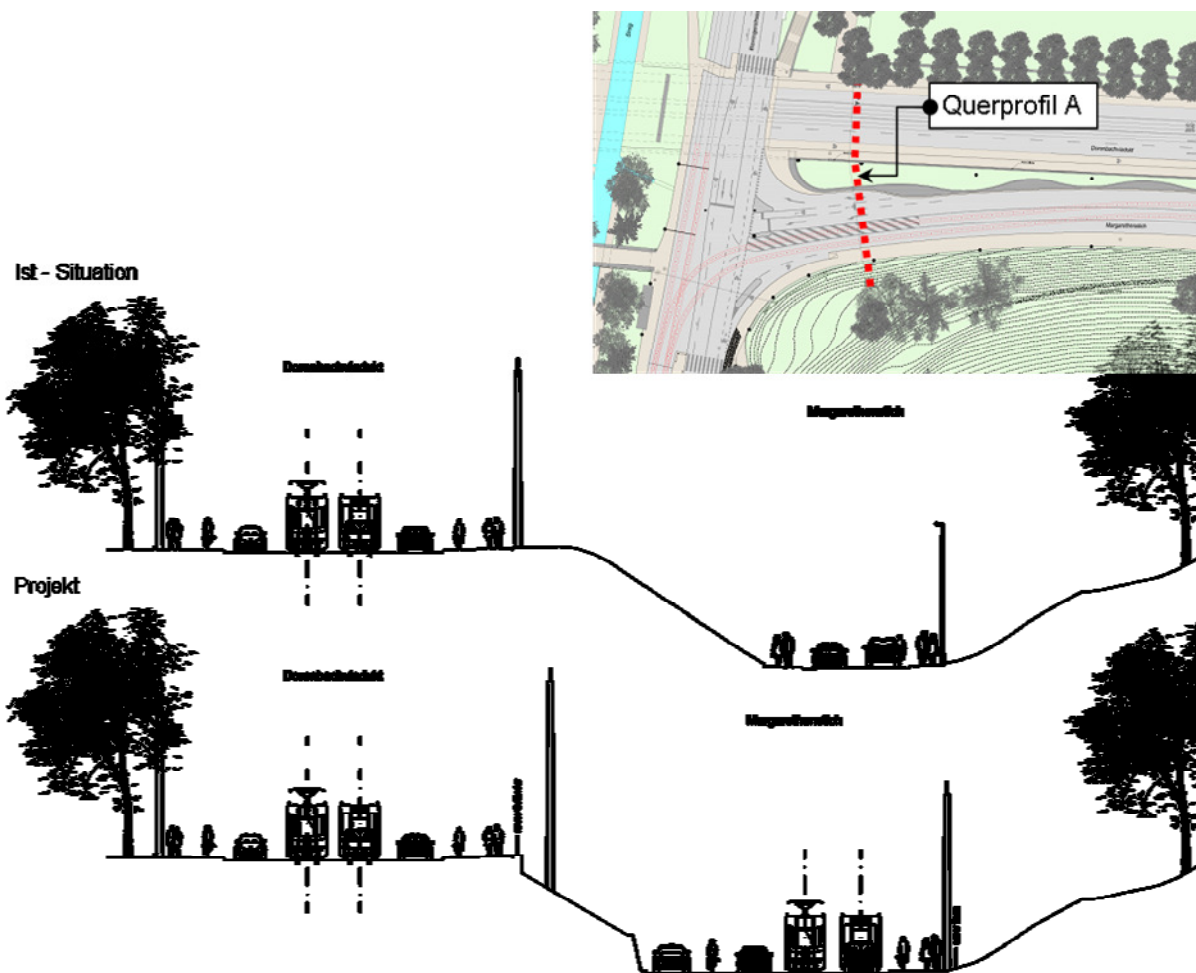


Abbildung 8

Mit der Einführung des Trams und dem dazugehörigen Betriebskonzept wird der Strassenraum im Margarethenstich auf der Seite der Dorenbachböschung verbreitert. Neu werden die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velos gemeinsam auf einem Trottoir geführt. Diese Lösung genügt dem Bedarf der Fussgänger/-innen und bietet für den Veloverkehr bergauf mehr Sicherheit, da dieser nicht mehr auf der Strasse mit dem Individualverkehr geführt wird. Das Tram hat in diesem Abschnitt mit dem motorisierten Individualverkehr eine Mischtrasse. Da bei einem Trameingriff die Bahnsicherungsanlage den Knoten für den Individualverkehr sperrt, ist das Tram der Pulkführer und kann ungehindert den Margarethenstich passieren.

NB: Die Abgebildeten Tramtypen auf dieser und den folgenden Seiten dienen nur illustrativen Zwecken, die effektiv eingesetzten Typen können variieren.



Abbildung 9: Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich, Modellfoto: Blick auf den Knoten Margarethen mit der neuen Stützkonstruktion auf der Seite Dorenbachviadukt und der neuen Strassenraumaufteilung.

Talwärts fährt das Tram in einem Eigentrassee. Daneben sind separate Spuren für Autos, Velos und Rechtsabbieger angeordnet. Der Eingriff in die Böschung des Dorenbachviadukts erfordert eine neue Stützkonstruktion an diesem Ort.

