



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0851.01 / 08.5061.02

BVD/P100851 / 085061
Basel, 19. Mai 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 18. Mai 2010

Ausgabenbericht

Planungskredit Tramverbindung Margarethenstich

**Bericht zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB
Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich (P085061)**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung	3
3. Abstimmung mit übergeordneten Planungen	4
4. Vorgehen	4
4.1 Bisherige Planungen	4
4.1.1 Nachweis der Zweckmässigkeit	4
4.1.2 Nachweis der Machbarkeit	5
4.1.3 Angebotsplanung	5
4.2 Weiteres Vorgehen	6
5. Kosten und Termine	6
5.1 Kosten	6
5.2 Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft	7
5.3 Termine	7
6. Bericht zum Anzug Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich ..	8
7. Antrag	9
Grossratsbeschluss	10

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, einen Brutto-Planungskredit für die Tramverbindung durch den Margarethenstich im Betrag von CHF 640'000 zu genehmigen. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden sich diese Kosten je hälftig teilen, so dass für den Kanton Basel-Stadt effektive Kosten in der Höhe von CHF 320'000 anfallen. Im Kanton Basel-Landschaft wird dem Landrat parallel zu diesem Ausgabenbericht ein Projektierungskredit beantragt.

2. Begründung

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. Im Gegensatz zum Birstal und Ergolzthal führt keine S-Bahn-Linie durch das Leimental, weshalb dort die Tram-Verbindung zum Bahnhof SBB von ganz besonderer Bedeutung ist.

Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen würde die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen (vgl. Abb. 1). Die betroffenen Fahrgäste könnten zwischen Bottmingen und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen¹. Bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung werden die Verbindung über den Margarethenstich benutzen. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV wird auf gut 1'000 Personen pro Tag geschätzt².

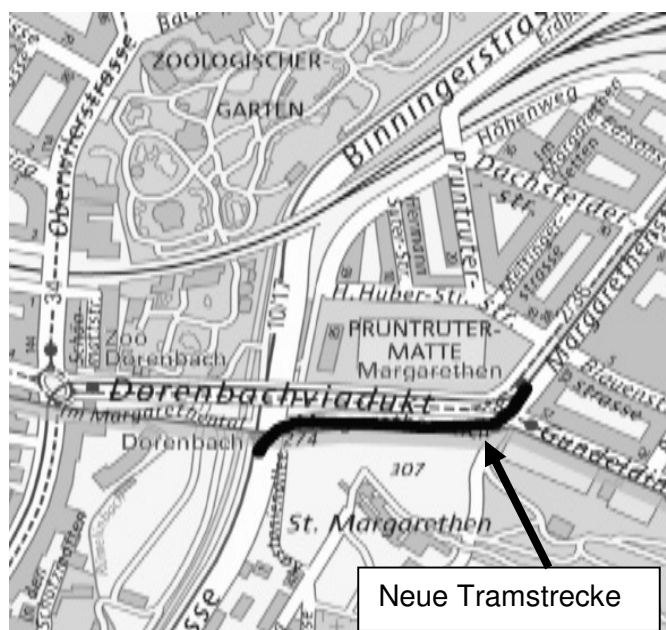


Abb. 1: Lage der neuen Tramstrecke

¹ Synthesebericht „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“, März 2007, S.5

² Synthesebericht „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“, März 2007, S. 25

3. Abstimmung mit übergeordneten Planungen

Im kantonalen Richtplan Basel-Stadt wird das Projekt mit dem Koordinationsstand „Festsetzung“ aufgeführt³. Das Projekt ist auch im Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft als „Festsetzung“ enthalten⁴.

Im Agglomerationsprogramm Basel ist der Baubeginn der Tramstrecke für den Zeitraum 2011-2014 vorgesehen. 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 der Priorität A aufgenommen. Der Margarethenstich wird somit vom Bund als Projekt mit „sehr gutem oder gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis“ eingestuft. Nach erfolgten Parlamentsbeschlüssen können die Kantone von einer Bundesbeteiligung von 40% an den Projektierungs- und Baukosten profitieren.

4. Vorgehen

4.1 Bisherige Planungen

Die zu bauende Infrastruktur liegt unmittelbar an der Kantonsgrenze Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Eine gemeinsame Projektorganisation (Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt) hat im Herbst 2008 mit den Planungsarbeiten begonnen.

4.1.1 Nachweis der Zweckmässigkeit

Zuvor wurde in einem ersten Schritt mit einer Kosten-Nutzen-Analyse die Zweckmässigkeit einer Tramverbindung durch den Margarethenstich nachgewiesen. In der Studie „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“ des Kantons Basel-Landschaft vom März 2007 wurden folgende drei Varianten zur besseren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB vertieft untersucht und als sinnvoll beurteilt⁵:

- Tramstrecke Binningen Kronenplatz – Bottmingermühle,
- Tramstrecke Dorenbach – Margarethen,
- Tunnel Bottmingen – Bruderholzstrasse („Porta Bruderholz“).

