



An den Grossen Rat

13.1889.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 8. Dezember 2014

Kommissionsbeschluss vom 26. November 2014

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich**

Inhalt

1. Ausgangslage	3
2. Erörterungen der UVEK	3
3. Kosten und Nutzen	4
3.1 Investitionskosten.....	4
3.2 Nutzen-/Kosten-Verhältnis	5
3.3 Betriebskosten	5
4. Tramnetz	6
5. Fahrgastfrequenzen	7
6. Verkehrsführung	8
6.1 Knoten Margarethen (Binningerstrasse/Baslerstrasse)	8
6.2 Knoten Dorenbach Ost.....	8
6.3 Gleisbogen in die Güterstrasse.....	11
7. Diskussion	11
8. Fazit und Antrag	12

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag eine neue Tramverbindung zwischen den bestehenden Tramhaltestellen Dorenbach (Linien 10, 17) und Margarethen (Linie 2) via den Margarethenstich. Es handelt sich dabei um ein Teilstück des Tramnetzes 2020, dem der Grosse Rat mit der Zustimmung zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) am 19. September 2012 im Grundsatz zugestimmt hat.

Die neue Verbindung mit der Tramlinie 17 über den Margarethenstich schafft eine direkte und gegenüber heute schnellere und attraktivere Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB und darüber hinaus via Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof. Auf dem Streckenabschnitt zwischen den beiden Bahnhöfen ersetzt die neue Tramlinie 17 gemäss vorgesehenem Konzept die bisherige Tramlinie 1, die von Montag bis Freitag morgens und abends über den Bahnhof Basel SBB hinaus verlängert wird (im folgenden Einsatzlinie 1E genannt).

Es resultiert aus der neuen Streckenführung ein Zeitgewinn von vier bis fünf Minuten zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB. Die Züge sowie die Busse zum Flughafen und zur Universität können so schneller erreicht werden. Aktuelle Berechnungen mit dem Verkehrsmodell prognostizieren, dass die Tramlinie 17 nach der Inbetriebnahme des Margarethenstichs im Zeithorizont 2025 rund 8'500 Fahrgäste pro Tag¹ befördern wird. Der Anteil Neuverkehr (Umsteiger von MIV auf ÖV und neu generierte Fahrten) beträgt um die 600 Fahrgäste pro Tag². Die Linie 17 soll vorerst wie bereits heute nur zu den Hauptverkehrszeiten verkehren, später aber aufgrund des erwarteten Nachfrageanstiegs zur Ganztageslinie werden. Der neue Streckenabschnitt über den Margarethenstich bringt neben der Beschleunigung auch eine Erhöhung der Netzflexibilität. Zusätzlich wird die Innerstadt durch den Wegfall der Linie 17 entlastet.

Projektbedingt und auch aufgrund der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen die beiden Haltestellen Dorenbach und Margarethen angepasst werden. Durch die Lage der neuen Gleisinfrastruktur im Margarethenstich muss auch der Verkehrsknoten Dorenbach Ost umgestaltet werden.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend 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* (13.1889.01) am 19. März 2014 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 26. Februar, 2. April, 16. April, 14. Mai, 18. Juni, 20. August und 26. November 2014 mit diesem Geschäft auseinandergesetzt und dazu jeweils die Verantwortlichen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement sowie zu einer der Sitzungen auch die Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft beigezogen. Den vorliegenden Bericht hat sie am 26. November 2014 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Am intensivsten hat die UVEK die finanziellen Auswirkungen des Projekts auf den Kanton Basel-Stadt sowie die neue Verkehrsführung am Verkehrsknoten Dorenbach Ost diskutiert. Auch die erwarteten Fahrgastfrequenzen und die mit der neuen Tramverbindung verbundenen Auswirkungen auf das Tramnetz wurden eingehend erörtert. Die eigentliche Neubaustrecke für das Tram war hingegen weniger Gegenstand der Diskussionen.

Grossmehrheitlich hat sich die UVEK hinter das Projekt gestellt und den darin prognostizierten Mehrwert für den ÖV in und nach Basel positiv beurteilt. Kritik am Projekt erwuchs in erster Linie aus der Skepsis gegenüber einer tatsächlichen Angebotsverbesserung (sind die neu angebote-

¹ Fahrgäste auf der Linie 17 pro Tag (Ganztageslinie) im Querschnitt Margarethenstich. Zum Vergleich: Heute beträgt die Querschnittsbelastung auf der Linie 17 zwischen Zoo und Dorenbach 3'600 Fahrgäste pro Tag.

² Die Angaben beruhen auf den Neuberechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses vom August 2014 (vgl. Kapitel 3.1).

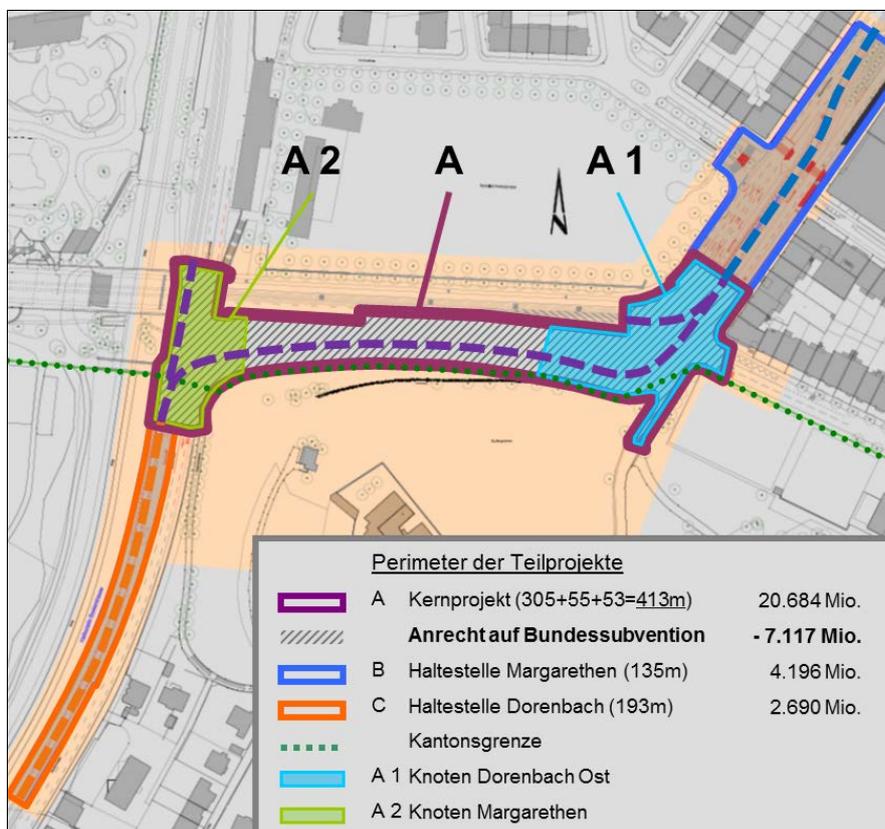
nen, umsteigefreien Verbindungen höher zu gewichten als die entfallende Direktverbindung in die Innerstadt?). Auch die vorgeschlagenen neuen Verkehrsführungen für den MIV und den Veloverkehr fanden nicht ungeteilten Zuspruch. Die anfängliche Skepsis, ob die Kosten zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bei einem Anteil von je 50% gerecht verteilt sind, wurde hingegen durch ein neues Finanzierungsangebot aus dem Kanton Basel-Landschaft (vgl. Kapitel 3.1.) zerstreut. Dieses sieht eine Übernahme von zwei Dritteln der Kosten des Kernprojekts (vgl. Abbildung 1) durch den Kanton Basel-Landschaft vor.