5.2.1.3 Querprofil B, oberer Margarethenstich

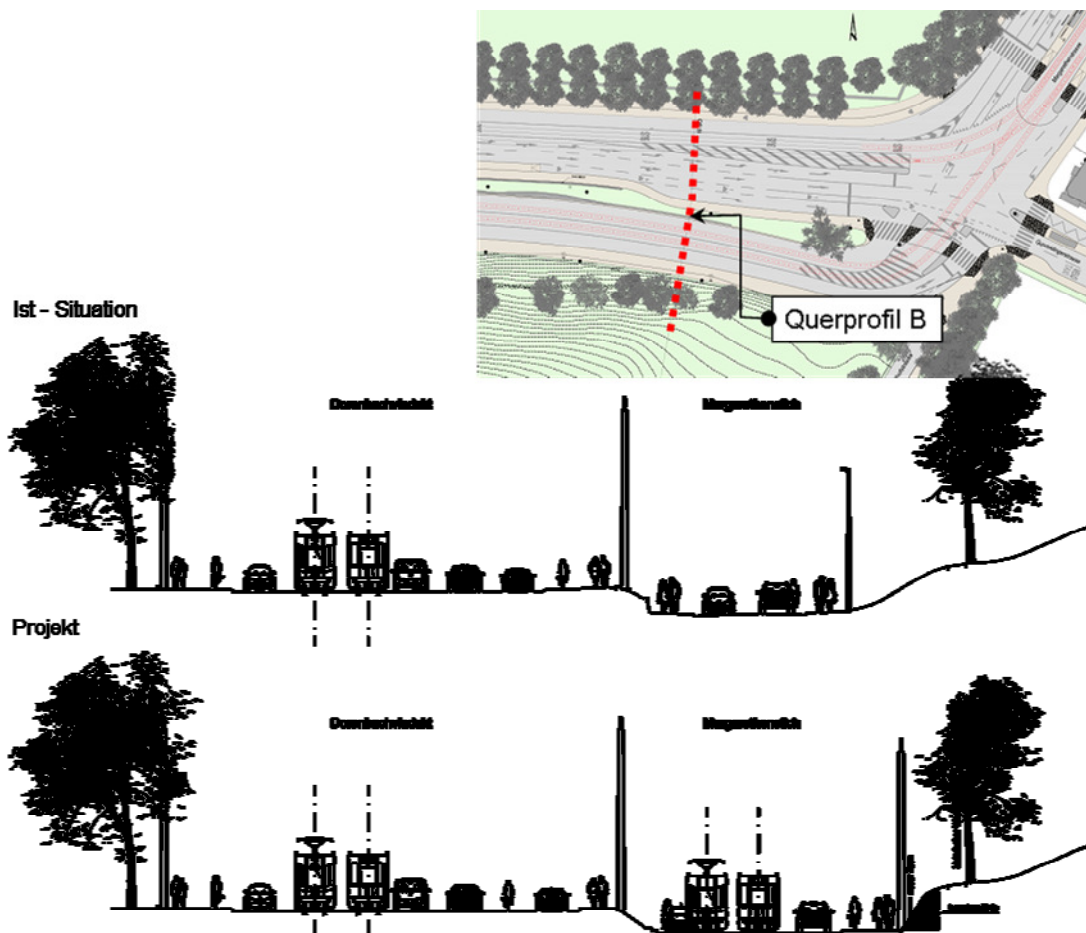


Abbildung 10

In diesem Querschnitt ist der maximale Eingriff auf Seite Margarethenhügel dargestellt. Die Böschung wird wie heute ebenfalls begrünt, aber steiler ausgebildet.

Das Velo wird gemeinsam mit den Fussgängerinnen und Fussgängern auf einem Trottoir (3.30 m breit) geführt. Kurz vor der Friedhofstrasse wird das Velo wieder auf das Niveau der Strasse auf einen Velostreifen geführt. Das Tram wird bergwärts neben der MIV-Spur auf dem Eigentrassée geführt.

Talwärts werden MIV, Tram und Velos gemeinsam geführt. Die Fahrspur ist so breit, dass Tram und Velo nebeneinander fahren können. Den Fussgängerinnen resp. Fussgängern steht entlang der Dorenbachböschung im Margarethenstich kein Trottoir mehr zur Verfügung. Der entsprechende Bedarf ist bereits heute äusserst gering, sodass diese Fläche in die Bemühungen zur Reduktion des neuen Strassenquerschnitts eingeflossen ist. Mit dem Tram über den Margarethenstich erübrigt sich der zum Umsteigen nötige Fussmarsch zwischen Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ sodass das Fussgängeraufkommen im Margarethenstich tendenziell abnehmen wird.

5.2.1.4 Knoten „Dorenbach Ost“

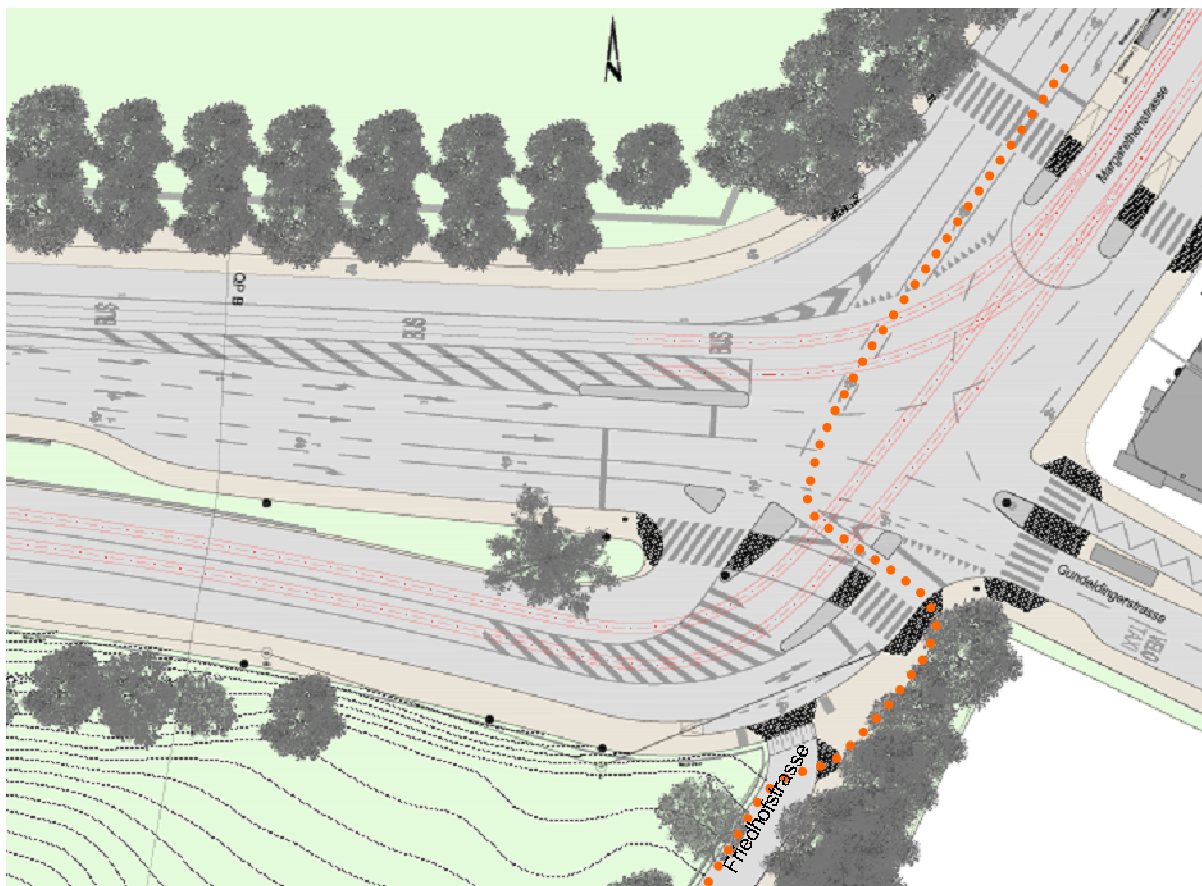


Abbildung 11: Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich: Knoten „Dorenbach Ost“

