Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

An den Grossen Rat

26.0224.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 28. Oktober 2026

Kommissionsbeschluss vom 28. Oktober 2026

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbindung; PARTNERSCHAFTLICHES GESCHÄFT

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für die Realisierung des Projekts «Tram Margarethenverbindung» Ausgaben von brutto 18.2 Mio. Franken zu bewilligen. Mit einer neuen Tramstrecke im Margarethenstich möchte er die Lücke im Tramnetz zwischen den Haltestellen Margarethen und Dorenbach schliessen.

Eine Tramstrecke im Margarethenstich hätte schon vor etwa zehn Jahren – damals unter der Bezeichnung «Tramverbindung Margarethenstich»[1] – realisiert werden sollen. Der Grosse Rat und der Landrat stimmten dem Projekt zu, die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Landschaft lehnte die Finanzierung 2017 allerdings ab. Im Kanton Basel-Stadt wurde gegen das Vorhaben kein Referendum ergriffen.

Der Regierungsrat stellt in seinem neuen Ratschlag fest, dass sich die Rahmenbedingungen in den letzten zehn Jahren zugunsten des Vorhabens verändert haben. Deshalb stuft er eine Neuauflage des Projekts als angebracht ein. Die Realisierung der Margarethenverbindung ist aus Sicht des Regierungsrats ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele des Kantons Basel-Stadt. Die Stimmbevölkerung hat 2020 beschlossen, dass die Mobilität im Kanton bis 2050 vollständig mit emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten erfolgen soll. Gemäss einer seit 2022 geltenden Verfassungsbestimmung muss der Kanton überdies die Treibhausgasemissionen auf Kantonsgebiet bis 2037 auf Netto-Null senken.

Auch in Bezug auf die Infrastruktur hat sich die Ausgangslage verändert. Die beiden Anschlusspunkte der Margarethenverbindung, die Haltestellen Dorenbach und Margarethen, sind in den letzten Jahren unabhängig von der Realisierung einer Tramstrecke im Margarethenstich behindertengerecht umgebaut worden. Der Kanton Basel-Landschaft realisierte überdies mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli in Binningen eine wichtige Voraussetzung für die Einführung eines Schnelltrams (S-Tram) im Leimental, und der Bund beschloss die Finanzierung eines Perronzugangs Margarethen. Von der auf der neuen Margarethenbrücke geplanten Tramhaltestelle lassen sich künftig alle Perrons des Bahnhofs Basel SBB direkt erreichen. Es entsteht ein neuer und attraktiver Umsteigepunkt vom Tram auf die Züge.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbindung* am 6. Mai 2026 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 24. Juni und 2. September 2026 mit dem Geschäft auseinander. Sie hörte neben einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements auch den CEO der BLT und einen Verkehrsplaner aus der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft an. Den vorliegenden Bericht verabschiedete die UVEK am 28. Oktober 2026.

Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 9:3 Stimmen, der Ausgabenbewilligung für die Margarethenverbindung zuzustimmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen.

2.1 Projekt Margarethenverbindung

Aus Platzgründen ist im Margarethenstich eine Tramverbindung mit wechselseitigem Eigentrassee vorgesehen (vgl. Abbildung 1). Nach den beiden bereits behindertengerecht umgebauten Haltestellen Dorenbach und Margarethen müssen neue Weichen eingebaut werden. Damit nach dem Einbau der Tramgleise genug Platz für den übrigen Verkehr vorhanden ist, muss die Stützmauer entlang des Dorenbachviadukts etwas zurückgesetzt und die Böschung entlang des Margarethenhügels gesichert werden. Für den Veloverkehr ist aufwärts ein abgetrennter Veloweg geplant,

[1] Ratschlag 13.1889.01 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

abwärts wird darauf verzichtet, da die Velofahrenden in diese Richtung deutlich schneller unterwegs sind. Eine Visualisierung des geplanten Zustands zeigt Abbildung 2.