Aus volkswirtschaftlicher Sicht geht der Margarethenstich (Tramstrecke Dorenbach – Margarethen, vgl. Abb. 1) klar als Bestvariante hervor, da er je eingesetzten Franken den höchsten Nutzen erzielt.

³ Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Januar 2009, S. 153

⁴ Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, April 2009, S. 86

⁵ Bewertung nach NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte)

4.1.2 Nachweis der Machbarkeit

In einem zweiten Schritt wurde unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft geprüft, ob eine Tramverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen technisch machbar ist. Die Studie vom Dezember 2009 bestätigt die technische und raumplanerische Machbarkeit einer Tramstrecke über den Margarethenstich⁶. Zudem wurde eine Voruntersuchung für die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Studie ging wie folgt vor: Nach der Klärung der Rahmenbedingungen wurden in einer ersten Stufe Grobvarianten im Perimeter Margarethenstich-Margarethenstrasse-Höhenweg-Baslerstrasse für eine Tramverbindung evaluiert, woraus die Variante „Margarethenstich“ als Bestvariante hervorging. In einer zweiten Stufe wurde die ausgewählte Variante vertieft. Die Detailvarianten unterscheiden sich primär durch die Art der Tramlinienführung (Eigentrassee oder Mischtrassee). Die zwei bezüglich ÖV-Förderung besten Detailvarianten (Eigentrassee und Eigentrassee bergwärts) wurden hinsichtlich Verkehrstechnik, Flächenverbrauch, Gestaltung, Denkmal-, Landschafts- und Naturschutzinteressen optimiert. Sowohl der Margarethenhügel als auch die Dorenbachböschung erwiesen sich aus Sicht des Natur-, Landschafts- und vor allem Denkmalschutzes als besonders sensibel und die für den Bau der Tramverbindung nötigen Eingriffe als sehr problematisch. Die Studie bewertet deshalb die Variante mit den geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft (Variante Eigentrassee bergwärts) als Bestvariante. Der definitive Variantenentscheid wird im Rahmen der Weiterbearbeitung aufgrund der Resultate vertiefter Abklärungen insbesondere im Bereich Verkehrstechnik gefällt werden.

Beide Varianten sehen einen kombinierten Rad-/Fussweg auf der Seite des Margarethenhügels vor. Auf der Seite des Dorenbachviadukts (bergab) wird der Veloverkehr wegen dessen relativ hohen Geschwindigkeit in beiden Varianten gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt. Es besteht jedoch genügend Platz für die Velos, um unabhängig neben dem Tram fahren zu können. Wegen der fehlenden Anschlusspunkte in den Knoten Margarethen und Margarethenstich/Binningerstrasse wird auf ein Trottoir auf Seite Dorenbachviadukt verzichtet.

4.1.3 Angebotsplanung

Nach heutigem Planungsstand ist ein Angebotskonzept vorgesehen, das eine Linie vom Leimental via Margarethenstich zum Bahnhof SBB enthält – in einer Anfangsphase als Einsatzlinie in den Hauptverkehrszeiten. Das definitive Betriebskonzept und die Aufteilung der Fahrleistungserbringung im Liniennetz auf BLT und BVB sind noch Gegenstand von Diskussionen und sollen im weiteren Kontext der Konzeption des Tramnetzes 2025 und der Erneuerung des Staatsvertrags betreffend Zusammenarbeit BLT-BVB festgelegt werden.⁷

⁶ Planteam S AG und Gruner AG, Machbarkeitsstudie Tram Margarethen: Raumplanerischer Bericht, Schlussbericht, 10.12.2009

⁷ ÖV-Programm 2010-2013, Regierungsrat Basel-Stadt, Oktober 2009, S.41 und 6. Genereller Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr, Kanton Basel-Landschaft, Mai 2009

4.2 Weiteres Vorgehen

Nach der Kreditgenehmigung für die Planung durch die Parlamente in beiden Kantonen soll als nächstes in einem Vorprojekt unter bestmöglicher Berücksichtigung der teils gegensätzlichen Interessen, insbesondere von Denkmal-, Landschafts- und Naturschutz, die genaue Linienführung, der definitive Querschnitt und die Gestaltung der neuen Infrastruktur erarbeitet werden. Die Federführung wechselt ab dieser Planungsphase vom Kanton Basel-Landschaft zum Kanton Basel-Stadt. Nach Abschluss des Vorprojekts wird dem Grossen Rat ein Ratschlag für die Finanzierung des Bauprojekts und für die Ausführung des Vorhabens unterbreitet werden (vgl. 5.3).

