



An den Grossen Rat

25.2049.01

BVD/P252049

Basel, 7. Januar 2026

Regierungsratsbeschluss vom 6. Januar 2026

Ratschlag betreffend Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Perimeter, Abgrenzung und Nachbarprojekte	4
2.3 Drei vordringliche Vorhaben mit engen Abhängigkeiten	5
2.4 Ziele	6
2.5 Nutzen	7
2.6 Auswirkungen	7
3. Projektbeschreibung	7
3.1 Variantenuntersuchung	7
3.2 Projektinhalt	9
3.2.1 Oberfläche	9
3.2.2 IWB-Mast und Swisscom-Steuerungskasten	9
3.2.3 Werkleitungen	10
3.2.4 Bäume	10
3.2.5 Rettung	10
3.3 Umwelt	10
3.3.1 Mobilität	10
3.3.2 Infrastruktur	11
3.3.3 Eingriff in Natur/Grünflächen	11
3.4 Gesamtbilanz	11
4. Termine	11
5. Finanzielle Auswirkungen	11
5.1 Finanzierung: Übersicht	12
5.2 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	12
5.2.1 Neue Ausgaben	12
5.2.2 Gebundene Ausgaben	12
5.3 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	12
5.4 Leistungsvereinbarung BVB	12
5.5 Ausgaben Dritter	13
6. Chancen und Risiken	13
6.1 Chancen	13
6.2 Risiken	14
7. Prüfungen	14
8. Antrag	14

1. Begehren

2023 musste die SBB auf der in ihrem Eigentum stehenden Margarethenbrücke jeglichen schweren Verkehr untersagen, weil statische Mängel festgestellt worden waren. Der Trambetrieb auf der Brücke blieb in der Folge während gut neun Monaten unterbrochen – betroffen waren die Linien 2, 16 und E11. Das «Gundeli» konnte in dieser Zeit nicht in gewohntem Umfang vom Tram erschlossen werden, weil wegen fehlender Infrastruktur keine Fahrbeziehung von der Güterstrasse in die Margarethenstrasse (von / nach Binningen) für den Tramverkehr möglich ist. Nun soll dieses fehlende Element ergänzt werden.



Übersicht (schematisch, Haltekanten IST-Situation): Der Tramabzweiger (rot) verbindet die Margarethenstrasse von und nach Binningen mit der Güterstrasse

Mit dem Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse wird es künftig möglich sein, bei Unterbrüchen im Umfeld der Margarethenbrücke flexibel mit Umleitungen und Kursanpassungen zu reagieren. Dies gilt bei geplanten, längeren Sperrungen – wie sie beispielsweise beim Bau der neuen Margarethenbrücke mindestens zweimal während mehreren Monaten zu erwarten sind – wie auch ebenso und häufiger bei Störungen und kürzeren Unterbrüchen.

Das Vorhaben entspricht zudem den Anliegen des Anzugs Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)» (P175238).

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für das Projekt Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse Ausgaben von insgesamt 2,795 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu bewilligen:

Fr.	2'795'000	für neue Gleisanlagen als Darlehen an die BVB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, IB3, Darlehen und Beteiligungen (Pos. 6018.999.50008)
-----	-----------	---

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Heute besteht am Knoten Margarethenstrasse/Güterstrasse für das Tram aus der Güterstrasse nur eine Gleisverbindung hin zur Margarethenbrücke. In Richtung Binningen hingegen fehlt eine Gleisverbindung. Damit ist der Trambetrieb weniger flexibel. So gibt es bei Streckenunterbrüchen im Umfeld der Margarethenbrücke nur beschränkt oder gar keine Umleitungsmöglichkeiten. Solche Unterbrüche können geplant (z.B. infolge Baustellen) oder ungeplant sein (z.B. infolge Unfälle oder Demos), sind teilweise nur wenige Stunden lang, können aber auch mehrere Wochen oder Monate dauern.

Dieses Thema ist nicht neu:

- Der Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)» (P175238) fordert beim Knoten Margarethen-/Güterstrasse eine Abbiegemöglichkeit für die Trams von Basel-Landschaft kommend Richtung Gundeli sowie in Gegenrichtung. Diese Massnahme ermöglicht bei Umleitungen zusätzliche Routenoptionen und damit mehr Flexibilität im Tramnetz, was wiederum für einen stabileren Trambetrieb sorgt. Der Regierungsrat hat sich zu dieser Forderung letztmalig mit Schreiben 17.5238.05 vom 16. Oktober 2024 zustimmend geäussert.
- Während der Sperrung der Margarethenbrücke von Juni 2023 bis März 2024 hat sich das Fehlen der Verbindung Margarethenstrasse–Güterstrasse von / nach Binningen sehr stark ausgewirkt – betroffen waren die Linien 2, 16 und E11. Die Tramanbindung des Gundeli hat in dieser Zeit stark gelitten. Die Idee, kurzfristig einen Gleisbogen einzubauen, wurde intensiv diskutiert, schliesslich aber aufgrund der zu langen Planungs- und Realisierungsfrist verworfen.