3. Kosten und Nutzen

3.1 Investitionskosten

Im Jahr 2010 haben die beiden Basel je CHF 320'000 für ein Vorprojekt für den Margarethenstich gesprochen. Die Gesamtkosten des vorliegenden Projekts betragen CHF 27.2 Mio., wovon CHF 4.2 Mio. auf die Anpassungen des Perimeters rund um die Haltestelle Margarethen und CHF 2.3 Mio. auf die Haltestelle Dorenbach entfallen. Diese Anpassungskosten werden gemäss Territorialprinzip vom jeweiligen Kanton getragen (vgl. Kapitel 3.2). Die Kosten von CHF 20.7 Mio. für das 305 Meter lange „Kernprojekt“ zwischen den beiden Haltestellen werden gemäss eines im Verlauf der Kommissionsberatung vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft eingebrachten Vorschlags im Verhältnis ein Drittel (Kanton Basel-Stadt) zu zwei Drittel (Kanton Basel-Landschaft) geteilt. Sie beinhalten auch die Anpassungen an den Knoten Dorenbach Ost und Margarethen an der Binneringerstrasse (insgesamt 413 Laufmeter Gleis). Der Kostenteiler ist deshalb bemerkenswert, weil der Projektperimeter fast gänzlich auf baselstädtischem Gebiet liegt. Nach dem üblicherweise geltenden Territorialprinzip müsste das Vorhaben grossmehrheitlich vom Kanton Basel-Stadt finanziert werden. Unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung des Tramnetzes 2020 ergeben sich für die beiden Kantone klare Vorteile. Am meisten profitiert von der neuen Verbindung das Leimental. Daher erscheint der angepasste Kostenteiler sinnvoll und fair.

Abbildung 1: Kostenaufteilung im Projektperimeter



Das Kernprojekt wird mit maximal CHF 7.1 Mio. aus dem Infrastrukturfonds des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms der ersten Generation gefördert, was 34% der Baukosten entspricht. Dass der Förderbeitrag nicht wie üblich 40% beträgt, ist darauf zurückzuführen, dass bei der Projekteingabe im Jahr 2005 mit Gesamtkosten von CHF 17 Mio. gerechnet worden ist und diese für den Bundesbeitrag als Berechnungsgrundlage dienen. Die Anpassung der Haltestellen war bei der Vorstudie (Kostengenauigkeit +/- 30%) nicht Bestandteil der Kostenberechnung und hatte auf die Kostenentwicklung des Kernprojekts auch keinen direkten Einfluss. Die Kostensteigerung von CHF 17.0 Mio. auf CHF 20.7 Mio. (+21%) ist auf genauere Erkenntnisse bei den Kosten für die Gleise und Weichenanlagen sowie die Lichtsignalanlagen zurückzuführen.

Auf die Höhe der Projektkosten wurde in der UVEK eingehend eingegangen. Die CHF 4.2 Mio. für die Anpassung der Haltestelle Margarethen setzen sich primär aus den projektbedingten Anpassungen inklusive der behindertengerechten Ausgestaltung und der daraus resultierenden leichten Verlängerung in Richtung Norden zusammen. Durch die Neuaufteilung des Strassenquerschnitts können neu zwei Velostreifen eingeführt werden.

Die Kosten pro Gleisometer betragen beim Margarethenstich bei Gesamtkosten von CHF 27.2 Mio. inkl. der Haltestellenanpassungen knapp CHF 37'000 (Kernprojekt 413 Meter; Haltestelle Margarethen 135 Meter; Haltestelle Dorenbach 193 Meter, gesamthaft 741 Meter). Der Bundesmittelwert für Tramprojekte mit Doppelspur und Anpassung des Strassenraums ohne Kunstbauten beträgt CHF 45'000, für Tramprojekte mit Kunstbauten CHF 70'000. Das Tram Erlenmatt hätte inklusive Kunstbauten CHF 64'000 pro Gleisometer gekostet. Der Margarethenstich ist also nicht überproportional teuer.

Der Finanzierungsbeitrag des Bundes wird vor Baubeginn mittels einer Leistungsvereinbarung verbindlich bestätigt. Da es sich um ein partnerschaftliches Projekt handelt, ist die Zustimmung der Parlamente von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie bei allfälligen Referenden der Stimmberechtigten erforderlich.

3.2 Nutzen-/Kosten-Verhältnis

Das Nutzen-/Kosten-Verhältnis wurde in der UVEK ebenfalls thematisiert. Gemäss Grossratsbeschluss zum Tramnetz 2020 muss für jedes Teilstück die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Eine 2007 vom Kanton Basel-Landschaft durchgeführte Studie schätzte diesen Faktor beim Margarethenstich auf 9. Man ging damals allerdings von tieferen Investitionskosten und einem noch grösseren Fahrzeitgewinn aus. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat daher im August 2014 auf Wunsch der UVEK eine grobe Neuberechnung des Nutzen-/Kosten-Faktors in Auftrag gegeben. Er liegt gemäss diesen Berechnungen bei einer Ganztagesverbindung bei 2 (vgl. Anhang I) und auch bei einem Betrieb nur zu den Hauptverkehrszeiten noch über 1 (vgl. Anhang II). Dies bestätigt die Wirtschaftlichkeit des Streckenabschnitts bzw. des geplanten Angebots.

3.3 Betriebskosten

Die UVEK hat sich eingehend mit der komplexen Aufteilung der Betriebskosten kantonsüberschreitender Tramlinien auseinandergesetzt. Die Abgeltungsmodalitäten zwischen den beiden Basel gehen auf einen Staatsvertrag aus dem Jahr 1982 zurück. Der Staatsvertrag hält im Grundsatz fest, dass im Trambereich die Leistungen auszugleichen sind – die BVB also gleich viele Leistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft erbringen sollten wie die BLT auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Im Februar 2014 haben die beiden Regierungen in Zusammenhang mit der künftigen Betriebsführung im Margarethenstich einen Zusatz dazu beschlossen. In dieser Zusatzvereinbarung beschränken die Regierungen den maximalen Leistungsüberhang auf 5% des Gesamtvolumens.

Der Kanton Basel-Stadt bestellt alle von den BVB, der Kanton Basel-Landschaft alle von der BLT erbrachten Leistungen – auch jene ausserhalb des eigenen Kantons. Die Abgeltung dafür wird im Voraus zwischen dem Kanton (Besteller) und der Transportunternehmung (Leistungserbringerin) vereinbart. Für jede kantonsüberschreitende Linie wird rückwirkend das Netto-Defizit für den Ab-

schnitt auf dem Gebiet des Nachbarkantons berechnet. Für die Berechnung massgebend sind die Kostensätze jenes Betriebs, der mehr Leistungen im anderen Kanton erbringt. Dies ist derzeit beim Tram die BLT, beim Bus die BVB. Die Einnahmen der Linien können territorial zugeschrieben werden. Ausgeglichen wird der Saldo über alle betroffenen Tram- und Buslinien.

Mit Eröffnung des Margarethenstichs verändern sich die Betriebskosten im Kanton Basel-Landschaft nicht, da sich die Fahrleistungen im Leimental nicht verändern. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt dürfte die neue Tramlinie 17 netto CHF 100'000 mehr kosten. Statt durch die Innenstadt bis zur Schiffflände wird das Tram über die Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof geführt. Dafür fällt die Tramlinie 1E dahin, was bei der BVB zu Einsparungen von CHF 400'000 führt. Der Erhöhung der Abgeltung an den Kanton Basel-Landschaft steht die Einsparung bei der Leistungsbestellung des Kantons an die BVB gegenüber. Wird der Wegfall der Verdichtung des Angebots der Tramlinie 8 durch die Linie 17 in den Hauptverkehrszeiten am Abend zwischen Schiffflände und Wiesenplatz durch eine Verlängerung der Linie 16 aufgefangen, steigen die Betriebskosten bei den BVB. Während die Abgeltungen des Kantons Basel-Stadt an die Mehrleistungen der BLT auf der Basis von Vollkosten erfolgen, rechnen sich die Einsparungen der BVB resp. die Zusatzkosten für eine allfällige Verlängerung der Linie 16 auf der Basis von Grenzkosten. Da der Kanton Basel-Stadt alleiniger Besteller der Leistungen bei den BVB ist, bezahlt er den gesamten Fixkostenblock. Veränderungen der Leistungsmasse im vorliegenden Umfang führen zu keinen Einsparungen bei den Fixkosten, weshalb sowohl Einsparungen als auch geringfügige Mehrleistungen lediglich Auswirkungen auf die Grenzkosten (Fahrzeug-Kilometerkosten, Fahrpersonal) haben.

