



An den Grossen Rat

26.0224.01

BVD/P260224

Basel, 11. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 10. März 2026

**Ratschlag
betreffend Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbin-
dung; PARTNERSCHAFTLICHES GESCHÄFT**

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Perimeter, Abgrenzung und Nachbarprojekte	6
2.3 Drei vordringliche Vorhaben mit engen Abhängigkeiten	6
2.4 Ziele	7
2.5 Nutzen	8
3. Projektbeschreibung	10
3.1 Haltestelle Dorenbach und Haltestelle Margarethen (bereits realisiert)	10
3.2 Kernprojekt (noch zu realisieren)	10
3.2.1 Streckenführung	10
3.2.2 Knoten Margarethen	13
3.2.3 Dachbegrünung IWB-Gebäude – Grünflächenersatz	13
3.2.4 Treppe Höhenweg – Binningerstrasse	14
3.2.5 Kunstbauten	14
3.2.6 IWB	15
3.3 Umwelt	15
3.3.1 Mobilität	15
3.3.2 Infrastruktur	15
3.3.3 Eingriff in Natur/Grünflächen	15
3.4 Tramangebot nach Erstellung der Margarethenverbindung	15
3.5 Gesamtbilanz	16
4. Termine	16
5. Finanzielle Auswirkungen	17
5.1 Kostenteiler mit dem Kanton Basel-Landschaft	17
5.2 Finanzierung: Übersicht	17
5.3 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	18
5.3.1 Neue Ausgaben	18
5.3.2 Gebundene Ausgaben	18
5.4 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	18
5.5 Ausgaben Dritter	19
5.6 Beiträge Aggloprogramm	19
6. Chancen und Risiken	20
6.1 Chancen	20
6.2 Risiken	21
7. Formelle Prüfung	21
8. Antrag	21

1. Begehren

Die Margarethenverbindung sollte schon vor gut zehn Jahren gebaut werden und eine wichtige Lücke im Basler Tramnetz schliessen. Das Vorhaben scheiterte damals aber im Kanton Basel-Landschaft am Referendum zur Finanzierung des Projektes. Die beiden Anschlusspunkte der neuen Verbindung, die Haltestellen Dorenbach und Margarethen, wurden aus Gründen der Behindertengleichstellung inzwischen bereits umgebaut. Nun soll der Bereich zwischen den Haltestellen ebenfalls gebaut und damit die Margarethenverbindung komplettiert werden.

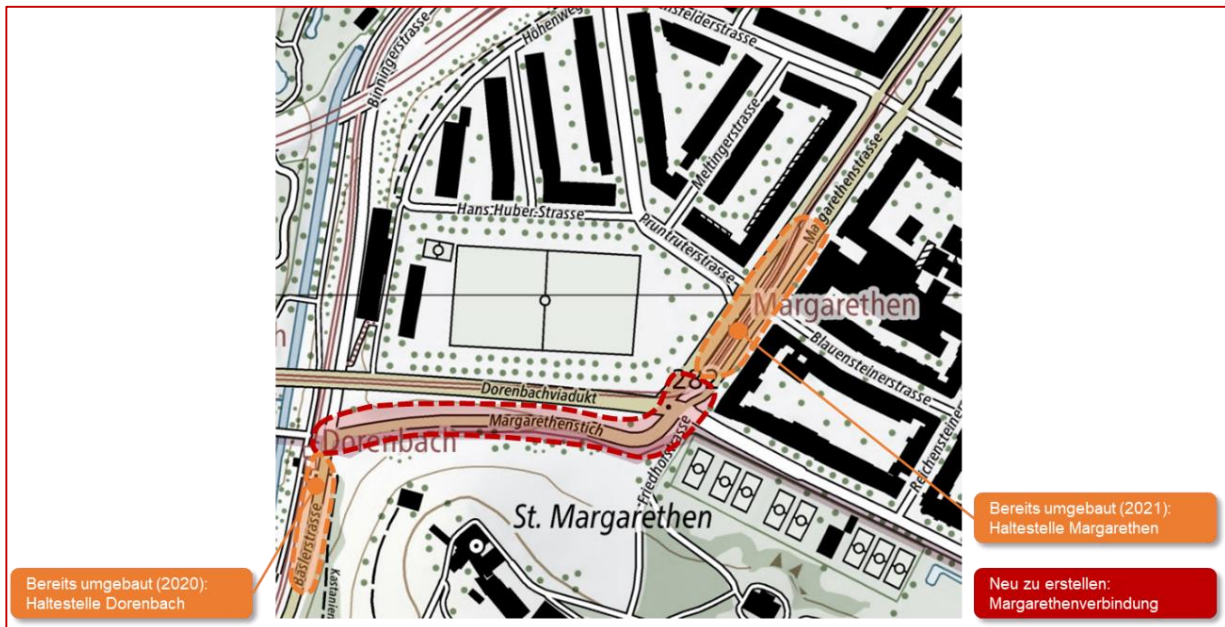


Abbildung 1: Übersicht: Die Haltestellen Dorenbach und Margarethen (orange) sind bereits umgebaut; das vorliegende Projekt umfasst den rötlichen Perimeter entlang dem Margarethenstich.

Mit der Margarethenverbindung kann die Tramlinie 17 aus dem Innenstadtkorridor auf die Achse der Margarethenbrücke verlegt werden:

- Die Innenstadt wird um eine Linie entlastet.
- In Kombination mit der geplanten Umgestaltung der Heuwaage können die dortige Wendeschleife aufgehoben und neue Grünflächen gewonnen werden.
- Zusammen mit der neuen Tramhaltestelle auf der neuen Margarethenbrücke und dem Perronzugang Margarethen, der einen direkten Zugang von der neuen Tramhaltestelle zu allen Perrons des Bahnhofs SBB ermöglicht, wird mittelfristig ein sehr attraktiver Umsteigepunkt entstehen. Er wird eine Verschiebung der Personenflüsse weg von der Hauptpasserelle hin zur Margarethenbrücke bewirken und damit zu einer wesentlichen Entlastung des Centralbahnplatzes führen.
- Das Gundeldingerquartier erhält eine zusätzliche Linie zum Wettsteinplatz, zum Arbeitsplatzgebiet der Roche und in Richtung Messe/Badischer Bahnhof.
- Das Leimental kann direkter und deutlich schneller an den Bahnhof Basel SBB und das Arbeitsplatzgebiet Roche/Badischer Bahnhof angeschlossen werden.
- Diese neuen Angebote machen den ÖV merklich attraktiver und führen zu einer Entlastung des Gundeldingerquartiers vom Autoverkehr.

Das Vorhaben ist ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele des Kantons. Der Regierungsrat ist deshalb überzeugt, dass eine Wiederauflage des Geschäfts zum jetzigen Zeitpunkt richtig ist.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für das Projekt «Tram Margarethenverbindung» zwischen den Tramhaltestellen Margarethen und Dorenbach Ausgaben von insgesamt 18,166 Mio. Franken (inkl. MwSt.) brutto zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	7'015'000	für die Umgestaltung des Margarethenstichs zwischen den Haltestellen Margarethen und Dorenbach, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20096)
Fr.	3'329'000	für die Bahnsicherungsanlage am Knoten Dorenbach als gegebener Investitionsbeitrag zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20097)
Fr.	6'423'000	für neue Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich IB3, als Darlehen an die BVB (Pos. 6018.999.05007)
Fr.	110'000	als einmalige Aufwendung für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs (Baustellenersatzverkehr) während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität, Globalbudget Öffentlicher Verkehr)
Fr.	13'000	als einmaliger Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Mehrwertabgabefonds)
Fr.	1'500	als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Strassenunterhalt infolge Vergrösserung der Strassenfläche zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt)
Fr.	13'000	als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Unterhalt an Kunstbauten für neue Stützmauern entlang des Margarethenstichs zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt)
Fr.	121'000	als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Unterhalt an den neuen Weichen und Gleisen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität, Globalbudget Öffentlicher Verkehr)

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	1'140'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52300)
-----	-----------	--

Die gebundenen Ausgaben können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Die Ausgaben Dritter (IWB) belaufen sich auf rund 2,131 Mio. Franken. Diese Ausgaben ergeben sich aufgrund von Erhaltungs- und Ausbaubedarf der IWB und sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags, werden aber mit dem Projekt Margarethenverbindung koordiniert ausgeführt.

Für das Vorhaben werden Subventionen aus dem Agglomerationsprogramm (1. Generation, «AP1») in der Höhe von 40% der anrechenbaren Kosten oder ca. 6,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.) erwartet¹.

Der Kanton Basel-Landschaft beteiligt sich gemäss Territorialprinzip mit 5% an den Kosten.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Die Margarethenverbindung sollte schon vor gut zehn Jahren gebaut werden und eine wichtige Lücke im Basler Tramnetz schliessen. Dem damaligen Projekt «Tramverbindung Margarethenstich – Schnelle und attraktive Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB und zum Bau einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen 'Dorenbach' und 'Margarethen', sowie deren Anpassung» (13.1889) stimmten der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt und der Landrat des Kantons Basel-Landschaft zwar im Sommer 2015 zu, aber die Baselbieter Stimmbevölkerung lehnte die Finanzierung des Vorhabens schliesslich am 24. September 2017 per Referendum ab.