Der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse von / nach Binningen hat unter anderem für folgende Vorhaben grosse Wichtigkeit:

- Das geplante Projekt «Umgestaltung Binnerstrasse–Heuwaage» wird voraussichtlich zu einer mehrjährigen Sperrung der Tramverbindung auf der Binnerstrasse führen. Ist zu diesem Zeitpunkt das Projekt «Margarethenverbindung» umgesetzt, können die Tramlinien 10 und 17 via Margarethenstich umgeleitet und entweder auf die Margarethenbrücke oder in die Güterstrasse geführt werden. Massgebend wird die Kapazität auf der bestehenden Margarethenbrücke mit Tramkreuzungsverbot¹ sein.
- Der Neubau der Margarethenbrücke erfordert mit grosser Wahrscheinlichkeit mindestens zweimal mehrmonatige Totalsperrungen für den Trambetrieb, wenn die Knoten an den beiden Brückenenden umgebaut resp. der Verkehr voraussichtlich auf eine Hilfsbrücke gelegt und später wieder auf die Hauptbrücke zurückverlegt wird. Neben den heute über die Margarethenbrücke fahrenden Linien 2, 16 und E11 dürfte dann auch das S-Tram 17² betroffen sein.

2.2 Perimeter, Abgrenzung und Nachbarprojekte

Der Projektperimeter umfasst am Knoten Margarethen-/Güterstrasse die Flächen, die unmittelbar vom Einbau der nötigen Weichen und Geleise sowie den damit verbundenen Anpassungen an der übrigen Infrastruktur (Strasse, Werkleitungen etc.) betroffen sind.

An den Perimeter angrenzend sind verschiedene Projekte geplant, die allerdings alle deutlich später realisiert werden sollen. Es sind dies: «Margarethenbrücke» (im Norden), «Güterstrasse» (im Osten) und «Margarethenstrasse Süd». Mit diesen Projekten sind die Schnittstellen abgestimmt, allerdings ist es aus technischen Gründen unvermeidbar, dass einzelne Elemente der geplanten

¹ Das Tramkreuzungsverbot auf der Margarethenbrücke bleibt bestehen, bis im Zuge der Arbeiten für ihren Ersatz eine Hilfsbrücke erstellt wird. Auf dieser Hilfsbrücke wird Trambetrieb in beide Richtungen ohne Einschränkung möglich sein.

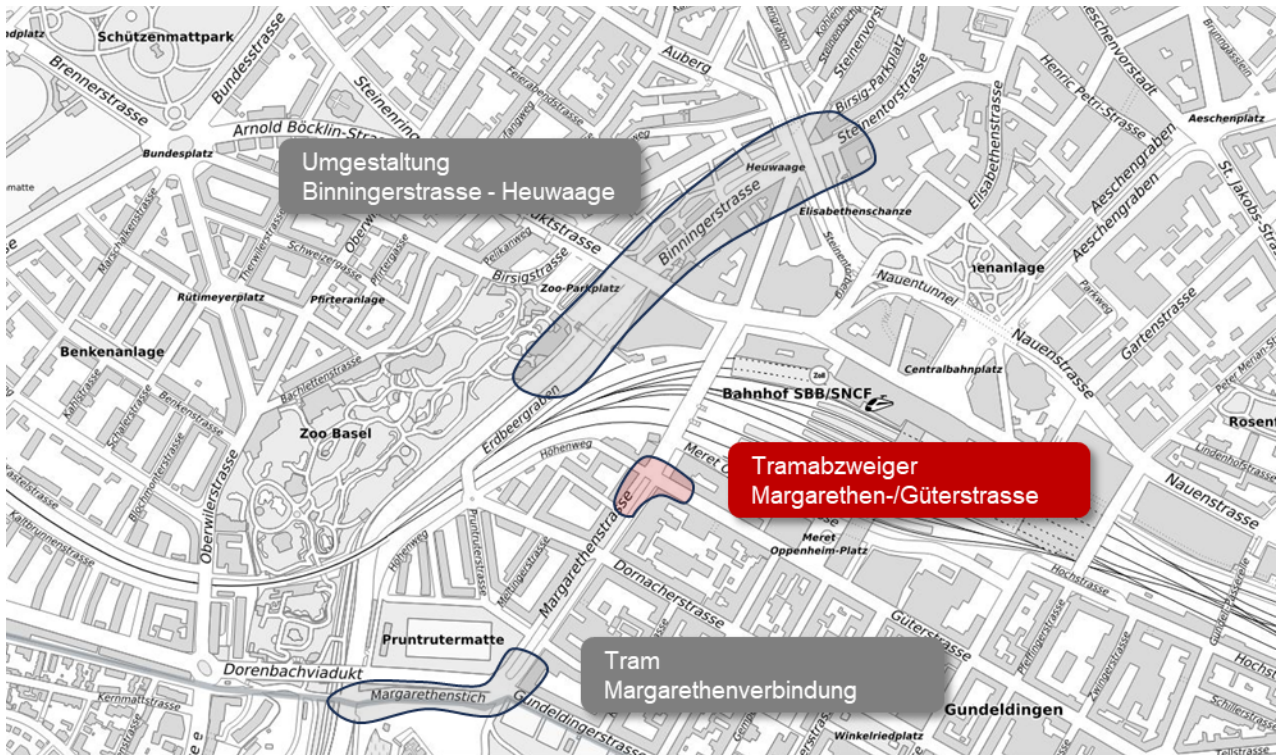
² Mit dem Projekt «Margarethenverbindung» soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Linie 17 künftig von Binningen kommend über den Margarethenstich zur Margarethenbrücke geführt wird.