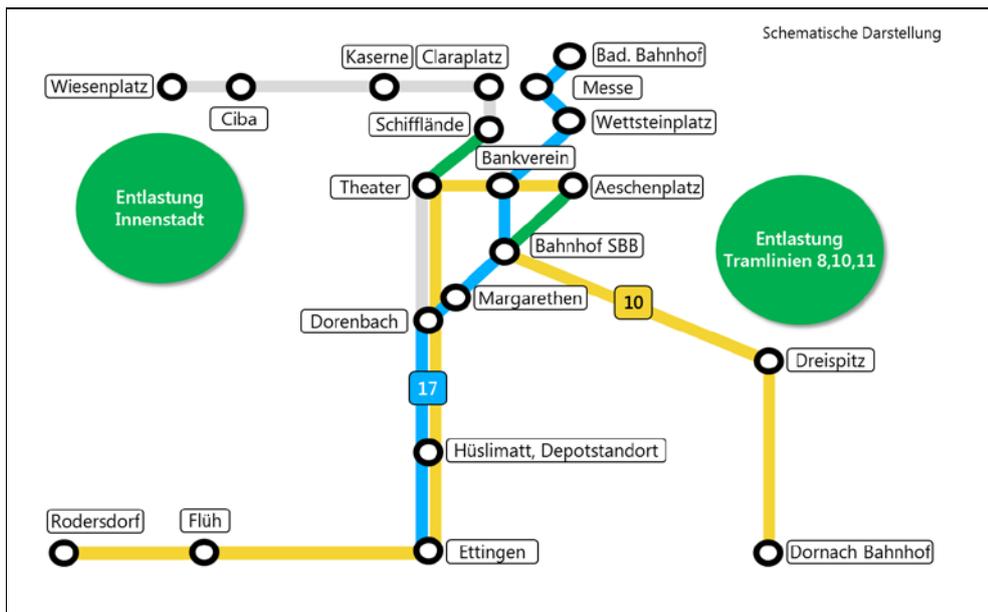
4. Tramnetz

Der Streckenabschnitt über den Margarethenstich ist ein wesentlicher Baustein des Tramnetzes 2020. Neben neuer Direktverbindungen und kürzerer Reisezeiten ist auch die höhere Netzflexibilität ein Vorteil: Die Tramlinie 10 kann bei einer Betriebsstörung in der Innenstadt über den Margarethenstich ausweichen.

Die UVEK hat hinterfragt, ob die Führung der Linie 17 über den schon heute vom ÖV am stärksten frequentierten Knoten Centralbahnplatz nicht zu einem Verkehrskollaps führen könnte. Die Verwaltung hat dargelegt, dass der Tramverkehr an der kritischen Querung über die Nauenstrasse nicht zunimmt, da das Tram 17 das Tram 1E ersetzen wird. Zudem ist dank den neuen Niederflurtrams ein schnellerer Aus- und Einstieg möglich, was die Aufenthaltsdauer der Trams an der Haltestelle verkürzt und so neue Kapazitäten schafft. Eine Mehrbelastung ergibt sich allerdings zwischen den Haltestellen Markthalle und Bahnhof Basel SBB sowie am Centralbahnplatz selber. BVB und BLT halten dies aber für machbar. Eine Optimierung der Lichtsignalanlage im Sinne einer Erhöhung der Kapazität ist vorgesehen.

Seitens Verwaltung wurde auch darauf hingewiesen, dass mit der neuen Tramlinie die Innenstadt in der Hauptverkehrszeit um eine Tramlinie entlastet wird. Zudem werden die Linien 8, 10 und 11, die sich zur Hauptverkehrszeit zwischen Aeschenplatz und Centralbahnplatz bezüglich Fahrgastaufkommen an der Kapazitätsgrenze befinden, entlastet. Weiter entsteht mit der neuen Tramlinie 17 an der Haltestelle Margarethen eine attraktivere Umsteigemöglichkeit auf die Buslinie 36.

Abbildung 2: Neue Linienführung Tramlinie 17



Kritisch hinterfragt wurde in der UVEK, ob zwei Gleisbögen von der Binningerstrasse in die Innere Margarethenstrasse und von der Inneren Margarethenstrasse in die Viaduktstrasse in Richtung Centralbahnplatz nicht einfacher und günstiger als die Verbindung über den Margarethenstich wäre. Gemäss Verwaltung wäre die Kurve von der Binningerstrasse in die Innere Margarethenstrasse aufgrund der Geometrie (Steigung, enge Radien) für den Regelbetrieb nur sehr schwer zu realisieren. Der Einbau einer neuen Linksabbiegemöglichkeit von der Inneren Margarethenstrasse an der Markthallenkreuzung in Richtung Bahnhof wäre nicht nur sehr kostspielig, sondern aus betriebstechnischen Gründen auch heikel. Zudem müsste ein solches Projekt gänzlich vom Kanton Basel-Stadt bezahlt werden und es könne auch nicht mit Bundesgeldern gerechnet werden. Denkbar wäre die Verbindung von der Binningerstrasse in die Innere Margarethenstrasse als Dienstgleis für Ausnahmesituationen (z.B. Fasnacht, Umleitungen), falls die Wendeschleife auf der Heuwaage einmal aufgehoben werden sollte.

In der UVEK wurde weiter erörtert, ob die Tramlinie 17 durch einen Bus ersetzt werden könnte, der den Margarethenstich ohne Gleisneubau befahren könnte. Diese Option wird von der Verwaltung aber abgelehnt, da der Bus kein Eigentrassee hätte und an diesem Ort deshalb staugefährdet wäre und zudem zu den Hauptverkehrszeiten zu wenig Kapazität aufweisen würde. Es bräuchte zwei Gelenkbusse, um ein Tram zu ersetzen. Auch die Betriebskosten wären wesentlich höher. Die Verwaltung argumentiert weiter, dass mit dem durchgehenden Doppelgleisusbau im Leimental Expressstrams möglich werden. Dies wird die Attraktivität der Tramverbindung nochmals stärken und ein höheres Passagieraufkommen generieren.

Schliesslich hat die UVEK die Frage aufgeworfen, ob ein Wegfall der Tramlinie 17 zwischen Schiffflände und Wiesenplatz in den abendlichen Hauptverkehrszeiten nicht eine ungenügende Bedienung des Klybeckquartiers bedeuten würde. Die Verwaltung hält hierzu fest, die Tramlinie 16 könne bis zum Wiesenplatz verlängert werden, sollte die Nachfrage von der Tramlinie 8 nicht gedeckt werden (vgl. Kapitel 3.2). Ob diese Massnahme notwendig wird, hängt auch von der Entwicklung der Nachfrage auf der neuen Verbindung nach Weil am Rhein ab.

5. Fahrgastfrequenzen

Eine Analyse der Fahrgastzahlen auf den Tramlinien 10 und 17 zeigt, dass die Belegung der Trams im Leimental (Linien 10 und 17) in den Spitzenstunden morgens und abends insgesamt

ungefähr 65% des Gesamttagesvolumens ausmacht. Diese Spitze wird durch die Linie 17, die nur in dieser Zeit verkehrt, aufgefangen. Die Linie 17 ist allerdings mit ungefähr 3'600 Passagieren deutlich weniger stark ausgelastet als die Linie 10 mit etwa 8'000 Passagieren. Auf der Linie 10 steigen die meisten Passagiere zwischen Theater und Centralbahnplatz, auf der Linie 17 zwischen Heuwaage und Marktplatz aus. Fahrgastbefragungen der BLT haben ergeben, dass 35% der Fahrgäste von der Verbindung über den Margarethenstich profitieren würden. Die Hälfte der Passagiere würde auf der neu geführten Linie 17 weiter als bis zum Centralbahnplatz fahren.

Für einen Grossteil der heutigen Passagiere im Leimental wirkt sich die Veränderung des Angebots nicht unmittelbar aus. Bei einem kleinen Anteil der Fahrgäste ergibt sich der Nachteil, künftig umsteigen zu müssen um zum Beispiel an den Marktplatz zu gelangen.