Das Plangenehmigungsverfahren (Bewilligungsverfahren) war zum Zeitpunkt der Referendumsabstimmung bereits gestartet und wurde nicht gestoppt, weil die Absicht bestand, zumindest die beiden Haltestellen behindertengerecht umzubauen. Mit Plangenehmigungsverfügung vom 25. Juni 2019 hat das Bundesamt für Verkehr das Vorhaben bewilligt – seit diesem Zeitpunkt liegt ein rechtskräftiges und baureifes Projekt vor. Auf dieser Basis wurden die beiden Haltestellen Dorenbach (Inbetriebnahme 2020) und Margarethen (2021) behindertengerecht umgebaut. Die Verbindung zwischen den beiden Haltestellen fehlt aber weiterhin – sie kann gebaut werden, sobald die Finanzierung gesichert ist.

Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft (BUD) sind sich einig, dass die Margarethenverbindung nun zügig umgesetzt werden soll. Seit die Finanzierung des Projekts vor rund acht Jahren abgelehnt wurde, haben sich die Rahmenbedingungen deutlich zugunsten des Vorhabens verändert:

- Bereits im Februar 2020 sprach sich das Basler Stimmvolk dafür aus, dass die Mobilität im Kanton bis 2050 vollständig mit emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten erfolgen soll.
- Gemäss Verfassungsänderung von 2022 muss Basel-Stadt seine Treibhausgas-Emissionen auf Kantonsgebiet bis 2037 auf Netto-Null senken. Die Mobilität muss zur Erreichung dieses Zieles einen wesentlichen Beitrag leisten.
- Wesentlicher Hebel zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele ist die Tramnetzentwicklung, in der die Margarethenverbindung ein zentraler, nächster Baustein ist.
- Die Finanzierung und Umsetzung des S-Trams 17 ist beschlossen und mit dem «Doppelspurausbau Spiesshöfli» wurde ein erstes wichtiges Teilstück zur Einführung dieses S-Trams realisiert und im Oktober 2024 in Betrieb genommen.
- Die Finanzierung des Perronzugangs Margarethen ist seitens Bund beschlossen.

Im Projektperimeter besteht zudem bei den Werkleitungen der IWB Erhaltungs- und Ausbaubedarf (insb. Elektrizität und Gas).

¹ Die Beiträge aus dem Aggloprogramm für schienengebundene Massnahmen der 1. und 2. Generation wurden an den Bahnbau-Teuerungsindex gebunden. Die Beitragszusicherung über 40% der anrechenbaren Kosten respektive maximal 6.59 Mio. Franken (exkl. MwSt.) erfolgte per Oktober 2005 zum Indexstand von 116.5 Punkten. Aktuell (Sommer 2025) liegt der Index bei 151.2 Punkten. Daraus ergibt sich ein maximaler Beitrag von 8.55 Mio. Franken (exkl. MwSt.) resp. 9.24 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Basierend auf der aktuellen Kostenschätzung und unter Berücksichtigung, dass reine Erhaltungsarbeiten sowie Unterhaltskosten nicht angerechnet werden können, ergibt sich allerdings eine wahrscheinliche Höhe der Beiträge von 6,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.).

2.2 Perimeter, Abgrenzung und Nachbarprojekte

Der Projektperimeter umfasst in erster Linie den Abschnitt des Margarethenstichs zwischen den Tramhaltestellen Margarethen und Dorenbach. Zum Perimeter gehören weiterhin die Weichenbereiche, die an beiden Anschlusspunkten zur Anbindung der Margarethenverbindung an die bestehenden Tramanlagen nötig sind. Und schliesslich sind beidseits des Margarethenstichs Böschungsanpassungen – teilweise mit neuen Kunstbauten – Projektbestandteil. Diese reichen bis an den parallel verlaufenden Dorenbachviadukt (vgl. Abbildungen in Kap. 1 und 3.2.1).

Nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes sind die bereits früher behindertengerecht umgebauten Haltestellen Margarethen und Dorenbach.

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 der BLT eine Projektkoordination durchgeführt. Diese zeigt, dass drei Projekte zügig vorgebracht werden müssen, um einerseits die für die Abwicklung der geplanten (Gross-)Baustellen nötige Flexibilität im Trambetrieb zu erreichen und um andererseits die grössten Vorhaben voneinander zu entkoppeln. Die drei Projekte sind:

- **Projekt «Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse»**
Das Projekt ermöglicht es, die von Süden herkommenden Trams wahlweise von der Margarethenstrasse Richtung Margarethenbrücke weiterzuführen oder – neu – in die Güterstrasse abzuzweigen. Damit wird es möglich sein, bei geplanten und ungeplanten Streckenunterbrüchen im Umfeld der Margarethenbrücke flexibel mit Umleitungen und Kursanpassungen zu reagieren.
- **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. Voraussetzung für die zusätzlichen Grünflächen ist die Realisierung der vorliegend beantragten Margarethenverbindung.
- **Vorliegendes Projekt «Tram Margarethenverbindung»**
Das Projekt ermöglicht es, die Tramlinie 17 aus dem Innenstadtkorridor auf die Achse der Margarethenbrücke zu verlegen. Dort verkehrt sie künftig ganztägig von Binningen herkommend via Centralbahnplatz und Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof und wird – sobald die seitens BLT geplanten Ausbauten im Leimental abgeschlossen sind – zum Expresstram beschleunigt. Mit der neuen Linienführung wird die Innenstadt spürbar entlastet. Das Projekt erlaubt es 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 Gundeldingerquartier entlastet werden kann.

Die drei Vorhaben werden dem Grossen Rat als separate Ausgabenbewilligungen vorgelegt, sind aber inhaltlich voneinander abhängig. Der gesamte Nutzen entsteht, wenn alle drei Projekte realisiert werden können.

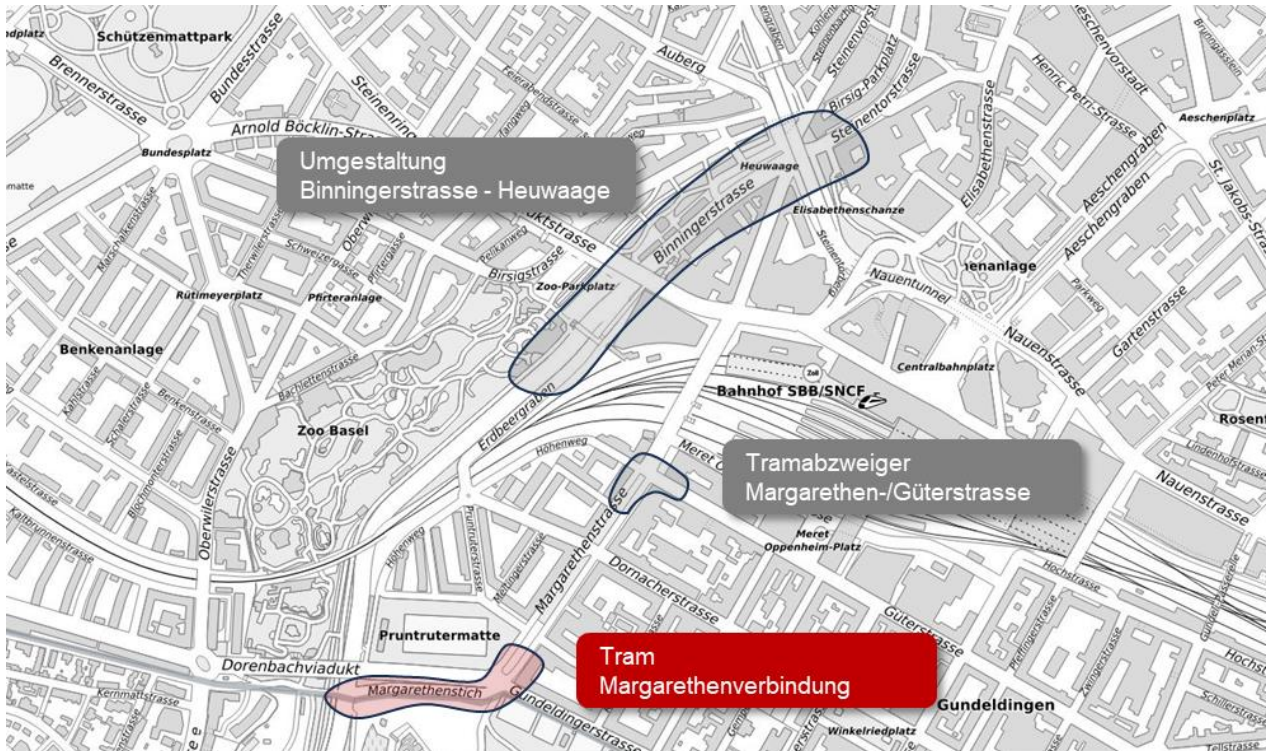





Abbildung 2: Ergebnis der «Koordination Projekte Grossraum Basel SBB»: Drei Projekte sind zügig voranzubringen, um für künftige Grossbaustellen genügend Flexibilität im Tramnetz zu haben und die grössten Vorhaben zu entkoppeln.