Am Knoten „Dorenbach Ost“ sind mit dem Tram über den Margarethenstich Anpassungen notwendig. Die Zu- und Wegfahrt der Margarethenstrasse bleibt vom Prinzip her gleich. In Zusammenhang mit der neuen Strassenraumaufteilung und Anpassung der Haltestelle wurden einige Optimierungen vorgenommen, die nachfolgend unter 5.2.2 beschrieben werden. Die grösste Änderung am Knoten betrifft die Zu- und Wegfahrt der Friedhofstrasse. Heute ist die Friedhofstrasse gegenüber dem Margarethenstich vortrittsberechtigt. Mit dem Bau der Tramgleise wird die Friedhofstrasse nicht mehr vortrittsberechtigt sein, sondern mittels Trottoirüberfahrt dem Margarethenstich untergeordnet sein. Die Zufahrt zur Friedhofstrasse von der Margarethenstrasse wird neu nur noch für Velos (da kantonale Veloroute) gestattet sein. Diese haben neu in der Margarethenstrasse neben der MIV Linksabbiegespur einen Linksabbiegevelostreifen. Von diesem können die Velos via Furt für den indirekten Linksabbieger auf das Trottoir (Teilbereich Velos gestattet) und anschliessend in die Friedhofstrasse fahren (siehe orange gepunktete Linie). Linksabbiegende Velos in die Gundeldingerstrasse können sich direkt in den Velostreifen (Dorenbachviadukt – Gundeldingerstrasse) einordnen. Die Zufahrt für den MIV in die Friedhofstrasse erfolgt nur noch als Rechtsabbieger vom Margarethenstich resp. die Ausfahrt als Rechtsabbieger Richtung „Dorenbach Ost“.

Auf dem Dorenbachviadukt wurden die Fahrspuren zugunsten der Sicherheit für Velos angepasst. Mit der Einführung der Tramgleise im Margarethenstich ist in Zukunft das Rechtsabbiegen für Lastwagen aufgrund der engen Platzverhältnisse vom Dorenbachviadukt in den Margarethenstich nicht mehr möglich. Die Lastwagen können weiterhin aus der Margarethenstrasse in den Margarethenstich fahren. Diejenigen, die via Dorenbachviadukt zufahren möchten, können dies via U-Turn in der Margarethenstrasse tun.

5.2.2 Haltestelle „Margarethen“ (BS)

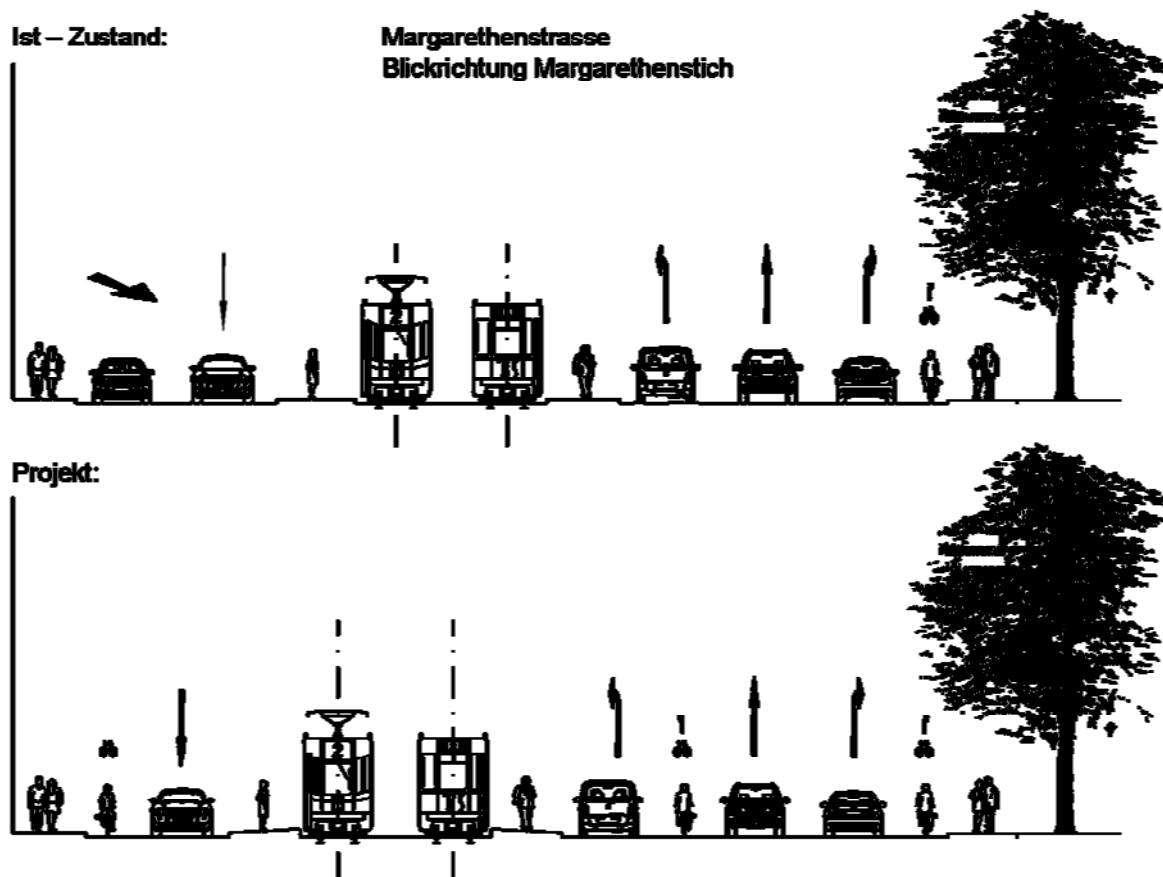


Abbildung 12: Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich: Teilprojekt Haltestelle Margarethen

Die Haltestelle „Margarethen“ (BS) liegt mitten im baselstädtischen Verkehrsraum. Die projektbedingten Anpassungen erfordern eine Verschiebung in Längs- und Querrichtung. Im Rahmen des Projekts wurde die Neuaufteilung des Strassenquerschnitts untersucht. Diese erfolgt einerseits zu Gunsten eines optimalen Anschlusses an die neuen Gleise im Margarethenstich und andererseits zu Gunsten neuer Velostreifen. Der bereits existierende Velostreifen auf der Seite Pruntrutermatte wird auf die Regelbreite von 1.50 m (anstatt heute 1.15 m) verbreitert. Die geradeaus-links in die Friedhofstrasse und die links in die Gundelingerstrasse fahrenden Velos erhalten einen eigenen Abbiegestreifen. Die Wegfahrt vom Knoten „Dorenbach Ost“ in die Margarethenstrasse wird von zwei auf eine MIV Fahrspur reduziert. Dies kommt ebenfalls dem Velo zugute, da der Velostreifen neu unmittelbar am Knoten beginnt.