6. Verkehrsführung

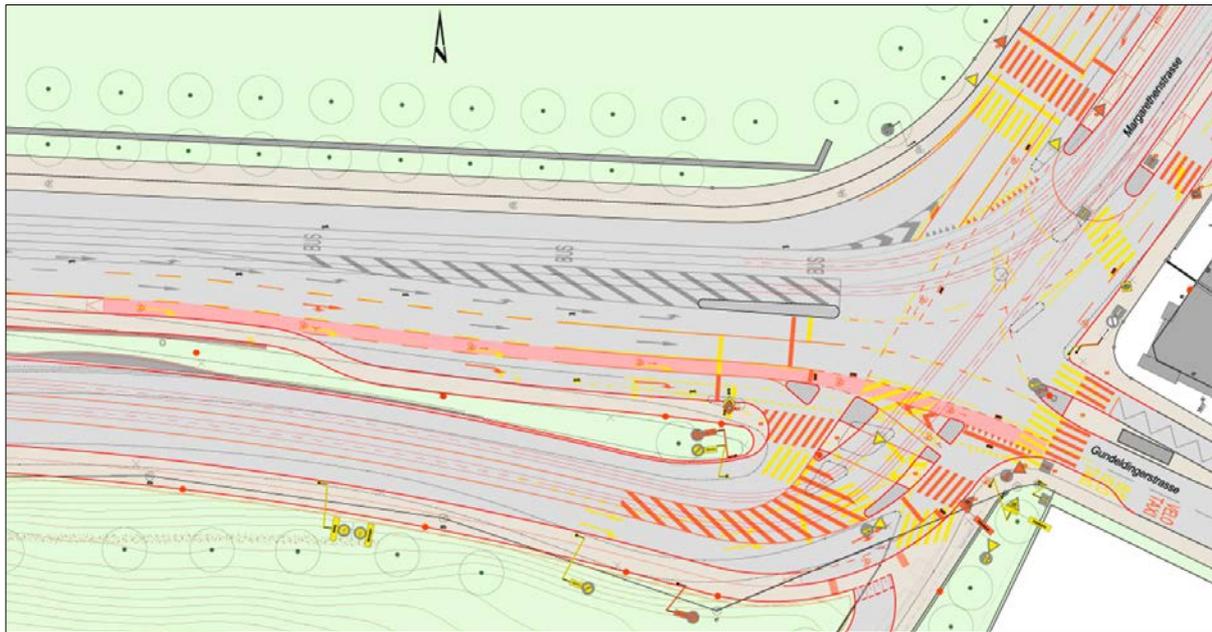
6.1 Knoten Margarethen (Binningerstrasse/Baslerstrasse)

Da das Tram 17 nach Verlassen der Haltestelle Dorenbach die Baslerstrasse respektive Binningerstrasse (Namenswechsel bei der Kantonsgrenze) queren muss, um in den Margarethenstich zu gelangen, wurde in der UVEK die Frage gestellt, ob dies nicht zu unzumutbaren Behinderungen des MIV auf dieser wichtigen Verkehrsachse führt. Die Verwaltung verneint mit dem Argument, dass die Kreuzungszeiten dank der Lichtsignalanlage (Tramsicherungsanlage, analog Kreisel Riehenring/Riehenstrasse → Rot für Individualverkehr nur bei Tramquerung) kurz gehalten werden. Eine auf mehrere Verkehrszählungen gestützte Verkehrssimulation über den gesamten Projektperimeter bestätigt dieses Argument.

6.2 Knoten Dorenbach Ost

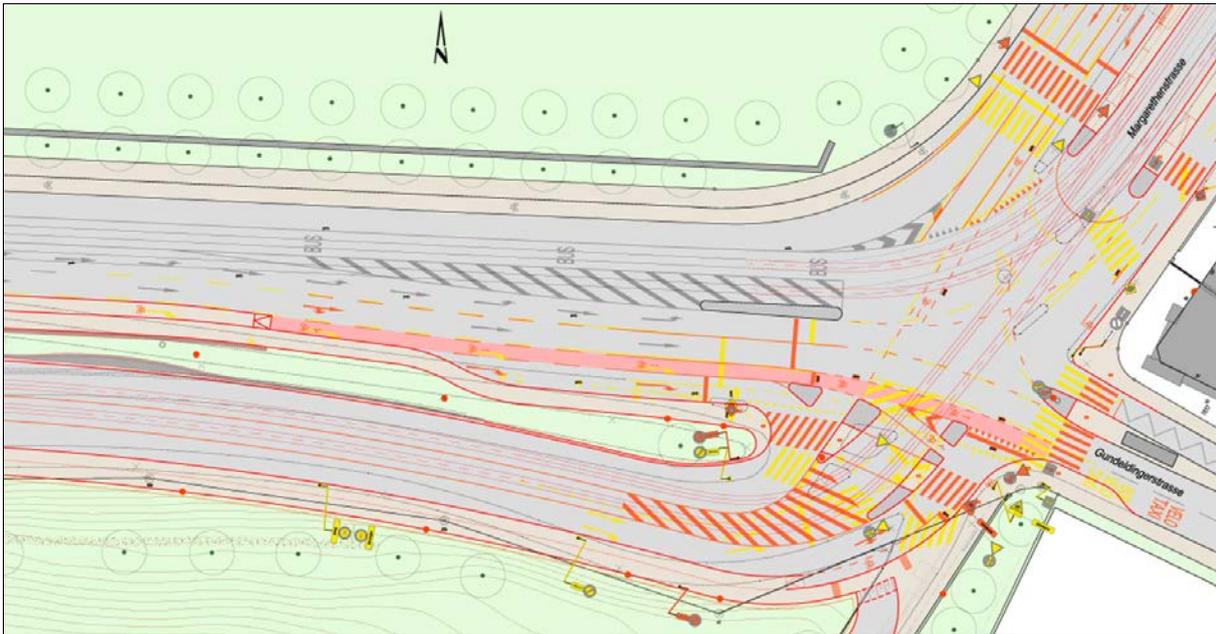
Eingehend diskutiert hat die UVEK die Verkehrsbeziehungen am Knoten Dorenbach Ost (vgl. Abbildung 3). Um Behinderungen der Tramlinie 2 in Richtung Bahnhof Basel SBB zu vermeiden sowie zur Priorisierung der Buslinie 36 soll gemäss *Anzug 08.5110.01 Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram- und Busspur auf dem Dorenbachviadukt*, von der Haltestelle Zoo Dorenbach bis zum Knoten Dorenbach-Ost eine durchgehende Tram-/Busspur markiert werden. Dadurch würde sich der Linksabbieger für den motorisierten Verkehr in die Margarethenstrasse verkürzen. Die Verwaltung lehnt dieses Anliegen ab; sie prognostiziert eine Kapazitätseinbusse beim MIV und folglich Rückstaus bis zum Dorenbachkreisel. Die Kommission folgt diesen Überlegungen.