Abbildung 1: Bauperimeter (grau und grün eingefärbt)

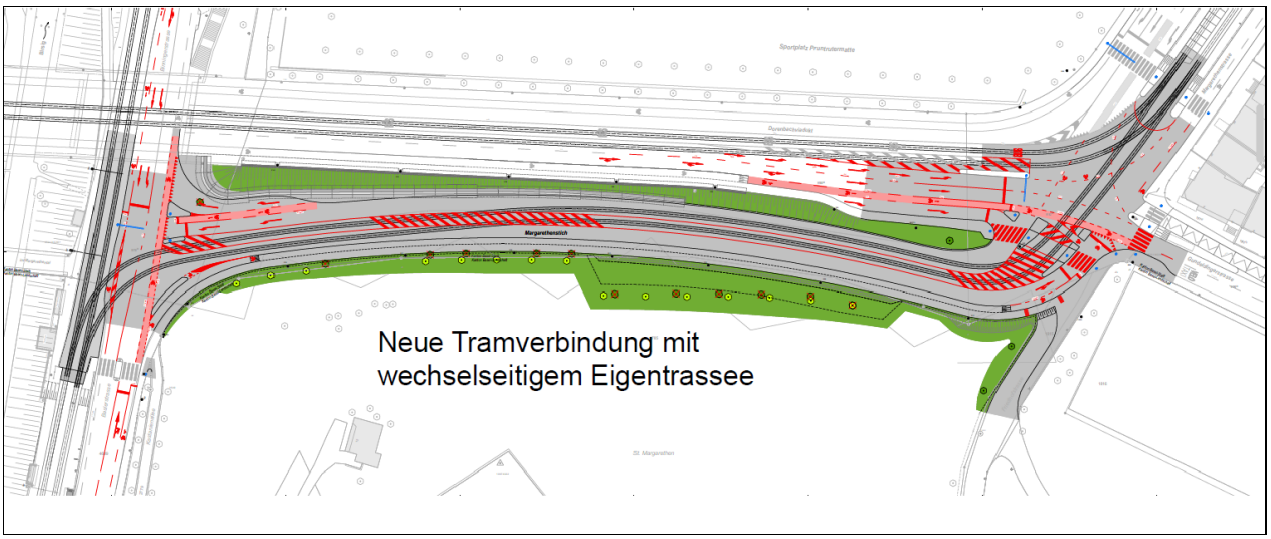
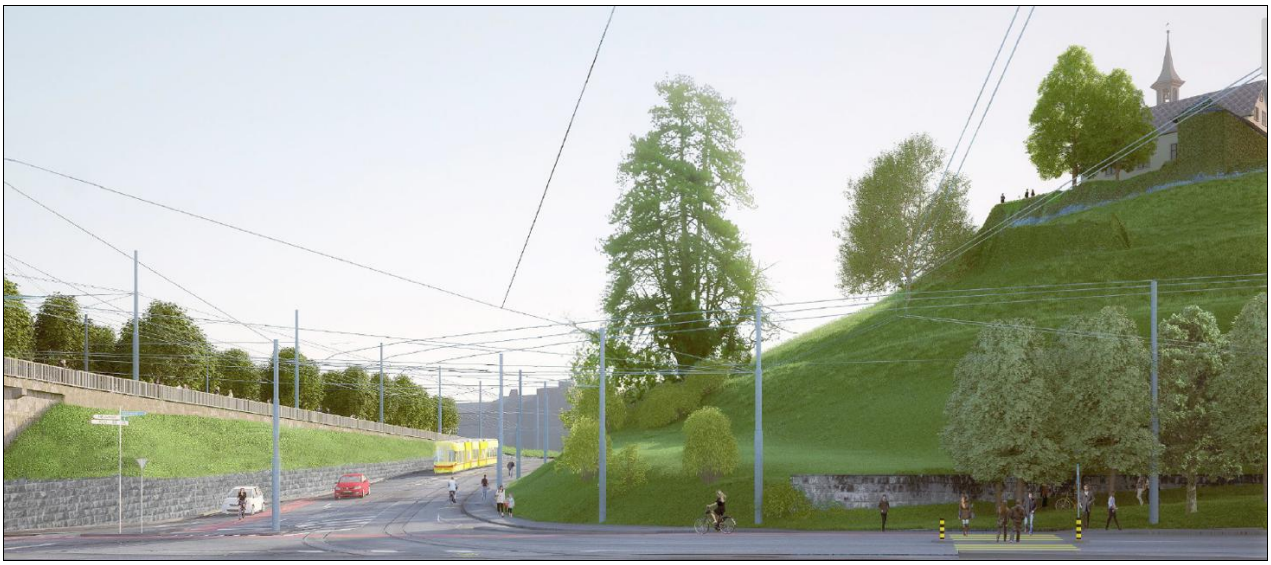