Für diese neue Traminfrastruktur muss einerseits eine Infrastrukturkonzession beantragt und andererseits ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht werden. Grundlage für das Konzessionsgesuch bildet das Vorprojekt und für das Plangenehmigungsgesuch das Auflageprojekt. Zudem muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Leitbehörde für alle Verfahren ist das Bundesamt für Verkehr.

5. Kosten und Termine

5.1 Kosten

Die aktuellen Schätzungen der Investitionskosten gehen von CHF 17 Mio. inkl. MWSt. aus⁸. Die maximale Bundesbeteiligung beträgt CHF 6.6 Mio. (Preisstand 2005 exkl. MWSt).

Die Planungskosten für das Vorprojekt und die Ausarbeitung einer Parlamentsvorlage für das Bauprojekt betragen insgesamt CHF 640'000. Es ist vorgesehen, dass die Kosten von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft je hälftig getragen werden. Dazu wird vorerst für die Finanzierung des Vorprojekts eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet werden. Das Vorhaben ist mit RRB 08/26/19.22 vom 12.08.2008 und einem Nominalkredit von CHF 320'000 ins Investitionsprogramm aufgenommen worden. Die geschätzte Aufteilung der Kosten für den Kanton Basel-Stadt inkl. MwSt. ist nachstehend aufgeführt:

Verkehrstechnische Untersuchungen	CHF	50'000.00
Planungs- und Projektierungsarbeit	CHF	180'000.00
Projektleitung	CHF	50'000.00
Öffentlichkeitsarbeit	CHF	10'000.00
Unvorhergesehenes	CHF	30'000.00
Total	CHF	320'000.00

⁸ Gruner AG, Kostenschätzung Tram Margarethenstich, Dezember 2009

Die Planungskosten für das Bauprojekt betragen insgesamt CHF 900'000 (Anteil Kanton Basel-Stadt: CHF 450'000). Diese Kosten werden dem Grossen Rat zusammen mit den Ausführungskosten im nächsten Ratschlag beantragt werden.

5.2 Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft

Der Inhalt der Parlamentsvorlagen für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben sind aufgrund unterschiedlicher Verfahrensabläufe und Bestimmungen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft unterschiedlich (vgl. Tabelle).

	Inhalt der Parlamentsvorlagen	
	BS	BL
1. Vorlage ans Parlament	Vorprojekt	Vor- und Bauprojekt
2. Vorlage ans Parlament	Bauprojekt und Ausführung	Ausführung

Aus diesem Grund beantragt der Regierungsrat BL in der ersten Landratsvorlage einen Kredit in der Höhe von CHF 770'000 (CHF 320'000 für das Vorprojekt und CHF 450'000 für das Bauprojekt), der Regierungsrat BS im vorliegenden Ausgabenbericht jedoch nur einen Kredit in der Höhe von CHF 320'000 (nur Vorprojekt). In der zweiten Vorlage wird der Regierungsrat BS zusätzlich zum Kredit für die Ausführung den Kredit für das Bauprojekt (CHF 450'000 resp. CHF 900'000 brutto) beantragen, der Regierungsrat BL nur noch den Kredit für die Ausführung.

Die 1. Vorlage wird möglichst gleichzeitig in die beiden Parlamente gebracht, bei den 2. Vorlagen wird dies aus den genannten Gründen jedoch nicht möglich sein. Die Vorlagen gelten jeweils vorbehältlich der Zustimmung des Partnerkantons.

5.3 Termine

Falls die notwendigen Mittel von beiden Kantonen spätestens im dritten Quartal 2010 gesprochen werden und das Bewilligungsverfahren ohne nennenswerte Einsprachen verläuft, ist folgender Terminplan vorgesehen:

Erarbeitung Vorprojekt inkl. UVP 1. Stufe	2010 / 2011
Genehmigung Projektierungs- und Ausführungskredit durch GR	Ende 2011
Einreichung Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bund	Ende 2011
Erarbeitung Auflageprojekt inkl. UVP 2. Stufe	Mitte 2012
Einreichung Plangenehmigungsgesuch beim Bund	Mitte 2012
Erarbeitung Ausführungsprojekt, Submission	Ende 2013
Baubeginn	Anfang 2014

Mit der Fertigstellung des Projekts ist frühestens Ende 2014 zu rechnen. Die Inbetriebnahme ist somit frühestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vorgesehen.

6. Bericht zum Anzug Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. April 2008, den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich zum Bericht überwiesen:

„Zur Attraktivitätssteigerung des ÖV gehört auch die bessere ÖV-Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB. Dabei sollen auch Expresstrams eingesetzt werden. Der Margarethenstich als Direktverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen soll Reisenden von und nach dem Bahnhof SBB einen klaren Zeitgewinn bringen.