Abbildung 3: Knoten Dorenbach Ost gemäss Ratschlag



Im Weiteren hat die UVEK intensiv über die Notwendigkeit des Rechtsabbiegers vom Dorenbachviadukt in den Margarethenstich diskutiert, der vor einigen Jahren mit der einspurigen Einfahrt in die Gundeldingerstrasse geschaffen worden ist. Der Rechtsabbieger weist heute eine sehr geringe Frequenz auf. In den Spitzenzeiten biegen maximal 19 Fahrzeuge pro Stunde ab, was einem Fahrzeug pro Grünphase entspricht. Mit der Aufhebung des Rechtsabbiegers könnte der Veloweg wie bis anhin direkt an die Kreuzung geführt werden. Dies würde allerdings bedeuten, dass ein direktes Linksabbiegen in die Margarethenstrasse, wie im Projekt vorgesehen und aus Velokreisen mehrfach angeregt, weiterhin nicht möglich wäre. Die Verwaltung argumentiert, dass auf dem Hauptverkehrsstrassennetz grundsätzlich alle Fahrbeziehungen möglich sein sollten. Darüber hinaus gilt es zu bedenken, dass ein Aufheben des Rechtsabbiegers zu Umwegfahrten durch Quartiere oder grossräumige Umfahren führt. Die Rechtsabbiegemöglichkeit für den MIV ist auch im Falle einer Sperrung einer umliegenden Strasse für die Fahrt von und nach Binningen wichtig. Weiter wird argumentiert, dass bei Umleitungen oder Bauarbeiten die Fahrbeziehung via Margarethenstich ins Leimental möglich sein soll. Obwohl der Rechtsabbieger auf Territorium Basel-Stadt liegt, müsste bei einer Aufhebung im Sinne der Partnerschaft der Kanton Basel-Landschaft nochmals begrüsst werden. Die vorgesehene Veloführung ist gemäss Verwaltung normkonform und aufgrund der geringen Zahl an Rechtsabbiegern nicht aussergewöhnlich konfliktrichtig. Die Verwaltung hat sich dennoch damit einverstanden erklärt, die Länge der Rechtsabbiegespur (vgl. Abbildung 4) zu verkürzen. Dies wirkt sich insofern positiv auf die Sicherheit der Velofahrenden aus, als ein Überfahren des Radstreifens durch den MIV kurz vor der Lichtsignalanlage mit tieferer Geschwindigkeit erfolgt. Zudem ist entsprechend den geltenden Normen eine rote Einfärbung der Velospur in ihrer ganzen Länge vorgesehen. Die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei hat den überarbeiteten Vorschlag geprüft und als sichere, an vielen Orten der Stadt bereits gut funktionierende Lösung empfohlen.

Abbildung 4: Knoten Dorenbach Ost mit modifizierter Rechtsabbiegespur in den Margarethenstich



Da sich das wartende Tram vom Margarethenstich in Richtung Stadt wegen der Steigung möglichst nahe am Knoten aufstellt, muss der Fussgängerstreifen in Richtung Norden verschoben werden. Dies bedingt, dass der indirekte Veloabbieger in die Margarethenstrasse nach Osten verschoben wird. Da die Haltelinie gegenüber dem Projekt im Ratschlag leicht nach Norden verschoben wird, verkleinert sich die Aufstellfläche für die abbiegenden Velos. Zusätzlich wird es in der Margarethenstrasse neben dem bestehenden Velo-Rechtsabbiegestreifen in Richtung Dorenbachviadukt (welcher von 1.10 Meter auf 1.50 Meter verbreitert wird) neu auch einen Velo-Linksabbiegestreifen in die Gundeldingerstrasse geben (vgl. Abbildung 5). Die UVEK hat diese Modifikationen positiv beurteilt.

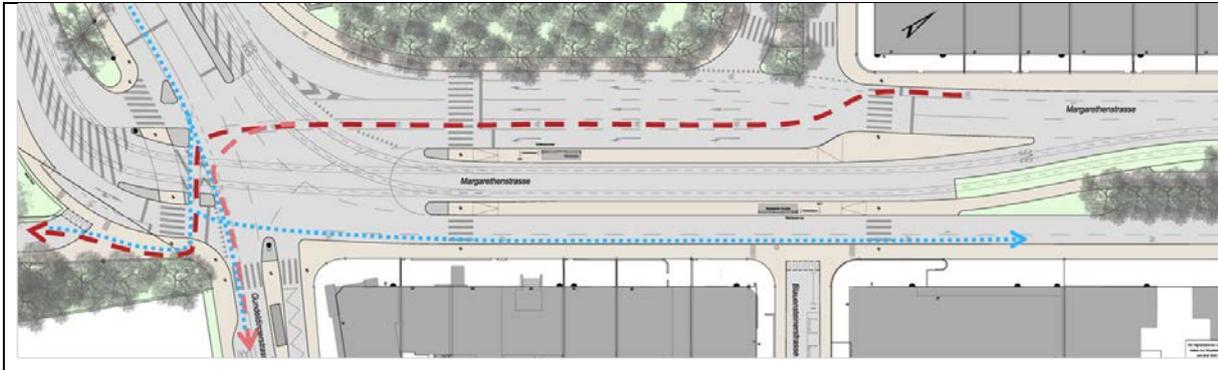
Aus Platzgründen kann in der Margarethenstrasse für die geradeaus in Richtung Margarethenstich fahrenden Velos kein eigener Velostreifen markiert werden.

Die UVEK hat auch die Veloführung von der Margarethenstrasse und dem Dorenbachviadukt in die Friedhofstrasse hinauf zum Margarethenhügel hinterfragt. Die Velofahrenden aus der Margarethenstrasse müssen den Velo-Linksabbiegestreifen links von der Geradeausspur des MIV benutzen und gelangen dann über die Furt für den indirekten Linksabbieger (Fahrbeziehung Dorenbachviadukt in die Margarethenstrasse) und dessen Aufstellfläche in den Friedhofweg. In der Margarethenstrasse stellt dies eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation dar, wo für die Velofahrenden kein eigener Velostreifen zur Verfügung steht. Möglich wird dies, weil die Haltestelle Margarethen im Strassenquerschnitt nach Osten verschoben wird. Aus Richtung Dorenbachviadukt ist die Friedhofstrasse ebenfalls via Veloführung über die Aufstellfläche am Ende des Margarethenstichs zu erreichen. Durch die Einführung des Trams im Margarethenstich wird die Verzweigung Margarethenstich / Friedhofstrasse beim Knoten neu organisiert, sodass die Friedhofstrasse für den MIV nur noch für „rechts einbiegen“ und „rechts ausbiegen“ befahren werden kann. Dies bedingt neu, dass die Velofahrenden vom Dorenbachviadukt oder der Margarethenstrasse ein kurzes Stück auf dem Trottoir fahren dürfen, um in die Friedhofstrasse zu gelangen. Die Verwaltung bezeichnet die Signalisation „Velos gestattet“ auf dem Trottoir als einen in Ermangelung besserer Alternativen gangbaren Weg.

Diese Velobeziehungen zeigen, wie kompliziert die Situation für die Velofahrenden an diesem Knoten ist. Die UVEK hat deshalb darüber auch ihre Besorgnis gezeigt, aber den Vorschlag der Verwaltung als einen Kompromiss akzeptiert.

In Fahrtrichtung Stadt kann aufgrund der Neuaufteilung des Strassenquerschnitts der heutige Velostreifen bereits ab der Gundeldingerstrasse markiert werden.

Abbildung 5: Veloführungen vom Dorenbachviadukt und Margarethenstrasse in die Gundeldingerstrasse und in die Friedhofstrasse



Zu Kritik geführt hat in der UVEK schliesslich, dass gemäss Ratschlag die Ersatzpflanzungen für die insgesamt 20 zu fällenden Bäume nicht in unmittelbarer Nähe, sondern am St. Alban-Ring erfolgen sollen. Die Verwaltung entgegnet hierzu, dass keine gesetzliche Verpflichtung zu Baumerersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe besteht. Hingegen haben diese zeitnah zu erfolgen. Da sich eine Gelegenheit für Ersatzpflanzung in unmittelbarer Nähe erst mittelfristig bei der Neugestaltung der Güterstrasse Ost im Rahmen von Strassen- und Werkleitungssanierungen anböte, wurde die vorliegende Lösung gewählt.

Auch der Ersatz der am Margarethenstich wegfallenden Grünfläche hat grundsätzlich zeitnah aber wie für Grünflächen auch gesetzlich festgelegt ortsnah zu erfolgen und wird deshalb auf dem Dach des IWB Unterwerks realisiert. Dort entsteht eine attraktive und niveaugleiche, ökologisch wertvolle Grünfläche am Rand der Pruntruermatte. Allerdings steht künftig die heutige asphaltierte Fläche auf dem Dach des IWB Unterwerks den Skateboardern nicht mehr zur Verfügung, was in der UVEK auch zu Kritik geführt hat.