Abbildung 2: Visualisierung Margarethenstich mit Tram Margarethenverbindung



Das für die Realisierung der Margarethenverbindung notwendige Plangenehmigungsverfahren des Bundes liegt schon einige Jahre zurück. Das Bundesamt für Verkehr hat das Vorhaben mit Plangenehmigungsverfügung vom 25. Juni 2019 bewilligt. Auf dieser Basis bauten der Kanton Basel-Landschaft die Haltestelle Dorenbach (Inbetriebnahme 2020) und der Kanton Basel-Stadt die Haltestelle Margarethen (Inbetriebnahme 2021) um. Die Tramstrecke zwischen den beiden Haltestellen kann gebaut werden, sobald die Finanzierung gesichert ist. Eine Inbetriebnahme der Margarethenverbindung wäre Ende 2029 möglich.

2.2 Auswirkungen auf das Tramnetz

Bei der Margarethenverbindung handelt es sich um ein Element des Tramnetzes 2030. Dank neuer Strecken sollen die Trams in Zukunft pünktlicher und schneller unterwegs sein. Sie sollen ausserdem eine flexiblere Linienführung ermöglichen und Ausweichmöglichkeiten bei Störungen bieten. Die Linie 17 soll zwischen Ettingen und Basel als S-Tram verkehren und nur noch in Ettingen Dorf,

Therwil Zentrum, Oberwil Zentrum, Bottmingen Schloss und Binningen Schloss halten. Die Linie 10 würde weiterhin allen Haltestellen bedienen. Ohne Überholgleise ist dieses Konzept nur mit der Margarethenverbindung umsetzbar.

Mit der Margarethenverbindung entsteht aus dem Leimental eine direkte Anbindung an den Bahnhof Basel SBB (ohne den heutigen Umweg der Linie 10 über die Heuwaage und den Aeschenplatz). Ab dem Centralbahnplatz soll die Linie 17 via Elisabethenstrasse und Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof fahren und wichtige Arbeitsplatzgebiete im Kleinbasel erschliessen. Auch das westliche Gundeldingerquartier erhält eine zusätzliche Verbindung in Richtung Messe und Badischer Bahnhof. Mit der neuen Führung der Linie 17 ist zudem eine Entlastung der Innenstadtachse verbunden. Der Centralbahnplatz kann dank des Perronzugangs von der Margarethenbrücke mittelfristig von Passagierströmen und langfristig dank einer direkten Tramführung vom Markthallenplatz in die Elisabethenstrasse von den Tramlinien 2 und 17 entlastet werden. Die Innenstadt bleibt aus dem Leimental mit der Tramlinie 10 erschlossen. Nicht mehr benötigt wird nach der Realisierung der Margarethenverbindung die Tramwendeschlaufe an der Heuwaage. Diese wird im Regelbetrieb schon heute nicht genutzt und soll im Rahmen der anstehenden Erneuerung von Binningerstrasse und Heuwaage rückgebaut werden. Der Rückbau bietet die Chance, das Gebiet städtebaulich weiterzuentwickeln und aufzuwerten.