2.4 Ziele

Das vorliegende Projekt steht im Einklang mit den übergeordneten Planungsabsichten und Beschlüssen des Kantons. Zum einen entspricht es der Mobilitätsstrategie des Kantons, welche vorsieht, die Erreichbarkeit in und um Basel mit sicheren und klimaneutralen Mobilitätsformen zu stärken. Zum anderen ist das Tram Margarethenverbindung seit langem Teil der angestrebten Tramnetzentwicklung, welche der Regierungsrat regelmässig in seinen Tramnetzberichten zu Händen des Grossen Rates aufzeigt². Der Grosse Rat hat den dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung (TNE) am 4. Juni 2025 (25/23/03G) genehmigt.

² Die Margarethenverbindung ist bereits im ersten Tramnetzbericht ein Element des Streckenplans TNE, der jeweils durch den Grossen Rat genehmigt wird. Die UVEK hat als vorberatende Kommission des Grossen Rates die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Margarethenverbindung explizit in ihrem Bericht unterstrichen.

Zu den folgenden Zielen des Tramnetzes 2030 leistet die Margarethenverbindung einen wesentlichen Beitrag:

Ziel Tramnetz 2030	Beitrag der Margarethenverbindung
	<p>Entlastung der Innenstadt Die zentrale Strecke durch die Innenstadt ist heute stark belastet. Bis zu sieben Linien fahren auf der gleichen Route zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände. Mit dem Tramnetz 2030 sind es nur noch fünf. Dank neuer Verbindungen werden die Linien im Stadtzentrum gleichmässiger verteilt.</p>
	<p>Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steigern Die Konzentration vieler Linien auf einer Route macht das heutige Netz anfällig für grossflächige Störungen. Kommt es zu einer Blockierung, stehen viele Linien still. Das Tramnetz 2030 bringt bedeutend mehr Ausweichmöglichkeiten.</p>
	<p>Schnellere Reise Das Tramnetz 2030 optimiert die Linienführung auf dem ganzen Gebiet. Die wichtigsten Knotenpunkte, wie der Bahnhof SBB oder der Badische Bahnhof, werden aus den Aussenquartieren und der Agglomeration direkter und schneller erreichbar – sowie besser miteinander verbunden.</p>

2.5 Nutzen

Die Margarethenverbindung ist ein zentrales Infrastrukturprojekt im Rahmen der Tramnetzentwicklung³, das einen grossen und vielfältigen Nutzen verspricht:

- Entlastung der Innenstadt**
Die Linie 17 wird künftig aus der Baslerstrasse (Binningen) über den Margarethenstich direkt zum Bahnhof SBB geführt und fährt weiter via Elisabethenstrasse und Wettsteinbrücke, Messeplatz Richtung Badischer Bahnhof. Damit wird die Innenstadt – Theater, Barfüsserplatz, Marktplatz, Schiffflände, Claraplatz – wesentlich entlastet. Die Margarethenverbindung ist eine von drei zentralen neuen Tramstrecken zur Entlastung der Innenstadt im Tramnetz 2030.
- Entlastung der Linie 10**
Fahrgäste aus dem Leimental mit Zielort Bahnhof SBB werden künftig die Linie 17 benützen. Damit werden auf der Linie 10 im Innenstadtbereich wichtige Passagierkapazitäten frei.
- Netzstabilität**
Mit der neuen Margarethenverbindung wird das Tramnetz robuster gegenüber Störungen. Sie ermöglicht neue Umleitungsrouten z.B. bei Baustellen mit Tramsperre oder im Fall von unerwarteten Ereignissen. Die Flexibilität wird noch weiter gesteigert, wenn auch der geplante

³ Vgl. auch «Tramnetzentwicklung (TNE) Basel - Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz sowie Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination» (P241095) und GRB 25/23/03G vom 04. Juni 2025

Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse realisiert ist. Insgesamt verbessert die Margarethenverbindung die Betriebssicherheit und Flexibilität im gesamten Netz. Trams werden dadurch zuverlässiger und pünktlicher.

- **Synergien im Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage»**

Die Umgestaltung der Heuwaage und der Doppelpurausbau auf der Binningerstrasse bedingen eine lange Tramsperre während voraussichtlich zwei Jahren. Ohne Margarethenverbindung wird dann für die Linien 10 und 17 ein sehr aufwändiger und teurer Ersatzbetrieb mit Bussen nötig. Ist hingegen die Margarethenverbindung erstellt – und idealerweise auch der Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse –, so können die Trams von Binningen aus über die Achse Margarethenverbindung Richtung Margarethenbrücke oder ggf. Güterstrasse umgeleitet werden. Weitere Synergien sind eine kürzere Bauzeit und der Wegfall einzelner Tramprovisorien. Insgesamt liegt das Kosteneinsparpotenzial im Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage» aufgrund der Margarethenverbindung bei über 10 Mio. Franken.

- **Neue Tramwendemöglichkeit für die Linien 10 und 17**

Die Margarethenverbindung erlaubt es künftig, dass Tramkurse aus dem Leimental bei Bedarf – z.B. bei Grossveranstaltungen in der Innenstadt oder bei grösseren Störungen – via Margarethenbrücke zum Centralbahnplatz fahren und dort auf der bestehenden Wendeschleife wenden können. Deshalb kann auf die heutige Tramwendschleife an der Heuwaage in Zukunft verzichtet werden.

- **Grüne Heuwaage**

Mit dem Wegfall der Tramwendschleife an der Heuwaage entstehen stadtplanerische Potenziale für die Aufwertung des öffentlichen Raums. Das Grünflächenpotential kann ohne die Wendeschleife um gegen 2'000 m² von ca. 1'600 m² auf 3'600 m² erhöht – also mehr als verdoppelt – werden. So kann die bereits realisierte Umgestaltung des «Nachtigallenwäldelis» erweitert und nochmals aufgewertet werden und es werden zusätzliche Bäume und entsiegelte Flächen möglich. Insgesamt ist dies ein wichtiger Beitrag zur Vergrösserung der Grünflächen in der Stadt und zu den angestrebten Klimaadaptionsmassnahmen.

- **Bahnhof Zugang West und Entlastung Centralbahnplatz**

Mit dem von der SBB für die zweite Hälfte der 2030er Jahre geplanten Perronzugang Margarethen werden künftig alle Bahnperrens von der Margarethenbrücke her erschlossen. Zudem wird der Haltebereich der Züge deutlich nach Westen verschoben – er liegt künftig deutlich näher bei der Margarethenbrücke als heute. Auf der neuen Margarethenbrücke soll – im gleichen Zeithorizont – in Brückenmitte eine grosszügige Tramhaltestelle entstehen. Insgesamt entsteht damit neben dem Centralbahnplatz ein zweiter, äusserst attraktiver Umsteigepunkt zwischen städtischem ÖV und der Bahn. Für alle Reisenden, die vom Tram auf die Bahn wollen und umgekehrt, führt dies zu zusätzlichen Fahrzeitgewinnen. Das reduziert die Personenfrequenzen auf dem hoch beanspruchten Centralbahnplatz und entlastet ihn wesentlich⁴.

- **Neue Tramverbindung fürs Gundeli**

Mit der neuen Führung der Linie 17 erhält das Gundeli eine zusätzliche Tramverbindung zum Wettsteinplatz, ins Arbeitsplatzgebiet der Roche und in Richtung Messe/Badischer Bahnhof.

- **Dämpfung MIV insbesondere im Gundeli**

Die Attraktivität des ÖV auf der Einfallsachse aus dem Leimental wird mit den neuen und schnelleren Verbindungen ganz wesentlich gesteigert. Dies wird zur gewünschten Reduktion des MIV führen, einerseits entlang der Leimentalachse, aber auch im Gundeligenquartier.

⁴ Gesamtverkehrssimulationen der SBB zeigen für den Zustand mit Perronzugang Margarethen und neuer Margarethenbrücke folgende Aufteilung: Achse Hauptpasserelle mit Centralbahnplatz: 50% (heute 68%); Achse Margarethenbrücke: 23% (heute 1%), Achse Provisorische Passerelle: 27% (nach Inbetriebnahme Ende 2025: 25%); Achse Post-Passerelle 6% (unverändert)

- **Schneller zum Bahnhof, ins Kleinbasel und zum Arbeitsplatzgebiet Roche und Richtung Messe/Badischer Bahnhof**

Die Tramlinie 17 wird nach Erstellung der Margarethenverbindung nicht nur neu geführt – via Margarethenbrücke, Centralbahnplatz, Elisabethenstrasse, Wettsteinbrücke, Messeplatz Richtung Badischer Bahnhof – sondern auch beschleunigt⁵. Mit dem S-Tram 17 entsteht eine «Quasi-S-Bahn» für das boomende Leimental. Die Fahrzeiten an den Bahnhof SBB, ins obere Kleinbasel mit den zahlreichen Arbeitsplätzen von u.a. Roche und in Richtung Messe/Badischer Bahnhof werden deutlich kürzer.