Gleisverbindung im Rahmen der nachfolgenden Projekte erneut umgebaut resp. angepasst werden müssen.

2.3 Drei vordringliche Vorhaben mit engen Abhängigkeiten

Im Zeitraum von ca. 2028 bis 2040 sollen im «Grossraum Bahnhof Basel SBB» eine ganze Reihe von Projekten umgesetzt werden, darunter die grossen Vorhaben «Umgestaltung Binningerstrasse–Heuwaage», «Neubau Margarethenbrücke inkl. Perronzugang Margarethen» und verschiedene Massnahmen entlang der Achse Münchensteinerstrasse bis zum Aeschenplatz. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat dazu unter Einbezug der BVB und BLT eine Projektkoordination durchgeführt. Diese zeigt, dass drei Projekte zügig vorangebracht werden müssen, um einerseits die für alle geplanten (Gross-)Baustellen nötige Flexibilität im Trambetrieb zu erreichen und um andererseits die grössten Vorhaben voneinander zu entkoppeln. Die drei Projekte sind:

- *Projekt «Tram Margarethenverbindung»*
Das Projekt ermöglicht es, die Traminie 17 aus dem Innenstadtkorridor auf die Achse der Margarethenbrücke zu verlegen und die Innenstadt spürbar zu entlasten. Es erlaubt zudem, in Kombination mit der geplanten Umgestaltung der Heuwaage, die dortige Wendeschleife aufzuheben und neue Grünflächen zu gewinnen. Im Weiteren entsteht mit der Tramhaltestelle auf der neuen Margarethenbrücke und zusammen mit dem Perronzugang Margarethen ein sehr attraktiver Umsteigepunkt zum Bahnhof. Schliesslich kann das Leimental direkter und schneller an den Bahnhof Basel SBB und das Arbeitsplatzgebiet Roche/Badischer Bahnhof angeschlossen werden. Insgesamt wird der ÖV merklich attraktiver, womit eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr entsteht und das «Gundeli» entlastet werden kann.
- *Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse–Heuwaage»*
In diesem Projekt wird einerseits die Heuwaage vollständig umgestaltet und zukunftsfähig gemacht. Andererseits werden zusätzliche Grünflächen ermöglicht und die Tramanlage zwischen Heuwaage und Haltestelle Zoo erneuert und durchgängig auf Doppelspur ausgebaut. Dieses Projekt soll nicht nur aufgrund seiner grossen Wirkung für die Stadt möglichst frühzeitig realisiert werden, sondern auch, weil damit eine Gleichzeitigkeit mit der Grossbaustelle «Neue Margarethenbrücke und Perronzugang Margarethen» vermieden werden kann.
- Vorliegendes Projekt «Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse»
Mit diesem Projekt wird es wie dargelegt möglich sein, bei Streckenunterbrüchen im Umfeld der Margarethenbrücke flexibel mit Umleitungen und Kursanpassungen zu reagieren.





Ergebnis der «Koordination Projekte Grossraum Basel SBB»: Drei Projekte sind aktiv voranzutreiben, um für künftige Grossbaustellen genügend Flexibilität im Tramnetz zu haben und die grössten Vorhaben zu entkoppeln.

Der Ratschlag für das Tram Margarethenverbindung wird zeitnah dem Regierungsrat zur Weiterleitung an den Grossen Rat vorgelegt werden, dies als separate Ausgabenbewilligung. Der Ratschlag «Umgestaltung Binningerstrasse–Heuwaage» soll kurz danach folgen und dabei Bezug auf die beiden vorausgehenden Ratschläge nehmen³.