Künftig könnten Trams aus dem Leimental via Margarethenverbindung zum Centralbahnplatz fahren, dort wenden und ins Leimental zurückgeführt werden. Zusammen mit einem neuen Abzweiger von der Margarethen- in die Güterstrasse (vgl. Ratschlag 25.2049.01 betreffend Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse) würde die Margarethenverbindung die Netzflexibilität deutlich erhöhen.

Ohne Margarethenverbindung müsste der Kanton Basel-Stadt im Projekt Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage die Wendeschlaufe an der Heuwaage zwingend erhalten und erneuern und während der Bauarbeiten einen Busersatzverkehr zwischen der Heuwaage und Oberwil anbieten. Die damit verbundenen Kosten dürften nahezu dem Kantonsanteil an den Investitionsausgaben für die Margarethenverbindung entsprechen.

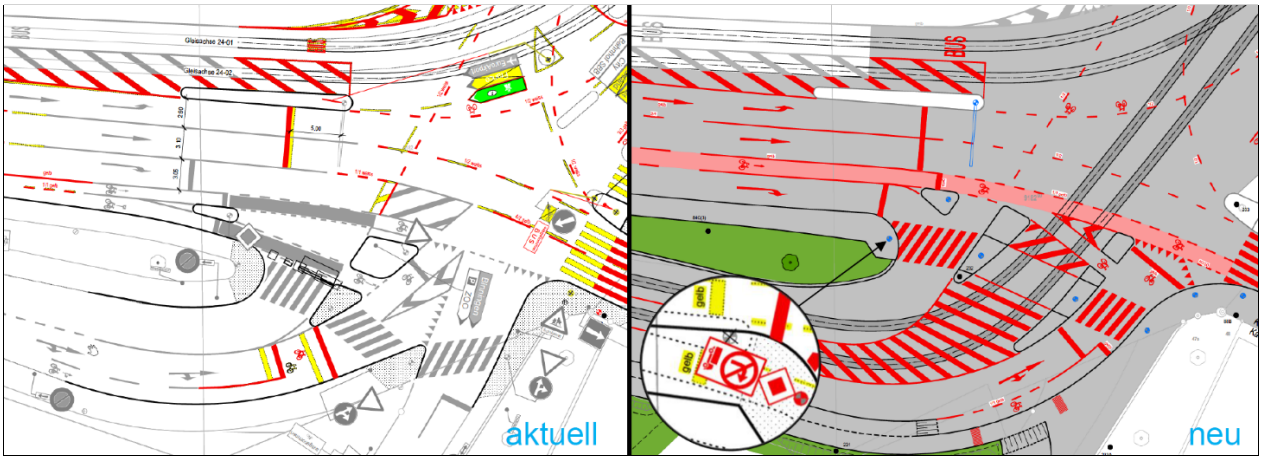
2.3 Auswirkungen auf den Individualverkehr

Vor der Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft im Jahr 2017 wurde argumentiert, wegen der erforderlichen Bahnsicherungsanlage beim Knoten Dorenbach komme es zu Rückstaus auf der Strasse. Eine verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Knotens zeigt allerdings, dass diese aufgrund der durch die Lichtsignalsteuerung erwirkte Verflüssigung des MIV in der Morgenspitze unverändert bleibt (Verkehrsqualitätsstufe C) und in der Abendspitze besser wird. Der Knoten Margarethen wird schon heute durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Er wird nach dem Bau der Margarethenverbindung von einer Tramlinie zusätzlich befahren.

Die UVEK hat sich mit der Veloführung auf dem Knoten Margarethen auseinandergesetzt. Abbildung 3 zeigt die aktuelle und die geplante Situation. Heute befindet sich der Velostreifen am Ende des Dorenbachviadukts am rechten Strassenrand, künftig – rot eingefärbt – zwischen den Fahrspuren. Er ist nur für geradeaus in die Gundeldingerstrasse fahrende Velos vorgesehen. Wer nach rechts in den Margarethenstich abbiegt, benutzt die Fahrspur. Beobachtungen zeigen, dass nur wenige Fahrzeuge vom Dorenbachviadukt nach rechts in den Margarethenstich abbiegen und dabei den Velostreifen queren. Für Lastwagen soll das Abbiegen in Zukunft untersagt werden.