Die Haltestelle bleibt weiterhin eine Inselhaltestelle (beide Richtungen). Die Einmündungen Pruntrutstrasse und Blauenstrasse werden entsprechend leicht angepasst. Der neue Anschluss an die bestehenden Gleise in der Margarethenstrasse sowie die Verlängerung des Haltestellenperimeters für eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle (gerade Haltekante) führen dazu, dass rund zwanzig Bäume in der Allee in der Mitte der Margarethenstrasse gefällt werden müssen. Diese werden andernorts ersetzt (vgl. Kap. 5.4).

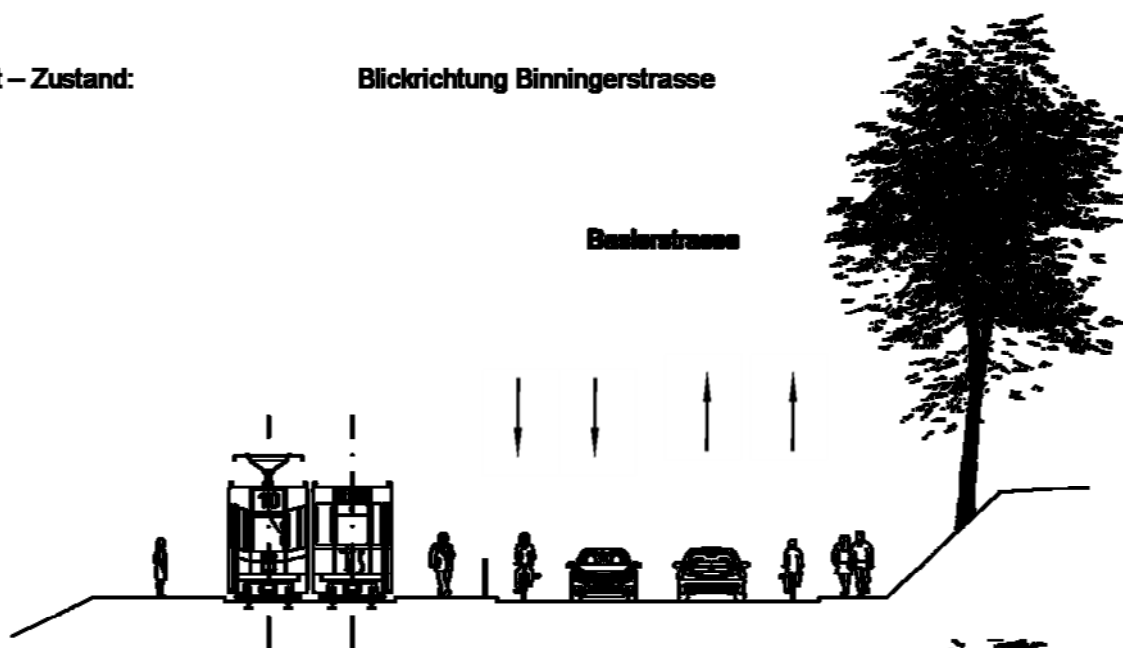


Abbildung 12: Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich, Modellfoto: Blick von der Margarethenstrasse auf den Knoten „Dorenbach Ost“ und den Margarethenhügel.

5.2.3 Haltestelle „Dorenbach“ (BL)

Ist – Zustand:

Blickrichtung Binningerstrasse



Projekt:

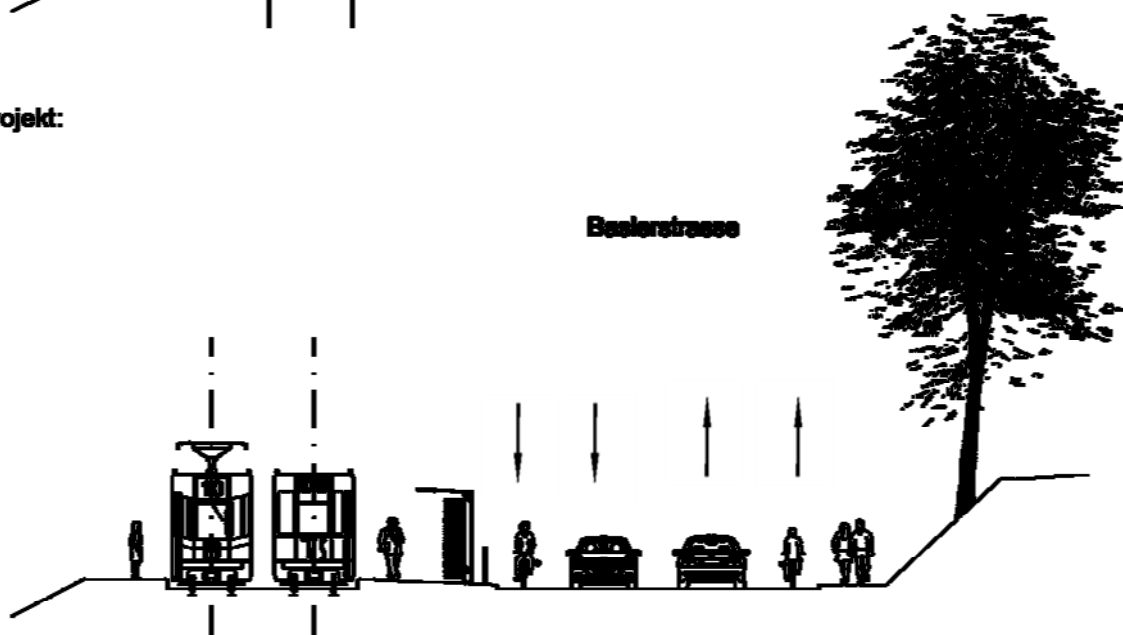


Abbildung 13

Die generelle Lage der Haltestelle „Dorenbach“ (BL) ändert sich mit vorliegendem Projekt nicht; sie bleibt in Seitenlage entlang der Baslerstrasse auf einem Eigentrassee.

Die Weichenanlage für die neue Führung in den Margarethenstich löst an der Haltestelle „Dorenbach“ eine Verschiebung nach Süden aus; die Anforderungen aus dem BehiG bedingen die Begradigung und Erhöhung der Haltekante im Haltestellenbereich. Dies hat auf die Aufteilung des Strassenraumquerschnitts jedoch keine Auswirkungen. In der Baslerstrasse werden weiterhin eine MIV Fahrspur mit Velostreifen je Richtung zur Verfügung stehen.