2.4 Ziele

Das vorliegende Projekt sorgt für mehr Flexibilität im Tramnetz und damit für einen stabileren Trambetrieb. Obwohl nicht offizieller Teil des Tramnetzes 2030 leistet der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse einen wesentlichen Beitrag zum Ziel «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steigern» gemäss Tramnetz 2030:

Ziel Tramnetz 2030	Beitrag des Tramabzweigers Margarethen-/Güterstrasse
 	<p>Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steigern Die Konzentration vieler Linien auf einer Route macht das heutige Netz anfälliger für grossflächige Störungen. Kommt es zu einer Blockierung, stehen andere Linien auch still. Das Tramnetz 2030 wirkt dem entgegen, indem es in Zukunft deutlich mehr Ausweichmöglichkeiten geben soll.</p>

³ Da der Projektinhalt der «Umgestaltung Binningerstrasse–Heuwaage» schon vollständig vorliegt, kann die UVEK während der Beratung der vorangehenden Ratschlüsse bei Bedarf bereits im Detail über die Zusammenhänge zwischen allen drei Projekten informiert werden.

2.5 Nutzen

Das Projekt verspricht insbesondere folgenden Nutzen:

- **Mehr Flexibilität im Tramnetz**
Mit dem Einbau von insgesamt vier Weichen – zwei in der Margarethenstrasse, zwei in der Güterstrasse – wird es künftig möglich, dass Trams von Süden kommend aus der Margarethenstrasse direkt in die Güterstrasse abbiegen können. Gleiches gilt in der Gegenrichtung. Diese neue Gleisverbindung dient primär Umleitungsverkehren während (längerer) Baustellen oder kurzfristigen Störungen – der Regelbetrieb ist vorläufig nicht betroffen.
- **Zusatznutzen in Kombination mit der Margarethenverbindung**
Zusätzlichen Nutzen generiert der Tramabzweiger, wenn die Margarethenverbindung gebaut und das S-Tram 17 eingeführt ist. Muss dieses S-Tram, das dann zumal von Binningen kommend über den Margarethenstich und die Margarethenbrücke Richtung Centralbahnplatz verkehrt, umgeleitet werden, kann es über den neuen Tramabzweiger in die Güterstrasse fahren.

2.6 Auswirkungen

Das Projekt hat folgende wesentliche Auswirkungen:

Aufhebung der Haltestelle IWB in der Margarethenstrasse

Das Projekt wurde mit der Absicht gestartet, die Haltestelle IWB in der Margarethenstrasse – genauer die Haltekanten A und B – wenn möglich zu erhalten. Die vertiefte Untersuchung ergab jedoch, dass bei einer Umsetzung unter Erhalt der Haltestelle die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) nicht erfüllt werden können und zudem Nachteile für alle anderen Verkehrsteilnehmenden entstünden.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung der Bewilligungsfähigkeit sollen deshalb in der Margarethenstrasse die beiden Haltekanten A/B der Haltestelle IWB aufgehoben werden. Davon betroffen ist die Tramlinie 2. Die Haltekanten C/D der Tramlinien 16 und E11 in der Güterstrasse bleiben hingegen bestehen. Allerdings soll im Rahmen des Bauprojekts mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) vertieft geprüft werden, ob eine Ausnahmegewilligung für die befristete Aufrechterhaltung zumindest einer der beiden Haltekanten in der Margarethenstrasse (Fahrtrichtung Norden) möglich wäre.

Hinweis: Es besteht schon länger die Absicht, die Haltestelle IWB aufzuheben, sobald die neue Margarethenbrücke realisiert ist und die darauf mittig angeordnete, neue Haltestelle vom Gundeli her gut erreichbar ist. Die Aufhebung der Haltekanten A/B der Haltestelle IWB erfolgt nun vorzeitig.

Ungeschmälerter Veloinfrastruktur

Mit der Abstimmung vom 18. Mai 2025 wurde der Gegenvorschlag zur Velorouteninitiative angenommen. Der Ausbau guter Veloinfrastrukturen soll entsprechend noch verstärkt und im Umkehrschluss bestehende Infrastruktur für Velos nicht beeinträchtigt werden. Diese Anforderung kann mit der gewählten Variante erfüllt werden.

3. Projektbeschreibung

3.1 Variantenuntersuchung

Die Variantenuntersuchung hatte zum Ziel zu prüfen, ob der Tramabzweiger so realisiert werden kann, dass die heute in der Margarethenstrasse liegenden Perronkanten A und B der Haltestelle

IWB aufrechterhalten werden können. Die Perronkanten C und D sind unkritisch und können in jedem Fall bestehen bleiben.