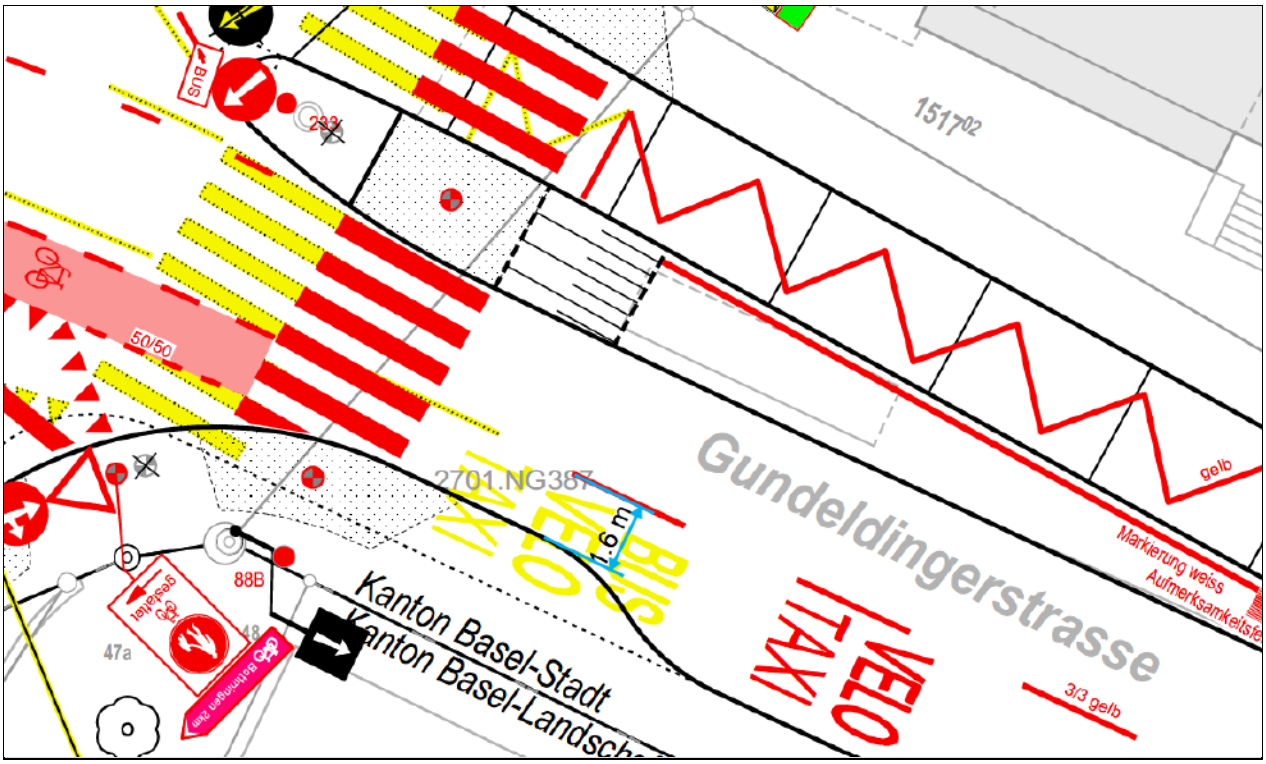
Die UVEK stuft die projektierte Lösung für den Veloverkehr nicht als Verschlechterung gegenüber heute ein. Sie stellt fest, dass separate Velospuren in alle Richtungen aus Platzgründen nicht möglich sind. Als angemessen erachtet sie auch die von der Verwaltung entwickelte Velobeziehung zwischen dem Dorenbachviadukt und der auf den Margarethenhügel führenden Friedhofstrasse. Nach der Fahrt über den Knoten auf dem rot eingefärbten Velostreifen soll für ein kurzes Stück und mit entsprechender Signalisation das Fahren auf dem geräumigen Trottoir erlaubt werden. Jede andere Lösung hätte für die Velofahrenden einen grösseren Umweg zur Folge.