6.3 Gleisbogen in die Güterstrasse

Ein weiterer Diskussionspunkt war die im *Anzug 08.5061.01 Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Schienenstück IWB Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich* geforderte Schienenverbindung von der Haltestelle IWB in die Güterstrasse. Abklärungen der Verwaltung hierzu zeigen, dass ein solcher Gleisbogen aus verschiedenen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt – im Rahmen der Erhaltungsplanung – realisiert werden sollte. Aufgrund der Anforderungen des BehiG muss die Haltestelle IWB mittelfristig vom heutigen Standort weg verschoben werden. Damit verbunden ist eine Überprüfung der Gleisführung in der gesamten Margarethenstrasse. Aufgrund von Planungen der SBB steht zudem eine Verlegung der Meret Oppenheim-Strasse im Raum. Schliesslich könnte ein Neubau der Margarethenbrücke mit direkten Zugängen zu den Gleisen zu einer Verschiebung der Haltestelle auf der Margarethenbrücke führen.

Zudem ist die Verbindung von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse kein Bestandteil des Tramnetzes 2020 und sie wird von den Fachleuten nicht als wesentlicher Bestandteil für den Ausbau des Tramnetzes angesehen.

7. Diskussion

Die Kritik innerhalb der UVEK hat sich zu Beginn der Beratung vor allem gegen die im Ratschlag vorgeschlagene finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt von 50% am Kernprojekt gericht-

tet. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat in der Folge vorgeschlagen, den Anteil des Kantons Basel-Landschaft auf zwei Drittel zu erhöhen. Dies in der Einsicht, dass die Tramstrecke vor allem den Pendlerinnen und Pendlern aus dem Leimental zu Gute käme. Diese neue Ausgangslage hat die Akzeptanz des Ratschlages in der UVEK deutlich erhöht.

Steigt die Qualität einer ÖV-Verbindung, bringt dies auch Vorteile für beide Seiten: Reduktion des MIV, bessere Anbindungen für das Gewerbe, bessere Freizeitnutzungsmöglichkeiten und bessere Erreichbarkeit von kulturellen Anlässen in der Stadt. Zudem ist wegen den Erweiterungs- und Neubauten bei der BIZ und Baloise am Bahnhof SBB und den grossen Ausbauplänen der Roche am Standort Grenzacherstrasse in Nähe des Wettsteinplatzes mit einer deutlichen Nachfragesteigerung von Trampassagieren zu diesen Haltestellen zu rechnen.

In der UVEK wurde zudem kritisiert, dass nach Inbetriebnahme des Margarethenstichs keine umsteigefreie Fahrt mehr vom Leimental in die Basler Innenstadt möglich ist. Die Verwaltung entgegnet, dass die Fahrgäste künftig mit der Tramlinie 10 im 7½ Minuten-Takt bis zur Haltestelle Heuwaage oder Theater fahren und dort auf die Tramlinien 6 oder 16 – oder am Barfüsserplatz auf weitere Linien umsteigen können. Der genannte Nachteil sei im Vergleich zur neuen Direktverbindung zum Bahnhof Basel SBB und weiter in Richtung Wettsteinplatz, Messeplatz und Badischem Bahnhof verkräftbar, weil einerseits die Kapazitäten im Tram 10 grösser werden und andererseits gemäss Fahrgastumfragen die Fahrgäste die direkte Anbindung zum Bahnhof Basel SBB wünschten. Es sei zudem zu beachten, dass bei Änderungen am vorliegenden Projekt auch der Kanton Basel-Landschaft zustimmen müsste, da es sich um ein partnerschaftliches Geschäft handelt, das im Konsens der Planungsgruppen aus beiden Kantonen erarbeitet worden ist. Dies hätte terminliche Auswirkungen zur Folge und könnte das gesamte Projekt gefährden.

8. Fazit und Antrag

Die UVEK kommt mehrheitlich zum Schluss, dass der Beschluss zum Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich in Anbetracht der Partnerschaftlichkeit dieses Geschäftes ohne Ergänzungen oder Änderungsanträge zu treffen ist. So hat sie den Antrag auf Verzicht auf den Rechtsabbieger vom Dorenbachviadukt in den Margarethenstich mit 7:5 bei einer Enthaltung abgelehnt. Weitere Anträge wurden zurückgezogen. Der Entwurf für den Grossratsbeschluss hat die UVEK entsprechend dem neuen Finanzierungsschlüssel angepasst.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 26. November 2014 einstimmig verabschiedet und ihren Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Dr. Heiner Vischer
Vizepräsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Anhang I: Neuberechnung Nutzen-/Kosten-Verhältnis bei Ganztagesbetrieb

Anhang II: Neuberechnung Nutzen-/Kosten-Verhältnis bei Betrieb zu Hauptverkehrszeiten

Anhang III: Kostenübersicht gemäss neuem Verteilschlüssel

Grossratsbeschluss

Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich – schnelle Direktverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB

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

(vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 13.1889.01 des Regierungsrats vom 12. Februar 2014 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 13.1889.02 vom 24. November 2014:

Vorbehältlich der Bewilligung des Anteils Basel-Landschaft am Kernprojekt Margarethenstich durch den Landrat Basel-Landschaft den Gesamtbetrag für Basel-Stadt von Fr. 11'384'500 für den Bau und die Projektierung einer Gleisverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen sowie deren Anpassung und behindertengerechten Ausführung zu bewilligen. Der Gesamtbetrag beinhaltet ebenfalls die Vorfinanzierung des Bundesbeitrages von derzeit geschätzten Fr. 2'372'000 (Anteil BS), der davon in Abzug zu bringen ist. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 4'075'000 (Fr. 2'643'000 Kernprojekt, Fr. 1'432'000 Haltestelle Margarethen) neue Ausgaben für den Neubau der Tramverbindung Margarethenstich Teil Strassenumgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (Tiefbauamt, Position 6170.100.20025, Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0)
- Fr. 4'490'000 (Fr. 2'518'000 Kernprojekt, Fr. 1'972'000 Haltestelle Margarethen) neue Ausgaben für den Neubau der Tramverbindung Margarethenstich Teil Gleisbau zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (BVB, Position 6618.500.54311, Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0)
- Fr. 2'676'000 (Fr. 1'884'000 Kernprojekt, Fr. 792'000 Haltestelle Margarethen) gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen. (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)
- Fr. 19'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds. (Generalsekretariat, Pos. 6010.100.00043)
- Fr. 1'500 wiederkehrend für den Unterhalt und Reinigung der neuen Strassenflächen, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt, Stadtreinigung, Pos. 6178501/314).
- Fr. 13'000 wiederkehrend für den Unterhalt der neuen Kunstbauten, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Tiefbauamt, Pos. 6178270/314)
- Fr. 110'000 wiederkehrend für den Unterhalt der Gleisanlagen durch die BVB, zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Anhang I: Neuberechnung Nutzen-/Kosten-Verhältnis bei Ganztagesbetrieb

Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Betrachtung Margarethenstich Kernprojekt ohne Haltestellen «Ganztageslinien»		
Indikatoren	Kosten/Nutzen [Veränderungen ggü. REF in Mio. CHF/a]	Bemerkungen, wichtigste Annahmen
Nutzen		
Ökologie		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luftschadstoffemissionen ▪ Treibhausgasemissionen 	<i>nicht quantifiziert</i>	vernachlässigbar; gemäss EBP-Studie liegt der Anteil am Gesamtnutzen im Bereich von 3%
Wirtschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebskosten Tram (inkl. Energie) ▪ Unterhaltskosten Infrastruktur ▪ Reisezeitgewinne Stammverkehr ▪ Nutzen Mehrverkehr 	<p>0</p> <p>-0.135</p> <p>1.700</p> <p>0.200</p>	<p>Die Umlegung der Li 17 zusammen mit der Einstellung der HVZ-Kurse Linie 1 Bhf. SBB – Bad. Bhf. ist netto Betriebskostenneutral ((inkl. allfälliger Verlängerung Li 16 Schiffflände - Wiesenplatz)</p> <p>ca. 0.5% der Investitionen</p> <p>4-5 Minuten Fahrzeitverkürzung Leimental – Bhf. SBB; Reisezeitgewinn pro Jahr: 110'000 Pers.-Stunden; Zeitkostenansatz 15.54 CHF/h</p> <p>entspricht dem zusätzlichen Markterlös infolge Neuverkehr (+0.2 Mio. Fahrgäste/Jahr mit durchschn. Markterlös von 1.00 CHF/Fahrt)</p>
Gesellschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unfälle 	<i>nicht quantifiziert</i>	vernachlässigbar; gemäss EBP-Studie liegt der Anteil am Gesamtnutzen im Bereich von 3%
Summe Nutzen	1.765	
Kosten		
Wirtschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investitionen (Annuität) 	-0.890	Kernprojekt: 20.68 Mio. CHF, Haltestellenanpassungen BehiG Dorenbach und Margarethen nicht berücksichtigt; Zinssatz 3%, Abschreibungsdauer 40 J.
Summe Kosten	-0.890	
Nutzen-Kosten-Vergleich		
Nutzen-Kosten-Differenz	0.875	
Nutzen-Kosten-Faktor	2.0	