Situationsplan Haltestelle IWB mit den Haltekanten A-D

Die Untersuchung ergab, dass die Beibehaltung insbesondere der Haltekante A zu folgenden Nachteilen führt:

- Die Haltekante A erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bei weitem nicht – das Spaltmass, also der Abstand zwischen Haltekante und Trameinstieg, beträgt aufgrund der Kurve im Maximum 60 cm und ist damit deutlich zu gross⁴.
- Der Radstreifen in südlicher Fahrtrichtung, der erst vor wenigen Jahren erstellt wurde, müsste im Bereich der Haltekante A teilweise aufgehoben werden, was für die Velofahrenden gefährlicher wird und im Widerspruch zu den Vorgaben des Gegenvorschlags zur Velorouteninitiative steht.
- Die Breite des Perrons A, der gleichzeitig als Mittelinsel des Fussgängerstreifens dient, müsste deutlich reduziert werden, was die Sicherheitssituation für Fussgängerinnen und Fussgänger merklich verschärft.
- Schliesslich wird auch der Raum für den motorisierten Individualverkehr vermindert, was eine Zunahme von gefährlichen Situationen auslösen dürfte.

Gleichzeitig wäre die angepasste Haltekante nur ein «Provisorium»: Spätestens, wenn auf der neuen Margarethenbrücke auch neue Haltekanten mittig über dem Gleisfeld entstehen, soll die Haltestelle IWB vollständig aufgehoben werden.

Schliesslich war zu bedenken, dass eine Aufhebung der Haltekante A sinnvollerweise auch eine Aufhebung der Haltekante B nach sich zieht. Aus Sicht Trambetrieb könnte zwar ein Haltepunkt nur in einer Fahrtrichtung angefahren werden. Für die Kundinnen und Kunden ist hingegen ein Haltepunkt, der nur in einer Richtung bedient wird, schwierig nachvollziehbar und führt in der Praxis zu Schwierigkeiten und Reklamationen.

⁴ Die Haltekante A ist allerdings auch heute nicht BehiG-konform: Ihre heutige Breite erlaubt keinen Einsatz der Klapprampe, da sie zu schmal ist. Für einen BehiG-konformen Einsatz müsste die Haltekante entweder angehoben und leicht verbreitert oder deutlich verbreitert werden. Sie wird heute als Ersatzmassnahme mit dem Rollstuhlshuttle bedient.

Aufgrund der wesentlichen technischen Nachteile, der zeitlich begrenzten Lebensdauer der Halte-
kante und mit Blick auf die kritisch beurteilte Bewilligungsfähigkeit wurde schliesslich eine Variante
gewählt, bei welcher die Haltekanten A und B aufgehoben werden.