5.3 Gestaltungskonzept für den neuen Margarethenstich

Der Margarethenhügel bildet zusammen mit der Margarethenkirche, dem Margarethengut und der Aussichtskanzel ein einzigartiges wertvolles Ensemble. Die Margarethenkirche wird erstmals 1251 als Pfarrkirche im Besitze des Bischofs von Basel erwähnt. Vermutlich gehen die Ursprünge aber bis ins 9. Jahrhundert zurück. Funde auf St. Margarethen zeugen von Besiedlungskernen aus dem Jahr 2500 v. Christus. Ein wichtiger Verbindungsweg führte in erhöhter und vor Überschwemmungen geschützter Lage entlang des Margarethenhügels.

Der Erhalt des Ensembles am Margarethenhügel in seinem Erscheinungsbild und seiner topographischen Entwicklung ist ein zentrales Anliegen des Gestaltungsprojekts. Deshalb wurde alle Anstrengungen unternommen, um den Hügel sanft und natürlich bis zur neu projektierten Strasse abfallen zu lassen, so dass die bestehende Topographie beinahe vollständig erhalten bleibt. Ebenso bleibt der historische Weg erhalten, der von Bäumen begleitet den Verlauf im Hügel zeichnet.

Das Gestaltungsprojekt geht aber über die denkmalpflegerische Intervention hinaus und thematisiert die Topographie und die neue Stützwand auf der Seite des Dorenbachviadukts. So schlängelt sie sich dem Dorenbachviadukt entlang hoch und thematisiert diesen neuen Verbindungsraum mit interessanten Licht- und Schattenverläufen. Die neue, sichtbare Kante des Dorenbachviadukts übernimmt einen Teil der grossen Höhendifferenz zum Margarethenstich und zeigt klar den Übergang vom Land zur Stadt (siehe Modellfoto Seite 26).

Die Masten für die Fahrleitung und die öffentliche Beleuchtung sind gestalterisch in das Gesamtkonzept eingebettet und wurden mit den Transportunternehmungen koordiniert.

Die unterirdischen Stollenbauwerke der Margarethenquelle im Margarethenhügel werden vom Projekt nicht tangiert. Gleichwohl werden die (privaten) Bestrebungen, die Stollen zu sanieren und zugänglich zu machen, vom Gestaltungsprojekt mitgetragen.

5.4 Umweltaspekte

UVP-Pflicht

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 bezeichnet im Anhang die UVP-pflichtigen Anlagen sowie das jeweils massgebliche Verfahren. Gemäss Ziffer Nr. 12.1 unterliegen neue Eisenbahnlinien der UVP-Pflicht. Strassenbahnen zählen gemäss Art. 2 Eisenbahngesetz zu den Nebenbahnen des schweizerischen Eisenbahnnetzes und damit zu den Eisenbahnen. Für neue Eisenbahnlinien ist eine mehrstufige UVP nötig. Die 1. Stufe umfasst die Erteilung der Infrastrukturkonzession (Bundesrat), die 2. Stufe die Plangenehmigung (Bundesamt für Verkehr).

Die Konzession für die Tramverbindung Margarethenstich besteht bereits und muss daher nicht neu erteilt werden. Aus diesem Grunde ist keine UVP gemäss 1. Stufe nötig (kein Infrastrukturkonzessionsgesuch). Für die Plangenehmigung auf Grundlage des in der kommenden Planungsphase zu erarbeitenden Bauprojektes wird ein Umweltverträglichkeitsbe-

richt gemäss 2. Stufe eingereicht. Die wichtigsten Resultate der bisherigen Umweltabklärungen sind im Folgenden zusammengefasst.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Der Margarethenhügel ist aus Sicht des Städtebaus, des Ortsbildes, des Denkmalschutzes, der Archäologie, aber auch des Landschaftsschutzes bedeutend. Mit der Margarethenkirche und dem Margarethengut prägt er an dieser Stelle das Stadt- bzw. Landschaftsbild sehr stark. Er markiert den Übergang von ländlich zu städtisch, von Landschaft zu Stadt. Der Margarethenstich selbst ist historisch eine wichtige Verkehrsachse. Ein von einer Baumreihe begleiteter historischer Verkehrsweg ist am Fusse des Hügels deutlich ablesbar. Im Bereich des Projektes liegen zwei archäologische Zonen (steinzeitliche Siedlung und hochmittelalterliche Kirche Margarethenhügel sowie Römische Siedlung Margarethenstich). Zu erwähnen ist auch eine historische Quelfassung (unterirdischer Stollen von mehreren 100 m Länge) im Margarethenhügel.

Auch bezüglich des Naturschutzes ist der Margarethenhügel schutzwürdig. Der Weidrasen ist sehr artenreich und wird im unteren Bereich durch eine Anzahl hochstämmiger Bäume, Hecken und Strauchgruppen bereichert. Besonders zu erwähnen ist das Vorkommen des regional sehr seltenen Knöllchen-Steinbrechs. Auf der Böschung des Dorenbachviadukts wachsen einige Magerwiesen-Pflanzenarten und Weiden. Bemerkenswert ist aber vor allem das Vorkommen seltener Schneckenarten, wobei die Quendelschnecke sowohl in der kantonalen (stark gefährdet) als auch in der schweizweiten Roten Liste (gefährdet) verzeichnet ist. Das Vorkommen der Schnecken kann als Hinweis auf die hohe Qualität des Bodens an der Böschung gewertet werden. Die Baumreihe am Fuss des Margarethenhügels befindet sich auf Stadtbasler Boden und untersteht dem Baumschutzgesetz.

Im Zuge der Planungen wurde in Zusammenarbeit mit einem Weichtierexperten eine erfolgreiche Probeumsiedlung der stark an den Boden gebundenen Schnecken durchgeführt. Die Schneckenpopulation soll daher im Wesentlichen ausserhalb des Projektes im Raum der H2 (BL) wieder angesiedelt werden. Auf den nach der Neugestaltung verbleibenden resp. neu angelegten Böschungsteilen entlang des Dorenbachviadukts werden der Boden mit den Schnecken sowie die dazugehörigen Magerwiesenstücke wieder aufgebracht.

Die erfolgreiche Probeumsiedlung erlaubt, das Projekt gesamthaft näher an das Dorenbachviadukt zu schieben und somit den Margarethenhügel weitgehend zu schonen. Sowohl die landschaftliche und historische Bedeutung des Hügels als auch das Vorkommen des Knöllchen-Steinbrechs, die historische Quelfassung und der historische Weg mit seiner Baumreihe können erhalten werden.

Für die an der Böschung des Dorenbachviadukts entfallende Fläche (rund 500 m²) und den beanspruchten baselstädtischen Anteil am Margarethenhügel (ca. 150 m²) wird als Ersatzmassnahme das asphaltierte Dach des nahe gelegenen Unterwerkes der IWB in der Binningerstrasse begrünt (ca. 700 m² Trockenrasen mit Substratmächtigkeit 20 cm). Für den entfallenden basellandschaftlichen Anteil am Margarethenhügel (rund 100 m²) sind Baum- und Gehölzpflanzungen im Umfeld vorgesehen.