- **Bessere Verbindungen Richtung Basel West und Ost entlang der Stadtperipherie**

Die neue Führung der Linie 17 erlaubt es, an der Haltestelle Margarethen eine Verknüpfung mit der Buslinie 36 herzustellen. Dies erlaubt einen einfachen Umstieg und bessere Verbindungen nach Grossbasel West und Ost entlang der Stadtperipherie.

3. Projektbeschreibung

3.1 Haltestelle Dorenbach und Haltestelle Margarethen (bereits realisiert)

Vom ursprünglichen Projekt «Tramverbindung Margarethenstich – Schnelle und attraktive Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB und Bau einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen 'Dorenbach' und 'Margarethen' sowie deren Anpassung» wurden die Haltestellen Dorenbach und Margarethen aufgrund der Anforderungen aus dem BehiG bereits realisiert. Es verbleibt das nachstehend beschriebene Kernprojekt.

3.2 Kernprojekt (noch zu realisieren)

Das Kernprojekt umfasst die Strecke zwischen den bestehenden Haltestellen Dorenbach und Margarethen inklusive der Anbindung an die beiden Haltestellen. Ebenfalls Projektbestandteil sind die Hangsicherungsmassnahmen am Margarethenhügel und am Dorenbachviadukt aufgrund des neuen verbreiterten Strassenquerschnitts.

3.2.1 Streckenführung

In der vorangegangenen Planungsphase wurden verschiedene Varianten zur Streckenführung des Trams auf ihre verkehrstechnische Machbarkeit geprüft. Die Variante «Mischtrasse talwärts und Eigentrassee bergwärts» ging als Bestvariante aus den Untersuchungen hervor. Bei der weiteren Optimierung dieser Variante stellte sich heraus, dass mit einer Gleisverschwenkung und somit einem in beide Fahrrichtungen wechselnden Regime von Misch- und Eigentrassee die Leistungsfähigkeit im Allgemeinen und die Steuerungsmöglichkeit für den ÖV im Besonderen am Knoten Dorenbach noch deutlich gesteigert werden können. Für dieses Betriebsregime wurde schliesslich mit einer aufwändigen Verkehrssimulation die Leistungsfähigkeit insbesondere am Knoten Dorenbach nachgewiesen⁶. Der Einfluss auf die Verkehrsabläufe an der Kreuzung Binninger-/Baslerstrasse und Margarethenstich sind gering. Die Tramquerungen generieren keinen signifikanten Rückstau, weder während der Morgen- noch der Abendspitze.

⁵ Voraussetzung für das S-Tram ist die Aufhebung des Tramkreuzungsverbots auf der Margarethenbrücke.

⁶ Die Ergebnisse der Verkehrssimulation werden im Video «Margarethenverbindung einfach erklärt» (BLT) anschaulich dargestellt. (Link: <https://www.youtube.com/watch?v=bAiZu0uosAw>)

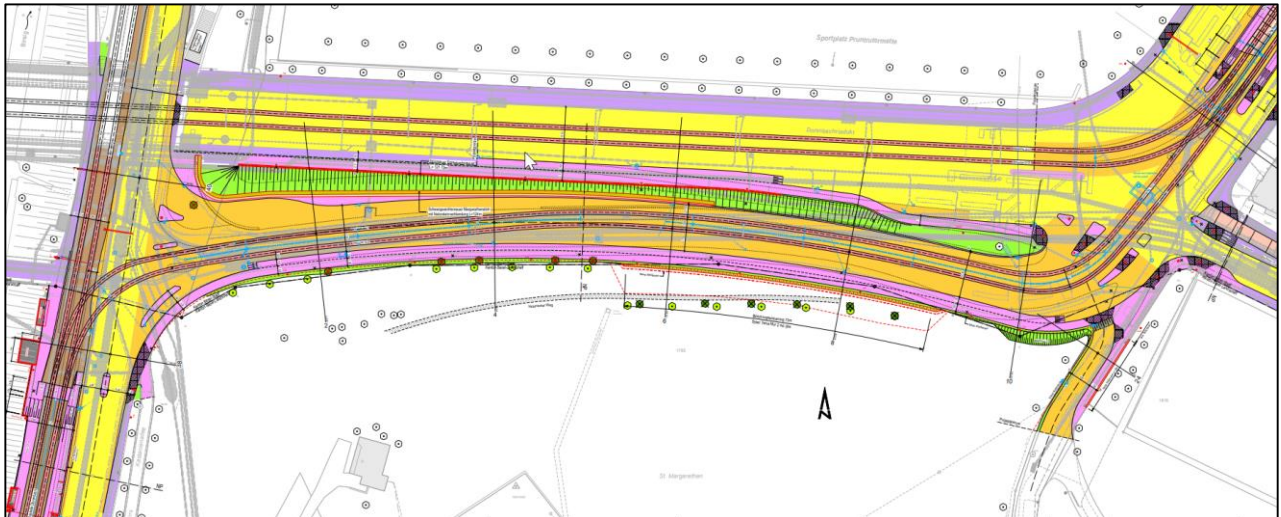


Abbildung 3: Situationsplan: links Binningerstrasse mit Knoten Dorenbach; rechts Margarethenstrasse; quer Dorenbachviadukt (gelb) und Margarethenstich (orange); das Tram verläuft im Margarethenstich in beide Fahrrichtungen zuerst auf einem Mischtrassee und wechselt kurz vor dem Knoten auf ein Eigentrassee

Im Detail:

- Die Strassenbreite ist so gewählt, dass MIV und Velo nebeneinander fahren können.
- Talwärts verlaufen die Gleise so, dass das Tram am Knoten Dorenbach auf einem Eigentrassee am MIV vorbeifahren kann. Eine Bahnsicherungsanlage gewährleistet die sichere Ein- und Ausfahrt in den und aus dem Margarethenstich. Die Steuerung priorisiert den Tramverkehr.
- Bergwärts schwenkt das Tramgleis nach ca. 75 Metern ebenfalls aus dem Misch- in ein Eigentrassee, sodass die Knotenzufahrt Margarethen ohne Konflikte zwischen Trams und MIV sichergestellt wird. Ein Halten und Anfahren des Trams in der relativ starken Steigung des Margarethenstichs wird durch die Verkehrssteuerungsanlage im Knoten vermieden.

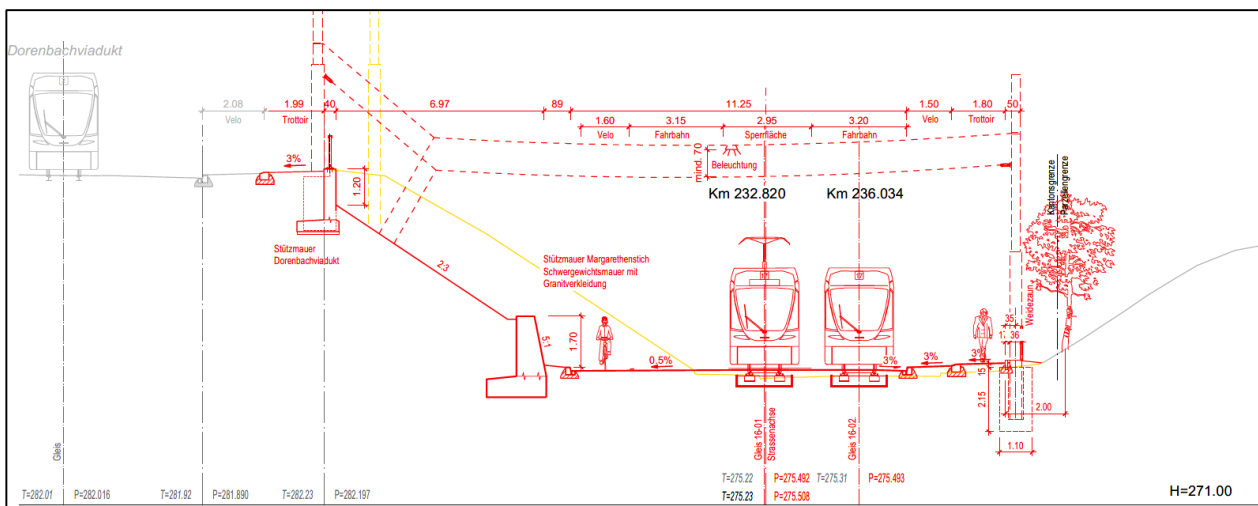


Abbildung 4: Querprofil im unteren Bereich des Margarethenstichs; talwärts fahrendes Tram auf Eigentrassee; bergwärts fahrendes Tram auf Mischtrassee; Böschung zwischen Dorenbachviadukt und Margarethenstich mit zwei neuen Stützmauern