Anhang II: Neuberechnung Nutzen-/Kosten-Verhältnis bei Betrieb zu Hauptverkehrszeiten

Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Betrachtung Margarethenstich Kernprojekt ohne Haltestellen «zu Hauptverkehrszeiten»		
Indikatoren	Kosten/Nutzen [Veränderungen ggü. REF in Mio. CHF/a]	Bemerkungen, wichtigste Annahmen
Nutzen		
Ökologie		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luftschadstoffemissionen ▪ Treibhausgasemissionen 	<i>nicht quantifiziert</i>	vernachlässigbar; gemäss EBP-Studie liegt der Anteil am Gesamtnutzen im Bereich von 3%
Wirtschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebskosten Tram (inkl. Energie) ▪ Unterhaltskosten Infrastruktur ▪ Reisezeitgewinne Stammverkehr ▪ Nutzen Mehrverkehr 	<p>0</p> <p>-0.135</p> <p>1.00</p> <p>0.200</p>	<p>Die Umlegung der Li 17 zusammen mit der Einstellung der HVZ-Kurse Linie 1 Bhf. SBB – Bad. Bhf. ist netto Betriebskostenneutral ((inkl. allfälliger Verlängerung Li 16 Schifflande - Wiesenplatz)</p> <p>ca. 0.5% der Investitionen</p> <p>4-5 Minuten Fahrzeitverkürzung Leimental – Bhf. SBB; Reisezeitgewinn pro Jahr: 64'000 Pers.-Stunden; Zeitkostenansatz 15.54 CHF/h</p> <p>entspricht dem zusätzlichen Markterlös infolge Neuverkehr (+0.2 Mio. Fahrgäste/Jahr mit durchschn. Markterlös von 1.00 CHF/Fahrt)</p>
Gesellschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unfälle 	<i>nicht quantifiziert</i>	vernachlässigbar; gemäss EBP-Studie liegt der Anteil am Gesamtnutzen im Bereich von 3%
Summe Nutzen	1.065	
Kosten		
Wirtschaft		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investitionen (Annuität) 	-0.890	Kernprojekt: 20.68 Mio. CHF, Haltestellenanpassungen BehiG Dorenbach und Margarethen nicht berücksichtigt; Zinssatz 3%, Abschreibungsdauer 40 J.
Summe Kosten	-0.890	
Nutzen-Kosten-Vergleich		
Nutzen-Kosten-Differenz	0.175	
Nutzen-Kosten-Faktor	1.2	

Anhang III: Kostenübersicht gemäss neuem Verteilschlüssel

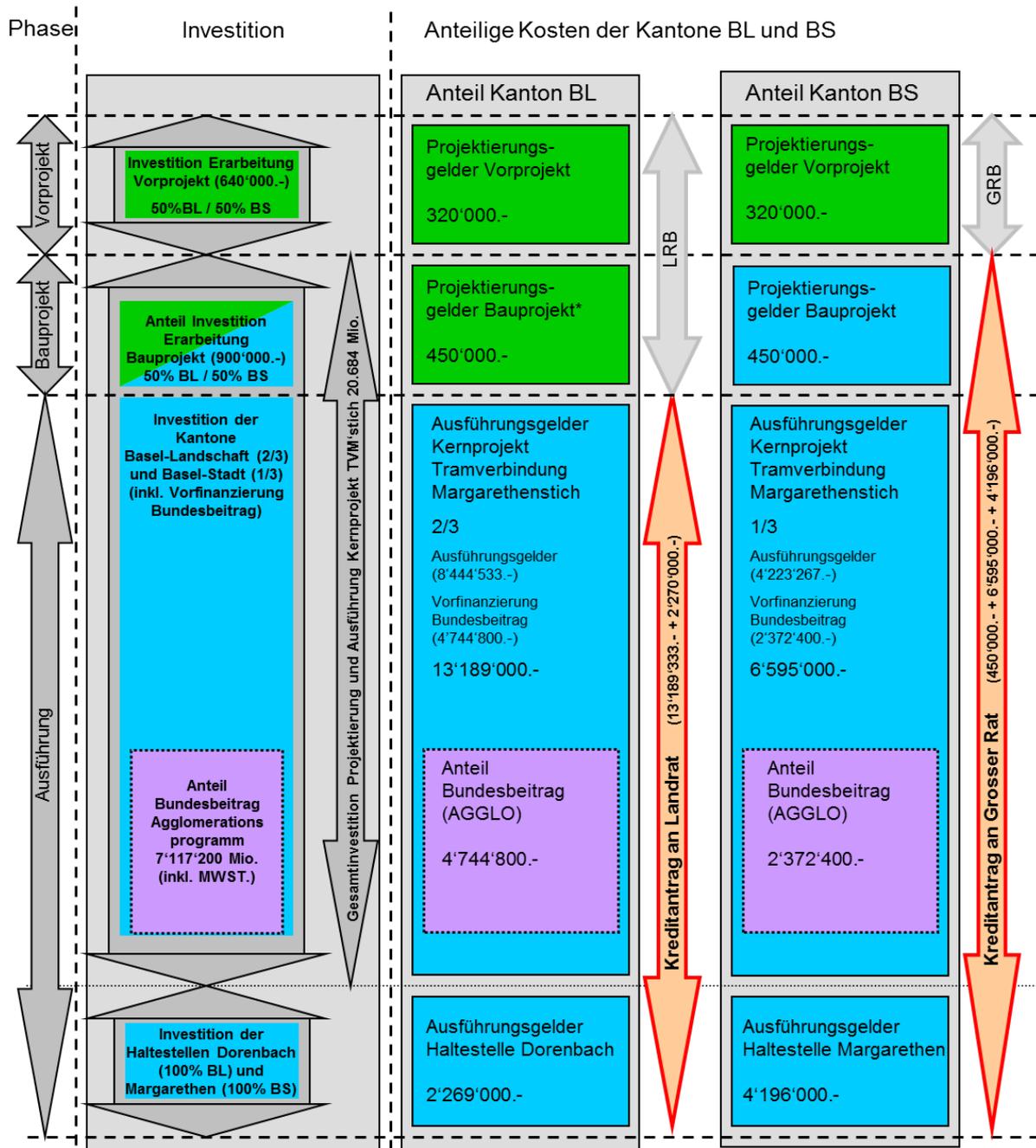
Ersatz des Kapitels 6.2 des Ratschlags

6.2 Kosten

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

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

Die Regelung der Aufteilung der Kosten zwischen den Kantonen hat sich gegenüber der Beschreibung im Ratschlag, Kap. 4.5.2 verändert. Die Finanzierung des „Kernprojektes“ erfolgt nach dem neu vereinbarten Schlüssel 1/3 zu Lasten Kanton Basel-Stadt und 2/3 zu Lasten Kanton Basel-Landschaft. Die Kosten für das Bauprojekt werden nach wie vor je hälftig (2 mal 450'000.-) geteilt. Die folgende schematische Darstellung soll der besseren Verständlichkeit der Kostenzusammenhänge dienen.