Abbildung 3: Veloführung Knoten Margarethen



Am Eingang zur Gundeldingerstrasse sieht das Projekt beim Fussgängerstreifen ein breiteres Trottoir vor (vgl. Abbildung 4). Gemäss den Projektierungsvorgaben sollen Fussgängerstreifen so kurz wie möglich gehalten werden. Bei einer Länge von über acht Metern muss eine Zwischeninsel eingebaut werden. Die UVEK stellt fest, dass die Trottoirnase die Breite des Velostreifens nicht reduziert. Subjektiv dürfte dieser Eindruck aber entstehen, kann man doch im Bereich der Trottoirnase nicht nach rechts ausweichen. Gemäss Auskunft aus der Verwaltung wurde die Trottoirnase so dimensioniert, dass der Velostreifen durchgängig 1.60 Meter breit ist. Eine Verbreiterung im Bereich der Trottoirnase sei im Gegensatz zu einer Verbreiterung auf dem Knoten allerdings möglich.

Abbildung 4: Trottoirnase Gundeldingerstrasse



Die UVEK weist darauf hin, dass es sich bei der Gundeldingerstrasse um eine künftige Velovorzugsroute handelt. Bei diesen gilt für Velostreifen eine Mindestbreite von 1.80 Metern. Im Sinne

der Sicherheit für die Velofahrenden erwartet die UVEK deshalb, dass der Velostreifen im Bereich der Trottoirnase zu Lasten des Trottoirs um mindestens 20 cm verbreitert wird.

2.4 Ökologische Ausgleichsmassnahmen

Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens des Bundes waren auch ökologische Ausgleichsmassnahmen. Die projektbedingt wegfallenden, geschützten Trockenwiesen mit bedrohten Schneckenarten beim Dorenbachviadukt und am Margarethenhügel müssen gleichwertig und möglichst in der direkten Umgebung ersetzt werden. Als Ersatzfläche (734 Quadratmeter) ist im Umweltbericht das Dach des Unterwerks der IWB aufgeführt (vgl. Abbildung 5). Eine Begrünung des Dachs ist statisch möglich. Der vorgesehene Dachaufbau entspricht charakterlich der Trockenwiesen-Böschung des Margarethenhügels und ist von der Stadtgärtnerei zusammen mit Umweltverbänden entwickelt worden. Das am Margarethenhügel abgetragene Bodenmaterial wird wiederverwendet.

Abbildung 5: IWB-Unterwerk

Die UVEK stellt fest, dass das Dach des Gebäudes heute von Skaterinnen und Skatern genutzt wird. Es ist niveaugleich mit dem Höhenweg und verfügt zur Absturzsicherung über ein Geländer. Die Skateranlage befindet sich zwar auf einem Dach, wird aber als Platz wahrgenommen. Nach der Begrünung entfällt die Nutzungsmöglichkeit als Spiel- oder Sportfläche.

Die UVEK hat in Erfahrung gebracht, dass es sich beim Gebäude um ein elektrisches Umspann- und Verteilwerk handelt. Im Bereich rund um das Gebäude und das Dach besteht ein hohes elektromagnetisches Strahlungspotenzial Man sollte sich dort nicht regelmässig und länger aufhalten. Die heutige Nutzung der Dachfläche zum Skaten wird vom Kanton nur geduldet, es handelt sich aber um keine offizielle Anlage.