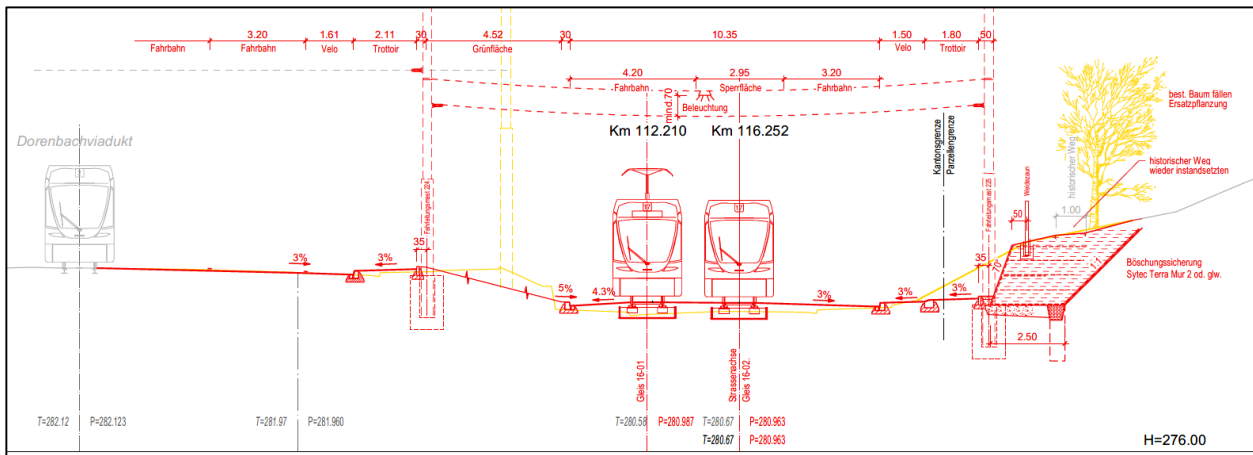


Abbildung 5: Querprofil im oberen Bereich des Margarethenstichs; bergwärts fahrendes Tram auf Eigentrassee; talwärts fahrendes Tram auf Mischtrasse; Böschung Richtung Margarethenhügel mit neuer Böschungssicherung.

Bergwärts werden Velos zusammen mit Fussgängerinnen und Fussgängern gemeinsam auf einem abgesetzten, d.h. gegenüber der Strasse erhöhten Velo-/Fussgängerweg geführt. Kurz vor dem Knoten Margarethen – genauer: vor der Einmündung Friedhofstrasse – wird das Velo wieder auf das Niveau der Strasse geführt. Talwärts wird zur Minimierung des Grünflächenverlusts und mit Blick auf die geringe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Velo und MIV auf einen Velostreifen verzichtet. Das Trottoir entfällt ebenfalls.

Die Einführung des Trams in den Margarethenstich bedingt eine Ausdehnung des bestehenden Strassenquerschnitts. Dabei sind die einschränkenden Anforderungen des Naturschutzes und der Denkmalpflege zu beachten: 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. Für die gewählte Lösung gilt:

- Mit der Anordnung je einer Stützmauer am Fuss und am Kopf der Böschung entlang dem Dorenbachviadukt wird die Böschungsfäche im Endzustand maximiert. Dennoch gehen ca. 500 m² Grünfläche verloren, für die aber auf einem nahe gelegenen IWB-Gebäude eine geeignete Ersatzfläche gefunden werden konnte (vgl. Kap. 3.2.3).
- Die betroffene Schneckenpopulation kann auf geeignete Standorte im Raum Liestal-Füllinsdorf umgesiedelt werden.
- Der Blick auf den Margarethenhügel bleibt gewährleistet, und das Erscheinungsbild der Böschung auf Seite des Margarethenhügels wird dank der Ausführung der Böschungssicherung als «bewehrte Erde» nur unwesentlich verändert.



Abbildung 6: Visualisierung: Blick von der Haltestelle Dorenbach in Richtung Margarethenstich; links im Bild der Dorenbachviadukt und die zugehörige Böschung mit den beiden Stützmauern «Dorenbachviadukt» (oben, Ersatz) und «Margarethenstich» (unten, neu)

3.2.2 Knoten Margarethen

Am Knoten Margarethen werden neben dem Einbau der nötigen Tramweichen eine Reihe von Optimierungen am Verkehrsregime vorgenommen:

- Die Friedhofsstrasse ist künftig nicht mehr vortrittsberechtigt, sondern dem Margarethenstich untergeordnet. Der Anschluss erfolgt mit Trottoirüberfahrt.
- Die MIV-Anbindung der Friedhofstrasse ist eingeschränkt: Die Zufahrt erfolgt ausschliesslich als Rechtsabbieger vom Margarethenstich, die Ausfahrt einzig als Rechtsabbieger Richtung Knoten Margarethen.
- Die Velos erhalten von der Margarethenstrasse kommend einen eigenen Linksabbiegevelostreifen, der neben der MIV-Linksabbiegespur liegt. Von diesem aus erreichen sie einerseits die Friedhofstrasse über den indirekten Linksabbieger der Achse Dorenbachviadukt-Gundeldingerstrasse und das Trottoir (Teilbereich Velos gestattet). Andererseits können sich die in die Gundeldingerstrasse linksabbiegenden Velos direkt in den Velostreifen (Dorenbachviadukt – Gundeldingerstrasse) einordnen. Insgesamt wird der Knoten für die Velos merklich attraktiver und sicherer.

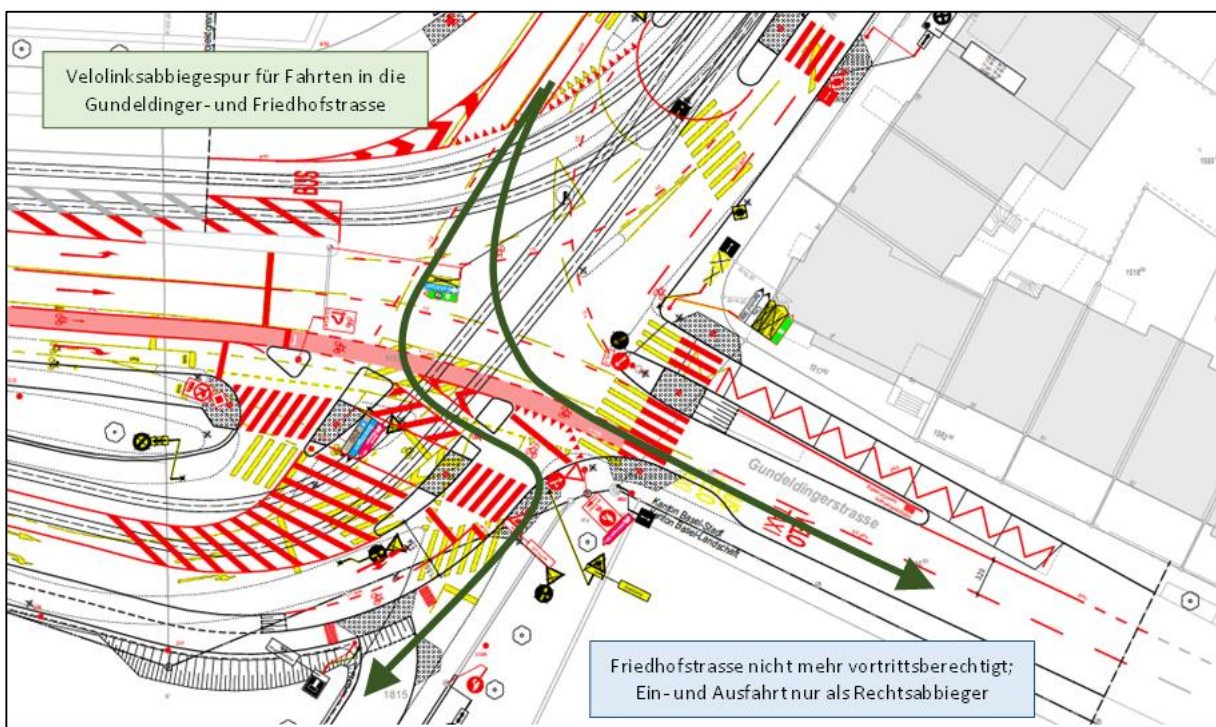


Abbildung 7: Ausschnitt Signalisation und Markierung mit neuer Veloführung: Knoten Margarethen mit Margarethenstrasse (oben), Gundeldingerstrasse (rechts), Friedhofstrasse (unten, Mitte), Margarethenstich (links, unten) und Dorenbachviadukt (links, oben)

3.2.3 Dachbegrünung IWB-Gebäude – Grünflächenersatz

Der Grünflächenverlust an der Böschung des Dorenbachviadukts (ca. 500 m²) und an der Böschung zum Margarethenhügel (ca. 150 m²) ist auf baselstädtischem Boden zu kompensieren. Dazu wird als Ersatzmassnahme das asphaltierte Dach des nahegelegenen Unterwerkes der IWB an der Binneringerstrasse begrünt (ca. 700 m² Trockenrasen). Dort entsteht eine attraktive und niveaugleiche ökologisch wertvolle Grünfläche am Rand der Pruntrutermatte. Die bisher geduldete Nutzung als Skaterplatz muss allerdings aufgehoben werden.



Abbildung 8: IWB-Gebäude westlich der Pruntrutermatte; südlich davon verlaufen Dorenbachviadukt und Margarethenstich

Im Zuge des Vorprojekts wurden verschiedene Varianten der Dachbegrünung geprüft. Favorisiert wird die Variante «Rückbau des bestehenden Dachaufbaus»: Das Flachdach wird saniert, neu aufgebaut, mit einer extensiven Begrünung ergänzt und eingezäunt. Die Stadtgärtnerei übernimmt den laufenden Unterhalt (Mähen usw.) und plant diese Arbeiten über das laufende Unterhaltsbudget ein.