Der in der Margarethenstrasse entstehende Ersatzflächenbedarf von ca. 230 m² wird durch die Schaffung von Baumscheiben im St. Alban-Ring kompensiert (250 m²).

An der Margarethenstrasse müssen siebzehn und am Margarethenhügel sieben Bäume gefällt werden, von denen zwölf nach baselstädtischem Baumschutzgesetz geschützt sind. Die Ersatzpflanzung der zwölf geschützten Bäume ist am St. Alban-Ring vorgesehen.

Bei den geologischen Sondierungen, die auch innerhalb der Archäologischen Zonen am Margarethenhügel stattgefunden haben, wurden keine archäologischen Funde gemacht. Weitere Sondierungen erfolgen baubegleitend.

Der Umweltbereich Luft ist nur in der Bauphase relevant und nicht kritisch. Im Umweltbereich Wasser interessieren insbesondere die Aspekte der Entwässerung. Aber auch in diesem Umweltbereich sind keine relevanten Auswirkungen zu erwarten. Im Umweltbereich Abfälle und Altlasten sind keine oder nur geringe Probleme durch allenfalls verunreinigten Untergrund zu erwarten. Bezüglich des Lärms ist das neue Trasse am Margarethenstich unkritisch, da abgesehen von der Erholungsnutzung keine lärmempfindlichen Nutzungen vorhanden sind. Was eine mögliche Lärmzunahme auf den Zufahrtsstrecken angeht, sind noch Untersuchungen im Gange. Die Umweltbereiche nichtionisierende Strahlen und Sicherheit/Störfallvorsorge sind nicht relevant.

Gesamthaft kann davon ausgegangen werden, dass alle umweltrechtlichen Vorgaben erfüllt werden.

6. Termine und Kosten

6.1 Termine

Vorbehältlich des Grossratsbeschlusses Basel-Stadt Anfang 2014 (auf Grundlage des vorliegenden Vorprojektes) sieht der Terminplan folgende Meilensteine vor:

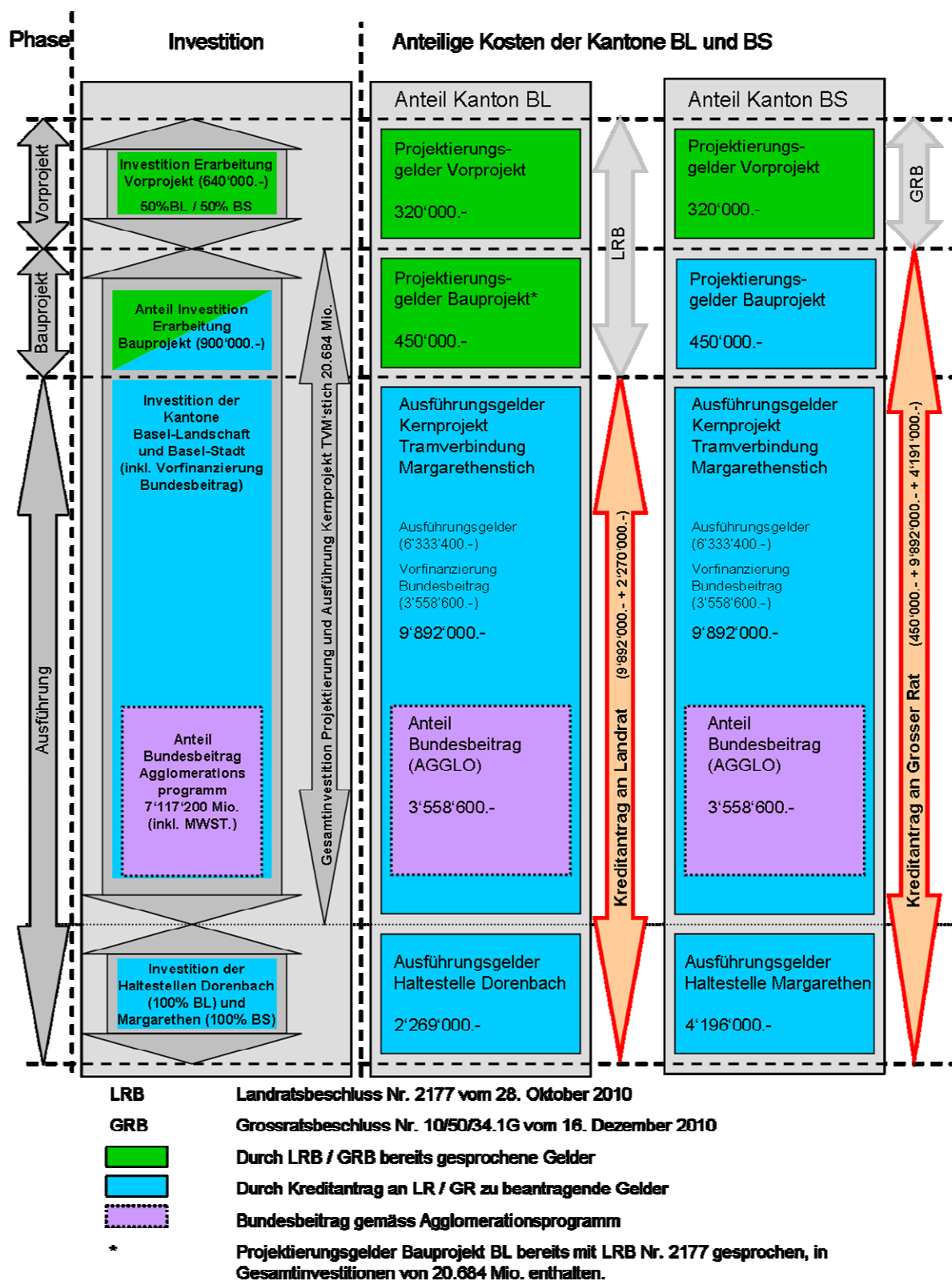
4. Quartal 2014	Kreditbeschluss Basel-Landschaft (auf Grundlage des Bauprojektes)
3. Quartal 2015	Plangenehmigung des Bundes
1. Quartal 2016	Baubeginn
4. Quartal 2017	Inbetriebnahme

6.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung des Bauprojektes und den Bau einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ (Kernprojekt) sowie deren Anpassung und behindertengerechte Ausgestaltung für eine attraktive und schnelle Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB.

Gegenstand dieses Ratschlages sind die neuen Ausgaben gemäss Kap. 6.2.1 und die gebundenen Ausgaben gemäss Kap. 6.2.2, welche den Kanton Basel-Stadt betreffen. Darüber hinaus werden die Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung des Kantons Basel-Stadt gemäss Kap. 6.2.3 aufgeführt und im Ratschlag ebenfalls beantragt.