- LRB Landratsbeschluss Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010
- GRB Grossratsbeschluss Nr. 10/50/34.1G vom 16. Dezember 2010
- Durch LRB / GRB bereits gesprochene Gelder
- Durch Kreditantrag an LR / GR zu beantragende Gelder
- Bundesbeitrag gemäss Agglomerationsprogramm
- * Projektierungsgelder Bauprojekt BL bereits mit LRB Nr. 2177 gesprochen, in Gesamtinvestitionen von 20.684 Mio. enthalten.

6.2.1 Kostenverteiler Basel-Stadt/Basel-Landschaft

Für die Projektierung und den Bau der Tramverbindung Margarethenstich und die erforderlichen Anpassungen an den angrenzenden Haltestellen fallen gesamthaft Ausgaben in Höhe von 27,149 Mio. Franken ($\pm 20\%$) an. Das Tramprojekt wird mit maximal 6,59 Mio. Franken (exkl. MWSt., exkl. Teuerung) bzw. 7,117 Mio. Franken (inkl. MWSt., exkl. Teuerung zum Stand Oktober 2005) vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation subventioniert. Gemäss neuem Verteilschlüssel wird das Projekt für Basel-Stadt mit 2,197 Mio. Franken (exkl. MWSt., exkl. Teuerung) bzw. 2,372 (inkl. MWSt., exkl. Teuerung zum Stand Oktober 2005) subventioniert. Die Subventionssumme des Bundes wird den Kantonen gemäss neuverhandeltem Verteilschlüssel (1/3 BS, 2/3 BL) zu Gute geschrieben. Daraus ergibt sich folgende Kostenübersicht:

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

Die Kosten dafür setzen sich wie folgt zusammen:

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

Gemäss der neuen Finanzierungsvereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft teilen sich die Kosten für die Infrastruktur folgendermassen zwischen den Kantonen auf:

Fr. 11.241 Mio. Kanton BS, davon:

- Fr. 7.045 Mio. Kosten brutto für die neue Infrastruktur im Margarethenstich**
- Fr. 6.595 Mio. Ausführungsgelder Kernprojekt
- Fr. 0.450 Mio. Projektierungsgelder Bauprojekt
- Fr. 4.196 Mio. Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Margarethen“

Fr. 15.908 Mio.³ Kanton BL, davon:

- Fr. 13.639 Mio. Kosten brutto für die neue Infrastruktur im Margarethenstich**
- Fr. 13.189 Mio. Ausführungsgelder Kernprojekt
- Fr. 0.450 Mio. Projektierungsgelder Bauprojekt
- Fr. 2.269 Mio. Kosten für die Anpassung der Haltestelle „Dorenbach“

³ Hinweis: Die genannten 13.639 Mio. Franken setzen sich zusammen aus 13.189 Mio. Franken (Ausführungsgelder Kernprojekt) + 0.450 Mio. Franken (Projektierungsgelder Bauprojekt). Basel-Landschaft hat mit dem LRB Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010 die Projektierungsgelder Bauprojekt (0.450 Mio. Franken) bereits gesprochen, diese werden beim anstehenden Landratsbeschluss (nach Beendigung des Bauprojektes) nicht beantragt. Die obenstehende Summe von 15.908 Mio. Franken wird sich somit beim Kreditantrag an den Landrat um 0.450 Mio. Franken auf 15.458 Mio. Franken reduzieren (siehe Grafik Seite 32 bzw. Kap. 6.2.5.1, S. 39).

6.2.2 Übersicht über die Gesamtkosten

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

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

Gesamtkosten BL und BS Kernprojekt	20'684'000
Basel-Landschaft	
<i>2/3-Anteil BL, Kosten Kernprojekt Tramverbindung M'stich</i>	-13'639'000
<i>Abzüglich bereits gesprochene Gelder Bauprojektierung (LRB 2177, 28.10.2010)</i>	-450'000
Kreditantrag an Landrat (inkl. Vorfinanzierung Bundesbeitrag, exkl. Haltestelle Dorenbach)	13'189'000
<i>(Anteil Bundesbeitrag AGGLO)</i>	<i>(3'558'600)</i>
Basel-Stadt	
<i>1/3-Anteil BS, Kosten Kernprojekt Tramverbindung M'stich</i>	7'045'000
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 6.2.1)	7'045'000
▪ Neue Ausgaben	5'161'000
○ <i>Bauprojektierung</i>	450'000
○ <i>Vorfinanzierung Anteil Bundesbeitrag</i>	2'372'400
○ <i>Übrige Baukosten</i>	2'338'600
▪ Gebundene Ausgaben	1'884'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 6.2.2)	143'500
▪ Mehr-/Minderkosten Betrieb Linie 17	0
▪ Unterhalt Gleisanlagen BVB	110'000
▪ Entwicklungsbeitrag	19'000
▪ Unterhalt und Reinigung Strassen (Stadtreinigung, TBA)	1'500
▪ Unterhalt Kunstbauten (TBA)	13'000
Total Kosten Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	7'188'500

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

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

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

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

[Fr.]

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

6.2.3 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

6.2.3.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben für den Bau der Projektteile auf Grundeigentum des Kantons Basel-Stadt betragen gesamthaft inkl. 8% MWSt. 8,565 Mio. Franken (5,161 Mio. Franken + 3,404 Mio. Franken; Bahnbau Teuerungsindex BTI, Oktober 2011 II = 130.0). Diese beinhalten einen Anteil von 54.2% (Kernprojekt TVM'stich) respektive 71.8% („Haltestelle Margarethen“) am Restwert der Bauwerke „Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich“ und „Haltestelle Margarethen“ und setzen sich wie folgt zusammen:

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben Kernprojekt TVM'stich		Fr.
Kosten Kernprojekt IB 2 Strassenumgestaltung	1'972'000	
Restwert Strasse	671'000	2'643'000
Kosten Kernprojekt IB 2 Gleisinfrastuktur		2'518'000
Total neue Ausgaben zu Lasten IB 2		5'161'000
		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben Haltestelle Margarethen		Fr.
Kosten Haltest. Marg. IB 2 Strassenumgestaltung	1'096'000	
Restwert Strasse	336'000	1'432'000
Kosten Haltest. Marg. IB 2 Gleisinfrastuktur		1'972'000
Total neue Ausgaben zu Lasten IB 2		3'404'000
		[Kostengenauigkeit ±20%]
Zuordnung Kosten zu Lasten RAB Ausbau Tramstreckennetz		Fr.
Teil Strassenumgestaltung	2'643'000	
	1'432'000	4'075'000
Teil Gleisbau	2'518'000	
	1'972'000	4'490'000
Total Kosten zu Lasten RAB Ausbau Tramstreckennetz		8'565'000

6.2.3.2 Gebundene Ausgaben

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

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht gebundene Ausgaben Kernprojekt TVM'stich	Fr.
RAB Erhaltung Infrastruktur Strassen IB 1	1'884'000
Total gebundene Ausgaben IB 1	1'884'000
	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht gebundene Ausgaben Haltestelle Margarethen	Fr.
RAB Erhaltung Infrastruktur Strassen IB 1	792'000
Total gebundene Ausgaben IB 1	792'000

6.2.4 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

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

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

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

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	Fr.
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	19'000

Unterhaltsbudgets		
▪ Reinigung (TBA)	1'500	
▪ Unterhalt Kunstbauten (TBA)	13'000	
▪ Mehr-/Minderkosten Betrieb Linie 17	0	
▪ Unterhalt Gleisanlagen BVB	110'000	124'500
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung		143'500

6.2.5 Ausgaben Dritter

6.2.5.1 Ausgaben Basel-Landschaft

Die Ausgaben des Kantons Basel-Landschaft umfassen die Aufwendungen für die Realisierung von 2/3 des Kernprojektes und der auf ihrem Grundeigentum liegenden Haltestelle Dorenbach. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Basel-Landschaft	Fr.
Basel-Landschaft, Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	13'189'000
Basel-Landschaft, Haltestelle Dorenbach	2'269'000
Total Ausgaben Basel-Landschaft	15'458'000

6.2.5.2 Ausgaben Werke

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

[Kostengenauigkeit ±20%]

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