3.2.4 Treppe Höhenweg – Binningerstrasse

Die öffentliche Treppe zwischen Höhenweg und Binningerstrasse nördlich des Dorenbachviadukts hat zukünftig keine Funktion mehr, da die Fortsetzung, d.h. das Trottoir entlang der Binningerstrasse unter dem Dorenbachviadukt hindurch – entfällt. Da die Treppe Bestandteil der Stützwandkonstruktion am Widerlager Dorenbachviadukt ist, kann sie aber nicht ohne aufwändige Baumassnahmen abgebrochen werden. Deshalb wird die Treppe so belassen, wie sie ist. Sie wird lediglich am oberen Ende mit einem Tor abgesperrt, und es wird eine Hinweistafel «Trottoir ohne Fortsetzung» angebracht.

3.2.5 Kunstbauten

Das Vorhaben umfasst die Stützmauer «Dorenbachviadukt» (Ersatz) und die Stützmauer «Margarethenstich» (Neubau). Zusammen dienen sie der Anpassung der Böschung zwischen den beiden Strassen unter Maximierung der verbleibenden Grünfläche (vgl. Querprofil in Kap. 3.2.1) Als Betonmauer mit einer ebenen Oberfläche und einer Natursteinabdeckung wird die Mauer kompakt ausgebildet und damit der Grünflächenverlust minimiert.

Die rund 70 m lange Böschungssicherung auf der Südseite des Margarethenstichs wird als «bewehrte Erde» ausgeführt, um das Erscheinungsbild der Böschung möglichst wenig zu verändern.



Abbildung 9: Böschungssicherung mit «bewehrter Erde» (z.B. System Sytec Terramur 2). Links: Typischer Aufbau (Querschnitt), rechts: Beispiel mit etablierter Begrünung (vgl. auch Visualisierung in Kap. 3.2.1)

3.2.6 IWB

Bei den Werkleitungen besteht Erneuerungs- und Ausbaubedarf. Folgende Arbeiten sollen koordiniert mit dem Tramausbau ausgeführt werden:

- Elektrizität: Umverlegung einer Hochspannungstrasse wegen neuer Tram-Gleisanlage und Errichtung eines begehbaren Muffenschachtes
- Öffentliche Beleuchtung: Altersbedingter Ersatz von Kabeln und Trasse
- Wasser: Nachrüstung von Schutzrohren an den Transportleitungen in den Kreuzungsbereichen Binnergerstrasse / Margarethenstich sowie Dorenbachviadukt / Margarethenstich
- Gas (Niederdruck [ND]): Umlegung der Gasniederdruck-Transportleitung im Margarethenstich sowie Installation diverser Schutzrohre an den Leitungen im Bereich der künftigen Gleisquerungen in der Binnergerstrasse sowie im Kreuzungsbereich Margarethenstich / Dorenbachviadukt
- Gas (Hochdruck [HD]): Ersatz, Umlegung sowie Schutz der bestehenden HD-Leitung und der HD-Anschlussleitung im Querungsbereich der Gleise in der Binnergerstrasse
- Gas: Erneuerung Erdgas Druck-Reduzier-Anlage an alternativem Standort an der Binnergerstrasse und Entflechtung der zuführenden Leitungen ND/HD
- Telekom-IWB: Neubau Ersatztrasse.

3.3 Umwelt

3.3.1 Mobilität

Das Vorhaben erlaubt eine deutlich bessere ÖV-Anbindung des Leimentals mit dem S-Tram 17. Zudem ermöglicht das Projekt einen zuverlässigeren und flexibleren Trambetrieb. Das Tramangebot wird damit attraktiver, was sich positiv auf den Modal Split auswirken dürfte: Der Anteil des klimafreundlichen Verkehrs (Fussgänger, Velo, öV) dürfte steigen.

3.3.2 Infrastruktur

Der Flächenbedarf wurde minimiert. So sind beispielsweise in beide Richtungen soweit möglich Mischtrassees von MIV und Tram vorgesehen. Für die Strassenoberflächen kommt CO₂-negativer Belag (Grüner Asphalt) zum Einsatz⁷.

3.3.3 Eingriff in Natur/Grünflächen

Die Eingriffe in die schützenswerte Böschung zwischen Margarethenstich und Dorenbachviadukt wurden minimiert – ein Ersatz kann in unmittelbarer Nähe geschaffen werden (vgl. Kap. 3.2.3). Die von der Strassenverbreiterung betroffenen Bäume werden vollständig ersetzt. Das Vorhaben bietet zudem die Chance, dass im Projekt «Umgestaltung Binnergerstrasse-Heuwaage» die Tramschleife an der Heuwaage aufgehoben und zusätzlich rund 2'000 m² neue Grünfläche geschaffen werden kann.

3.4 Tramangebot nach Erstellung der Margarethenverbindung

Sobald die Margarethenverbindung erstellt ist, kann die Tramlinie 17 umgelegt werden. Sie wird dann neu von Binningen kommend über die Margarethenverbindung und Margarethenbrücke an den Centralbahnplatz und von dort aus weiter an den Badischen Bahnhof führen. Die Innenstadt wird damit um eine Tramlinie entlastet. Zudem soll die Tramlinie beschleunigt und zum S-Tram aufgewertet werden. Es hält dann im vorderen Leimental – ähnlich wie eine S-Bahn – nur noch einmal pro Ortschaft.

⁷ Rasengittersteine im Bereich des Tram-Eigentrassees wurden geprüft, mussten aber verworfen werden (zu kleine Fläche, Ummarkierungsbedarf, Belastung als Ausnahmetransportroute und Notfallachse).

Eine Herausforderung stellt in den ersten Jahren die Kapazitätseinschränkung auf der bestehenden Margarethenbrücke dar – dort gilt weiterhin ein Tramkreuzungsverbot⁸. Es wird deshalb voraussichtlich nötig sein, an den über die Brücke verkehrenden Tramlinien Anpassungen vorzunehmen. Die Situation wird erst normalisiert, wenn Trams wieder in beide Richtungen ohne Einschränkung verkehren können. In diesem Zusammenhang fordern Basel-Stadt, die BVB und die BLT von der SBB und dem Bund, dass möglichst frühzeitig⁹ eine Hilfsbrücke¹⁰ erstellt wird, die unmittelbar neben der bestehenden Brücke zu liegen kommt und von Trams uneingeschränkt befahren werden kann.

3.5 Gesamtbilanz

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

Quantitative Kennwerte	vorher	nachher	Bilanz
Verkehrsfläche (m ²)	5'300	5'750	+450
– davon Veloverkehrsfläche	200	700	+500
Verkehrsfreie Fläche (m ²)	1'950	1'350	-600
– davon unversiegelte Fläche	1'900	950	-950
– davon begrünte Fläche	1'900	950	-950
Anzahl Bäume	13	16	+3
– davon zu fällen			-1
– davon neu zu pflanzen			+4

Die positive Bilanz bei den Bäumen kompensiert u.a. den Verlust, der früher beim Umbau der Haltestelle Margarethen eingetreten ist.

4. Termine

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

Meilenstein	Jahr +1	Jahr +2	Jahr +3	Jahr +4
Ausführungsprojekt / Submission				
Ausführung				
Inbetriebnahme				★

Das Projekt kann vergleichsweise schnell umgesetzt werden, weil bereits eine Baubewilligung (Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr) vorliegt.

Aus Sicht der Projektkoordination im Grossraum Bahnhof Basel SBB (vgl. Kapitel 2.3) und mit Blick auf die angestrebte Tramnetzentwicklung ist eine Beschlussfassung durch den Grossen Rat bis spätestens Ende 2026 anzustreben, um einen Baubeginn im 1. Halbjahr 2028 und eine Inbetriebnahme bis Ende 2029 zu ermöglichen.

⁸ Die SBB ist Eigentümerin der Brücke und musste deren Nutzung einschränken, nachdem 2023 ein statisch ungenügender Zustand festgestellt wurde

⁹ Der Bau der Hilfsbrücke soll ggf. gegenüber der neuen Brücke um mehrere Jahre vorgezogen werden – vor allem, nachdem der Baubeginn der neuen Brücke von 2031 auf 2034 verschoben wurde.

¹⁰ Das Siegerteam aus dem Studienauftragsverfahren zur Margarethenbrücke schlägt einen Bauvorgang ohne Hilfsbrücke vor. Auf diesen Vorschlag wird nur eingegangen, wenn seine Vorteile so gross sind, dass sie die negativen Auswirkungen des Tramkreuzungsverbots eindeutig überwiegen. Zudem wird die technische Machbarkeit eines Bauvorgangs ohne Hilfsbrücke kritisch beurteilt und muss zuerst nachgewiesen werden (bis Ende 2026).

5. Finanzielle Auswirkungen

Die nachfolgenden Kostenangaben umfassen sämtliche Aufwendungen für Projektierung und Ausführung.