3.2 Projektinhalt

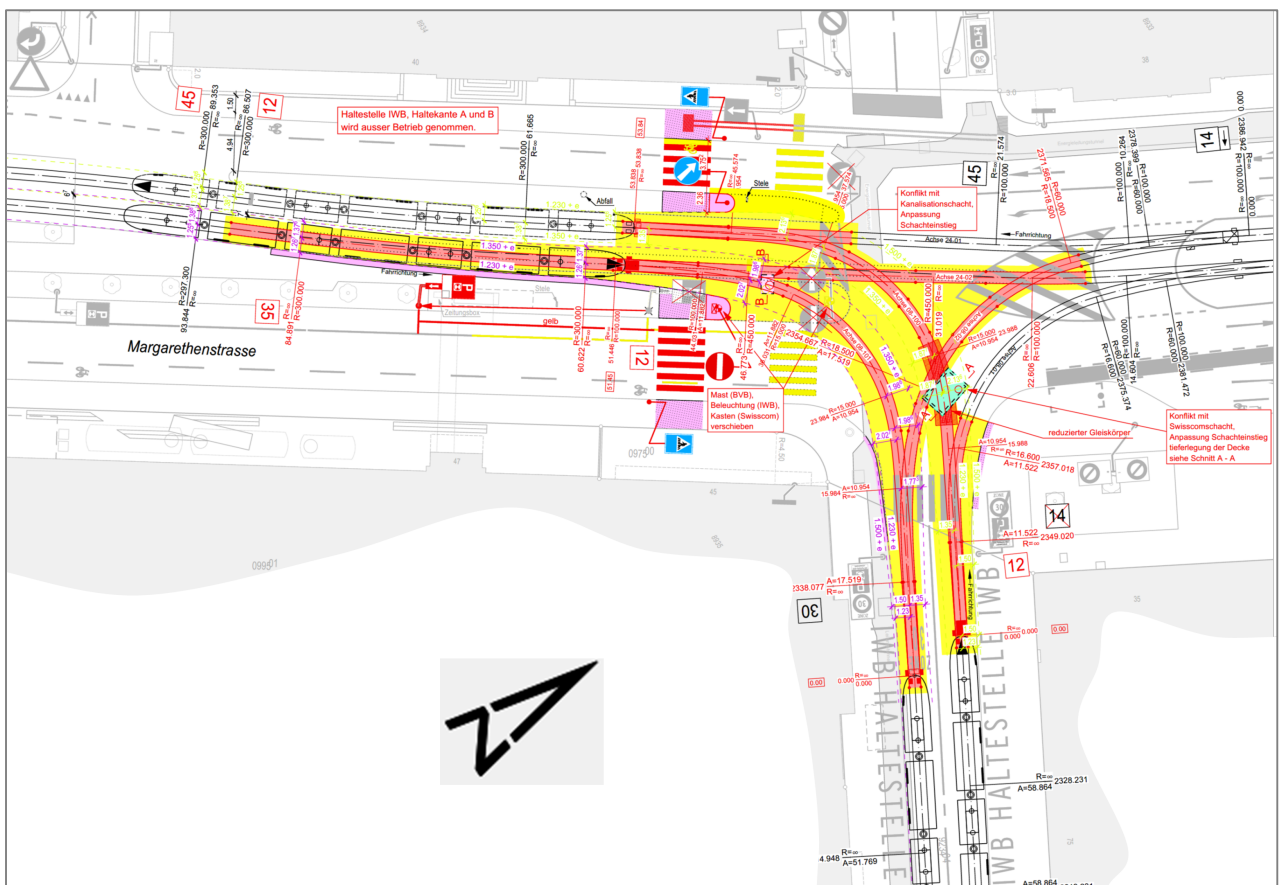
3.2.1 Oberfläche

Die neue Gleisverbindung umfasst vier neue Weichen, drei neue Gleiskreuzungen und insgesamt
rund 260 Meter neue Gleise.

Die Haltekante B wird zwar wie in Kapitel 2.6 dargelegt voraussichtlich aufgehoben, die zugehörige
Insel wird aber nicht abgebrochen: ihr nördlicher Kopf wird aufgrund der Gleisgeometrie eingekürzt
und angepasst. In der Folge muss der Fussgängerstreifen verschoben und eine Absenkung im
Bereich des Trottoir vorgenommen werden. Ebenso werden auf rund 20 Metern Länge die blauen
Parkplätze entlang der Insel aufgehoben.

Auch die Insel der Haltekante A wird nicht abgebrochen, sondern ebenfalls eingekürzt und ange-
passt.

Die Haltekanten C und D in der Güterstrasse bleiben unverändert und werden weiterhin bedient.



Situation mit den Baumassnahmen

3.2.2 IWB-Mast und Swisscom-Steuerungskasten

Auf dem nördlichen Inselkopf der Haltekante B befindet sich heute ein Mast der IWB mit Befesti-
gungspunkten für Überspannungen und Leuchtkörper der öffentlichen Beleuchtung. Ebenfalls sind

am Mast Verkehrsschilder sowie öffentliche Uhren angebracht. Gleichenorts besteht ein Steuerungskasten der Swisscom. Mast und Steuerungskasten müssen wegen der Einkürzung der Insel in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern verschoben werden.



Links im Bild: Beleuchtungsmast IWB und Steuerungskasten Swisscom (auf Insel der Haltekante B)

3.2.3 Werkleitungen

Swisscom

Im Projektperimeter befindet sich ein Swisscom-Schacht im Gleisbereich. Die Schachtdecke ist mit dem Gleisbeton verbunden. Im Rahmen des Projekts wird der Schachteinstieg verschoben und die Decke tiefergelegt.

Kanalisation

Im Gleisbereich befindet sich ein Kanalisationsschacht, dessen Einstieg zwischen die Gleise verschoben wird.

Leitungstunnel

Im Perimeter befindet sich ein Leitungstunnel der IWB, der ca. 0.80 m unterhalb des Gleisbetons liegt und vom Projekt nicht tangiert wird.

3.2.4 Bäume

Entlang der Gleise und dem Fussweg befindet sich eine Baumallee aus teilweise geschützten Kugel-Ahorn-Bäumen. Die Bäume werden vom Projekt nicht tangiert.

3.2.5 Rettung

Die Achse Margarethenbrücke ist eine Notfallachse und muss auch während der Bauzeit des Tramabzweigers in die Güterstrasse angemessen offen bleiben.

3.3 Umwelt

3.3.1 Mobilität

Das Vorhaben erlaubt es, das bestehende Tram-Angebot auch bei Störungen und Sperrungen im Raum Margarethenbrücke in guter Qualität aufrechtzuerhalten. Gerade bei langdauernden Sperrungen – wie sie z.B. beim Bau der Margarethenbrücke oder während des Projekts «Umgestaltung Binningerstrasse–Heuwaage» nötig sein werden – kann damit ein attraktiver Baustellenersatzbetrieb gewährleistet werden. Damit kann der möglichen Abwanderung von ÖV-Benutzenden entgegengewirkt werden.

3.3.2 Infrastruktur

Trotz zusätzlicher Verkehrsbeziehungen nehmen die versiegelten Flächen nicht zu. Für die Strassenoberflächen kommt CO₂-negativer Belag (Grüner Asphalt) zum Einsatz.