Die Regelung der Aufteilung der Kosten zwischen den Kantonen ist im Kap. 4.5.2 bereits ausführlich beschrieben. Die folgende schematische Darstellung soll der besseren Verständlichkeit der Kostenzusammenhänge dienen.



6.2.1 Kostenverteiler Basel-Stadt/Basel-Landschaft

Für die Projektierung und den Bau der Tramverbindung Margarethenstich und die erforderlichen Anpassungen an den angrenzenden Haltestellen fallen gesamthaft Ausgaben in Höhe von 27,149 Mio. Franken ($\pm 20\%$) an. Das Tramprojekt wird mit maximal 6,59 Mio. Franken bzw. 7,117 Mio. Franken (zuzüglich bzw. inkl. MWSt. sowie zuzüglich Teuerung zum Stand Oktober 2005) respektive mit 3,295 Mio. Franken bzw. 3,558 (zuzüglich bzw. inkl. MWSt. sowie zuzüglich Teuerung zum Stand Oktober 2005) vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation subventioniert. Die Subventionssumme des Bundes wird den Kantonen ebenfalls je hälftig zu Gute geschrieben. Daraus ergibt sich folgende Kostenübersicht:

Fr. 27.149 Mio. Gesamtkosten für Projektierung und Bau der Tramverbindung Margarethenstich mit Anpassung der angrenzenden Haltestellen

Die Kosten dafür setzen sich wie folgt zusammen:

Fr. 20.684 Mio.	Kosten für die neue Infrastruktur im Margarethenstich (Kernprojekt) inkl. Fr. 7.1172 Mio. Bundesbeitrag, durch Kantone BS/BL vorfinanziert
Fr. 4.196 Mio.	Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Margarethen“
Fr. 2.269 Mio.	Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Dorenbach“

Gemäss Projektvereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 6. August 2013 teilen sich die Kosten folgendermassen zwischen den Kantonen auf:

Fr. 14.538 Mio. Kanton BS, davon:

Fr. 10.342 Mio.	Kosten brutto für die neue Infrastruktur im Margarethenstich
Fr. 9.892 Mio.	Ausführungsgelder Kernprojekt
Fr. 0.450 Mio.	Projektierungsgelder Bauprojekt
Fr. 4.196 Mio.	Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Margarethen“

Fr. 12.611 Mio.⁴ Kanton BL, davon:

Fr. 10.342 Mio.	Kosten brutto für die neue Infrastruktur im Margarethenstich
Fr. 9.892 Mio.	Ausführungsgelder Kernprojekt
Fr. 0.450 Mio.	Projektierungsgelder Bauprojekt
Fr. 2.269 Mio.	Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Dorenbach“

⁴ Hinweis: Die genannten 10.342 Mio. Franken setzen sich zusammen aus 9.892 Mio. Franken (Ausführungsgelder Kernprojekt) + 0.450 Mio. Franken (Projektierungsgelder Bauprojekt). Basel-Landschaft hat mit dem LRB Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010 die Projektierungsgelder Bauprojekt (0.450 Mio. Franken) bereits gesprochen, diese werden beim anstehenden Landratsbeschluss (nach Beendigung des Bauprojektes) nicht beantragt. Die obenstehende Summe von 12.611 Mio. Franken wird sich somit beim Kreditantrag an den Landrat um 0.450 Mio. Franken auf 12.161 Mio. Franken reduzieren (siehe Grafik Seite 32 bzw. Kap. 6.2.5.1, S. 39).

6.2.2 Übersicht über die Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die *Tramverbindung Margarethenstich* (exkl. der beiden Haltestellen) betragen 20,684 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

[Fr. inkl. MWSt., Kostengenauigkeit ±20%]

Gesamtkosten BL und BS Kernprojekt	20'684'000
Basel-Landschaft	
<i>50%-Anteil BL, Kosten Kernprojekt Tramverbindung M'stich</i>	<i>-10'342'000</i>
<i>Abzüglich bereits gesprochene Gelder Bauprojektierung (LRB 2177, 28.10.2010)</i>	<i>-450'000</i>
Kredit Antrag an Landrat (inkl. Vorfinanzierung Bundesbeitrag, exkl. Haltestelle Dorenbach)	9'892'000
<i>(Anteil Bundesbeitrag AGGLO)</i>	<i>(3'558'600)</i>
Basel-Stadt	
<i>50%-Anteil BS, Kosten Kernprojekt Tramverbindung M'stich</i>	<i>10'342'000</i>
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 6.2.1)	10'342'000
▪ Neue Ausgaben	8'458'000
○ <i>Bauprojektierung⁵</i>	<i>450'000</i>
○ <i>Vorfinanzierung Anteil Bundesbeitrag</i>	<i>3'558'600</i>
○ <i>Übrige Baukosten</i>	<i>4'449'400</i>
▪ Gebundene Ausgaben	1'884'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 6.2.2)	143'500
▪ <i>Mehr-/Minderkosten Betrieb Linie 17</i>	<i>0</i>
▪ <i>Unterhalt Gleisanlagen BVB</i>	<i>110'000</i>
▪ <i>Entwicklungsbeitrag</i>	<i>19'000</i>
▪ <i>Unterhalt und Reinigung Strassen (Stadtreinigung, TBA)</i>	<i>1'500</i>
▪ <i>Unterhalt Kunstbauten (TBA)</i>	<i>13'000</i>
Total Kosten Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	10'485'500

⁵ Entspricht den vom Landrat BL bereits beschlossenen Projektierungsmitteln (vgl. dazu Grafik S. 33 und Entwurf GRB S. 43)

Die Gesamtkosten für die Anpassung der *Haltestelle Margarethen* betragen 4,196 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

[Fr. inkl. MWSt., Kostengenauigkeit ±20%]

zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 6.2.3)	4'196'000
▪ Neue Ausgaben	3'404'000
▪ Gebundene Ausgaben	792'000
Total Kosten Haltestelle Margarethen (Kt. BS)	4'196'000

Hinzu kommen noch folgende Kosten zu Lasten Dritter (Werke):

[Fr.]

pro memoria	3'313'100
weitere Kosten zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom, s. Kap. 6.2.5)	

6.2.3 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

6.2.3.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben für den Bau der Projektteile auf Grundeigentum des Kantons Basel-Stadt betragen gesamthaft inkl. 8% MWSt. 11,862 Mio. Franken (8,458 Mio. Franken + 3,404 Mio. Franken; Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0). Diese beinhalten einen Anteil von 54.2% (Kernprojekt TVM'stich) respektive 71.8% („Haltestelle Margarethen“) am Restwert der Bauwerke „Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich“ und „Haltestelle Margarethen“ und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben Kernprojekt TVM'stich		Fr.
Kosten Kernprojekt IB 2 Strassenumgestaltung	4'010'500	
Restwert Strasse	671'000	4'681'500
Kosten Kernprojekt IB 2 Gleisinfrastuktur		3'776'500
Total neue Ausgaben zu Lasten IB 2		8'458'000