Die UVEK stellt weiter fest, dass die Suche nach einer anderen ökologischen Ersatzfläche nicht nur schwierig wäre, sondern auch die existierende Umweltverträglichkeitsprüfung – ein zentrales Element des Plangenehmigungsverfahrens des Bundes – infrage stellen würde. Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen auf dem Dach des Unterwerks sind also gewissermassen eine Voraussetzung für den Bau der Margarethenverbindung. Deshalb hat sich die UVEK bei der Verwaltung nach einem Ersatz für die Skaterfläche erkundigt. Die Suche nach einer solchen war gemäss erhaltener Auskunft nicht Gegenstand des Projekts. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es sich bei der heutigen Anlage nicht um ein Angebot des Kantons handelt und von einem längeren Aufenthalt auf der Fläche abgeraten wird.

Die UVEK kann nachvollziehen, wenn der Kanton nicht aktiv nach einem Ersatzstandort sucht, ist die heutige Nutzung des Dachs des Unterwerks doch lediglich geduldet. Es wäre falsch, aus einer geduldeten Situation einen Ersatzanspruch gegenüber dem Kanton abzuleiten. Die Kommission hat sich im Rahmen der Beratung des Geschäfts nicht mit der Frage auseinandergesetzt, wie intensiv das Dach des Unterwerks von Skatenden genutzt wird und ob es in der Stadt Basel genug andere Möglichkeiten zum Skaten gibt. Offen ist überdies, ob die Szene überhaupt einen organisierten Ersatz wünscht oder nicht. Die UVEK erwartet, dass die Verwaltung die von der Umnutzung der Dachfläche des IWB-Unterwerks Betroffenen aktiv darüber informiert, warum diese Fläche in Zukunft nicht mehr zur Verfügung steht, und wo es alternative Angebote gibt.

2.5 Finanzierung und Kostenteiler

Das Projekt Margarethenverbindung betrifft hauptsächlich Boden des Kantons Basel-Stadt, zu einem kleinen Teil aber auch Boden des Kantons Basel-Landschaft. Die beiden Regierungen haben deshalb dem Territorialprinzip folgend eine Finanzierung zu 95% durch den Kanton Basel-Stadt und zu 5% durch den Kanton Basel-Landschaft beschlossen. Die Gesamtausgaben sind auf 18.2 Mio. Franken veranschlagt. Der Bund übernimmt aus dem Agglomerationsprogramm 6.8 Mio. Franken. Von den verbleibenden 11.4 Mio. Franken gehen 10.8 Mio. Franken zu Lasten des Kantons Basel-Stadt und 0.6 Mio. Franken zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft.

Die Fachleute aus dem Bau- und Verkehrsdepartement haben gegenüber der UVEK festgehalten, dass die Finanzierung von neuen, die Kantonsgrenze überschreitenden Tram- und Businfrastrukturen sowie deren baulicher Unterhalt gemäss der Vereinbarung über die BVB und die BLT grundsätzlich nach dem Territorialprinzip erfolgt. Der Kanton Basel-Stadt werde in Zukunft über die Abgeltungsrechnung zwischen den BVB und der BLT insofern von der Margarethenverbindung «profitieren», als sich die von der BLT im Kanton Basel-Stadt transportierte Fahrgastzahl erhöht. Der dem Grossen Rat am 28. August 2026 zugestellte *Ratschlag Vereinfachung der Finanzflüsse im Tarifverbund Nordwestschweiz* ändert daran nichts.

Die UVEK hat auch den Umstand diskutiert, dass bei der ersten Auflage des Projekts eine hälftige Kostenteilung zwischen den beiden Kantonen vorgesehen war, nun aber das Territorialprinzip zur Anwendung kommen soll. Sie stuft die Anwendung des Territorialprinzips bei kantonsübergreifenden Verkehrsprojekten als grundsätzlich richtig und als einfacher erklärbar als jeder andere Finanzierungsschlüssel ein. Sie stellt allerdings fest, dass die beiden Regierungen nicht nur bei der Erstauflage der Margarethenverbindung, sondern auch bei anderen Projekten wie dem Zubringer Bachgraben und dem Tram Bachgraben davon abgewichen sind. In der UVEK wurde deshalb die fehlende Linie bemängelt und der Vorwurf geäussert, die beiden Regierungen orientierten sich je nach erwarteten politischen Mehrheiten am Territorialprinzip oder wichen von diesem ab.