- Kostengenauigkeit: $\pm 10\%$
- Kostenangaben inkl. MwSt. von 8.1%
- Indexstand: Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2025 = 116.1 / Basis Oktober 2020 = 100 Punkte.

5.1 Kostenteiler mit dem Kanton Basel-Landschaft

Der Kostenteiler zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft folgt dem Territorialprinzip. Es besagt, dass jeder Projektpartner den Kostenanteil auf seinem Boden übernimmt. Dieses Prinzip ist für grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturen und damit für Bahn-/Tramvorhaben der übliche¹¹ Verteilschlüssel. Im vorliegenden Projekt ergibt sich daraus ein Kostenteiler von 95% BS und 5% BL.

Diesen Verteilschlüssel haben die Regierungen beider Kantone 2024 im Grundsatz gutgeheissen. Der Schlüssel ist mit dem vorliegenden Ratschlag vom Grossen Rat zusammen mit der Ausgabenbewilligung definitiv zu beschliessen. Im Kanton Basel-Landschaft erfolgt ein inhaltlich analoger Beschluss aufgrund der Höhe der benötigten Mittel durch den Regierungsrat. Liegen die Beschlüsse beider Kantone vor, wird die ausgearbeitete Finanzierungsvereinbarung zwischen den beiden Kantonen abgeschlossen.

Der Regierungsrat wird auch bei kommenden Infrastrukturprojekten jeweils beurteilen, ob ein Projekt gemäss Territorialprinzip finanziert wird.

5.2 Finanzierung: Übersicht

Die Gesamtkosten von 18,166 Mio. Franken (inkl. MwSt.) brutto gliedern sich wie folgt:

Übersicht	Gesamtkosten Fr.
Zu Lasten Investitionsrechnung und Darlehen BVB	17'907'000
– Neue Ausgaben	16'767'000
– Gebundene Ausgaben	1'140'000
Zu Lasten Erfolgsrechnung BVD	258'500
– Einmalig anfallende Kosten	123'000
– Jährlich wiederkehrende Kosten	135'500
Total Gesamtkosten brutto (inkl. MwSt. 8.1%)	18'165'500
Total Gesamtkosten brutto (inkl. MwSt. 8.1%)	18'165'500
Bundesbeiträge (AP1, 40% der anrechenbaren Kosten)	-6'800'000
Total Gesamtkosten netto (inkl. MwSt. 8.1%)	11'365'500
Davon BS netto ¹²	10'804'000
Davon BL netto ¹³	561'500
Pro Memoria: zu Lasten Dritter (IWB, Telekomanbieter, ...)	2'131'000

¹¹ In der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe BVB und die BLT Baselland Transport AG (SG 953.800; § 9) ist das Territorialprinzip für Investitionen in feste Anlagen explizit vorgesehen, unabhängig davon welches Transportunternehmen die Infrastruktur künftig befährt. Das Bundesamt für Verkehr fordert in der Regel die Anwendung des Territorialprinzips ein (z.B. Euroville-Brücken entlang der Christoph Merian-Hochhäuser östlich des Bahnhofs Basel SBB)

¹² 95% der Investitionen und Bundesbeiträge zzgl. Jährlich wiederkehrende Kosten zu Lasten Erfolgsrechnung BVD

¹³ 5% der Investitionen und Bundesbeiträge sowie einmalig anfallende Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung BVD

5.3 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.3.1 Neue Ausgaben

Die neuen Ausgaben von 16,767 Mio. Franken (inkl. MwSt.) gliedern sich wie folgt:

Übersicht Neue Ausgaben	Fr.
Umgestaltung Strassenanlage (IB1) inkl. Restwert Strasse: 600'000 Franken	7'015'000
Bahnsicherungsanlage (IB2, gegebener Investitionsbeitrag)	3'329'000
Neue Tram-Gleisanlagen (IB3, Darlehen an BVB)	6'423'000
Total Neue Ausgaben (inkl. MwSt. 8.1%)	16'767'000

Bemerkungen:

- Die Bahnsicherungsanlage steuert und sichert den gesamten Verkehr – Trams, MIV, Velo, Fussgehende – auf dem Knoten Dorenbach und teilweise auch auf dem Knoten Margarethen sowie dem Abschnitt zwischen den beiden Haltestellen. Da die Anlage hauptsächlich auf basellandschaftlichem Boden liegt und von der BLT übernommen, betrieben und unterhalten wird, muss sie zur korrekten finanztechnischen Abbildung als gegebener Investitionsbeitrag ausgewiesen werden¹⁴.

5.3.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben von 1,140 Mio. Franken (inkl. MwSt.) gliedern sich wie folgt:

Übersicht Gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Erhaltung Strasse (IB1)	1'140'000
Total Gebundene Ausgaben (inkl. MwSt. 8.1%)	1'140'000

5.4 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung

Die Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung von BVD von 258'500 Franken (inkl. MwSt.) gliedern sich wie folgt:

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung BVD	Fr.
Einmalige Kosten	123'000
– Aufrechterhaltung ÖV während der Realisierung (MOB)	110'000
– Entwicklungsbeitrag Grünfläche/Bäume (MWA)	13'000
Jährlich wiederkehrende Mehrkosten	135'500
– Mehrkosten Strassenreinigung (TBA)	1'500
– Mehrkosten Unterhalt Kunstbauten (TBA)	13'000
– Mehrkosten Unterhalt Gleisanlagen (MOB)	121'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung BVD (inkl. MwSt. 8.1%)	258'500

¹⁴ Hintergrund: Im Stadtgebiet fahren die Trams aufgrund der vergleichsweise tiefen Geschwindigkeit «auf Sicht» und an Kreuzungen und bei Weichen kommen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs relativ einfache und kostengünstige Lichtsignalanlagen zum Einsatz. Ausserhalb der Stadt verkehren die Trams auf geeigneten Streckenabschnitten hingegen schneller und sogenannten «signalmässig» wie eine Eisenbahn. Dann muss an Kreuzungen und bei Weichen Stellwerkstechnik wie bei einer Eisenbahn eingesetzt werden – im vorliegenden Fall eine Bahnsicherungsanlage.

Diese Anlage ist zwingende Voraussetzung für den sicheren Trambetrieb auf der ganzen Margarethenverbindung. Sie steuert primär die Signale am Knoten Dorenbach, aber teilweise auch solche am Knoten Margarethen. So sorgt sie entlang der gesamten Margarethenverbindung inkl. ihrer beider Anschlusspunkte nicht nur für den sicheren Trambetrieb, sondern für die Sicherheit des gesamten Verkehrs.

Die BVB hat keinerlei solche Anlagen und verfügt weder über die nötige Kompetenz noch über das nötige Personal für deren Betrieb und Unterhalt. Anders die BLT: Sie hat auf ihrem Netz zahlreiche solche Anlagen und übernimmt deshalb im vorliegenden Fall sinnvollerweise den Betrieb der Bahnsicherungsanlage.

Für das «Herz» der Bahnsicherungsanlage – den Steuerungskasten – wurde eine detaillierte Standortevaluation durchgeführt. Sie gestaltete sich aufgrund der sehr knappen Platzverhältnisse und der technischen Randbedingungen schwierig: Der einzige geeignete Standort im Projektperimeter befindet sich auf BL-Boden bei der Haltestelle Dorenbach. Er wurde beim Umbau der Haltestelle Dorenbach bereits baulich vorbereitet.

Bemerkungen:

- Die Position «Aufrechterhaltung ÖV während der Realisierung» umfasst insbesondere den Tram-Ersatzbetrieb während der Sperrungen, die für den Einbau der Weichen an den beiden Anschlusspunkten bei den Haltestellen Margarethen und Dorenbach nötig sind.
- Der «Entwicklungsbeitrag Grünflächen» betrifft die angepassten Böschungflächen beidseits des Margarethenstichs sowie die neue Dachbegrünung auf dem IWB-Gebäude an der Binningerstrasse.
- Die zusätzlichen Strassenflächen – infolge der Verbreiterung des Margarethenstichs – führen zu leicht erhöhten Kosten für die Strassenreinigung.
- Zusätzliche Unterhaltskosten Kunstbauten ergeben sich für die neue Stützmauer entlang des Margarethenstichs.
- Die neuen Tramanlagen führen zu einer Erhöhung des Gleisanlagen-Unterhalts.

5.5 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter von 2,131 Mio. Franken gliedern sich wie folgt – sie sind aber nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB (Elektrizität, öffentliche Beleuchtung, Wasser, Gas, Telekom-IWB)	2'131'000
Swisscom	0
Total Ausgaben Dritter (inkl. MwSt. 8.1%)	2'131'000

5.6 Beiträge Aggloprogramm

Das vorliegende Projekt¹⁵ ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation («AP1») und Bestandteil der entsprechenden Leistungsvereinbarung vom 07.02.2011 zwischen dem Bund (UVEK) und den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau. Der zugesicherte Bundesbeitrag beläuft sich auf 40% der anrechenbaren Projektkosten respektive auf maximal 6,59 Mio. Franken (Stand Oktober 2005 exkl. MwSt. und Teuerung), was heute unter Berücksichtigung der Teuerung (Bahnteuerungsindex) und dem aktuellen Mehrwertsteuersatz 9,24 Mio. Franken entspricht.