3.3.3 Eingriff in Natur/Grünflächen

Es erfolgen keine Eingriffe in Natur oder Grünflächen. Die bestehenden Bäume werden nicht tangiert. Der Baumschutz muss während der Bauzeit jederzeit gewährleistet sein.

3.4 Gesamtbilanz

Im Projektperimeter ergeben sich mit dem vorliegenden Projekt die folgenden Bilanzen:

Quantitative Kennwerte	vorher	nachher	Bilanz
Verkehrsfläche	897 m ²	970 m ²	+73 m ²
Verkehrsfreie Fläche	262 m ²	189 m ²	-73 m ²
Anzahl Parkplätze MIV	3	0	-3
Anzahl Tram-Haltekanten	4	2 ⁵	-2
Anzahl Bus-Haltekanten	0	0	0

4. Termine

Ab Vorliegen einer rechtskräftigen Ausgabenbewilligung ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung des Projekts zu rechnen:

Meilenstein	Jahr +1	Jahr +2	Jahr +3	Jahr +4
Bauprojekt (SIA 32)				
Bewilligungsverfahren (Plangenehmigungsverfahren Bund)				
Ausführungsprojekt / Submission				
Ausführung				
Inbetriebnahme			★	

Bei einer Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Grossen Rat bis Mitte 2026 kann der neue Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse voraussichtlich Mitte 2028 in Betrieb genommen werden.

Mit dem vorgenannten Terminplan können die in Kapitel 2 dargelegten Vorteile realisiert werden. Den vollen Nutzen erreicht der Tramabzweiger nach Inbetriebnahme der Margarethenverbindung.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die nachfolgenden Kostangaben umfassen sämtliche Aufwendungen für Projektierung und Ausführung.

- Kostengenauigkeit: ±20 %
- Kostangaben inkl. MwSt. von 8.1%
- Indexstand: Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2023 = 123.9 (Basis Oktober 2010 = 100 Punkte)

⁵ Die neuen Haltekanten werden nach BehiG umgesetzt.

5.1 Finanzierung: Übersicht

Die Gesamtkosten von 2,795 Mio. Franken gliedern sich wie folgt:

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
Zu Lasten Investitionsrechnung als Darlehen BVB	2'795'000
– Neue Ausgaben (davon Restwert Fr. 168'000)	2'795'000
– Gebundene Ausgaben	0
Zu Lasten Erfolgsrechnung BVD	0
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt. 8.1%)	2'795'000
Pro Memoria: zu Lasten Dritter (IWB, Telekomanbieter, ...)	0
Pro Memoria: Kosten über Leistungsvereinbarung BVB	350'000
– Einmalig anfallende Kosten	250'000
– Jährlich wiederkehrende Kosten	100'000

Bemerkungen:

- Keine gebundenen Ausgaben, weil bei Strasse und Tramanlage keinerlei Erhaltungsbedarf. Projekt ist Anpassung geschuldet.
- Massnahmen an Anlagen Dritter (IWB, Swisscom) werden vom Projekt ausgelöst, sind nicht Folge der Erhaltung oder eines Bedarfs Dritter. Kosten sind deshalb vom Projekt zu tragen.
- Die Kosten für den Baustellenersatzverkehr sowie die neuen, wiederkehrenden Unterhaltskosten für die zusätzlichen Tramanlagen laufen über die Leistungsvereinbarung der BVB. Über diese beschliesst der Regierungsrat.
- Die Finanzierung soll über die mit dem GRB 12/38/10G vom 19. September 2012 vom Grosse Rat genehmigte Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken für den Tramnetzausbau 2013–2022 erfolgen.

5.2 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1 Neue Ausgaben

Die neuen Ausgaben von 2,795 Mio. Franken gliedern sich wie folgt:

Übersicht Neue Ausgaben	Fr.
Neue Anlagen BVB (IB3, Darlehen an BVB)	2'795'000
Total Neue Ausgaben (inkl. MwSt. 8.1%)	2'795'000

5.2.2 Gebundene Ausgaben

Es fallen keine gebundenen Ausgaben an, weil bei der Strasse und Tramanlage keinerlei Erhaltungsbedarf besteht. Das Projekt ist vollumfänglich der Anpassung der Gleisinfrastruktur geschuldet.

5.3 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung

Es fallen keine Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung an.

5.4 Leistungsvereinbarung BVB

Die Ausgaben zu Lasten der Leistungsvereinbarung von 350'000 Franken gliedern sich wie folgt:

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung BVD	Fr.
Einmalige Kosten	250'000
Aufrechterhaltung ÖV während der Realisierung (BVD)	250'000
Jährlich wiederkehrende Kosten	100'000
Unterhalt Gleisanlagen (BVB)	100'000
Mehr-/Minderkosten Trambetrieb	0
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (inkl. MwSt. 8.1%)	350'000

Bemerkungen:

- Die einmalig anfallenden Kosten von 250'000 Franken betreffen die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs während der Bauarbeiten (Baustellenersatzverkehr: Umleitungen und/oder Ersatzbetrieb mit Bussen).
- Der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse führt zu zusätzlichen, jährlichen Unterhaltskosten an den Gleisanlagen von 100'000 Franken.
- Der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse führt im Regelbetrieb zu keinen Veränderungen. Entsprechend ergeben sich keine Mehr- oder Minderkosten im Trambetrieb.
- Die Investitionen führen zu einer Erhöhung der Abschreibungen und Zinskosten bei der BVB.
- Über die Leistungsvereinbarung BVB beschliesst der Regierungsrat.