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben Haltestelle Margarethen		Fr.
Kosten Haltest. Marg. IB 2 Strassenumgestaltung	1'096'000	
Restwert Strasse	336'000	1'432'000
Kosten Haltest. Marg. IB 2 Gleisinfrastuktur		1'972'000
Total neue Ausgaben zu Lasten IB 2		3'404'000

[Kostengenauigkeit ±20%]

Zuordnung Kosten zu Lasten RAB Ausbau Tramstreckennetz		Fr.
Teil Strassenumgestaltung	4'681'500	
	1'432'000	6'113'500
Teil Gleisbau	3'776'500	
	1'972'000	5'748'500
Total Kosten zu Lasten RAB Ausbau Tramstreckennetz		11'862'000

6.2.3.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Situation ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des bis auf 1,007 Mio. Franken (vgl. Kap. 6.2.3.1) abgeschriebenen Teils der Bauwerke „Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich“ und „Haltestelle Margarethen“. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Erhaltung Infrastruktur Strassen belaufen sich auf insgesamt 2,676 Mio. Franken (1,884 Mio. Franken (Kernprojekt TVM'stich) + 792'000 Franken („Haltestelle Margarethen“) und teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben Kernprojekt TVM'stich	Fr.
RAB Erhaltung Infrastruktur Strassen IB 1	1'884'000
Total gebundene Ausgaben IB 1	1'884'000

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben Haltestelle Margarethen	Fr.
RAB Erhaltung Infrastruktur Strassen IB 1	792'000
Total gebundene Ausgaben IB 1	792'000

6.2.4 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Tramverbindung Margarethenstich das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist, bedarf es in den ersten fünf Jahren zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand einen Entwicklungsaufwand Unterhalt Grün (SF) von insgesamt 19'000 Franken.

Als wiederkehrende Mehrkosten aufgrund der neuen Strassenraumaufteilung sind für die Stadtreinigung die grösseren Strassenflächen in der Erfolgsrechnung zu berücksichtigen. Ebenfalls als jährlich wiederkehrende Kosten muss der Unterhalt der Kunstbauten in der Erfolgsrechnung berücksichtigt werden.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke wird die Linie 17 (entsprechend Linie Q gemäss Tramnetz 2020) ab Haltestelle Dorenbach von der Achse Dorenbach – Schiffflände resp. Wiesenplatz auf die Achse Dorenbach – Margarethenstich – Bahnhof SBB – Wettsteinbrücke – Bad. Bhf. verlegt. Gleichzeitig verkehren dann die heutigen Einsatzkurse der Linie 1 zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bhf. nicht mehr. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass in der Anfangsphase keine zusätzlichen Kosten für den Betrieb entstehen. Sobald die Betriebszeiten der Linie 17 ausgedehnt werden, fallen entsprechende Mehrkosten an. Die Ausbauschritte zu einer Ganztageslinie sind noch nicht bestimmt. Die entsprechenden Betriebskosten lassen sich daher noch nicht beziffern.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung		Fr.
Mehrwertabgabefonds		
▪ Entwicklungsbeitrag		19'000
Unterhaltsbudgets		
▪ Reinigung (TBA)	1'500	
▪ Unterhalt Kunstbauten (TBA)	13'000	
▪ Mehr-/Minderkosten Betrieb Linie 17 (Anfangsphase)	0	
▪ Unterhalt Gleisanlagen BVB	110'000	124'500
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung		143'500

6.2.5 Ausgaben Dritter

6.2.5.1 Ausgaben Basel-Landschaft

Die Ausgaben des Kantons Basel-Landschaft umfassen die Aufwendungen für die Realisierung von 50% des Kernprojektes und der auf ihrem Grundeigentum liegenden Haltestelle Dorenbach. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Basel-Landschaft	Fr.
Basel-Landschaft, Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	9'892'000
Basel-Landschaft, Haltestelle Dorenbach	2'269'000
Total Ausgaben Basel-Landschaft	12'161'000

6.2.5.2 Ausgaben Werke

Die Ausgaben Werke umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

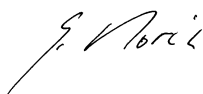
Übersicht Ausgaben Werke	Fr.
IWB	3'263'100
Swisscom	50'000
Total Ausgaben Werke	3'313'100

7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

Tramverbindung Margarethenstich – Schnelle Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB

zum Bau einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ sowie deren Anpassung

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. **Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben** der **Hier GR-Kommission eingeben**-Kommission, beschliesst:

://: Vorbehältlich der Bewilligung des Anteils Basel-Landschaft am Kernprojekt Margarethenstich durch den Landrat Basel-Landschaft den Gesamtbetrag für Basel-Stadt von Fr. 14'681'500 für den Bau und die Projektierung einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen sowie deren Anpassung und behindertengerechten Ausführung zu bewilligen. Der Gesamtbetrag beinhaltet ebenfalls die Vorfinanzierung des Bundesbeitrages von derzeit geschätzten Fr. 3'558'600 (Anteil BS), der davon in Abzug zu bringen ist. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 6'113'500 neue Ausgaben für den Neubau der Tramverbindung Margarethenstich Teil Strassenumgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz
(Tiefbauamt, Position 6170.100.20025 , Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0)
- Fr. 5'748'500 neue Ausgaben für den Neubau der Tramverbindung Margarethenstich sowie die Anpassung der Haltestelle Margarethen Teil Gleisbau zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz
(BVB, Position 6618.500.54311, Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0)
- Fr. 2'676'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen. Davon Fr. 1'884'000 für den Bereich

zwischen den Haltestellen und Fr. 792'000 für die Haltestelle Margarethen.
(Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)

- Fr. 19'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
(Generalsekretariat, Pos. 6010.100.00043)
- Fr. 1'500 wiederkehrend für den Unterhalt und Reinigung der neuen Strassenflächen, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
(Tiefbauamt, Stadtreinigung, Pos. 6178501/314).
- Fr. 13'000 wiederkehrend für den Unterhalt der neuen Kunstbauten, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
(Tiefbauamt, Pos. 6178270/314)
- Fr. 110'000 wiederkehrend für den Unterhalt der Gleisanlagen durch die BVB, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV

Von diesem Vorbehalt ausgenommen ist der Betrag von Fr. 450'000 für die Bauprojektierung. Dieser Betrag entspricht demjenigen, der bereits vom Landrat Basel-Landschaft bewilligt wurde (LRB 2177 vom 20. Oktober 2010; vgl. Ratschlag S. 32–35.)

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.