Die UVEK stellt fest, dass der Grosse Rat den Finanzierungsschlüssel nicht verändern kann. Vor dem Hintergrund der obigen Argumente ist in der UVEK ein Antrag auf Rückweisung des Geschäfts gestellt worden, verbunden mit dem Auftrag an den Regierungsrat, mit dem Kanton Basel-Landschaft einen Finanzierungsschlüssel auszuhandeln, der es beiden Parlamenten ermöglicht, sich zur Margarethenverbindung zu äussern. Dann könnte auch in beiden Kantonen das Referendum ergriffen werden.

Die UVEK hat den Rückweisungsantrag mit 9:3 Stimmen abgelehnt. Auch die Mehrheit der Kommission kann zwar die obige Argumentation nachvollziehen, erachtet aber die Anwendung des Territorialprinzips als richtig. Es wäre nicht adäquat, könnte der Kanton Basel-Landschaft ein Projekt verhindern, das zu 95% Territorium des Kantons Basel-Stadt betrifft. Aus den in diesem Bericht genannten Gründen ist die Margarethenverbindung für den Kanton Basel-Stadt von grossem Nutzen und die damit verbundenen Ausgaben sind deshalb höchst sinnvoll investiertes Geld. Mit wenigen Metern an neuen Schienen entsteht ein grosser Nutzen für das gesamte Tramnetz.

Mit 8:4 Stimmen abgelehnt hat die UVEK einen Antrag, das Geschäft aufgrund seiner Bedeutung dem obligatorischen Referendum zu unterstellen, um die Meinung der Bevölkerung abzuholen. Eine Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass keine Veranlassung besteht, vom üblichen demokratischen Weg abzuweichen. Der Grosse Rat entscheidet in Vertretung der Bevölkerung. Ist man mit einem Entscheid nicht einverstanden, ist dazu das Referendum vorgesehen.

Die UVEK hat sich erkundigt, ob der Bundesbeitrag angesichts der Tatsache, dass die Plangenehmigungsverfügung aus dem Jahr 2019 stammt, verfallen könnte. Dies ist gemäss erhaltener Antwort nicht zeitnah der Fall. Auch ein Referendum würde die Bundesgelder nicht gefährden.

2.6 Anpassung Grossratsbeschluss

Die UVEK hat festgestellt, dass die Finanzierung der Margarethenverbindung über die vom Grossen Rat am 19. September 2012 genehmigte Rahmenausgabenbewilligung für den Tramnetzausbau erfolgen soll, dies im Entwurf des Grossratsbeschlusses aber nicht festgehalten ist. In Abstimmung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement hat sie den Grossratsbeschluss deshalb ohne Gegenstimme entsprechend angepasst. Der Beschluss lautet damit wie folgt (ergänzter Teil unterstrichen):

- Fr. 7'015’000 für die Umgestaltung des Margarethenstichs zwischen den Haltestellen Margarethen und Dorenbach <u>zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz</u>, 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<u>, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz,</u> Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20096)
- Fr. 6'423’000 für neue Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, <u>Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz</u>, Investitionsbereich IB3, als Darlehen an die BVB (Pos. 6018.999.05007)

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:3 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 28. Oktober 2026 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaela Hanauer
Kommissionspräsidentin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbindung; PARTNERSCHAFTLICHES GESCHÄFT

(vom ……..)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 26.0224.01 des Regierungsrats vom 11. März 2026 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 26.0224.02 vom 28. Oktober 2026:

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 zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz, 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, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20096)
   - Fr. 6'423’000 für neue Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz, 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)
   - 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 unterliegt dem Referendum.