5.5 Ausgaben Dritter

Die Massnahmen an Anlagen Dritter (IWB und Swisscom) sind vom Projekt ausgelöst und nicht Folge eines Erhaltungs- oder Anpassungsbedarfs der Dritten. Entsprechend sind die Kosten vom Projekt zu tragen und nicht von den Dritten.

6. Chancen und Risiken

6.1 Chancen

Zu den Chancen zählen positive Effekte, die bei Realisierung des Vorhabens potenziell ausserhalb des Projekts realisiert werden können, sowie Aspekte, die das vorliegende Projekt beschleunigen, vereinfachen oder günstiger machen könnten. Der direkt angestrebte Nutzen (mehr Flexibilität im Tramnetz, Zusatznutzen in Kombination mit Margarethenverbindung) ist in Kapitel 2.5 aufgeführt.

Chance	Beschreibung	Effekt / Eintrittswahrscheinlichkeit (EW) <small>bei (rechtzeitiger) Realisierung des Tramabzweigers</small>
Beibehaltung der Haltekanten in der Margarethenstrasse	<i>Ausnahmebewilligung für die Haltekanten A und B</i> Im Rahmen des Bauprojekts wird mit dem BAV vertieft geklärt, ob die Haltekanten A und B nicht doch mit einer Ausnahmebewilligung erstellt werden könnten. Wichtiges Argument wird dabei sein, dass die Anlage temporären Charakter hat, weil sie spätestens im Zuge des Neubaus der Margarethenbrücke definitiv aufgehoben werden soll.	Effekt: Beibehaltung der heutigen Erschliessungsqualität / Situation mit den Haltekanten A/B EW: gering
Vorteile im Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse – Heuwaage»	<i>Vereinfachung und Kosteneinsparung beim Tram-Ersatzbetrieb:</i> Während der Bauarbeiten können die Tramlinien 10 und S17 über die Margarethenverbindung umgeleitet werden. Allerdings reicht die Kapazität der Margarethenbrücke aufgrund des Trambetriebsverbots voraussichtlich nicht für beide Linien. Mit dem Tramabzweiger bietet sich die Möglichkeit, eine der beiden Linien in die Güterstrasse umzuleiten. Ohne den Tramabzweiger wird ein aufwändiger, kostspieliger und unattraktiver Ersatzbus (BLT) verkehren müssen.	Effekt: Einsparung: niedriger einstelliger Millionenbetrag (BLT) EW: sehr gross

6.2 Risiken

Zu den Risiken zählen negative Effekte, die bei Realisierung des Vorhabens potenziell ausserhalb des Projekts eintreten, sowie Aspekte, die das vorliegende Projekt verzögern, erschweren oder verteuern könnten.

Risiken	Beschreibung	Effekt / Eintritts-Wahrscheinlichkeit (EW) <small>bei zu später oder Nicht-Realisierung des Tramabzweigers)</small>
Verpasste Chancen im Projekt «Umgestaltung Binnerstrasse – Heuwaage»	Wird der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse zu spät oder gar nicht realisiert, können die wesentlichen Vorteile für das Projekt «Umgestaltung Binnerstrasse–Heuwaage» nicht realisiert werden.	Effekt: Mehrkosten: mehrere 100'000 CHF (BLT) EW: sehr gross
Umfangreiche Anpassung des Tramabzweigers im Rahmen des Neubaus der neuen Margarethenbrücke.	Hat der Neubau der Margarethenstrasse unerwarteterweise Auswirkungen bis über den Knoten Margarethenstrasse/Güterstrasse hinaus, wird eine umfangreiche Anpassung resp. ein Umbau des Tramabzweigers inkl. Weichen nötig. <i>NB: Gemäss bisheriger Planung sind nur sehr kleine Anpassungen am Tramabzweiger nötig, insbesondere sind keine Weichen betroffen.</i>	Effekt: Mehrkosten z.L. Projekt Margarethenbrücke ES: sehr klein

7. Prüfungen

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

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag betreffend Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für den Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse wird eine Ausgabe in Höhe von Fr. 2'795'000 bewilligt (Preisbasis: Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte).

Fr. 2'795'000 für neue Gleisanlagen als Darlehen an die BVB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, IB3, Darlehen und Beteiligungen (Pos. 6018.999.50008)

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.