Dieses wichtige Potenzial des Margarethenstichs lässt sich mit einem kleinen Schienenstück noch bedeutend ausbauen: mit der IWB-Kurve. Wird diese zusätzliche Kurve aus der Richtung Haltestelle Margarethen in die Güterstrasse eingebaut, können die Trams zum südlichen Bahnhofsengang geführt und die Reisezeit weiter reduziert werden. Ausserdem wird damit der Centralbahnplatz entlastet. Werden Margarethenstich und IWB-Kurve als „Margarethenstich Plus“ realisiert, könnte mittels Nonstopp-Kursen zwischen Bottmingen und Bahnhof SBB annähernd die gleiche Fahrzeitverkürzung erreicht werden wie mit der ungleich teureren Tunnelvariante.

Die neue Linienführung soll dabei keinesfalls auf Kosten bereits bestehender, hochwertiger Verbindungen vom Leimental in die Innenstadt gehen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob im Zusammenhang mit der geplanten Tramverbindung Margarethenstich das Schienenstück IWB Kurve realisiert werden kann.

Michael Wüthrich, Jörg Vitelli, Stephan Gassmann, Christoph Wydler, Loretta Müller, Roland Engeler-Ohnemus, Martina Saner, Brigitte Strondl, Andrea Bollinger“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die BVB hat die Absicht im Rahmen der Gleiserneuerung im Bereich von Abzweigungen neue Eckverbindungen zu schaffen. Solche Eckverbindungen bieten eine Option für Anpassungen des Liniennetzes und dienen der Flexibilität bei Störungen im Tramnetz (z. B. bei Unfällen) sowie dem Betrieb bei Sonderanlässen und Dienstfahrten⁹. Ein Beispiel einer solchen Eckverbindung ist die Abzweigung von der Margarethen- in die Güterstrasse bei der Haltestelle IWB.

Es ist zurzeit jedoch nicht geplant, diese Eckverbindung im fahrplanmässigen Betrieb zu verwenden (vgl. 4.1.3). Eine Linie aus dem Leimental zum südlichen Bahnhofsengang wäre für die Fahrgäste aus dem Leimental die schnellere Verbindung zum Bahnhof SBB. Allerdings würde dies nicht die Möglichkeit bieten, am Centralbahnplatz auf Bus und Tram umzusteigen. Ausserdem müsste die Linie mit einer bestehenden Linie neu verknüpft werden. Sowohl die Linie 10 aus Dornach-Münchenstein als auch die Linie 11 aus Aesch

⁹ Vgl. ÖV-Programm 2010-2013, S.41

haben jedoch bereits einen Anschluss an den Bahnhof SBB und würden durch eine Verknüpfung mit der Linie aus dem Leimental ihren Innenstadtanschluss verlieren.

Dank der Verbindung durch den Margarethenstich wird sich die Fahrzeit zwischen Bottmingen und Bahnhof SBB um bis zu 5 Minuten verkürzen, mit Express-Kursen zum Bahnhof könnten ab Bottmingen nochmals 2-3 resp. ab Ettingen 4-5 Minuten Reisezeit eingespart werden¹⁰. Die Vor- und Nachteile eines Eiltrams müssen jedoch noch vertieft abgeklärt werden, bevor eine Empfehlung dafür oder dagegen abgegeben werden kann. Die Einführung eines Eiltrambetriebs würde zwingend Infrastrukturausbauten bedingen (u.a. Doppelspurausbau Spiesshöfli). Die Federführung für das Thema Eiltram Leimental liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

Eine ordentliche Gleiserneuerung in der Abzweigung Margarethen-/Güterstrasse ist erst in etwa 20 Jahren erforderlich. Wie oben erläutert ist es nicht geplant, im Zusammenhang mit der Realisierung der Tramverbindung durch den Margarethenstich eine neue Tramlinie vor den Bahnhofsfeingang Süd zu führen. Es soll aber im Rahmen der weiteren Planungen zur Einführung der Tramlinie durch den Margarethenstich vertieft untersucht werden, welchen Nutzen die Eckverbindung bei den IWB im Sinne der betrieblichen Flexibilität (Störung der Markthallenkreuzung, Depotfahrten, Anlässe etc.) bringt.

Aus diesen Gründen empfehlen wir, den Anzug Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich stehen zu lassen.

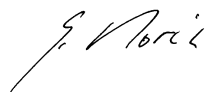
7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

¹⁰ ARP BL, Abteilung ÖV, und BLT, Betriebskonzept Leimental, Tramlinie 10/17 BLT, Schlussbericht vom 19.10.2009, S. 6

Grossratsbeschluss

Planungskredit Tramverbindung Margarethenstich

(vom [Hier Datum eingeben])

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

- ://:
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.