Basierend auf der aktuellen Kostenschätzung und unter Berücksichtigung, dass reine Erhaltungsarbeiten sowie Unterhaltskosten nicht angerechnet werden können, ergibt sich eine wahrscheinliche Höhe der Beiträge von 6,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.).

Die Zusicherung verfällt, wenn die projektspezifische Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und dem Bund nach dem 31.12.2027 abgeschlossen wird. Voraussetzung für den Abschluss dieser Vereinbarung ist, dass das Projekt rechtskräftig und die Finanzierung gesichert ist – d.h. es müssen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft das Projekt respektive die zugehörige Ausgabenbewilligung rechtzeitig genehmigen.

¹⁵ Genauer: Das Vorhaben «ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)» [Ö47 / ARE 2701.006] ist Teil des AP1. Abklärungen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung von Ende 2021 haben ergeben, dass die zugesicherten Beiträge für das vorliegende Kernprojekt geltend gemacht werden können. An die Umbauten der Haltestellen Dorenbach und Margarethenstrasse erfolgten keine Beiträge.

6. Chancen und Risiken

6.1 Chancen

Die Chancen gemäss folgender Tabelle umfassen einerseits positive Effekte, die bei Realisierung des Vorhabens potenziell ausserhalb des Projekts realisiert werden können, und andererseits Aspekte, die das vorliegende Projekt beschleunigen, vereinfachen oder günstiger machen könnten. Die direkt angestrebten Nutzen sind hier nicht aufgeführt (vgl. Kapitel 2.5).

Chance	Beschreibung	Eintritts-Wahrscheinlichkeit / Effekt (qualitativ) bei (rechtzeitiger) Realisierung der Margarethenverbindung)
Vorteile im Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage»	<p><i>Vereinfachung und Kosteneinsparung beim Tram-Ersatzbetrieb:</i> Das Projekt «Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage» bedingt während voraussichtlich zwei Jahren eine Tram-Total Sperre. Ohne Margarethenverbindung können die beiden Tramlinien aus dem Leimental nicht umgeleitet werden – es wird ein aufwändiger, kostspieliger und unattraktiver Ersatzverkehr mit Bussen nötig. Mit der Margarethenverbindung entfallen die Kosten für den Ersatzverkehr praktisch vollständig, da die Tramlinien aus dem Ersatzverkehr über die Margarethenachse umgeleitet werden können. Die so eingesparten Kosten liegen in der gleichen Grössenordnung wie der Netto-Kostenanteil des Kantons BS am Projekt Margarethenstich.</p>	<p>EW: > sehr gross Effekt: > sehr gross (Kosten Ersatzverkehr > 10 Mio. Franken)</p>
	<p><i>Verkürzung der Gesamtbauzeit:</i> Kann die Tramlinie 10 während der Bauarbeiten über die Margarethenverbindung umgeleitet werden, wird die Verkehrsführung im Baustellenbereich und die Baustellenlogistik vereinfacht und es entfallen Provisorien für den Trambetrieb.</p>	<p>EW: > sehr gross Effekt: > gross (Bauzeit) > mittel (Kosten)</p>
	<p><i>Entfall der Tramwendeschlaufe bei der Heuwaage:</i> Mit der Margarethenverbindung entsteht unter Nutzung der heute schon vorhandenen Wendeschlaufe auf dem Centralbahnhof für Tramkurse aus dem Leimental eine neue Wendemöglichkeit bei Störungen oder Veranstaltungen in der Innenstadt. Deshalb kann auf die heutige Tramwendeschlaufe für die Linien 10 und 17 im Bereich der Heuwaage verzichtet werden.</p>	<p>EW: > sehr gross Effekt: > sehr gross (Kosten)</p>
	<p><i>Grüne Heuwaage:</i> Mit dem Wegfall der Tramwendeschlaufe an der Heuwaage (s. oben) entstehen stadtplanerische Potenziale für die Aufwertung des öffentlichen Raums. Das Grünflächenpotential kann ohne die Wendeschlaufe um 2'000 m² von ca. 1'600 m² auf 3'600 m² erhöht – also mehr als verdoppelt – werden. So kann die bereits realisierte Umgestaltung des «Nachtigallenwäldelis» erweitert und nochmals aufgewertet werden und es werden zusätzliche Bäume und entsiegelte Flächen möglich. Insgesamt ist dies ein wichtiger Beitrag zur Vergrösserung der Grünflächen in der Stadt und zu den angestrebten Klimaadaptionsmassnahmen.</p>	<p>EW: > sehr gross Effekt: > sehr gross (Grünfläche)</p>
Vorteile im Projekt «Sanierung Gleisanlage BLT zwischen Kantonsgrenze und Haltestelle Zoo»	<p><i>Vereinfachung und Kosteneinsparung beim Tram-Ersatzbetrieb:</i> Während der Bauarbeiten kann die Tramlinie 10 über die Margarethenverbindung umgeleitet werden. Ohne die Margarethenverbindung wird ein aufwändiger, kostspieliger und unattraktiver Ersatzbus verkehren müssen.</p>	<p>EW: > mittel – gross Effekt: > gross</p>
Optimale Flexibilität im Trambetrieb südlich Margarethen	Zusammen mit dem Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse kann für den Trambetrieb südlich Margarethen die Flexibilität – für Regelangebot, Baustellenverkehr und Ereignisse – maximiert werden, indem Trams aus dem Süden wahl-	<p>EW: > sehr gross Effekt: > sehr gross (Betrieb)</p>

Chance	Beschreibung	Eintritts-Wahrscheinlichkeit / Effekt (qualitativ) bei (rechtzeitiger) Realisierung der Margarethenverbindung)
	weise über die Margarethenbrücke oder via Güterstrasse geführt werden können. Dies verbessert auch die Betriebsstabilität.	
«Schwung» für die Tramnetzentwicklung	Die Margarethenverbindung ist eines der prioritär zu realisierenden Vorhaben gemäss Tramnetzbericht. Kann es umgesetzt werden, dürfte dies auch in nachfolgende Projekte mehr Schwung und Zuversicht bringen.	EW: > mittel Effekt: > mittel (Akzeptanz)

6.2 Risiken

Die Risiken gemäss folgender Tabelle umfassen einerseits negative Effekte, die bei Realisierung des Vorhabens potenziell ausserhalb des Projekts eintreten, und andererseits Aspekte, die das vorliegende Projekt verzögern, erschweren oder verteuern könnten. Die mit einer Nicht-Umsetzung entgehenden Nutzen sind hier nicht aufgeführt (vgl. Kapitel 2.5).

Risiken	Beschreibung	Eintritts-Wahrscheinlichkeit / Effekt (qualitativ) bei zu später oder Nicht-Realisierung der Margarethenverbindung)
Verlust der Subventionen aus AP1	Wird der vorliegende Ratschlag zu spät beschlossen und kann in der Folge die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund nicht vor dem 31.12.2027 unterzeichnet werden, verfallen die Subventionen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation (AP1).	EW: > sicher Effekt: > sehr gross (Verlust von bis zu 6.8 Mio. Franken)

7. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) 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 Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbindung; PARTNERSCHAFTLICHES GESCHÄFT

(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 die Margarethenverbindung wird eine Ausgabe von Fr. 18'165'500 (inkl. MwSt) brutto bewilligt. (Preisbasis: Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte). Ein allfälliger Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation von 40% der anrechenbaren Kosten oder maximal Fr. 6'590'000 (Preisstand Okt. 2005, exkl. MwSt und Teuerung) wird vom Gesamtbetrag in Abzug gebracht. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

Fr.	7'015'000	für die Umgestaltung des Margarethenstichs zwischen den Haltestellen Margarethen und Dorenbach, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20096)
Fr.	3'329'000	für die Bahnsicherungsanlage am Knoten Dorenbach als gegebener Investitionsbeitrag zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20096)
Fr.	6'423'000	für neue Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich IB3, als Darlehen an die BVB (Pos. 6018.999.05007)
Fr.	110'000	als einmalige Aufwendung für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs (Baustellenersatzverkehr) während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität, Globalbudget Öffentlicher Verkehr)
Fr.	13'000	als einmaliger Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Mehrwertabgabefonds)
Fr.	1'500	als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Strassenunterhalt infolge Vergrößerung der Strassenfläche zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt)
Fr.	13'000	als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Unterhalt an Kunstbauten für neue Stützmauern entlang des Margarethenstichs zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt)

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- | | | |
|-----|-----------|--|
| Fr. | 121'000 | als wiederkehrende Aufwendung für erhöhten Unterhalt an den neuen Weichen und Gleisen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität, Globalbudget Öffentlicher Verkehr) |
| Fr. | 1'140'000 | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52300) |

2. Der Beschluss des Grossen Rates gilt unter dem Vorbehalt, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den auf seinen Kanton entfallenden Kostenanteil für die Realisierung des Projekts «Tram Margarethenverbindung» in Höhe von 5% gutheisst.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.